

iktisat

dergisi

AYLIK DERGI

Nisan - Mayıs 1989 • Sayı 293 - 294 • 2000 TL.

Tam Üyeliği ve 1992 Bütünleşmesini Beklerken Türkiye - Avrupa Topluluğu İlişkileri

Mehmet Tanju Akad
Mustafa Altıntaş
Cengiz Aslantepe
Hasan Kirmanoğlu
Bilge Okay
Murat Özyüksel
Güngör Yener



İFMC

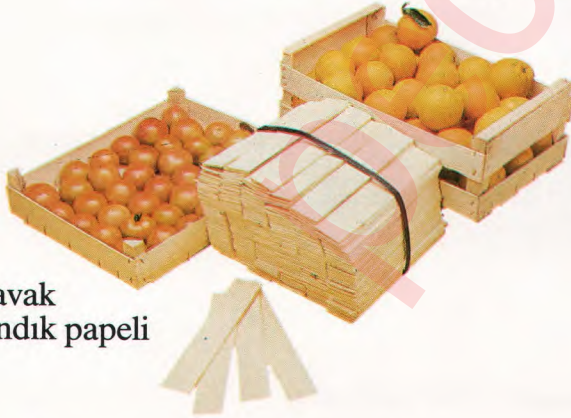
İÜ İKTİSAT FAKÜLTESİ MEZUNLARI CEMİYETİ

YAYIN ORGANİDİR

Ağaç ambalaj üretiminde Türkiye'nin en gelişmiş entegre kuruluşu: **Demantaş**



Tel dikişli açılır-kapanır ağaç ambalaj sandığı



Kavak
sandık papeli



Ahşap
yükleme paleti

Demantaş, ağaç ambalaj türevleri (her türde palet, tel dikişli açılır-katlanır tipte tarımsal ve endüstriyel sandık papeli ve kontrplak) üretiminde ülkemizin uzman kuruluşudur.

SMC - Rockaway/U.S.A. Grubu'nun "leasing" ve "know-how" işbirliğiyle **Demantaş**'ın modern entegre tesislerinde, her ihtiyaca uygun, kaliteli, kullanışlı, dayanıklı ambalaj malzemesi üretilir: Büyük bir titizlikle, üstün teknolojiyle, dünya standartlarında...

Sanayiciler, İhracatçılar!
Ürünüze yakışır bir ambalaj istiyorsanız **Demantaş**'ı arayın. Size sunacağı özel imkanlar hakkında ayrıntılı bilgi isteyin.



DEMANTAŞ
demircioğlu entegre ambalaj sanayi ve ticaret a.ş.

Yoğurtçu Şükrü Sokak 49/1 Kadıköy, İstanbul
Tel: (1) 338 94 91 - 345 40 51 - 345 40 52
Teleks: 29177 hıdt tr

iktisat dergisi

AYLIK DERGİ

Sahibi:

İ. Ü. İktisat Fakültesi Mezunları
Cemiyeti Yönetim Kurulu Başkanı
AHMET C. ÖZKAN

Sorumlu Yayın Yönetmeni:

NAIL SATLIGAN

Danışma Kurulu:

ASAF S. AKAT, ERDOĞAN ALKİN,
TOKTAMIŞ ATEŞ, NİHAT BATUR,
AYHAN BERMER, NATİK BUDA,
KEMAL CİVELEK, NUSRET EKİN,
MEHMET EMANET, SEYFETTİN GÜRSEL,
AKIN İLKİN, GÜLTEN KAZGAN, SAİM KURUL,
ESİN KUYLULU, EROL OKUYAN, ALP ORÇUN,
TALAT ORHON, İZZETTİN ÖNDER,
ŞEREF ÖZGENCİL, SELÇUK SANCAR,
ORHAN SOFUOĞLU, RAMAZAN SÖNMEZ,
ZAFER TUNCA, OSMAN ULAGAY,
REŞAD UMUR, YÜKSEL ÜLKEN

Kapak:

ÖMER ÜLKENCİLER

Yönetim Yeri:

Cumhuriyet Cad. No: 27/6
Taksim - İSTANBUL
Tel.: 150 50 34 - 150 16 42

Abone Koşulları :

Yıllık 20.000.- TL. (Öğrenci : 12.000.- TL.)
6 Aylık 10.000.- TL. (Öğrenci : 6.000.- TL.)
Yurt Dışı: Yıllık 26.000.- TL. / 6 Aylık 13.000.- TL.

Banka Hesap No.:

AKBANK Taksim Şb. (923)
T. İŞ BANKASI Beyoğlu Şb. (4678)

Basıldığı yer:

YENİLİK BASIMEVİ
Tel.: 143 55 72 - 145 32 48

Dergideki yazılar Cemiyet'i bağlamaz;
görüşler yazarlarına aittir.



İÜ İKTİSAT FAKÜLTESİ
MEZUNLARI CEMİYETİ
YAYIN ORGANIDIR.

İçindekiler

TEK PAZARA GİDERKEN AT-TÜRKİYE EKONOMİK İLİŞKİLERİNE YENİDEN BAKIŞ (Mustafa ALTINTAŞ)	3
1992 BÜTÜNLEŞMESİ VE TÜRKİYE (Cengiz ASLANTEPE)	9
İŞ DÜNYASI GÖZÜ İLE A.T.YE SOSYAL VE EKONOMİK UYUM (Güngör YENER)	15
KEYNESÇİ YENİLGİNİN NEDENLERİ (Hasan KIRMANOĞLU)	19
AKAD: "TİB YAYGIN BİR KİTLESELLİĞE ULAŞMIŞTI..." (M. Tanju AKAD)	26
OSMANLI DEMİRYOLU İŞLETMECİLİĞİNDE BİR DEVLET GİRİŞİMİ: HİCAZ DEMİRYOLU (II) (Murat ÖZYÜKSEL)	29
KUR TAHMİNİNDE YENİ BİR YÖNTEM: ARİMA MODELLERİ (Bilge OKAY)	45

Aygaz

Hayata guzellikler sunar.



İnceleme

Tek Pazara Giderken AT-Türkiye Ekonomik İlişkilerine Yeniden Bakış

Mustafa ALTINTAŞ

Sayın Başkan, Sayın Dekanım, Meslek ve Fakülte Derneği Sayın Başkan ve Üyeleri, Sayın Meslektaşlarım, Sayın Konuklar ve Sevgili Öğrencilerim,

Fakülte Dekanlığımız, Devlet Denetim Elemanları Derneği ile İktisat Fakültesi Mezunları Cemiyetinin ortaklaşa düzenledikleri ve konusu, hem dünden başlayan, güncelliğini günümüzde de koruyan ve gelecekte de gündemde yer alacağına inandığım Avrupa Topluluğu ile Türkiye arasındaki ilişkiler üzerinde durulacak olan bu panelde bana sizlere seslenmek, ve bu değerli panelistler arasında bulunma onurunu veren Sayın Yetkililere teşekkürlerimle sözlerime başlamak isterim.

Oturum iki turlu olacağından, bu birinci turda AT'na, hem tarihsel gelişme süreci ve hem de günümüzdeki ekonomik gücü açılarından yaklaşacağım. Böyle bir panelde, konunun belirli ölçüde bilindiği varsayıldığından yola çıkılarak daha teknik ve somut sorunlar üzerinde durulması beklenirse de, katılanların çoğunun öğrenci olması, bizi böyle bir sunuşa zorlamaktadır. Bu nedenle, sunuşlarımla bir bölümü, bilinenlerin yinelenmesi gibi gelirse, bunları bir anımsatma olarak hoşgörünüze terk edeceğim. İkinci turda ise, Türkiye ile AT ilişkilerinin ekonomik yönü üzerinde yoğunlaşacağım. sorularınızın tartışılması sırasında ise, konuyu daha bir açıklıkla tartışabileceğim.

AVRUPA TOPLULUĞU NEREYE GİDİYOR?

Önce, AT nedir, nasıl kuruldu, temel amacı nedir, nasıl gelişti ve bugünkü geldiği yer neresidir, bunları yanıtlamak istiyorum. Tanıtıma, Topluluğun ekonomik göstergelerinden başlayarak, Avrupa Topluluğu denilen ekonomik topluluğun büyüklüğünü gözünüzde canlandırmak istiyorum.

- Topluluk, yüzölçümü bakımından 2.260.7 bin kilometrekare ile Dünya yüzölçümünün yüzde 1.6 sını oluşturmaktadır. Toprak büyüklüğü ABD toprak büyüklüğünün yaklaşık yüzde 24'ü, SSCB'nin ise yüzde 10'u kadardır.

- Topluluk nüfusu, 1985 verilerine göre, 322 milyondur. Bu toplam nüfus ABD ve SSCB'nin nüfusundan fazladır. Dünya nüfusunun yüzde 6.7 sini oluşturmaktadır. Nüfus yoğunluğu, bölgesel büyük farklılıklar göstermekle birlikte, ortalama olarak 142 kişi/Km² ile, dünya ortalaması olan 36 Kişi/Km² nin oldukça üzerindedir.

Bu sayımızda, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İ.Ü. İktisat Fakültesi Mezunları Derneği Ankara Şubesi ve Devlet Denetim Elemanları Derneği'nce 7 Kasım 1988 tarihinde Ankara'da, Gazi Üniversitesi 100. Yıl Kültür Salonu'nda düzenlenen "tam üyeliği ve 1992 bütünleşmesini beklerken Türkiye-Avrupa Topluluğu ilişkileri" konulu tartışmalı toplantıda yapılan konuşmaları yayınlıyoruz. İÜİFMD Ankara Şubesi Yönetim Kurulu üyesi ve Gazi Üniversitesi İİBF Maliye Bölümü öğretim üyelerinden Dr. Oğuz Oyan'ın başkanlığında yapılan oturumda ilk konuşmayı yapan Dr. Mustafa Altıntaş, GÜİİBF Ekonomi Bölümünde Profesördür.



Topluluk nüfusunun yüzde 20'si onbeş yaşın altında, yüzde 67'si 15-64 yaş diliminde ve yüzde 13'ü ise, 65 yaşın üzerinde bulunmaktadır.

Nüfus artış hızı, dünya nüfus artışının oldukça gerisindedir.

- Toplumsal gelişmişlik ölçütlerine göre, ABD'nin gerisinde bulunmasına karşın, oldukça ileri bir düzeyde bulunmaktadır. Yıllık büyüme hızı, bütün sanayileşmiş ülkelerin ortak özelliğini göstermektedir. 1981-1986 yılları arasında gerçekleştirilen yıllık ortalama büyüme hızı yüzde 1.9 olmuştur. Aynı dönem için, büyüme oranı ABD'de yüzde 2.9, Japonya'da ise yüzde 3.6 olmuştur.

-Birey başına düşen gelir, 1986'da, Onikiler ortalaması olarak 13.639 ECU'dur. Bu gönenç düzeyi ABD'nin yüzde 64'ü, Japonya'nın ise yüzde 90'ı kadardır. Yıllık artış oranı, 1981-1986 döneminde, yüzde 1.7 dir.

- Topluluk'un dünya ticareti içindeki önemi çok büyüktür. 1976 yılı verilerine göre, Topluluk, dünya dışanalımının yüzde 34.8 ini, dünya dışsatımının ise yüzde 36.9 unu gerçekleştirmektedir. Aynı oranlar, sırası ile, ABD için yüzde 16.4 ve yüzde 10.1, Japonya için ise , yine sırası ile yüzde 6.5 ve yüzde 10.7 dir.

Birey başına dışanalım ve dışsatım 2.5 ECU iken, ABD'de 8.8 ve 0.9 ECU, Japonya'da 1.1 ve 1.8 ECU'DUR.

Topluluğun en önemli sorunu, 1986'da 16 milyon aşan bir sayıya ulaşan ve işgücünün yüzde 10.8'ini bulan işsizlik ve işbulma sorunudur. Hizmetler kesimi 1986'da %58.5 ile en büyük istihdam kaynağını oluştururken, istihdamın endüstrideki payı % 33.3 ve tarımdaki payı ise % 8.3 tür. Katkılı Ulusal Gelirin yaratılması açısından birinci sıraya yine hizmetler kesimi kapmaktadır. KUG'in yüzde 58.5 u hizmetler kesimince, yüzde 38.6 sı sanayi ve inşaat kesimince ve yüzde 2.9 u ise tarım kesimince yaratılmaktadır.

Topluluğun ödemeler bilançosundaki verilere baktığımızda, 1986'da;

Ticaret dengesinin 41.069 milyon ECU, Cari İşlemler Dengesinin 51.907 Milyon ECU ve Genel Dengenin 27.714 Milyon ECU fazla verdiği görülmektedir. Anılan veriler ABD için, sırası ile, 146.615 Milyon ECU, 143.559 Milyon ECU ve 63.950 Milyon ECU'luk açık göstermektedir. Japonya için Ticaret Dengesi 93.765 Milyon ECU ve Cari İşlemler Dengesi 86.699

Milyon ECU'luk fazlalık gösterirken, Genel Dengesinde 46.739 Milyon ECU açık söz konusudur.

Ekonomik göstergelerin Topluluk ortalaması olarak dünya ortalamasının oldukça üzerinde seyretmesine karşın, Topluluk içinde yer alan Oniki ülkenin ekonomik ve toplumsal gelişmişlik düzeyleri, ekonomik büyüme hızı nüfus artış oranı dünya ticaretindeki yerleri ve benzer göstergeleri açısından bir örneklik bulunmamaktadır. Altılar olarak, başlangıçta varolan benzerlik, Topluluğun özellikle kuzeye yönelik ikinci ve güneye dönük ikinci genişlemesinde ortadan kalkmış ve Topluluk ortalamasının aşağıya kaymasına neden olmuştur. Birey başına düşen yurtiçi üretim verilerine baktığımızda bunu açıkça görmekteyiz. Topluluk ortalamasının 13.639 ECU olduğu bu göstergenin en altında 7.196 ECU ile Portekiz, en üstünde 17.326 ECU ile Lüksemburg yer almaktadır. Görüldüğü gibi, gönenç ölçütü olarak kullanılacak göstergedeki tavan-taban farklılığı yüzde 140 boyutlarındadır.

Avrupa Topluluğu, önce altı Batı Avrupa ülkesi arasında 18 Nisan 1951 tarihli Paris Antlaşması ile kurulan Avrupa Kömür Çelik Topluluğu ve 25 Mart 1957 tarihli Roma Antlaşması ile oluşturulan iki Topluluğun, Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (EURATOM)'nun 1 Temmuz 1967 tarihinden başlayarak kaynaştırılması ve tek bir Avrupa Topluluğuna dönüştürülmesi, üç Topluluğun organlarının birleştirilmesi ile oluşturulmuştur.

AT'nun amacı, bütün üyelerin önce ekonomik, daha sonra da siyasal bir birlik içinde bütünleşmesini sağlamak, böylece ortaya çıkan büyük pazarın yaratacağı canlılıktan yararlanarak, Avrupa'ya hem ekonomik ve hem de siyasal alanda, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yitirmiş olduğu eski gücünü kazandırmaktır.

AT'nun bu amacını gerçekleştirmek yolunda kullanılacağı araçlar; gümrük birliği ile ortak pazarı 1992 sonundan başlayarak Tek pazarı gerçekleştirmek tarım ve ulaştırma konularında ortak politikalar belirlemek, ekonomi politikalarını uyumlaştırmak, Avrupa Sosyal Fonu ile Avrupa Yatırım Bankasını kurmak biçiminde sıralanabilir.

AT, oniki yılda gerçekleştirmeyi hedeflediği Gümrük Birliğini, 18 ay önce 1 Temmuz 1968 tarihinde gerçekleştirmiştir. Ortak bir gümrük tarifesini, ortak tarım politikası, ortak ulaştırma politikası yürürlüğe konulmuş, ekonomi politikalarının uyumlaştırılması büyük



ölçüde gerçekleştirilmiş, Avrupa Tarımsal Yön Verme ve Güvence Fonu (FEOGA) Avrupa Sosyal Fonu, Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu, Avrupa Yatırım Bankası, Avrupa Para Sistemi, Avrupa Vakfı kurulmuş, Avrupa Para Birimi oluşturulmuştur.

Kuruluşunun üzerinden 30 yılı aşkın bir sürenin geçtiği AT, bütün bu yukarıda sıralanan başarılarına karşın, temel amacı olan tek pazar bütünlüşmesi ve görünen-görünmeyen tüm sınırlamaların kaldırılmasına yönelik çabalar içine girmiş bulunmaktadır. Ve bu çabalar sonucu olarak da, 1 Temmuz 1987'de yürürlüğe giren Avrupa Tek Senedi ile Tek Pazar yada İç Pazar'ın 1992 yılı sonuna kadar gerçekleştirilmesi, Topluluğun önüne hedef olarak konulmuştur. Tek pazar yada iç pazar, içinde malların kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımının sağlandığı, iç sınırları olmayan bir alanı içermektedir.

Geçen otuz seneyi aşkın sürede Topluluk, önce kuzeye, sonrada güneye olmak üzere üç genişleme göstererek, altı üyeli bir Topluluktan oniki üyeli bir Topluluğa dönüşmüştür. Birinci genişleme, 1 Ocak 1973'de İngiltere İrlanda ve Danimarkanın katılımı, ikinci genişleme Yunanistan'ın 1 Ocak 1981'de katılımı ve üçüncü genişleme ise, 1 Ocak 1986'da İspanya ile Portekiz'in katılımı ile gerçekleşmiştir.

AT'un kurulmasının temelinde olduğu gibi, 1992 sonunda amaçlanan tek pazarın gerçekleştirilmesinin gerisinde bir öz savunma ve güçlenerek dış dünya üzerinde etkinliği artırma amacı yatmaktadır. 1960'larda altı ülkenin kendi iç pazarlarını birleştirerek ABD ve Japonya'nın dev şirketlerinin rekabetine karşı koymaya çalışırken, günümüzde oniki ülke, yirmibirinci yüzyılın Pasifik çevresi ülkelerine ait olmasının önüne geçmeye, yüzyıla kendi damgalarını vurma çabasında dırlar.

1992 sonunda Avrupa'nın tek pazar olması ile amaçlanan, Avrupa içi ticareti büyümektir. Bu amaçla üretilen mallar için ortak standartların geliştirilmesi, KDV'nin uyumlaştırılması ve Avrupa dışı ülkelere uygulanacak politikaların saptanması gerekmektedir. Ayrıca, Avrupa şirketlerinin ortak bir yasa çerçevesinde tutulması ve bu şirketlerin ABD ve Japonya'nın dev şirketlerine karşı oligopolcü niteliklerinin geliştirilmesi de hedeflenmektedir.

Hedeflerin bir bölümünün gerçekleşmemiş olması, ekonomik bütünleşmenin tüm koşullarının henüz oluşmadığını gösterdiğinden, Topluluk Bakanlar Konseyi tarafından, Tek Senet 1 Temmuz 1987'den

başlayarak ve iç pazarın oluşmasını 1992 sonunda mümkün kılacak önlemleri içeren bir program olarak uygulamaya konulmuştur.

İç pazarın oluşumu konusunda hazırlanan ve uygulamaya konulan takvimin amacı, doğrudan yada dolaylı olarak Topluluk yurttaşlarını ve kuruluşlarını etkileyen hertürden fiziki, teknik ve mali engellerin kaldırılmasıdır.

Üye ülke sınırlarındaki gümrük noktalarında yolların denetimleri, pasaport kontrolü ve bagajların aranması benzeri bir takım engeller bulunmaktadır. Bu türden engeller Topluluk üyesi ülke yurttaşlarının gözünde Topluluğun henüz arzulan bütünlüğe erişmediğinin kanıtı olarak alındığından, söz konusu engellerin kaldırılması, politik ve moral açıdan çok önemli bulunmaktadır.

Sınır denetimlerinin yalınlaştırılması alanında, Topluluk yurttaşlarının ve yanlarında bulunan eşyaların bir üye ülkeden ötekine herhangi bir engelle karşılaşmadan geçmeleri sağlanacaktır.

Fiziki engeller nasıl ticaret akımını olumsuz yönde etkiliyorsa, her üye ülkenin farklı mal tanıtımı ve standartlarının ve düzenlemelerinin olmasıda, benzer etkiye neden olacaktır. Topluluk Konseyi, teknik engellerin kaldırılması yada bir Topluluk mevzuatı oluşturulması için gereken önlemlerin uygulanmasını benimsemiştir.

Teknik ve mesleki eğitimin önemi gözönünde bulundurularak çeşitli ülkelerde edinilmiş mesleki eğitim programları sonunda alınan diplomaların Topluluk içinde geçerli sayılması, engeç 1990 yılına kadar sağlanacaktır.

Topluluk Komisyonu, hizmetler kesiminde (ulaştırma, bankacılık, sigorta vb.) tek bir pazar oluşturmayı ekonomik gönenci daha da ileri götürmenin koşulu olarak görmektedir. Toplam katma değer ve istihdamın büyük bölümünü oluşturan hizmetler kesiminde pazar bütünlüğünün sağlanması amaçlanmaktadır. Bunun için hem yeni hizmet alanlarını (bilgi pazarlaması, ses ve görüntü hizmetleri vb.) hem de geleneksel, fakat hızla gelişen hizmet alanlarını (bankacılık, sigorta, taşıma) 1990 yılına kadar düzene sokucu önlemler öngörülmüştür.

Yük ve yolcu taşımacılığı, günümüz Topluluk pazarında önemli bir yer tutmaktadır. Taşımacılık faaliyetlerinde sayısal ve niteliksel sınırlamaların azaltılması yada sektörün daha organize hale getirilmesi Topluluğun ekonomik bütünleşmesini ileri götürecektir.



ve Topluluk sanayisinin rekabet gücünü artıracaktır.

Karayolu taşımacılığında sınır denetimlerinin kaldırılmasına ek olarak, uygulanan kotaların 1988 de kaldırılması, karayolu yolcu taşımacılığı alanında hizmet sunma serbestliğinin 1989'da gerçekleştiriliyor olması Topluluk içi su yollarında uluslararası mal taşımacılığı hizmetleri sunma serbestliğinin 1989'da getirilmesini öngörmektedir.

Topluluğun mali bütünleşmesi ve iç pazarın genişletilmesinin tamamlanması için mali hizmetler alanındaki serbestlik de, 1992 sonunda tamamlanacaktır. Taşınır değerler sektöründe alım-satım konusu olan tahvil, hisse senedi vb.nin devredilmesini sağlayan toplu yatırım için kurulmuş girişimlere uygulanan kuralların uyumlaştırılması ve bu girişimlerin bulunduğu ülkeye bakılmaksızın yatırımcılara eşit korunma sağlanması amaçlanmaktadır.

Topluluk düzeyinde hisse senedi ve tahvil borsaları anlamına gelen bir "Avrupa Menkul Değerler Pazarı" sistemi kurulmak istenmektedir.

Topluluk kurumları sermaye hareketlerinin serbestliğe kavuşturulması için yasal bir çerçeve oluşturmak ve yönetmekle yükümlüdür. Buna ek olarak, kuruluşların sermaye piyasaları ile ilgili ve Topluluk yararına her türlü işlemin zaman içinde serbestleştirilmesi yönünde harekete geçmeleri de gerekmektedir.

Bütün bu saydığımız kurumların yanısıra daha pek çok alanda Topluluk düzeyinde bütünleşme çalışması yapılmakta ve bunların 1992 yılına kadar tamamlanması hedeflenmektedir.

Topluluk şirketlerinin Topluluk çapında faaliyet göstermesini sağlayacak bir yasal düzen oluşturmak, bununla ilgili olarak rekabet politikası, ulusal şirket hukuku hükümlerinin yakınlaştırılması, vergiler ve sınai mülkiyet konularında 1992 yılına kadar gerekli önlemler alınacak, şirketler hukuku ile ilgili Topluluk kuralları oluşturulacak, kredi kurumları ve sigorta şirketleri için özel hükümler belirlenecek, Topluluk pazarının yeniden bölünmesine yol açacak rekabete aykırı uygulamaları önlemek; buna bağlı olarak rekabet gücü olmayan sanayilere ve işletmelere devlet yardımlarının akmasına engel olmak; dolaylı vergileri uyumlaştırmak; KDV uygulamasının yanısıra öteki tüketim vergilerinde de kapsam ve oranlar yönünden uyumlaştırma sağlama, KDV oranlarını uyumlaştırmak; hedeflenenlerin bazılarıdır.

Eğer Avrupa Birleşik Devletleri geliştirilebilirse,

bu yalnız ekonomik değil, siyasal alanda da büyük bir atılım olacaktır. Bu kadar büyük bir pazarın, Avrupa içi büyümenin dinamik bir yapıya kavuşmasını sağlayacağı da kuşkusuzdur. Bu arada, kendi kendine yeterli ve merkezi bir Avrupa'nın dünya ekonomisinin gelişmesi için bir engel olabileceği korkuları da yaygınlaşmaktadır. Çünkü, güçlü Avrupa daha katı bir dış ticaret politikası izleyecek ve yabancı yatırımcılara daha az liberal davranabilecektir. 1992'den sonra liberal iç politikası sınırlı ortak dış politikalarla desteklenecek ve Avrupa pazarına girmek, ancak "garantili karşılıklılık" ilkesine dayandırılmak istenecektir. Bunun yanı sıra Avrupa iş çevreleri daha çok iç pazara yöneleceklerdir. Bu gün bile dünya ticaretinin yüzde 35'ini gerçekleştiren Avrupa, bu ticaretin yüzde 40'ını kendi arasında yapmaktadır. 1992 sonrasında AT'nun daha içe dönük bir yapıya kavuşması, özellikle Japonya ve G. Kore'nin karşılıklılık ilkesine uymasına ve ABD'e tanıyan ticari kolaylıkların Avrupa'ya da tanınmasına bağlı olacaktır.

TÜRKİYE-AVRUPA TOPLULUĞU İLİŞKİLERİ

Türkiye ile AT arasındaki ilişkilerin iki yönü bulunmaktadır. bunlardan birincisi, 1959 yılında katılma konusundaki başvurumuz sonucu 12 Eylül 1963'de imzalanan Ankara Antlaşması ile oluşturulan Ortaklık ilişkisidir. İkincisi ise, 14 Nisan 1987'de yapılan tam üyelik başvurusudur.

1 Aralık 1964'de yürürlüğe giren Ortaklık Antlaşmasının amacı, Hazırlık dönemi, Geçiş Dönemi aşamalarından geçerek bir gümrük birliğinin kurulmasıdır. Tam üyelikten amaçlanan ise, ekonomik bütünleşmeye katılmak ve tek pazara dönüşmektir.

Ortak üyelik, tam üyelikten farklı bir statüdür. Ortak üyenin Topluluğa karşı üstlendiği sorumluluk ve yükümlülük, tam üyeninkinden daha sınırlı olduğu gibi, Topluluğun sağladığı olanaklardan yararlanabilme ve Topluluğun karar alma mekanizmasına katılabileceği de çok daha sınırlıdır.

AT ile ilişkilerimizin ilk biçimi olan Ortaklığın -ki bu ilişki sürmektedir- Hazırlık Dönemi, ilke olarak, 1 Aralık 1984'ü izleyen beş yıl olarak belirlenmiştir. Ancak dönemin onbir yıla kadar uzatılabilmesi olanağı bulunmasına karşın Türkiye, bu dönemi uzatma isteminde bulunmamış ve Hazırlık Dönemini olağan süresinde tamamlamıştır.

Hazırlık Döneminin özelliği ve Geçiş Döneminden farkı, Türkiye'ye Topluluğa bir ödün verme yükü-



kümlüğü getirmemiş olmasıdır. Sorumluluğu, Geçiş Dönemi ve Son Dönem boyunca kendisine düşecek yükümlülükleri üstlenebilmek için, Topluluğun da yardımı ile, ekonomisini güçlendirmeye çalışmaktı. Bu beş yılda Topluluktan 175 milyon hesap birimi tutarında düşük faizli kredi sağlanmış ve tütün, kuruüzüm, kuruincir ve fındık ürünlerine belirli dışsatım miktarları için gümrük indirimleri uygulanmıştır. Dönem içinde bu indirim, birkaç dışsatım malına daha yaygınlaştırılmıştır. (Şarap, narenciye, bazı dokuma mamülleri gibi 15 yeni mal grubu).

Yüksek konjonktür nedeni ile hem Türkiye'nin ve hem de Topluluğun kararlı büyüme gösterdiği bu dönemde, Türkiye'nin ödün vermediği, ve AT ödünlerinin önemsiz olmasının sonucu olarak, ilişkilerimizde düzenli bir gelişmeyi gözlemek mümkündür.

Türkiye hazırlık Dönemi sürerken, 16.5.1967'de ikinci döneme geçiş koşullarının görülmesi önerisinde bulunmuştur. Hazırlık Döneminin tamamlanmamış olması gerekçesi ile geri çevrilen bu öneri, 5.4.1968'de yinelenmiş ve 9.12.1968'de Ortaklık Konseyi tarafından benimsenmiştir. 23.11.1970'e kadar süren görüşmeler, Geçiş Dönemi koşullarını ve işleyişi düzenleyen Katma Protokol'ün imzalanması ile sonuçlanmıştır. Temmuz 1971'de TBMM tarafından onaylanan Katma Protokol (KP), 1 Ocak 1973'de yürürlüğe girmiştir.

Koşulları ve yöntemleri KP ile belirlenen Geçiş Dönemi, istisnalar dışında, 12 yıllık bir süreyi içermekte ve Hazırlık döneminin tersine, karşılıklı yükümlülüklerimizin söz konusu olduğu bir dönemdir. KP'e göre, ilke olarak gümrük birliği sanayi mallar için oniki yılda gerçekleşecektir. Tarım ürünlerinde gümrük birliğinin oluşumu ise, yirmi yılın sonuna bırakılmaktadır.

KP, daha çok Ankara Antlaşmasında yer alan hükümlerin, Türkiye'nin ekonomik durumuna uygun bir biçimde yürürlüğe konulmasını sağlayacak bir uygulama anlaşması olarak sanayi ürünlerinde gümrük birliği, tarım için ödüllü rejim, işgücünün serbest dolaşımı, yabancı sermaye, yerleşme serbestisi, hizmet edinme, ekonomi politikalarının uyumlaştırılması, rekabet ve devlet yardımları, dışsatımın desteklenmesi ve mali yardımlar gibi temel konularda, Türkiye ekonomisinin geleceği açısından yaşamsal önemdeki hükümleri içermektedir.

KP'ün yürürlüğe girmesini izleyerek başlayan karşılıklı yükümlülükler çerçevesinde, yoğunlaşması

beklenen ilişkiler, tersine bir gelişme göstermiştir. Bunun temel nedeni, ne Ankara Antlaşmasının ve ne de Katma Protokol hükümlerinin Türkiye'nin ekonomik gerçeklerine bakılmaksızın belirlenmesi ve 1970'li yıllarda dünya ekonomik sisteminde ortaya çıkan, başta para bunalımı olmak üzere, bir dizi ekonomik bunalımlardır.

Türkiye, daha KP'nin yürürlük tarihinden dört ay gibi çok kısa bir süre geçmeden ilişkilerin gözden geçirilmesini istedi. İlki 25 Nisan 1974'de yapılan bu öneri, 14 Ekim 1974 ve 1 Mart 1976'da yinelenmiştir. Türk Tarafı 31 Aralık 1977'de, Topluluk karşısında gerçekleştirmek zorunda bulunduğu yükümlülüklerini ertelemiştir. 25 Mayıs 1978'de, yükümlülüklerinin 1979-1983, yani Dördüncü Beş Yıllık Plan dönemi için dondurulmasını istemiştir. Bu öneri, 8 Mayıs 1979'da benimsenmi, ancak Türk Hükümeti (S. Demirel Hükümeti), 4 Şubat 1980'de, yükümlülüklerini erteleme önerisini geri çektiğini bildirmiştir.

ANKARA ANLAŞMASI VE KATMA PROTOKOL UYGULAMASI

Karşılıklı yükümlülük ilkesine dayanmayan Hazırlık Dönemini izleyen ve karşılıklı yükümlülük ilkesine dayanan Geçiş Döneminin koşulları gereğince Türkiye, sanayi ürünleri dıştanalımında uyguladığı gümrük vergileri ile eş etkili vergi ve resimlerin kaldırılmasını hedefleyen takvimi gereğince uygulayamamış, KP'de öngörülen oniki yıllık geçiş döneminde yüzde yüzlük indirim yerine, herbiri yüzde onluk iki indirimi 1973 ile 1976'da, üçüncüsü ise 1988 yılında gerçekleştirmiştir. Yirmi iki yıllık listede ise yüzde ellilik indirim yerine, her biri yüzde beşlik iki indirim, 1973 ve 1976'da, üçüncüsünü ise 1988 yılında gerçekleştirilmiştir. OGTne uyum takvimi konusunda ise, oniki yıllık listede yüzde yüzlük uyum takvimine hiç uyulmamış, 1 Ocak 1989'da yürürlüğe girecek yüzde onluk indirim amaçlanmıştır.

Miktar kısıtlamalarının kaldırılmasına dönük olarak liberasyon oranının artırılması dıştanalım güvencelerinde indirim ve libere olmayan maddelerde Topluluğa açılacak kontenjanlar takvimine de uyulmamıştır.

Türkiye, KP hükümlerinin aşamalı gerçekleştirilmesini amaçlayan takvimden bu sapmaları gösterirken, Topluluk bir yandan sanayi mallarındaki gümrük indirimi takvimini Türkiye'ye karşı KP'de öngörüldüğü gibi uygulamış ve 1 Ocak 1973 tarihinden başlayarak



sanayi mallarına ve 1 Ocak 1987 tarihinden başlayarak da tarım mallarında gümrükleri sıfıra indirmiştir. Buna karşın ise, Topluluk Dördüncü mali Protokolde öngörülen 600 Milyon ECU'lük yardımı, işletmemiş, serbest dolaşım konusunda KPde öngörülen hükümüne yerine getirmemiş, tekstil gibi Türk dışsatımında son derece önemli yer tutan maddelerde miktar kısıtlamaları getirmiş, tarım alanında da uyguladığı korumacı politikalarla Türkiye'ye tanır görüldüğü tercihli rejimi büyük oranda aşındırmıştır.

Türkiye Geçiş Döneminde Topluluktan İkinci Mali Protokole dayalı olarak 195 milyon ve Avrupa Yatırım Bankasından 25 hesap birimlik, Üçüncü Mali Protokole de 220 milyon ve AYB'dan 90 milyon hesap birimlik olmak üzere toplam 530 ve 47 milyon da Tamamlayıcı Protokolden kaynaklanan 577 milyon hesap birimlik kredi kullanmıştır.

BUGÜNKÜ DURUM

Türkiye AT ilişkileri, günümüzde hem Ortaklık ve hem de tam üyelik başvurusu bağlamında ikili görüşümünü korumaktadır. Türkiye, bir yandan 1976'dan bu yana ertelediği yada dondurduğu yükümlülük takvimini yeniden ve hızlandırılmış biçiminde işletmeye çabalarken, öte yandan da tam üyelik başvurusunun sonucunu, bu konuda tam üyelik görüşmelerinin başlamasını beklemektedir.

Türkiye, gümrük birliği gibi, ekonomik bütünleşmenin gerisinde kalan yükümlülük ve sorumluluk gerektiren Geçiş Döneminde Ortaklık Anlaşmasının hedefinin gerçekleşmesinin oldukça gerisinde olduğu bir dönemde, 14 Nisan 1987 tarihinde tam üyelik başvurusunda bulunarak, Onikili Topluluğa Onüçüncü üye olarak katılma istencini ortaya koymuş bulunmaktadır. Türkiye, Avrupa Tek Senedi gereğince, 31 Aralık 1992'ye kadar geçecek sürede aşamalı olarak gerçekleşecek olan tek pazara, bu kez ortak olarak değil, tam üye olarak katılmak istemektedir.

Üyelik başvurusu Topluluk Konsey Başkanınca, Komisyona, Türkiye hakkında rapor hazırlanması doğrultusunda gönderilmiş bulunmaktadır. Komisyon özel bir heyet kurmuş ve görüş raporunun hazırlanması görevini bu komiteye vermiştir. Komite çalışmalarını sürdürmektedir. En az iki yıl süreceği ileri sürülen raporun sunulmasından sonra ise, yapılacak iş, Konseyce tam üyelik görüşmelerinin başlatılıp başlatılmamasını saptamaktır.

Türkiye'de hem resmi, hem toplumun çeşitli ke-

simleri Topluluğa tam üye olmaktan büyük sonuçlar beklentisi içinde bulunmaktadırlar. Parlamento'da bulunan üç siyasal partinin tam üyelik konusunda görüş farklılıkları, hiç olmazsa açıktan, bulunmamaktadır. Hükümet, dış ödeme konusundaki bir kısım darboğazların, sağlanacak kredi ve bağış olanaklarıyla aşılabacağı görüşündedir. Serbest dolaşım hakkının tanınması sonucu olarak işsizlik sorununun çözümü konusunda yine beklenti bulunmaktadır. Demokrat ve aydın çevreler insan hak ve özgürlüklerin güvencesi ile sivil toplumun varlığını tam üyelikte bulmaktadırlar. İşçi sendikaları sendikal haklarının koruyucusu olarak tam üyeliği görmektedir. Dışa dönük sermaye çevreleri ile yeni ortak iş olanaklarının doğabileceği beklentisi içinde bulunmaktadırlar. İdeolojik olarak da, pazar ekonomisinin yerleşmesi ve kurumlaşması, AT'na katılımında görünmektedir. Kemalist görünmede yarar gören çevreler de Batılı bir kurumlaşma içinde yer almayı, Batılaşmanın onsuz olmazı olarak görmektedirler.

Türkiye, ilişkilerinin başlangıcından bu yana sürdürdüğü, "ben bu ekonomik birlik içinde yer alırsam, ne kazanırım"ı ön plana çıkartırken, bu türden bir ekonomik birlik içinde bulunmanın neden olabileceği sorunları görmezlikten gelme alışkanlığını korumaktadır. Tam üyeliğin doğurabileceği ekonomik ve toplumsal sorunların kamuoyunda tam bir açıklıkla tartışılması, sürekli kaçınılan bir nokta olarak kalmıştır. Her kesim sorunlarının çözümünü ve bu çözümün sürekliliğini AT'na tam üyelikte görmekte. Bu ise, sanırım, Tanzimattan bu yana sürdürdüğümüz tavrımızın yeni bir örneğini oluşturmaktadır. Bir kısım siyasal partilerin kurulmasından, insan hak ve özgürlüklerine saygı gösterilmesi, işkence ve kötü işleme tabi tutulmama, idam cezasının kaldırılması gibi düzenlemeler, AT'na tam üyeliğin bir gereği imiş gibi algılanmakta ve değerlendirilmektedir. Sanki bütün bu hak ve özgürlükler halen Türkiye'de yaşayan insanlarımız için değil de, AT'ndaki insanlara gerekmiş gibi...

Türkiye, bu durumunu yeniden gözden geçirmek zorundadır. Siyasal başvuru yapılmıştır. Bu nedenle tren kaçmıştır demek yanlıştır. Çünkü, eğer tam üyelik gerçekleşirse, bunun gereklerinin yerine getirilmesi, toplumun tüm kesimlerinin gönüllü katılımını zorunlu kılmaktadır. Onların gönüllü katkısını sağlamak ise, ancak onların bu konudaki düşüncelerini öğrenmekten geçer.

Hepinizi saygılarımla selamlarım.



İnceleme

1992 Bütünleşmesi ve Türkiye

Cengiz ASLANTEPE

C. Aslantepe DPT AT Dairesi Başkanı'dır.

Avrupa Topluluğu, kuruluş aşamasından sonra 70'li yılların başına kadar ekonomi ve ticaret alanında önemli başarılar elde etmiş; gümrük duvarları kaldırılmış, üçüncü ülkelere ortak gümrük tarifesi uygulanmış, ortak tarım politikası geliştirilmiş ve işçilerin serbest dolaşımı sağlanmıştır. Ekonomik alanda sağlanan bu başarılar, Topluluğa üye devletlerin vatandaşlarının yaşam ve çalışma koşullarının da büyük ölçüde iyileşmesine yardımcı olmuştur.

1973 yılında tüm Dünya ile birlikte Toplulukta da yaşanmaya başlayan ekonomik krizin birkaç yıllık konjoktürel bir dalgalanma olmaktan çıkıp, uzun dönemli bir resesyona dönüşmesi, Topluluğu 70'li yıllarda çok yönlü yeni arayışlara itmeye başlamıştır.

Bu arayışları zorunlu kılan olumsuz gelişmelerin en önemli göstergesi, işsizlik artışı olmuştur. Hem ekonomik yapıdaki bazı aksaklıkların hem de sosyal alandaki güçsüzlüğün ve huzurluğun ifadesi olarak kabul edilen işsizlik, Topluluk düzeyinde 1977 yılında oran olarak % 5 düzeyindeyken, daha sonra sürekli artış göstermiş, 1982 yılında % 10'u aşarak son yıllarda % 12 düzeyine varmıştır.

1973-1983 yılları arasındaki 10 yıllık dönemde ABD ile 15 milyon, Japonya'da 6 milyon yeni işyeri yaratılırken, Toplulukta 3 milyon işyeri kaybedilmiştir.

Topluluğun eskiyen teknolojilerini yenileyememesi yüzünden tekstil, gemi yapımı, demir döküm gibi geleneksel sanayi kollarında görülen gerileme dolayısıyla kendi içinde ekonomik ve sosyal sorunlarla karşılaşmasının yanı sıra, dünya rekabetinde de giderek zorluklarla karşılaştığı görülmüştür.

Ayrıca Topluluğun güneye genişlemesi; 1981 yılında Yunanistan'ın, 1986 yılında İspanya ve Portekiz'in tam üye olmaları, kuzey ülkelerine göre daha az gelişmiş sanayi yapılarını Topluluk bütünü içine sokmuş, bu gelişme de yeni ekonomik ve sosyal arayışların diğer önemli bir nedenini oluşturmuştur.

Avrupa Ekonomik Topluluğunu kuran 1957 tarihli Roma Antlaşmasıyla oluşturulması amaçlanan ekonomik bütünlüğün tam olarak gerçekleştirilmemiş olması, ekonomik ve sosyal alanlarda ortaya çıkan olumsuz gelişmelerin nedenlerinden biri olarak görülmeye başlanmıştır.

80'li yıllarda da Topluluğu güçlendirmek, dünya piyasalarında rekabet şansını arttırmak ve kendi içinde daha güçlü ve bütünleşmiş bir ekonomik ve sosyal yapıya ulaşmak için, Topluluğu kuran Antlaşmada hedeflenmiş ancak daha sonra tam anlamıyla gerçek-



leştirilememiş olan Avrupa Tek Pazarı'nın oluşturulması ve bütün unsurlarıyla işler hale getirilmesi düşüncesi ileri sürülmüştür.

Avrupa Konseyi'nin 1985 yılında Milano'da yaptığı toplantıda aldığı kararlarda, Topluluğun ekonomik ve sosyal amaçlarına varabilmesi için, kendi iç pazarını tamamlaması, bir zorunluluk olarak gösterilmiştir.

Bunun üzerine, AET'ni kuran Roma Antlaşması'na yeni bölümler ve maddeler ekleyen Tek Avrupa Senedi hazırlanmıştır. 1986 yılında Topluluğu oluşturan Devletlerce imzalanan bu Tek Avrupa Senedi 1 Temmuz 1987'de yürürlüğe girmiştir.

Tek Avrupa Senediyle, ekonomik olarak Topluluk iç pazarının 1992 yılına kadar tamamlanması amaçlanmış, bunun yanısıra sosyal alanda da bazı yenilikler getirilmiştir.

Toplulukta iç pazar, kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin serbetçe dolabildiği, gümrük sorunlarının olmadığı, hiç bir sınırın tanınmadığı bölge olarak tanımlanmaktadır.

Birleşik bir iç pazarın oluşturulmasının Topluluğa oldukça önemli ekonomik yararlar getirmesi beklenmektedir. Komisyon'un iç pazarın tamamlanmasının yaratacağı kazançları bilimsel olarak değerlendirmek üzere yaptırdığı, "Cecchini Raporu" olarak anılan çalışmaya göre, iç pazarın birleştirilmesi sonucu, orta vadede, Topluluk çapında 170-250 milyar ECU tutarında bir ekonomik kazanç sağlanacaktır. Bu meblağ, AT'ye üye ülkelerde yaratılan toplam GSMH'nin % 4.5 - % 6.5'ine tekabül etmektedir. Yine aynı rapora göre, tek pazara ulaşılması ayrıca, 2 milyon kadar yeni iş imkanı yaratacak, eğer özel ekonomik politikalarla desteklenirse, bu sayı 5 milyonu bulabilecektir. Öte yandan zaman içinde tüketici fiyatlarında % 6'ya ulaşan düşüşler sağlanabilecektir.

İç pazarın 1992'ye kadar tamamlanması için fiziki, teknik ve mali engellerin kaldırılmasına yönelik olarak alınması gereken tedbirler Haziran 1985 tarihli Beyaz Kitap'ta belirlenmiş ve takvime bağlanmıştır.

Bunlardan fiziki engeller iç sınırlarda yapılan kontrollardır. Bu kontroller hem malları, hem de kişileri kapsamakta olup; mali, ticari, iktisadi, sağlığa ilişkin, istatistik toplamaya yönelik nedenlerle veya güvenlik nedeniyle yapılmaktadır. Amaç iç sınırlardaki bu kontrolleri tümüyle ortadan kaldırmaktır.

Mallar konusunda en önemli adım 1988 yılı itibarıyla tek bir idari belgenin kullanılmaya başlaması ve

böylece daha önce kullanılmakta olan 70 adet farklı belgenin büyük bir kısmının uygulamadan kaldırılmasıdır. Sınırlardaki kontrollerin kaldırılması bazı hallerde kontrollara neden olan sebepleri ortadan kaldırarak, bazen ise iç sınırlardaki kontrollerin yerini alacak başka yollar bularak sağlanacaktır.

Kişilerin konusunda Komisyon, ilk aşamada 1988 yılı itibarıyla Ülkeler arası giriş ve çıkışlardaki kontrollerin sadece ülkeden ayrılırken yapılmasını ve böylece işlemleri yarı yarıya azaltmayı öngörmüştür. Giriş ve çıkışlardaki kontrollerin, gerekli haller dışında prensip olarak tamamen kaldırılması planlanmaktadır. Ayrıca Topluluk vatandaşları büyük hava ve deniz limanlarında özel bölümlerden geçirilerek, işlemlerde çabukluk sağlanacaktır. Bunu sağlayabilmek için üye ülke vatandaşları "Avrupa Toplulukları Pasaportu" taşıyacaklardır.

Teknik engeller, sağlık veya güvenlik nedenleriyle ya da çevrenin veya tüketicinin korunması amacıyla belirlenmiş olan standartların, ulusal ekonominin veya ülke vatandaşlarının ekonomik haklarının korunması amacıyla konulmuş bulunan mevzuat hükümlerinin, üye ülkeler arasında farklılıklar göstermesinden kaynaklanmaktadır. Teknik engellerin kaldırılmasını sağlamak üzere, Topluluk çapında sağlık ve güvenlik standartlarının oluşturulmasına çalışılmaktadır. Ayrıca önemli bir adım da kamu kuruluşlarının mal ve hizmet alımlarının Topluluğun tümüne açık hale getirilmesi olacaktır. Henüz Topluluk çapında rekabete kapalı olan ulusal kamu alımı piyasalarında, sözleşmelerin çok küçük bir bölümü diğer üye ülke firmalarına verilmektedir. Komisyon kamu alımlarının dışa açılması konusundaki çalışmalarını hızlandırmıştır.

İşçilerin serbest dolaşımı hemen hemen tümüyle uygulamaya girmiştir. Ancak kişilerin Topluluk içi sınırlardan serbestçe geçmelerini sağlamak serbest dolaşımın gerçekleşmesi için yeterli görülmemektedir. Bunun için üniversite diplomalarının karşılıklı tanınması, eğitim kurumlarının birbirlerine yaklaştırılmasını sağlamak üzere önlemler alınmaktadır. Hazırlanmakta olan bir mesleki eğitim kartı sayesinde, bu kartı taşıyanların gördükleri eğitim, bütün üye ülkelerde aynı şekilde geçerli kabul edilecektir.

Hizmetler sektörüyle ilgili olarak, özellikle mali hizmetler (bankacılık, sigortacılık, menkul kıymetlerle ilgili işlemler) ve ulaştırma hizmetlerinin (karayolu, demiryolu, denizyolu ve hava taşımacılığının tamamı)



Topluluk içinde serbestçe arz edilebilmeleri sağlanacaktır.

Mali hizmetler açısından bir üye ülke vatandaşı, örneğin başka bir ülkedeki kredi kurumundan kredi alabilecek veya bir başka üye ülke firmasının hisse senetlerini satın alabilecek, ya da bir başka üye ülke firmasına varlıklarını sigorta ettirebilecektir.

Topluluk gayri safi hasılasının % 7'den fazlasını teşkil eden ulaştırma, sektörü, en fazla korunan ve kurallarla donatılmış olan bir alandır. Havayolu taşımacılığında büyük havayolu şirketlerinin çoğunun devletin mülkiyetinde olması, bu alandaki rekabeti engellemekte ve taşımacılık ücretleri, olmaları gereken seviyelerin üzerinde belirlenmektedir. Benzer kontroller karayolu, demiryolu ve deniz taşımacılığında da uygulanmakta olup, Komisyon bütün bu alanlardaki korumacı kısıtlamaları kaldıracak öneriler sunmuştur.

Sermaye hareketlerinin daha da liberalize edilmesi amacıyla Avrupa Para Sistemi güçlendirilecek, kambiyo kontrolleri kaldırılacak, entegre bir mali sistem kurulacak, üye ülkelerin koruyucu önlemler alma imkanları kısıtlanacaktır.

Ticari markalar, patentler ve kopye hakkını düzenleyen mevzuatın hazırlanması için gayret gösterilmektedir. Devlet yardımları disiplin altına alınacak ve rekabet gücü olmayanların devlet yardımı ile ayakta kalmasına izin verilmeyecektir.

Mali engellerle ilgili olarak başlıca çabalar KDV ve diğer dolaylı vergilerin uyumlaştırılmasına yöneliktir. Gerçek bir iç pazarın ortaya çıkması vasıtalı vergilerin uyumlaştırılması ile mümkün olabilecektir.

1985 yılında Devlet veya Hükümet Başkanları'nca iç pazarın gerçekleştirilmesine yönelik olarak alınan resmi karardan bu yana geçen dönemde önemli aşamalar kaydedilmiş, ancak yine de öngörülen programın gerisinde kalmıştır.

Bugüne kadar, Beyaz Kitap çerçevesinde yer alan 300 civarındaki öneriden yalnız 80 kadarı kabul edilmiş bulunmaktadır. 130'a yakın öneri Komisyon tarafından Konsey'e sunulmuş olup, henüz Konsey tarafından kabul edilmemiştir. 90'dan fazla öneri ise henüz Komisyon'dan Konsey'e havale edilmemiştir.

Avrupa Topluluğu kurucu anlaşması olan Roma Antlaşmasına yeni bölümler ve maddeler ekleyen Tek Avrupa Senedinde, iç pazarın oluşturulmasına ilişkin Beyaz Kitabın öngördüğü ekonomik amaçlarla birlikte, sosyal alana ilişkin de pek çok amaç yer almıştır.

Tek Avrupa Senedinin giriş bölümünde, Avrupa Topluluklarının uzun dönemdeki amaçlarının bir Avrupa Birliği oluşturmak olduğu vurgulanarak üye Devletlerin, kendi Anayasaları ile yasalarında İnsan Hakları ve Temel Özgürlüklerin Korunması Avrupa Konvansiyonu ile Avrupa Sosyal Sözleşmesinde yer alan özgürlük, eşitlik ve sosyal adalet ilkelerine dayanan demokrasiyi hep birlikte korumaya kesin kararlı oldukları belirtilmekte, ekonomik ve sosyal durumu iyileştirme amacına ortak politikaların oluşturulmasından söz edilmektedir.

Tek Avrupa Senedi, Roma Antlaşmasının 3. Başlığında yer alan sosyal politika bölümüne iki madde eklemiştir.

Eklenen 118 a maddesi, "üye Devletler, işçilerin güvenliğini ve sağlığını korumak için, çalışma ortamını iyileştirmeye gayret ederler ve bu alandaki şartların uyumlaştırılması ve aynı zamanda geliştirilmesini amaç edinirler" hükmünü getirmektedir.

Eklenen bu madde ile, Antlaşmanın ilk biçiminde var olan ve yaşama ve iş koşullarının iyileştirilmesinden söz eden 117. maddesindeki amaç bir kere daha belirtilmiş ve ifade biraz daha güçlendirilmiştir.

Tek Avrupa Senedi'nin sosyal politikalar konusunda getirdiği diğer önemli bir yenilik, 118A maddesinin 2. fıkrasında yer almaktadır. Bu fıkra şöyledir:

"Konsey, Komisyonun teklifi üzerine, Avrupa Parlamentosuyla işbirliği halinde Ekonomik ve Sosyal Komiteye danışarak, tek tek üye Devletlerdeki şartları ve teknik uygulamaları da dikkate alarak, oyçokluğu ile, kademeli olarak gerçekleştirilecek asgari normlar getiren tüzükler çıkarılabilir."

Roma Antlaşmasının ilk metninde doğrudan çalışma hayatına ilişkin konularda AET mevzuatı oluşturma görevi yetkili AET organlarından herhangi birine açık biçimde verilmemiş olmasına karşılık Tek Avrupa Senediyle Roma Antlaşmasına eklenen bu madde ile Konsey'e işçilerin güvenlik ve sağlığını korumak üzere mevzuat oluşturma yetkisi verilmiştir.

Ayrıca yine önemli bir yenilik olarak konseyin bu konularda Avrupa Parlamentosuyla işbirliği yapması da öngörülmüştür. Böylece hem konuya eskisine göre daha fazla ağırlık kazandırılmış, hem de sosyal politikalar alanında teklif oluşturma, tartışma ve görüşme alanı büyük ölçüde genişletilmiştir.

Avrupa Toplulukları organlarının daha çok ve daha etkin biçimde sosyal politikaların oluşum ve uygulamasına katılmasına olanak sağlayan bu maddenin



yanısına yine Tek Avrupa Senedinin 22. maddesi ile Roma Antlaşmasına eklenen 118b maddesi de Avrupa Toplulukları sosyal politikalarına çok önemli bir boyut getirmektedir.

Anılan maddenin metni şöyledir:

"Komisyon, Avrupa düzeyinde yöneticiler ve çalışanlar arasındaki bu iki tarafın istemeleri halinde anlaşma biçimini de alabilecek diyalogu geliştirmeye gayret eder."

Görüldüğü üzere, 1981 yılında ortaya atılan Avrupa Sosyal Alanı'nın en önemli temel taşlarından biri olan işçiler ve işverenler arasındaki sosyal diyalog, 1986 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğunu kuran Roma Antlaşmasına özel bir madde olarak girmiştir.

Topluluğa üye ülkelerin çoğunda uygulanan toplu görüşmelerin, Topluluk düzeyinde geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması, Topluluğun kuruluş aşamasında yeterince önem verilmemiş olan sosyal politikaların, ekonomik ve siyasal bütünleşmeye giden yolda vazgeçilmez bir unsur olduğunun kabul edildiğini göstermektedir.

Tek Avrupa Senedi'nin ekonomik ve sosyal bütünleşme amacı üzerinde önemle durduğu, bu Senetle Topluluğu kuran Roma Antlaşmasına eklenmiş olan 5. Başlık'tan da anlaşılmaktadır.

Ekonomik ve Sosyal Bütünleşme ismini taşıyan bu başlıkta (bölüm) belirtilen amaca yönelik 5 yeni madde birden getirilmiş olması ve Roma Antlaşması'nın bu isim altında bir bölümde genişletilmesi, amaçlanan bütünleşmenin hem ekonomik, hem de onun kadar önemli bir sosyal boyutunun bulunduğu ve bu unsura bugüne kadar olduğundan daha çok önem verilmesi gerektiğinin anlaşıldığı yönünde değerlendirilmelidir.

Bu bölümde yer alan ve Roma Antlaşmasına yeni eklenen 130a maddesi şöyledir:

"Topluluk, bir bütün olarak uyumlu bir biçimde gelişmesini teşvik etmek üzere, ekonomik ve sosyal bütünleşmesini güçlendirecek politikalar oluşturur ve bunları geliştirir."

Topluluk özellikle, bölgeler arası farklılıkları ve az gelişmiş bölgelerin geri kalmışlıklarını azaltmak amacındadır."

Görüldüğü üzere, Roma Antlaşmasının ilk metninde özel olarak yer almayan bölgesel gelişme konusu bu defa Antlaşma metnine dahil edilmiştir.

Bölgesel farklılıklar ve gelişme konusu, gerileyen ve teknolojisi eskiyen bazı sanayi dallarının (gemi ya-

pımı, demir-çelik, tekstil gibi) yoğun olarak bulundukları bölgeler ile özellikle Yunanistan, İspanya ve Portekiz'in üye olmalarıyla çoğalan tarımsal nitelikli görece az gelişmiş bölgelerin artması sonucu son yıllarda Topluluğun en önemli sorunlarından birini oluşturmuştur.

Bu sorunu çözme amacıyla kurulmuş bulunan Bölgesel Kalkınma Fonu, Roma Antlaşmasının 92. ve 94. maddeleri uyarınca işletilmiş ve bu alanda çok büyük kaynaklar kullanılmıştır.

Ancak iç pazarın büyümesi ve bütünleşmesini önlemekle ekonomik, artan işsiz sayısı ile sosyal sorunlar yaratan az gelişmiş ve/veya gerilemiş bölgelerin bu niteliklerini gidermek gereği son yıllarda büyük ölçüde duyulmuş ve bu nedenle, sosyal yönü de ağır basan bu konu bir bölüm halinde Roma Antlaşmasına katılmıştır.

Topluluğun dünya çapında rekabet gücünü etkileyen yeni teknolojiler geliştirme ve uygulama konusunu teşvik etmek için de, yine Tek Avrupa Senediyle Roma Antlaşmasına 11 maddeden oluşan (130 f-q) Araştırma ve Teknolojik Gelişme Bölümü eklenmiştir.

Tek Avrupa Senediyle Roma Antlaşmasına dahil edilen diğer yeni bir bölüm de çevre konusuna ayrılmıştır. 7. Başlıkta ele alınan çevre ile ilgili olarak 3 madde (130 r, s, t) getirilmiştir.

130 r maddesinde Topluluğun çevre politikasının amaçları şu şekilde belirlenmiştir;

- Çevreyi korumak ve niteliğini geliştirmek,
- İnsan sağlığının korunmasına katkıda bulunmak,
- Doğal kaynakların çok yönlü ve akılcı kullanımını sağlamak.

Bu konuda verilen önem ayrıca, yine aynı maddede yer alan "çevrenin korunması Topluluğun diğer tüm politikalarının da ayrılmaz bir unsurudur" ifadesiyle vurgulanmıştır.

Görüldüğü üzere, Topluluğun yeniden canlandırılması amacıyla hazırlanan Tek Avrupa Senedi ile genişletilen Roma Antlaşma'nın yeni bölüm ve maddelerinin önemli bir kesimi, ekonomik olmaktan çok sosyal içerik taşımaktadırlar.

Yeni eklenen 118a ve 118b maddeleriyle getirilen, işçi-işveren toplu görüşmeleri, gerek belirli ekonomik sorunların çözümünde, gerekse gerçekleştirilmek istenen "Avrupa Sosyal Alanı'nın" oluşturulmasında bir araç olarak Topluluk düzeyinde kabul edilmiş ve böylece en önemli çağdaş sosyal politika araç-



larından biri Topluluk mevzuatının bir parçası haline getirilmiştir.

Roma Antlaşmasına yeni eklenen "Ekonomik ve Sosyal Bütünlük" bölümü de, gerek ismi, gerekse içindeki maddeleri ile, ekonomik birleşmenin tek başına düşünülmemeyeceğinin, sosyal politikalara da en az ekonomik politikalar kadar önem verilmesi gerektiğinin Topluluk düzeyinde kabul edildiğini göstermektedir.

Nitekim çağdaş toplumsal sorunlar başında gelen çevre konusuna Roma Antlaşmasında ayrı bir bölüm olarak yer verilmesi de bu kabulün en önemli göstergesini oluşturmaktadır.

Avrupa Ekonomik Topluluğunun ilk kuruluş döneminde, gerek ekonomik unsurun ağır basması, gerekse o zamanlarda bir zorunluluk olarak ortaya çıkmamış olması nedeniyle sosyal politikalara fazla bir önem verilmemiş olmasına karşılık, zamanla gelişmeler bu tür politikalara ağırlık verilmesini gerekli kılmıştır.

Sosyal ve hatta giderek siyasal bir bütünlük yaratma amacının gerçekleştirilmesinde sosyal politikaların ihmal edilemeyeceği gerçeği, Roma Antlaşmasında yeni yer alan maddelerle ve uygulamalarla Avrupa Topluluklarında sosyal boyuta önem kazandırılmış ve amaçlanan bütünlüğün ancak belirli sosyal politikaların da uygulanması ve bunlara ağırlık verilmesiyle gerçekleşebileceği görüşünü hakim kılmıştır.

Tek Avrupa Senediyle, Avrupa Topluluğu önümüzdeki yıllarda hem ekonomik, hem de sosyal alanda hızla bir bütünleşmeye gidecektir. Böylece ekonomik ve sosyal açıdan Topluluk daha homojen olacak, özellik ve nitelikleri daha belirgin, daha özgün olarak ortaya çıkacaktır.

Bu gelişme Türkiye açısından değerlendirildiğinde, Tek Pazarın tüm boyutlarıyla oluşmasının; Türkiye'yi tam üyeliğin gerçekleşmesi için Tek Pazar öncesi koşullara göre, daha geniş alanlarda ve daha geniş kapsamlı düzenlemeler yapmak zorunda bırakacağı söylenebilir.

Tam üyelik başvurusunda bulunmuş olan Türkiye'nin katılma görüşmeleri ve uyum süreci, görüldüğü kadarıyla iç pazarın tamamlanma tarihi olan 1992 yıllarının sonrasına uzayacaktır. Bu da katılma görüşmelerinde Topluluk taleplerinin bugünkünden çok daha fazla ve yoğun olmasını gündeme getirebilecektir.

Hatta bu talepler, başka bir ifadeyle Topluluk müktesabatına tam uyum sağlama şartları, bazı

önemli, tarımda olduğu gibi yapısal değişiklikler gerektirebilecektir. Bu değişikliklerin yasal düzenlemelerle olduğu kadar, siyasal otorite tarafından alınacak ekonomik ve sosyal değişimlere yönelik kararlarla da sağlanması gerekecektir.

Bu değişimi sağlamak üzere bugünden alınacak tedbirler uyum sürecinin kısa olmasını ve uyumun güçlüklerle neden olmadan gerçekleşmesini sağlayabilmek için büyük önem taşımaktadır.

Bugün Türkiye'de Topluluğa üye olma konusunda çeşitli toplumsal kesimler ve bunların sözcüleri arasında ülke genelinde bir görüş birliği oluşmuş bulunmaktadır.

Bu ortak görüşten hareketle, tam üyeliğe geçişte alınacak önlemleri düşünmek, bunları oluşturmak ve önermek de bir sorumluluk ve bir görev olarak ortaya çıkmaktadır.

Burada görev akademisyenlerden sendikalara kamu kurumlarından özel sektör temsilcilerine kadar çok çeşitli kesimlere düşmektedir.

Çünkü gördüğümüz üzere ekonomik ve sosyal bir bütünlük oluşturma amacına Tek Avrupa Senediyle önümüzdeki yıllarda çok daha yaklaşacak olan Avrupa Topluluğu, toplumsal yaşamın tüm yönlerini etkileyen ve hatta bunları belirleyen bir kurallar bütünü oluşturmaktadır. Ve tam üyelik de bu kuralların tamamının ülkemizde de geçerli kılınabilmesi için uygun ortamın oluşturulmasına ve hazırlanmasına bağlı olacaktır.

Topluluğa tam üyeliği isteyen bütün toplumsal kesimlerin de, bu isteklerinin kaçınılmaz bir sonucu olarak bu ortamı hazırlama görevleri ortaya çıkmaktadır.

Bu ortam hazırlama konusunun, daha genel bir anlatımla da Türkiye'de Topluluğa tam üye olabilmek koşullarının yaratılmasının iki yönü bulunmaktadır.

Bunlardan birincisi, Topluluğu tüm yönleriyle çok iyi tanımdır. Topluluğun genel amaçlarının, amaçlara varmak için uyguladığı politikaların ve bu politikaların uygulama aracı olan mevzuatın tarafımızdan çok iyi bilinmesi gerekmektedir.

Bu yapıldıktan sonra ve/veya bunun yapılmasının yanı sıra da, Türkiye'deki ilgili kurum ve kuruluşların kendilerini ilgilendiren alanlarda Topluluk mevzuat ve uygulamalarına uyum sağlamak üzere, kendi konularını gözden geçirmeleri Türkiye'deki değişim ve gelişmeleri de dikkate alarak, kendi uygulamalarını düzenlemeleri ve yönlendirmeleri zorunluluğu bulunmaktadır.

Türkiye'nin
tek Modern Çift Cam Sistemi

ISİcam®

Cam Pazarlama A.Ş.

*“Az yakın...
Çok ısının!”*

Büyükdere Caddesi, Beytem Han Kat: 4-8 80220 Şişli-İstanbul
Tel: 146 11 30(6 Hat) - 147 48 58

İnceleme

İş Dünyası Gözü ile A.T. ye Sosyal ve Ekonomik Uyum

Güngör YENER

G. Yener Ankara Ticaret Odası Meclis Başkanı'dır.

Ekonomik ve sosyal hayatımızın gelişmelerinde, ülkemizdeki bütün kesimlerin ve özellikle siyasî partilerimizin de ittifak ettikleri iki husus önem ve devamlılık arz etmektedir. Bunlardan birisi "Serbest Piyasa Ekonomisi", diğeri "Avrupa Topluluğu'na Tam Üyelik" hususlarıdır. Bu ana tercih ve belirlemelerde iç bünyede tam bir mutabakat tesisi, gerçekten sevindiricidir.

Bilindiği gibi, ülkemiz geçmişteki büyük zaman ve görüş farklılıklarını ortadan kaldırarak, 14 Nisan 1987 tarihinde Avrupa Topluluğu'na tam üyelik için müracaatını yapmıştır. Bu müracaat, sadece şekli bir davranış olmayıp, Türkiye'nin kesin kararlılığını ve tercihini ortaya koyması açısından büyük önem arz etmektedir. Türkiye, Cumhuriyetinin kuruluşundan itibaren kendisini tam bir Avrupa'lı saymış ve bu yolda ATATÜRK ilkeleri doğrultusunda büyük ilerlemeler kaydetmiştir. Özellikle Birinci Cihan Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'ndan sonra dünya devletleri içerisinde saygın bir yere ulaşmış olan Türkiye, jeopolitik ve stratejik konumu dolayısıyla Avrupa ile Asya arasında önemli bir köprü görevini üstlenmiştir. Bu köprü görevi, sadece coğrafi açıdan değil, medenî ve kültür gelişmelerini de içermiştir. Büyük ATATÜRK genç cumhuriyetin kurumlaşmasını sağlarken, her yönde batıya yönelik bir tercihini ortaya koymuştur. Harf inkılâbından, şapka inkılâbına kadar bütün yenileşme hareketlerinde Avrupa gerçeği ve kültür birikimi hedef olarak izlenmiştir. Köklü yapılaşma hamle ve hedeflerinde de Türkiye medenî dünyada Avrupa'lı olarak yerini alacaktır. Bu nedenle sıcak ve soğuk savaşlar sonrası, özellikle İkinci Dünya Savaşı'nın sonunda Avrupa'nın yeniden biçimlenmesi dolayısıyla Türkiye büyük önem arz etmiştir. Ne var ki, Nato, Avrupa Konseyi gibi kuruluşlar Türkiye'yi vazgeçilmez bir ülke olarak benimsedikleri halde, ekonomik ve siyasî bütünleşmeyi temin edecek, Tek Avrupa Devleti'ne yönelik süreçte Türkiye Avrupa'lı dostlarından hak ettiği ilgiyi görememiştir.

Belirttiğim gibi, İkinci Dünya Savaşı'nda sonra yeni bir "Avrupa" biçimlenmesi ortaya çıkıyordu. Müttefiklerin büyük zaferine rağmen, Sovyetler Birliği'nin ileride büyük sıkıntılar yaratacak genişlemesi, birçok Avrupa ülkesinin sosyalist blok ve demirperde içinde kalması, Almanya'nın bölünmesi tarihî, köklü, geleneksel kurumsal yapıları ulaşmış Batı Avrupa Ülkelerini oldukça tedirgin etmiştir. Savaş yaralarının sarılması yanında, doğu blokunun muhtemel ekonomik ve siyasî tehdidine karşı bir bütünleşme hareketi ihtiyaç olarak belirliyordu. Avrupa, klasik devletler yapısı ile



süper güç olan A.B.D.'nin dışında bir güçlü hüviyeti arzuluyorlardı. Bununla birlikte savaşın yaralarını sar-mak ve hızlı bir ekonomik kalkınmayı sağlamak açıs-ından MARSHALL PLANI ilk önemli adım olmuştur. Fransız Dışişleri Bakanı Robert Schuman'ın 9 Mayıs 1950'de vaki çağırısı ile Avrupa Kömür ve Çelik Toplu-luğu 18.4.1951 tarihinde Paris'te imzalanan bir ant-laşma ile kuruluyordu. Federal Almanya, Belçika, İtal-ya, Lüksemburg ve Hollanda, Fransa ile birlikte stra-tejik ve savaş sanayiinin ana maddelerinden olan kö-mür ve çeliğin üretim ve kullanımında uluslararası bir üst kuruluşun yönetimini kabûl ediyorlardı. Buna ilk al-tılar hareketi adı verildi. Altılar, giderek hareketlerini pekiştirmek istediler. 25.3.1957'de Roma'da imzala-nan Antlaşmalarla Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (EURATOM) ve Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) kuruldu. Türkiye, batılılaşma görüş ve felsefesini be-nimsemiş bir ülke olarak Topluluğa ilk müracaatını 1959 yılında yapmasına rağmen, daha sonra kesintili devreler ve gecikmeler dolayısıyla talebi sonuçlanam-ıyordu. 12.9.1963 tarihinde imzalanan ve 1.2.1964 tarihinde yürürlüğe giren Ankara Antlaşması, Toplu-luğa üyeliğimiz konusundaki geçiş dönemini fiilen baş-latıyordu. Tam üyelik için müracaatımıza kadar geçen sürenin ileride müsbet-menfi bir bilançosu mutlaka çı-karılacaktır. Özellikle koalisyon dönemlerinin olum-suz etkilerinin önemli zaman kaybına sebebiyet verdi-ği kesindir.

Bu arada Topluluklara yeni üyeler katılmış. 22.1.1972'de Brüksel'de imzalanan Katılma Antlaş-malarıyla İngiltere, İrlanda ve Danimarka ile Topluluk üye sayısı 9'a çıkmış, Norveç'in katılması kabûl edildi-ği halde, yapılan halk oylaması sonucunun olumsuz olması nedeniyle Norveç Topluluk dışında kalmıştır. Daha sonra Yunanistan, İspanya ve Portekiz'in katıl-masıyla Topluluk üye sayısı 12'ye ulaştı.

Topluluğun kuruluşunun temel vesikası olan Ro-ma Antlaşması, katı hükümler ihtiva ediyordu. Yapı-lan müzakereler sonucu 1.7.1987 tarihinde yürürlüğe giren TEK AVRUPA SENEDİ ile önemli değişiklikler getirilmiştir. Son duruma göre şu anda Türkiye'nin başvurusu KOMİSYON'a verilmiş olup, prosedür ge-reği "SERVİSLER ARASI KOMİTE" tarafından ince-lenerek bilâhira "TOPLULUKLAR KONSEYİ" ne geti-rilecektir. Anlaşıldığına göre bu prosedür biraz da keyfi ve uzatmalı olarak işletilecektir. Esas konu Top-luluğun Türkiye'ye bakış açısidir. Ne yazık ki, devlet ağırlığımızla Topluluk üyelerine gerçekçi ve yeterli bir

mesaj ve ağırlık koymak durumundan uzak bulun-maktayız.

Bu gelişmeler olurken, Türkiye'nin gerek siyasal, gerekse ekonomik tercihlerindeki kararlılıkları yönün-den nasıl bir süreç ve gelişme içinde olduğuna bak-mak gerekecektir. Tam üyelik için kesin başvuru ve kararlılığımıza rağmen, her yöndeki entegrasyon ko-nularında belirsizlik gözlenmektedir. Önceleri tama-men ekonomik topluluk mahiyetinde kurulan AET, gi-derek siyasî ağırlıklar taşımaya başlamış ve Tek Av-rupa Devleti kurma fikri ve amacı açıklık kazanmış-tır.

Siyasî bütünleşme konusunda Topluluk üyeleri olan ve şu anda "12'lerin Avrupası" ismiyle anılan ül-keler, Türkiye'ye karşı pek sıcak bakmamaktadırlar. Çoğu NATO içinde müttefikimiz olan bu dost ülkelerin tavrını anlamak ve kabûl etmek oldukça güçtür. Tam üyelik için geçiş dönemimiz konusunda şu anda dahi kesinlik kazanmış bir tarih yoktur. Anlaşıyor ki, AT ül-keleri, kısa bir dönemde siyasî ve hissî tercihleri doğ-rultusunda kesin bir tarih belirlemeyeceklerdir. Yapı-lan karşılıklı görüşmeler, ikili ve çoklu temaslar, dost-luk sözleriyle bezenmiş ziyaretlerde çeşitli hedefler ve tahminler yapılmakta, 2000, 2012 ve 2025 yılları gibi tarihler söz konusu edilmektedir. Böylesine değişik ih-timallerin belirsizliğinde, Türkiye aleyhine bir durum yaratıldığı ortadadır. Tamamen hristiyan olan Toplu-luk üyelerinin, tek müslüman ülke olan Türkiye'yi içle-rine sindirmeleri, gerçekten güç bir olgu olarak gözük-mektedir. Ancak, millî ve temel manevî değerlerine sahip Türkiye'nin Topluluk üyeliği için bu hasletlerin-den vazgeçebileceği düşünülemez. Din, dil ve ırk fark-lılıkları yanında, milliyet farklılıklarına rağmen, Türki-ye tam bir bütünleşmede kararlı ve azimlidir. Bununla birlikte, elbette ki kendi millî ve manevî değerlerinden hiçbir şekilde taviz vermeyecektir. Tabiatıyla Topluluk üyelerinin olaya bakış açıları, soğuk yaklaşımları ve samimiyetten uzak belirsiz bir ortam yaratmaları bizim için tedirginlik yaratmaktadır. Siyasetçilerimizin ve ekonomistlerin zaman zaman isyana varan sert çıkış-ları, belli bir haklılığı sergilemektedir. NATO içerisinde en güçlü orduya sahip Türkiye'nin, sadece güvenlik konusunda bir ileri karakol olması beklenemeyeceği gibi, Avrupa Konseyi'nin üyesi olan Türkiye'nin de Topluluk söz konusu olduğunda dışlanması, ya da mümkün olduğu kadar dışarıda tutulması beklene-mez. O nedenle, Tek Avrupa Devleti'ne giden yolda Türkiye, tamamen eşit, âdil, dengeli ve her şeyden ön-



ce saygın bir üyelik peşindedir. Buna mutlaka ulaşacaktır.

Bu kararlılığımıza rağmen, sosyal ve ekonomik yönden bütünleşmede kanaatimizce bazı önemli zorluklar başgösterecektir. Hemen ifade etmek gerekirse, Topluluk üyeliğimiz herşeyden evvel toplumumuzun bütün kesim ve kesitlerine tam bir açıklıkla anlatılabilmelidir. Şu anda yeterli bir bilgi akışı ve iletişimi sağlanamamıştır. Herşeyden önce geniş halk kesimlerinin yönlendirilmesi ve bilinçlendirilmesi gerekmektedir. Eğitim, ana konu olarak gözükmektedir. Bugün AT konusunda uzmanlaşmış insan gücüne ihtiyacımız vardır. Sadece Topluluk mevzuatının yüzbin sahifeye ulaştığı gözönüne alındığında, bunu öğrenecek ve uygulayacak bir uzman kesimine ihtiyaç vardır. Yunanistan'ın Brüksel'de Topluluk nezdinde sadece mevzuat konusunda beşbin insan gücü seferber etmesi, özellikle Fransızca öğrenimine ağırlık vererek böyle bir güç yetiştirmesi örnek alınır, ülkemiz açısından boşluk bütün açıklığıyla ortaya çıkmaktadır. Açıkça ifade etmek ve itiraf etmek gerekirse, başlatılan olumlu girişimlere rağmen, kamu yönetiminden, üniversiteye, iş âleminde, esnaf, sanatkâr, ziraat kesimine uzanan zincirde en büyük eksikliğimiz yeterli ve bilgili uzman eksikliğimizdir. Devlette, üniversitede ve iş âleminde başlatılan hareketler, olumlu olmasına rağmen, yeterli düzeyde bulunmamaktadır. O halde ilk hedef 2000 yılı baz alınarak en az 20000 kişilik bir insan gücünü AT için kanalize etmemiz gerekmektedir.

Sosyal açıdan en önemli bir konu, millî hâkimiyet konusunda Topluluğa terk edilecek egemenlik haklarıdır. Kanaatimizce, duygusal ve heyecanlı millet yapımızla bu olay önemli çalkantılar yaratacaktır. Anayasalarımızda yer alan "EGEMENLİK KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR" prensibinden belli ölçülerde vazgeçmek ve bir bölüm egemenlik haklarını Topluluğa terketmek gerekecektir. Sadece bu konunun anayasa dahil, önemli kanunlarda değişiklik getirme zarûreti çeşitli spekülasyon ve çalkantılara neden olabilecektir. Tek Avrupa Devleti'ne giden yolda, kanunların ve tatbikatlarının yeknesaklığını temin de önemli bir konu bulunmakla, bunlara intibak ve uyum belli zorlukları da beraberinde getirecektir. Bütün bu hususların sadece anlatımı, inandırılması ve kabûlü kolayca aşılabilecek bir mahiyet arz etmemektedir.

Topluluk tam üyeliği için belirgin bir kültür hamlesi

ve değişimi söz konusu olacaktır. Mevcut eğitim sisteminin entegrasyonu, kalite ve kantite açısından belli bir sıkıntı yaratacaktır. Eğitimde Avrupa ve Topluluk standardını yakalamak ve uygulamak, herşeyden önce belli bir sistemin benimsenmesini ve uygulanmasını gerektirecektir ki, bu da önemli bir zamana ihtiyaç gösterecektir. En iyimser tahminlerle 12-15 yıllık perspektif ve hedefler belirlenmelidir.

Topluluğumuzun genel yapısı ve gelir dağılımı dahil, yerleşim inanç ve biçimleri dahi çok farklılıklar, yapısal değişiklikler arz etmektedir. Bunların uyumu için bir planlama ve tatbikat sürecine ihtiyaç vardır. Lisan, çok önemli bir ihtiyaç olarak kendisini hissettirecektir. Özellikle mümkün olabildiği takdirde, "Serbest dolaşım" bir gün gerçekleşebilirse, bu konu büyük önem arzedecektir.

Şu anda sosyal bünyemizin Topluluk ile her yönden yapısal bir bütünleşmeye hazır olduğunu söylemek mümkün bulunmamaktadır. O halde, sosyal yapının belli bir hazırlık dönemine ihtiyaç göstereceği şüphesizdir. İşte bu açıdan dahi Türkiye'nin kendisinin bir hedef süreci ve takvimi belirlemesi, Topluluk üyelerinin takdirini beklemeksizin realize edebileceği bir uyum programına göre hedef yılını kendisinin tesbiti daha yerinde olacaktır.

Ekonomik yönden bütünleşme kanaatimizce, bazı önemli zorluklar başgösterecektir. Zira, AT açısından ekonomik entegrasyon, siyasal entegrasyona nazaran daha az önem taşımaktadır. Çünkü, AT ülkeleri çoklukla birkaç tanesi hariç, ileri teknolojiyi bünyelerine adapte etmiş, sağlam ve sağlıklı bir sanayi yapısına sahip bulunmaktadırlar. Keza, çeşitli tekniklerin kullanılması sonucu, tarımda ve tarım sanayiinde büyük gelişmeler kaydetmişlerdir. Türkiye'nin Topluluk ülkelerinin teşkil ettiği pazara bugünkü performansı ile girmesinden ziyade, pazardaki ülkelerin Türkiye'ye girmesi daha muhtemel bulunmaktadır. Şu anda tam bir üyelik bir ihtimal söz konusu olsa, açık itiraf gerekirse Türkiye "PAZAR", AT üyeleri ise Türk pazarına "ORTAK" olabilirler. Şu anda sanayi ve tarım yapımız, AT ülkeleriyle tam rekabete hazır bulunmamaktadır. Her ne kadar sanayileşme yapımızda belli bir gelişme ve ihracatımız içersinde sanayi malların payı % 80'leri aşmış ise de, konuya gerçekçi olarak bakmak durumundayız. Şu ana kadar sanayimizin gelişmesinde, başta teşvikler ve özellikle ihracat teşvikleri büyük önem taşımıştır. Çeşitli vergi iadeleri, ihracatı cazip



hale getirdiği gibi, yüksek enflasyon dolayısıyla iç pazar taleplerinin devamlılığı ve yüksekliği sanayide kapasite kullanımını arttırmış ancak bu durum belli bir rahatlığı ve belli sektörlerde tekelleşmeyi de beraberinde getirmiştir. Son belirlemelere göre, sanayide kapasite kullanımı % 75'lere ulaşmıştır. Fakat, bu rakam çarpıcı olduğu kadar, tehlikelidir. Zira, bugünkü durumu ve yapısı ile mevcut teknolojik durumu itibarıyla sanayimizde % 100 kapasite kullanımı ideal olarak kabul edilemez.

Teknoloji büyük gelişmeler gösterdiğinden ve süratli bir değişim içinde bulunduğundan yeni tekniklerin sanayi yapımıza adaptasyonu kesin şart bulunmakta ve kapasite kullanım ve arttırımının buna göre planlanması gerekmektedir. Önemli bir eksikliğimiz, mevcut genişleme yapısına rağmen, sanayimizde araştırma ve geliştirmeye gerekli önemin verilmemiş olmasıdır. Batı standartlarında millî hasılaya göre % 2'leri aşan araştırma ve geliştirme harcamaları, ülkemizde sadece % 0,24 mertebesinde ki, bu husus dahi tam rekabette önemli bir handikaptır.

Bugün ileri teknolojiyi kullanan, bilgisayar ve robot tatbikatyıla belli bir aşamayı gerçekleştiren AT ülkelerinin, sanayi ürünleriyle rekabet edebilmemiz pek mümkün görülmemektedir. Uzun yıllar devamlı teşvik ve koruma şemsiyesi altında faaliyet göstermiş sanayi yapımızın gelişmiş sektörlerinde maalesef rahatlığın verdiği bir alışkanlıkla tekelleşme temayülleri gözlenmektedir. Önlenemeyen enflasyonun sadece içinde bulunduğumuz yılda üç rakamlı hanelere doğru yönelmesi, AT ülkeleriyle büyük bir dengesizlik yarattığı gibi, yüksek enflasyonun iç talebi körüklemesi sanayimizi belli bir rehavete itmiş, her ürünün ve piyasaya sürülen miktarın alışılmışın dışında otomatige bağlanmış zamlarla satılır olması, ilerisi için büyük tehlikeler yaratmıştır. Şu anda tam üyelik söz konusu olsa,

sanayimizin mevcut teknolojisi, yapısı, kapasitesi ve de özellikle yüksek fiyat alışkanlığı ile açık bir rekabete dayanabilmesi mümkün bulunmamaktadır. O halde, kendimizi hangi yıla hazırlıyor isek, sanayi alt yapımızı da belli bir anlayışa, tam rekabete açık belli bir program dahilinde yeni tekniklere uydurmamız gerekecektir.

Tarım ürünleri ve tarım sanayimiz konusunda da fazla ümitli olmamamız gerekir. AT ülkeleri ileri teknolojinin ve verimliliğin uygulanması sonucu, bazı gıda maddelerinde stok fazlalığına ulaşmıştır. Kendine yeterli ender ülkelerden olan Türkiye için tarım halen tabiat şartlarına bağlı bir seyir göstermektedir. Tarımı düzenleyici tedbirler tam anlamı ile alınmamıştır. Önümüzde sevindirici bir gelişme olarak GAP Projesi vardır. Bu proje, barajlar, enerji santralleri, tüneller, sulama alanları, yollar, hava alanları, fabrikalar, yeni yerleşim birimleri v.s. tesisleriyle tam devreye girdiğinde, Harran Ovası'nın verimli bir hale getirilmesi sonucu tarımda büyük bir kapasite artışı doğacaktır. Tarım sanayimiz için çok önemli bir potansiyel ve yatırım sahası oluşacağından, rekabet açısından programları şimdiden yeni teknolojik gelişmelere uygun olarak yapabildiğimiz takdirde bir zamanların siyasî tartışma konusu olan Avrupa'nın manavı, bakkalı, kasabı olmak Türkiye için onur kırıcı bir durum yaratmayacak, aksine kalkınmamızda büyük hamleler oluşturacaktır.

Anlayışımız odur ki, AT ile entegrasyon sadece kesin kararlılık ifadelerinin ötesinde gerçekçi bir biçimde ele alınmalıdır. Madem ki Türkiye bu hususta karardır, bütün sektörleriyle belli hedefleri, muhtemel tarihleri şimdiden tesbit edip, herkesin plan ve programını buna göre yapmalı, hazırlanmalıdır. Aksi takdirde, heyecanlı beyanlarla olayı bir tepki haline getirmekte isabet ve yarar bulunmamaktadır.



İnceleme

Keynesci Yenilginin Nedenleri

Hasan KIRMANOĞLU

Dr. Kirmanoğlu İÜ İktisat Fakültesi'nde ders veriyor.

Önce M. Friedman ve onu izleyen ilk kuşak parasalcılar daha sonra da parasalcıların görüşlerini en uç noktalarına götüren rasyonel beklentiler (rational expectations) yazarları karşısında keynescilik kabul etmek gerekir ki, açık bir yenilgiye uğradı. Günümüz makroiktisat teorisine damgasını vurmuş görünen rasyonel beklentiler yaklaşımı karşısına keynescilik, altmışlı yılların ortalarından bu yana kendisini denge-sizlik teorisi aracılığıyla yenileyerek değişik bir kimlikte çıkmış bulunuyor.

Bu yazının amacı sözkonusu yenilginin içsel ve dışsal nedenlerini denge-sizlik teorisinin kurucularından A. Leijonhufvud'un (1) görüşlerine dayanarak kısaca incelemeye çalışmak. Dışsal nedenler, parasalcılarla keynesciler arasındaki teorik tartışmanın beklentilere ilişkin boyutunun para sisteminin geçirdiği evrim ile olan ilişkisini kapsıyor. İçsel nedenler ise tartışmaya katılan her iki teorinin ayrı ayrı kendi içinde yaşadığı evrim ve geçirdiği değişikliklerle ilgili. Önce dışsal nedenlerle başlayalım.

1. Dışsal Nedenler:

Para sisteminin Geçirdiği Evrim

İktisat politikalarının ulaşmayı arzuladığı hedeflerin gerçekleşmesi büyük ölçüde karar birimlerinin sahip olduğu beklentilerin yapısına bağlıdır. Örneğin para arzındaki bir artış fiyat beklentilerinin esnek olduğu bir ortamda sadece fiyatlar genel düzeyinde bir yükselişe neden olurken, beklentilerin esnek olmadığı durumda üretim ve istihdam hacimlerini arttırıp fiyatlar genel düzeyinde bir değişikliğe yol açmamaktadır. Beklentilerin yapısı ise, genel olarak, yürürlükteki para sistemi tarafından belirlenir. Rasyonel beklentiler yaklaşımının temel varsayımlarından bir tanesi karar birimlerinin içinde yaşadıkları ekonomiyi ve para sistemini bildiklerine ilişkin. Nitekim her para sistemi uygulandığı toplum açısından iki genel kabûlü içermektedir. Birincisi karar birimlerinin davranışlarında dikkate alacakları açık ve belirgin bir beklentiler yapısı tanımlamak, ikincisi ise genel olarak kamu otoritelerinin özel olarak da Merkez Bankası'nın uyacağı tutarlı bir davranış kuralları bütünü oluşturmak konusunda. Bu iki genel kabûlden hareketle para sisteminin esas

(1) A. Leijonhufvud "Controverses économiques autour du régime monétaire" *Revue française d'économie*, vol. II, 2, printemps 1987.



amacı fiyatlar genel düzeyi istikrarını ve öngörülebilirliğini sağlamaya çalışmaktır.

Bilinen ve bugüne kadar uygulanmış iki para sistemi bulunmaktadır: konvertibilite (altın standartı ve tüm diğer varyantları) ve miktar kontrolü. Bu iki sistem karar birimleri ve kamu otoriteleri açısından farklı fiyat beklentileri ve davranış kuralları içermektedir. Bu nedenle bir sistemden diğerine geçiş sadece bir sisteme göre oluşturulmuş iktisat teorilerinden yeni sisteme uygun olanını haklı çıkarmaktadır. İktisat teorileri arasındaki farklılıkları bu iki para sistemin bağlamında sergilemek parasalcı-keynesci tartışmasına yeni ve ilginç bir boyut kazandırdığından her bir para sistemini ve sözkonusu teorilerle olan bağdaşırılığını (ya da bağdaşmazlığını) daha açık ve ayrıntılı olarak görmekte yarar var.

Konvertibilite sistemi, altın standartını örnek alırsak, kamu otoritelerinin altının nominal fiyatını saptayıp bankaların ve müşterilerin denge para ve mali aktif stoklarını aralarında bu fiyattan belirlemeleri ilkesine dayanmaktadır. Buna karşılık miktar kontrolü sistemi, para stokunun para otoritelerince belirlenip fiyatlar genel düzeyinin bu miktar esas alınarak piyasa güçleri tarafından saptanması temelinde şekillenmektedir. Kamu otoriteleri birinci durumda fiyat-yapıcı ve miktar-alıcı iken ikinci durumda miktar-yapıcı ve fiyat-alıcıdır.

Herhangi bir teori her iki durumda farklı sonuçlar vermektedir. Paranın altına konvertibilitesi tahditi miktar kontrolünün terkedilmesini varsaymakta ve para stoku arz yerine talep tarafından belirlenmektedir. Para stokunun fiyatın fonksiyonu olarak değiştiği bir sistemde Merkez Bankası, fiyat, kredi miktarı ve bunların, istihdam ve üretim düzeyleri gibi, ekonominin reel kesimi üzerindeki etkileriyle ilgilenmektedir. Eğer konvertibilite fiyat istikrarı ile özdeşleştirilecek olursa, karar birimleri fiyatlara ilişkin esnek olmayan beklentilere sahip olmaktadır. Bir başka anlatımla, fiyatlar genel düzeyi altın arz ve talebi tarafından belirlenen uzun-dönem dengesinden saptığında karar birimleri yeniden denge düzeyine döneceği beklentisini taşımaktadırlar. Bu sistemde Merkez Bankası iskonto oranı, piyasa faiz oranı ya da rezerv oranlarında ortaya çıkan herhangi bir değişime kredi arzını etkilemektedir.

Her ne kadar keynesciler teorilerinin sadece konvertibilite sistemi ile bağdaşır olduğu görüşünü red-

detselerde keynesçi teori daha çok bu para sistemi içinde geçerlidir. Bu nedenle, teorileri daha çok miktar kontrolü sistemi ile uyumlu parasalcılar tarafından sürekli eleştirilmişlerdir. Nitekim, ekonominin kaydı bir standart temelinde işlemesi durumunda sisteme nominal bir baz sağlayabilmek için stok kontrolü bir zorunluluk haline gelmektedir. Çünkü kamu otoritelerinin para stokunu dikkate almaksızın kredi miktarını reel değişkenlere göre ayarlamaya çalışmaları nominal istikrarın sağlanmasını olanaksız kılmaktadır. Konvertibilite sisteminde bir gereklilik olan faiz oranları politikası bu durumda fiyatlar genel düzeyinde istikrarsızlığa yol açtığı ölçüde sakıncalı sonuçlar doğurmaktadır.

Buna karşılık miktar kontrolü sisteminde para politikası, nominal gelir değişmelerine neden olduğundan (para stokunu değiştirip fiyatlar genel düzeyinde değişmelere yol açarak) etkinlik kazanmaktadır. Ancak bu etkinliğin reel kesimi de kapsayıp kapsamadığı konusunda parasalcılar arasında görüş ayrılığı bulunmaktadır. Örneğin "yeni-klassikler" olarak da isimlendirilen rasyonel beklentiler teorisi yazarları para politikasının nominal gelir düzeyini etkilediği halde, Friedman ve ilk kuşak parasalcıların aksine, reel kesim üzerinde kısa-dönemde dahi hiçbir etkisinin bulunmadığını ileri sürmektedirler. Yeni klâsiklere göre bunun tek istisnası karar birimlerinin para politikasını yanlış yorumlamalarından kaynaklanan geçici şoklardır.

Son yüz elli yıldır konvertibilite sistemi yerini, geriye dönüşlerle de olsa, tedricen miktar kontrolü sistemine bırakmış bulunuyor. Bu noktada konumuz açısından sorun para sisteminin geçirdiği evrimin, keynesçi düşüncelerin bir dönemdeki hâkimiyetini ve daha sonra uğradığı gözden düşüşü açıklayıp açıklayamadığıdır.

Eğer reel mallar cinsinden ifade edilen altının nisbi fiyatı reel etkenler tarafından belirlenip kredi hacminden bağımsız olsaydı fiyatlar genel düzeyini saptamak için kâğıt paranın altına çevrilme fiyatını ilân etmek yeterli olacaktı. Oysa bu düşünce tarzı son bir buçuk yüzyıldan bu yana geçerliliğini yitirmiştir. Çünkü bu süre içinde konvertibilitenin fiyatlar genel düzeyi ve Merkez Bankaları politikaları üzerinde oluşturduğu tahdit giderek azalmıştır.

Bununla birlikte, Bretton Woods sisteminde miktar kontrolü ile konvertibilite arasındaki tercih sadece ABD için geçerliydi. Çünkü diğer ülkeler ulusal paralara



rı dolara bağlı olduğundan mal ve sermaye piyasalarının entegrasyonu arttığı ölçüde bu konvertibilitenin tahdidi altında kaldılar. Bundan ötürü Bretton Woods sistemi içindeki durumları ABD'nin davranış biçimine ve doların yönetimine bağlıydı. Bir başka deyişle, ABD son yıllardan çok daha önce tüm dünyaya enflasyon yayma "imkanına" sahipti. Ancak diğer üye ülkelerle arasındaki zımnî antlaşma kendisini sorumlu bir tutum izlemeye zorluyordu. Bununla birlikte, ABD'nin dış tahdit nedeniyle enflasyonist politikaları terketmeyi reddetmesiyle Bretton Woods ömrünü tamamlamış oldu. Bretton Woods ile birlikte keynesci analiz de. Çünkü keynesci analiz bu dönemde uygulanan konvertibilite sistemi ile bağdaşmaktaydı. Bunun da nedeni sadece Keynes'in Bretton Woods'un kurucularından olması değil aynı zamanda teorisinin bu sistemin özelliklerini içermesiydi. Bretton Woods çöktüğünde keynesci analiz miktar kontrollü ve enflasyonist yeni döneme hazırlıksız olarak girmiş oldu.

Bu son noktayı biraz daha ayrıntılı olarak ele almakta yarar var. 50'li yıllarda "Genel Teori"nin iktisat biliminde yarattığı devrime atfedilen şu iki tezin doğruluğu konusunda iktisatçıların çoğu görüş birliğine varmışlardı: parasal ücretler aşağıya doğru esnek değildir ve para politikası etkisizdir. Aynı görüş birliği 70'li yıllardan bu yana iki tezin bu kez yanlışlığı konusunda sağlanmış bulunuyor. Açık ki, bu iki tez soyut olarak ne doğru ne de yanlış olup, para teorisinin birçok yönü için olduğu gibi içinde bulunan para sistemine bağlı olarak geçerli ya da geçersiz olmaktadır. Eğer etkinlik parasal gelir düzeyinde ortaya çıkacak değişimlerle ölçülecek olursa, konvertibilite tahdidiyle bağlı Merkez Bankası'nın uygulayacağı para politikasının etkin olmasını beklemek mümkün değildir. Çünkü karar birimleri konvertibilite sisteminde, parasal olarak ifade edilen reel ücretlerin esnek olmadığı beklentisi içindedirler. Bir başka anlatımla, ücretliler, parasal ücretler azaldığında reel ücretlerinde aynı şekilde azalacağını bilmektedirler. Bu nedenle parasal ücretler, bu sistemde, reel ücretlerden daha esnek değildir.

Buna karşılık, para politikası miktar kontrolü sisteminde parasal fiyat değişimlerine yol açarak etkin olabilmektedir. Bu politika sistematik olarak uygulandığında karar birimleri esnek olmayan beklentiler yapısını terketmekte ve bunun sonucu olarak da parasal ücret esneksizliği ortadan kalkmaktadır.

Görüldüğü gibi keynescilerle parasalcılar arasındaki tartışmanın geçirdiği evrim yürürlükteki para sistemine bağlı olarak gelişmektedir. Nitekim parasalcıların ilk eleştirileri para politikasının etkin olmadığı yolundaki ortodoks keynesçi düşünce üzerinde yoğunlaşmıştı. Sonuçta, uluslararası para ihraç eden ülke için miktarlı bir para politikasının etkinliği inkâr edilemez hale gelince bütün iktisatçılar para politikasının etkinliği konusunda görüş birliğine vardılar. Ancak ücretlerin aşağıya doğru esnek olmadığına inanmaya devam ederek. Dahası, farklı para sistemlerine karşılık gelen bu iki tezin birbirine karıştırılmasının bir uzantısı olarak, işsizlik sorununun çözümü için 60'lı ve 70'li yıllardaki enflasyonist politikaların savunuculuğunu üstlendiler.

İşte bu noktada parasalcılar keynesciler karşısındaki en açık -ve en kolay- zaferlerini kazanmış oldular. Zira, enflasyon ve işsizlik arasında kalıcı ve istikrarlı bir arbitraj ilkesini ampirik olarak savunmak mümkün değildi. Nitekim, A.W. Phillips tarafından 1861-1957 döneminde İngiliz emek piyasasının durumunu açıklamak için geliştirilen ve yazarının adı ile tanınan eğrinin dile getirdiği bu arbitraj 70'li yıllarda dünya para sisteminde ortaya çıkan karışıklık sırasında geçerliliğini yitirmişti (2). Bu durumda keynescilik Phillips eğrisine bağlılığı ölçüsünde gözden düşerken parasalcılar eleştirilerinin semeresini görmeye başladılar. Çünkü enflasyonist para politikalarının süreklilik kazanmasının, karar birimlerinin bunu beklentilerine entegre etmelerinin sonucunda kümülatif bir nitelik alacağını anlamak zor değildi. Nitekim Fiedman'ın 1968'de Amerikalı İktisatçıların Kongresi'ne sunduğu ve en etkili metini olarak gösterilen tebliğinde geliştirdiği ana tema buydu (3). 70'li yılların başındaki stagflasyonun sorumluluğunu 60'lı yıllardaki keynesçi politikalarla yükleyen bu metinde Friedman, genişlemeci para politikalarının kısa-dönemde reel büyüklükleri etkilese bile bunun uzun-dönemde geçerli olmadığını savunmaktaydı. Yazara göre bunun nedeni, karar birimlerinin fiyat beklentilerinin yeni -enflasyonist-koşullara uyum sağlayarak enflasyon-işsizlik ilişkisini istikrar-

(2) A.W. Phillips "The Relation Between Unemployment and the Rate of Change of Money Wage Rates in the United Kingdom, 1861-1957" *Economica*, XXV, 1958.

(3) M. Friedman "The Role of Monetary Policy", *American Economic Review*, march 1968.



Türkiye'ye hizmet etmek,
İş Bankası'nın
varlık nedenidir...

TÜRKİYE İŞ BANKASI

Yadesiz Tasarruf
Mevduatı Defteri

İş Bankası'nda hesap açmak,
tasarrufa İş Bankası güvencesini
katmaktır.

TÜRKİYE İŞ BANKASI



sızlaştırmasıydı. Bu durumda genişlemeci politikaları sürdürmek ancak daha yüksek enflasyon oranları pa-hasına gerçekleşiyordu. Genişlemeci politikaların uzun-dönemde ortaya çıkan bir maliyeti daha vardı: dezenflasyonun istihdam ve üretim düzeyleri üzerindeki daraltıcı etkisi. Enflasyonist beklentilerin kırılması bu kez aşırı sıkı bir para politikası gerektirdiğinden reel kesim bu durumdan olumsuz yönde etkilenmekte ve sonuçta para politikasının bugün neden olduğu iyileşmeler yarın kaybolmaktaydı.

Para sisteminde ortaya çıkan değişiklik ve buna uyum sağlayamamak keynesciliğin parasalcılar karşısında uğradığı başarısızlığın sadece bir bölümünü açıklamaktadır. Bunun yanında bir de keynesciliğin zamanla kendi içinde uğradığı değişiklikler bunda etkili olmuştur.

2. İçsel Nedenler

Teorik yorumlarda ortaya çıkan değişiklikler Keynescilik-parasalcılık tartışmasını bu tartışmaya katılan teorilerin zaman içinde geçirdiği içsel değişikliklere bağlı olarak da değerlendirmek mümkündür. Teorileri sözkonusu değişikliklere göre birbirlerinden ayır-dedebilmek için Leijonhufvud'un İsveç bayrağından esinlenen diyagramından yararlanacağız (4)

		İletim		
		Nominal	Ara	Reel (zamanlararası)
Şok {	Nominal	N/N		N/R
	Ara			
	Reel (zamanlararası)	R/N		R/R

Diyagrama göre teoriler arasındaki farklılık iki krite-re göre belirlenmektedir: ekonomik dalgalanmalara yol açan şokların kökenlerine ilişkin varsayımlar ve bu şokları sürekli gelir ve istihdam hareketlerine dönüş-türen iletim (transmission) mekanizmaları.

Bu kriterlere göre parasalcı teori sol üst köşedeki N/N karesinde yer almaktadır. Bir başka anlatımla, bu teoriye göre ekonomik dalgalanmalara yol açan şok-lar para arzı değişmelerinden ileri geldiği için nominal kökenlidir. Bu durumda ekonominin yeniden dengeye gelmesi nominal fiyatların değişmesini gerektirmektedir. Ancak parasalcı teoriye göre parasal ücretler nominal şoklara anında intibak edemediğinden bu iletim mekanizması işlememekte ve bu nedenle kısa-dö-nemde gelir ve istihdam etkileri ortaya çıkmaktadır.

Buna karşılık R/R karesinde yer alan keynesci te-oriye göre şoklar reel kökenli olup veri faiz oranında belirli olayların etkisiyle girişimcilerin gelir beklentile-rinde ortaya çıkan kötümserliğin kâr oranını azaltma-sından kaynaklanır. Keynes'in deyimıyla sermayenin marjinal etkinliğinin yeniden tam istihdam düzeyine yükseltilebilmesi için reel faiz oranının düşmesi gerek-mektedir. Ancak ekonominin kendiliğinden işleyişi bu-nu mümkün kılacak zamanlararası koordinasyon me-kanizmalarına sahip olmadığından belli bir anda orta-ya çıkan ilk reel şok bugün üretim faktörleri arz fazlası-na (gayri iradi işsizlik) yol açarken gelecekte de mal ta-lebi fazlasına neden olmaktadır.

Bir başka anlatımla, ekonomilerin karşılaştığı kı-sa-dönemli dalgalanmaların nedeni parasalcı teoriye göre, nominal fiyat intibakının yeterince hızlı olmama-sı iken keynesci teoriye göre zamanlararası nisbi fiyat intibaklarında ortaya çıkan gecikmedir. Ancak key-nescilerle parasalcılar arasındaki tartışma bu formü-lasyonlar düzeyinde değil her bir teörinin zaman içinde geçirdiği içsel evrim sonucu aldığı şekiller planında gerçekleşti.

Henüz parasalcı tezler ileri sürülmeden keynesci yaklaşımın yaşadığı içsel gelişmeler bu teoriyi R/R ka-resinden R/N karesine getirdi. Buna göre keynesciler, kısa-dönem dalgalanmaların nedenini sermayenin marjinal etkinliğindeki değişmelere bağlamaya de-vam etmekle birlikte ekonominin yeniden dengeye ge-lişinin nominal fiyatların intibakı ile gerçekleşeceğini ancak parasal ücretler esnek olmadığından bunun mümkün olmadığı görüşünü savunmaya başladılar. Keynes bu varsayımı açık bir şekilde reddetmiş olsa da, R/N keynescileri yatırım ve tasarruflar arasındaki zamanlararası koordinasyonda nisbi fiyatların oynadı-ğı rolü bir kenara bırakıp para politikaları ile parasal ücretler arasındaki ilişkiyle ilgilendiler. Ancak R/N ka-resinden hareketle keynesciliği N/N karesindeki para-

(4) A. Leijonhufvud, a.g.m. sf. 25.



salcılara karşı savunmak oldukça güçtü. Bunu iki örnekle açıklamakta yarar var.

Birincisi, Friedman'ın "doğal işsizlik oranı" kavramına keynescilerin verdiği cevapla ilgili. Friedman'a göre istihdam, geleneksel arz-talep mekanizması aracılığıyla, hızlı bir şekilde denge düzeyine ulaşma eğilimindedir ve işsizliğin doğal oranından farklı olması, ancak ve ancak, parasal ücretlerin geçici olarak denge değerinden farklı olması durumunda mümkündür. Bu teoriye R/R karesinden verilecek cevap basitti: zamanlararası denge sağlanmışsa doğru, tam istihdam düzeyine karşılık gelen yatırım-tasarruf eşitliği gerçekleşmemişse yanlış. Ancak Friedman doğal işsizlik oranı varsayımını parasalci modellere dahil ettiğinde keynesciler artık kaynak dağılımının zamanlararası-koordinasyonu sorunuyla ilgilenmiyorlardı. Verbildikleri tek cevap şu oldu: Friedman haklı. Ancak parasal ücretlerin esneksizliğini yeterince dikkate almıyor! Ortada gerçekten paradoksal bir durum vardı: N/N karesindeki tezlerini savunabilmek için ücretlerin esnek olmadığı varsayımına ihtiyacı olanlar buna karşı çıkarlarken aynı varsayımına hiç ihtiyacı olmayanlar bunu savunuyorlardı!

İkinci örnek, Barro (5) tarafından yeniden güncelleştirilen Ricardo'nun "eşdeğerlilik teoremi" çerçevesindeki tartışma ile ilgili. Bu teoreme göre, gelecekteki vergilerin bugünkü değeri ile bütün uygulanacak aynı tutardaki vergilerin ekonomi üzerindeki etkisi eşdeğerlidir. Bu nedenle, Barro'ya göre, vergilendirmeyi yarına erteleyerek, denk yerine bütçe açıklarını tahvil ihracıyla finanse etmeyi tercih eden keynesçi politikalar temelsizdir. Bu eleştiri karşısında keynesçi cevap, bu teoremin hangi bağlamda geçerli olduğunu sormak olmalıydı.

R/R karesi açısından açık bütçe politikasının önerildiği koşullar zamanlararası bir dengesizlikten kaynaklanan eksik istihdam ortamıydı. Reel faiz oranlarının yüksek oluşu nedeniyle bugün üretim faktörleri arz fazlası ve yarın mal talebi fazlası ortaya çıkmışsa bugün uygulanacak genişlemesi bir politika cari arz fazlasının azaltılmasını ileride vergilerin artırılması ise mal talebi fazlasının azaltılmasını mümkün kılacaktır. Dolayısıyla keynesçi iktisat politikası, nisbi fiyat yapısının yetersiz intibakından kaynaklanan arz

ve talep arasındaki zamanlararası dengesizlik koşullarında etkindir. Oysa Barro'nun yeniden ele aldığı Ricardo'nun teoremi zamanlararası genel dengeyi varsaymaktadır. Bu durumda genel olarak bütün istikrar politikalarının özel olarak da politikası yararsız ve etkisizdir. Ancak keynesciler burada da, ilk örnekte olduğu gibi, R/R karesinin hiçbir argümanını kullanmadılar.

Öte yandan benzer bir içsel evrimi parasalci teori de yaşadı. Yeni klâsikler parasalcılığı N/N karesinden N/R karesinde taşıdılar. Bu evrimi belirleyen etken beklentilerin oluşumuna ilişkin farklılıktı. Friedman ve ilk kuşak parasalcılar fiyat beklentilerinin yalnızca geçmiş yıllardaki fiyat hareketleri dikkate alınarak oluşturulduğunu varsaymaktaydılar. Daha önce gördüğümüz, nominal şokların kısa-dönemde reel kesimi etkilemesi beklentilerle ilgili bu özel varsayım dolayısıyla mümkün oluyordu. Ancak yine bu varsayım Friedman'ın öğrencisi R. Lucas için tatminkâr olmaktan uzaktı. Nitekim Friedman'ın teorisi mikro temelleri açısından incelendiğinde istihdam düzeyindeki değişme sadece emek piyasasının denge dışı bir noktada bulunması durumunda mümkün oluyordu (veri parasal ücretle denge ücreti arasındaki farkın azalması durumunda) ya da emek piyasasında denge sağlansa bile bunu gerçekleştiren, emek talep edenlere arz edenlerin fiyat beklentilerinin asimetrik olmasıydı. Ücretliler beklentilerini sadece geçmişteki fiyatlara bakarak oluşturduklarından genişlemeci bir para politikasının fiyatlar genel düzeyinde artışa yol açacağını yalnızca firmalar öngörüyor ve bu nedenle veri parasal ücretlerde emek taleplerini artırıyorlardı. Bu iki açıklamayı da reddeden Lucas beklentilerin rasyonel olduğu varsayımına dayanan bir model kurdu (6). İlk kez J. Muth (7) tarafından basit bir mikro model çerçevesinde geliştirilen bu kavrama göre beklentiler eğer bir modelden hareketle yapılan öngörülerle tutarlı ise rasyoneldirler. Buna göre karar birimleri beklentilerini sadece geçmişteki fiyat hareketlerini değil ekonomiyle ilgili mevcut tüm bilgileri dikkate alıp bir model çerçevesinde değerlendirerek oluştururlar.

Kurduğu modelde Lucas, beklentilerin rasyonel olması durumunda, sonuçları karar birimleri tarafın-

(6) R. E. Lucas "Expectations and the Neutrality of Money", *Journal of Economic Theory*, 4, April 1972.

(7) J. Muth "Rational Expectations and the Theory of Price Movements", *Econometrica*, 299, July 1961.

(5) R. J. Barro "Are Government Bonds Net Wealth?", *Journal of Political Economy*, vol. 82, n. 6, Nov-Dec. 1974.

dan öngörülebileceğinden hiçbir aktif iktisat politikasının etkili olamayacağını gösterdi. Buna göre doğrudan vergilerin azaltılması ya da para arzının artırılması yoluyla uygulanacak genişlemeci bir politikanın fiyatlar genel düzeyinde artışa neden olacağını öngören karar birimleri davranışlarını buna göre belirlemektedirler: ücretliler parasal ücret artışı talebinde bulunmakta, firmalar üretim artışı planlarını bir sonraki döneme ertelemekte, tüketiciler ise mal taleplerini arttırmaktadırlar. Bunun sonucunda, keynesçi modellerin önerdiği gibi istihdam ve üretim artışı değil sadece fiyat artışları ortaya çıkmaktadır.

Sonuç olarak, keynesçi teori bir yandan para sisteminin değişmesi bir yandan da geçirdiği içsel evrim sonucu parasalcılar karşısında belirgin bir başarısızlığa uğrarken şimdi de, yaklaşık son onbeş yıldan bu yana, makroiktisatta ön plâna çıkan rasyonel beklentiler teorisi karşısında 1945-75 dönemindeki eski itibarını yeniden kazanma çabası içindedir (8).

(8) Bu çabanın bir sonucu olan "dengesizlik" teorisinden bir başka yazıda söz etmeyi umuyoruz.

KAYNAKLAR

Barro, R. J. : "Are Government Bonds Net Wealth?", *Journal of Political Economy*, vol. 82, n. 6, nov-dec. 1974

Friedman, M. : "The Role of Monetary Policy", *American Economic Review*, march 1968

Leijonhufvud, A. : "Controverses économiques autour du régime monétaire", *Revue française d'économie*, vol. II, 2 printemps 1987

Lucas, R. E. : "Expectations and the Neutrality of Money", *Journal of Economic Theory*, 4, april, 1972

Muth, J. : "Rational Expectations and the Theory of Price Movements", *Econometrica*, 299, july, 1961

Phillips, A. W. : "The Relation Between Unemployment and the Rate of Change of Money Wage Rates in the United Kingdom, 1861-1957" *Economica* XXV, 1958.



BAS-SAN A.Ş. bünyesinde kurulmuş olan PANO, komple basım hizmetleri açısından İstanbul'un en köklü kuruluşları arasındadır.

Özelliği, herhangi bir basılı malzemeyi tasarımdan teslim'e kadar tek çatı altında gerçekleştirmektir. Öte yandan, herhangi bir yayının, yöneldiği okurun özelliklerine göre tasarlanması, en çok önem verilen hususların başındadır. PANO ayrıca İngilizce ve Almanca yayınları da hazırlayabilmektedir. Sunulan hizmetler tasarım, dizgi, film ve baskı aşamalarının tümünü kapsamaktadır.

BASSAN A.Ş.
BASIM ORGANİZASYONU

Çatalçeşme Sok. No: 50/3 Cağaloğlu-İstanbul
Tel: 528 15 90 - 528 15 91 - 528 62 32

görüşme

Akad: "TİB yaygın bir
kitlesellğe ulaşmıştı..."

Mehmet Tanju Akad Tüm İktisatçılar Birliği eski başkanıdır.
M. Tanju Akad ile dergimiz adına Haluk Sağkal konuştu.



- Sayın Mehmet Tanju Akad, TİB neydi, önce bunu anlatır mısınız?

T. AKAD - Şimdi, artık orta yaşa gelmiş olan kuşak iyi hatırlar. TİB 1974-1980 yılları arasında Türkiye'de çok yaygın faaliyet göstermiş bir kuruluştur. Ekonomi bilimini halkın hizmetinde kullanma yolunda kapsamlı bir atılımdı. TİB derneği gününde ekonomi bilimini gizlemiş olduğu anlaşılabilirlik kulesinden indirmişti. Tüm konuları çalışan emekçi insanların perspektifinden almış, özel jargonundan sıyırmış, anlaşılır bir dille ifade etmiştir. Çok sayıda iktisatçı veya iktisada ilgi duyan kişi yürütülen çok çeşitli etkinliklere aktif bir şekilde katılıyordu. Bir milyondan fazla dergi ve kitap yayımlanmış, yüzlerce konferans, kurs, seminer ve toplantı düzenlenmiştir. Yanlış hatırlamıyorsam 34 değişik kitap, 56 sayı aralıksız çıkan aylık dergi yayımlandı. Derginin net satışı dört bin idi. Kitapların en kalını beşyüz sayfanın üzerinde olan "Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi", en çok satanı ise 235 bin adet basılan "Pahalılık" adlı broşürdü ki, ben 1978'de ayrıldıktan sonra bir çok başka baskısının da yapıldığını duydum. Bence en etkili yayın ise "Türkiye'de Emperyalist Sömürü Mekanizması" kitabı idi. Bütün bir dönem, ülkemizdeki gerçek durumu sergilemede yararlı olmuştur.

- Gerçi orta kuşak dediniz ama, genç kuşak da TİB'i tanıyor, yayınlarını arıyor

T. AKAD - Demek ki oldukça etkili olmuş. Yayınlar her ilçeye yüzlerce dağıtılmıştı. Ne kadar hızlı basarsak o kadar hızlı satabiliyorduk. Her hafta bir kamyonet kitap postaladığımızı hatırlarım. Bir de işin özü daha önemli. Gerçekler açıklanıyordu.

- Bu çalışmalarda yer alan insanların özellikleri neydi, iyi iktisatçı mıydılar?

T. AKAD - Bu çalışmalarda yer alanların çoğu ODTÜ'lü genç iktisatçılar veya sosyal bilimcilerdi. Ama SBF ve çok azda olsa Hacettepe ve diğer okullardan gelenler de vardı. Ama doktor, eczacı, mimar, mühendis, hukukçu ve teknisyenler de vardı. Üye olmak için diploma değil, iktisat bilimine ilgi duymak yeterliydi. Özellikle ODTÜ'lüler arasında çok iyi iktisatçılar vardı. İsim vermiyeyim ama en azından üç veya dört tanesi benden daha iyi iktisatçıydı. Bunlar isteselerdi şu anda bilim dünyasının önde gelen isimleri olurlardı. Ama başka bir yolu tercih ettiler.

- Pek iyi iktisatçı olmayanlar konulara vakıf olabiliyorlar mıydı?

T. AKAD - Hem de nasıl. Burjuva iktisatıyla kafaları bulanmamış, düşünce sistemleri bozulup tepe taklak edilmemiş olduğu için konuları daha da iyi görebiliyorlardı. Ayrıca hepsi düşünme yöntemini bilen nitelikli insanlardı.

- İktisada eğilmek bu kişilere ne kazandırıyor, diploma da alamadıklarına göre ...?

T. AKAD - Orda durun biraz. Bir kere biz dört aylık kurslarımızı bitirenlere sertifika veriyorduk. Ama kurslara üyeler değil, başka kişiler katılıyordu. Mesela işçiler, öğrenciler ve memurlar. Üyeler ise bilgilerini oradaki canlı ortam içinde geliştiriyorlar ve geniş kitlelere iletilmesinden mutluluk duyuyorlardı.



- Kaç üyeniz vardı?

T. AKAD - Yaklaşık 1100 üyemiz vardı ama üye kaydetmek için herhangi bir gayret sarfetmiyorduk. Nicelik değil nitelik arıyorduk. TİB bir ekonomik-demokratik mücadele derneği değildi. Bir ideolojik mücadele aracıydı bizim için. Gerçekleri edinme aracıydı.

- Şimdiki ortamda böyle kuruluşun yeri ne olurdu?

T. AKAD - TİB günümüz için çok daha gerekli bir örgüt. O dönemde ideolojik mücadele yapacak çok sayıda organ vardı. Ama, günümüzde, burjuvazi

ideolojik hegemonyasını çok daha fazla dayatmış durumda. İnsanlar doğru ile yanlış artık çok daha zor ayırtedebiliyorlar. Burjuva iktisadı çok da, adeta alternatifsiz kaldı.

- İktisat öğrencilerinin durumu da düşünüldüğünde daha da gerekli hâle geldiği söylenebilir.

T. AKAD - Tamamiyle katılıyorum. Çok doğru bir tesbit yaptınız. Bugün iktisat öğrencileri verilenleri doğru olarak kabul ediyorlar. Halbuki burjuva iktisat teorisinin ana amacı sömürüyü gizlemektir. Konuları bazı eğriler ve marjinal eğilimlerin arkasında, adeta etkin kaynak kullanımına yöneliyormuş havası içinde sunarak, özü çarpıtmaktadır. Dünyadaki tüm burjuva iktisat bilgisi bir anda unutulsa hiç, ama hiç bir şey değişmez. Ne ticaretle, ne üretimde, ne bankacılıkta, ne günlük hayatta. Hiçbirşey buna göre yapılmıyor zaten. Ama bizim bu kavramları karşı mücadele ve teşhir açısından herkes kadar iyi bilmemiz gerekir.

- İktisatçısınız, ama iktisada ne kadar çok karşısınız?

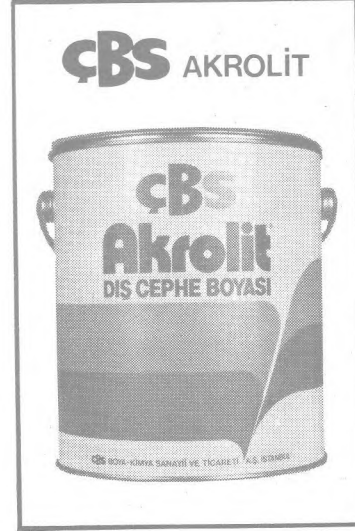
T. AKAD - İktisatçıyım. Ama iktisat çok muğlak yanları olan bir disiplindir. Bilimsel olarak tanımlanabilen yaklaşımları çok azdır. Yani sistemleştirilmesi açısından bilimsel bilgiye yaklaşmış gibi görünür. Ama aslında ideolojiktir. İktisat adına yapılan her yüz önermenin 99'u ideolojiktir. Bunları ayırt etmek, bunların üzerine çıkabilmiş bir bakış gerektirir. Değer kanunu ve bundan kaynaklanan tesbitler ayrı. Fakat onu da layıkıyla bilen, parmakla sayılabilecek kadar azdır. Bunları bildiğim için mutluyum çünkü bir çok şeyi yerli yerine koyabiliyorum. Ama bunları derste değil, ders dışında edindiğim bilgilere borçluyum. İktisat, ikinci bir uğraş olarak daha hoştur. Zaten ben de yıllardır böyle yapıyorum.

- Çok teşekkür ederiz.

T. AKAD - Ben teşekkür ederim.

ÇBS

inşaatınızda güç
yuvanızda güzellik



ÇBS
güçlü boya

İnceleme

Osmanlı Demiryolu İşletmeciliğinde Bir Devlet Girişimi: Hicaz Demiryolu (II)

Murat ÖZYÜKSEL

*Yazısının ilk bölümünü geçen sayımızda yayımladığımız
Dr. M. Özyüksel İÜ İktisat Fakültesi mezunu ve
Uludağ Üniversitesi İİBF öğretim üyesi.*

Osmanlı İmparatorluğu'nda devletin yapıp işlettiği tek hat olması, Hicaz Demiryolu'na son derece ilginç özellikler kazandırmıştı. Bu özellikleri konu alan çalışmanın birinci bölümünde, Abdülhamit'in böylesine dev bir projeye kalkışmasının nedenleri ve projenin finansmanı için girilen çabalar incelenmişti. ⁽¹⁾ Çalışmanın bu ikinci bölümünde ise yapım sürecinin yanı sıra, demiryolundan beklentilerin ne ölçüde gerçekleştiği sorusu ele alınacaktır.

1- YAPIM ÇALIŞMALARI VE ALMAN BAŞ-MÜHENDİS MEİSSNER PAŞA

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki tüm demiryolları, yabancı şirketlerce yapılmıştı ve aynı şirketler tarafından işletilmekteydi. Abdülaziz'in kısa sürede başarısızlıkla sonuçlanan girişimini saymazsak, Hicaz Demiryolu, yabancı sermayenin işe karıştırılmadığı yegâne projeydi. Bu büyük projenin finansmanının yaklaşık üçte biri, dünyanın dört bir yanından Müslümanların yaptığı bağışlarla karşılanmıştı. Bağışların toplanabilmesinde, kutsal kentlere ulaşacak demiryolunun, tüm İslam aleminin eseri olacağı propogandası etkili olmuştu. Bağışlar ve ilk bölümde ele alınan yöntemlerle toplanan kaynaklar, finansman sorununun yabancı sermayeye gerek duyulmadan çözülmesine olanak vermişti. ⁽²⁾ Ancak demiryolu için gerekli malzeme ile demiryolunda çalıştırılacak personel konusunda hedeflenen amaçlara ulaşmada, aynı başarının gösterildiği söylenemez. Zira, "kutsal hattın" salt müslüman mühendislerce inşa edileceği, gerekli araç gereçlerin İmparatorluk atelyelerinde üretileceği yolundaki hedeflerden, olanaksızlar nedeniyle kısa sürede vazgeçilmişti.

Padişah, 1 Mayıs 1900 tarihinde Hicaz Demiryolu ile ilgili irade-i seniyesini yayınlamış ve bir Türk mühendisi olan Hacı Muhtar Bey'i, hatların geçeceği güzergâhın belirlenmesine yönelik çalışmaları yürütmekle görevlendirmişti. ⁽³⁾ 1 Eylül 1900 tarihinde demiryolunun yapımına başlandı. Ancak kısa bir süre sonra, işlerin beklenenden yavaş ilerlediği görüldü. Bunun en önemli nedeni, Osmanlı mühendislerinin demiryolu yapımı konusunda hiçbir deneyimlerinin olmamasıydı. İmparatorluk'ta mühendis yetiştiren ilk kurum kurulalı, henüz 22 yıl geçmişti. ⁽⁴⁾ Buradan mezun olan mühendisler de, o güne kadar Osmanlı demiryollarında görev almamışlardı. Zira, İmparatorluk'taki demiryollarını inşa edip işleten yabancı şirketler, doğal olarak kendi vatandaşlarını istihdam etmekteydiler.



Osmanlı yönetimi, işlerin son derece yavaş yürümesi üzerine, yabancı personel çalıştırmama ilkesinden ödün vermek zorunda kaldı. Hiç değilse başlangıçta, özellikle de teknik konularda deneyim sahibi Avrupalı mühendislere gerek duyulacağı anlaşılmıştı. (5) Öncelikle Anadolu ve Bağdat demiryollarında görevli bazı Alman mühendislerin, Hicaz Demiryolu'na kaydırılmalarına karar verildi.

O günlerde, Osmanlı-Alman ilişkileri giderek yoğunluk kazanmaktaydı. 19. yüzyıl sonlarından itibaren Osmanlı ülkesinde Almanya'ya büyük bir güven ve yakınlık duyulmaya başlanmıştı. Bu yakınlaşmanın önemli bir nedeni, İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü koruma politikasını bırakıp, kendisi için stratejik önem taşıyan bölgeleri ele geçirmeye yönelmesiydi. Kıbrıs ve Mısır'ın işgalinin yanı sıra, Müslüman toplulukları İmparatorluk'dan koparma çabaları, İngiltere'ye karşı tepkilerin giderek artmasına yol açıyordu. (6) İngiltere dışında Rusya, Avusturya, Fransa ve İtalya'ya karşı duyulan güvensizliğin de haklı nedenleri vardı. (7) Bu durumda Osmanlı İmparatorluğu'nun, emperyalist devletler arası gelişmelerden yararlanarak varlığını sürdürme politikasına devam edebilmesi için dayanabileceği tek ülke kalmıştı: Almanya. Almanya'nın o güne kadar Osmanlı Devletinden toprak talep etmemiş olması, sömürgeleri arasında Müslüman toprağı bulunmaması, otoriter bir yönetime sahip olması gibi nedenler, Osmanlı yöneticilerini bu ülkeye yaklaştıran diğer önemli unsurlardı. (8) Bu atmosfer içinde Osmanlı ordusunun kilit mevkieilerinde Alman komutanlar yer almaya başlamış, (9) Almanlar önce Anadolu sonra da Bağdat demiryollarının imtiyazını elde etmeyi başarmışlardı (10) Oysa Anadolu ve Bağdat demiryolları öneminden dolayı İmparatorluk topraklarında emperyalist devletlerarası büyük bir rekabete sahne olmuştu. (11)

Bu durumda -bir kere Avrupalı personel gerekliliğı kabul edilince- ağırlıklı olarak Alman teknik adamlarının yeğlenmesi doğaldı. Nitekim 1904 yılında demiryolunun yapımında görev alan mühendisler arasında, ilk sırayı Almanlar almaktaydı. 13 Alman'ın yanı sıra beş İtalyan, beş Fransız, iki Avusturyalı, bir Belçikalı ve bir Yunanlı mühendise Hicaz hattında görev verilmişti. (12) Böylece önemli mevkieiler, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yabancı demiryolu şirketlerinde deneyim kazanmış elemanların eline geçmişti. (13) Dülgerlik, ustabaşılık gibi kalifikasyon gerektiren işlerde çalış-

şanlar da Avrupalılardan oluşuyordu. Sadece konduktörlük, ateşçilik gibi büyük beceri istemeyen görevler bölgede yaşayan Araplara verilmişti. (14)

Abdülhamit, Avrupalı mühendislerin yanı sıra, deneyimsiz olsalar bile Türk mühendislerin çalıştırılması konusunda ısrarlıydı. 1904 yılında onun isteğı doğrultusunda, 17 Türk mühendis Hicaz hattında görev almıştı. (15) Bu sayının giderek artırılması amaçlandığından, her yıl belirli sayıda türk mühendis teknik formasyonlarını geliştirmeleri için Avrupa'ya gönderiliyordu. Nitekim 1906 yılında bölgeye bir gezi yapan Auter Paşa'dan, Türk mühendislerinin sayısının 25'e yükseldiğini öğreniyoruz. (16)

Osmanlı mühendislerinin demiryolu konusunda yetiştirilme çabası, sadece demiryolunun İslami karakterinden kaynaklanmıyordu. Bu düşüncenin yanı sıra tamamen pratik bir neden daha onların demiryolu yapımında deneyim sahibi olmalarını zorunlu kılıyordu. Hattın geçeceği bölgenin güneyinde, El Ala-Maan arasına dinsel nedenlerle gayrimüslimlerin girmesi yasaktı. Bu yüzden demiryolunun sözkonusu bölümünde yapım çalışmalarını Müslüman mühendislerin sürdürmesi gerekiyordu. Osmanlı mühendislerinin teknik düzeylerini yükseltme çabası biraz da bu nedene dayanmaktaydı. (17)

Hicaz Demiryolu'nun salt Müslüman mühendislerince inşa edileceğı ilkesinden vazgeçilince, bir Alman mühendis, Heinrich August Meissner teknik yönetimin başına getirildi. H. A. Meissner eğitimini 1885 yılında Dresden'deki Teknik Yüksek Okulu'nda tamamlamıştı. İstanbul'a ilk kez, bu kentte mühendislik yapan dayısı Victor Tridon'un çağrısı üzerine geldi. Böylelikle Meissner, Osmanlı İmparatorluğu'nda uzun yıllar sürecek meslek yaşantısına ilk adımını atmış oluyordu. Dresden'de bir yabancı dil kursunda Türkçeyi öğrenmiş olan Meissner, Edirne-Bellova hattında mühendislik yapmaya başladı. (18)

Bir süre Prag'daki bir teknik okulda demiryolu teknolojisi üzerine çalışmalar yapan Meissner, 1887 yılında tekrar İstanbul'a gelmişti. İşte bu ikinci gelişinde, Meissner'in Osmanlı demiryollarında inşaat mühendisi olarak önemli görevler yüklendiğini görüyoruz. 1889-1902 arasında İzmit-Ankara, 1892-1894'de Selanik-Manastır demiryollarında bölüm şefliği, 1894-1896 yıllarındaysa Selanik-Dedeoğaç hattının 7. bölümünde başmühendislik görevini sürdürmüştü.



Meissner, 1896 yılında İstanbul'da Osmanlı demiryolları için danışmanlık yapmaya başladı. Bu sırada Abdülhamit, Hicaz Demiryolu'nun yapımına karar vermiş ve belirtildiği gibi, daha başlangıçta yabancı personel çalıştırmama ilkesinden ödün vermek zorunda kalmıştı. Aynı yılın (1900) Aralık ayında, Hicaz Demiryolu'nun teknik yönetimi şef-mühendis olarak Meissner'e bırakılmıştı. (19)

Yukarıdaki bilgiler, Meissner'in bu görev için Osmanlı yönetimince aranılan özelliklere sahip olduğunu gösteriyor. Alman vatandaşı olması yanısıra, uzun yıllar Osmanlı demiryollarında deneyim kazanmış olması, ülkenin koşullarını, geleneklerini, insanlarını yakından tanınması ve Türkçeyi bilmesi, gerçekten önemli avantajlardı.

Hicaz Demiryolu ile ilgili çalışmalar, iki ayrı komisyon tarafından sürdürülüyordu. Fiilen yapım çalışmalarının yürütülmesi görevi, Şam'daki yerel komisyona verilmişti. (20) Bu komisyonun başında Suriye valisi Nazım Paşa ile yine Suriye'de görevli 5. Ordu komutanı Kâzım Paşa bulunuyorlardı. Teknik yönetimden ise Meissner'in sorumlu olduğunu biliyoruz. Ancak bu yerel komisyonun yetkileri İstanbul'da üst düzey yöneticilerden oluşan (Sadrazam, Nafia Nazırı, Bahriye Nazırı ...) bir komisyonca sınırlandırılmıştı. Finansman kaynaklarının toplanması ve kullanımı, demiryolu personelinin atanması, gerekli ihalelerin düzenlenmesi, bölgede daha önce imtiyaz verilen demiryolu şirketleri ile görüşmelerin sürdürülmesi gibi görevler İstanbul'daki komisyona aitti. Yerel komisyon ise İstanbul'dan gelen taslak ve teklifleri inceliyerek ulaştığı sonuçları bildiriyor, yapım çalışmalarını bu çerçeve içinde yürütüyordu. (21) Meissner-bu ikili yapının, çalışmaları engellediğinden yakınıyordu. Gerçekten de İstanbul'un onayı olmadan yerel komisyon hiçbir şeye karar veremiyor ve bu iki kurum sık sık karşı karşıya geliyordu. Nitekim 1902 yılından sonra, yerel komisyonun yetkileri artırıldı. Sadece mali sorunlar ile genel ve önemli konularda, İstanbul'daki komisyona danışılmaya başlandı. (22)

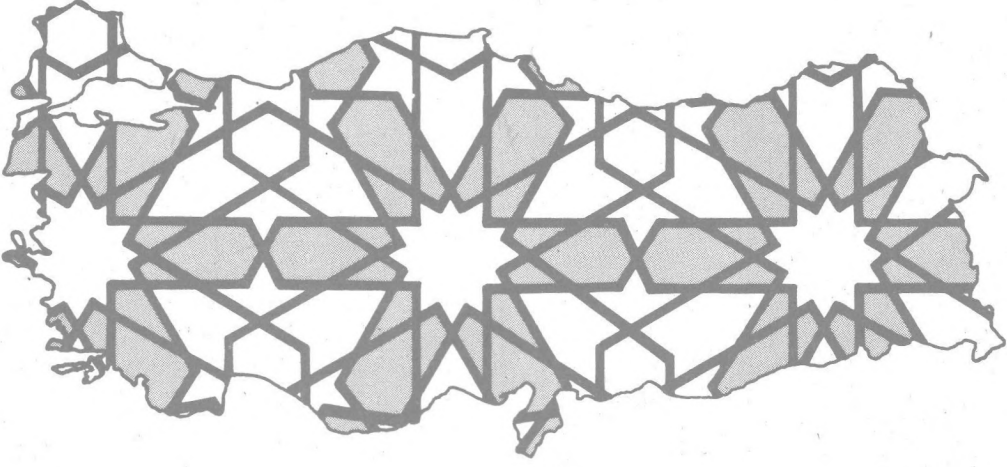
Meissner, hatların izleyeceği güzergâhın belirlenmesi için gerekli ölçümleri yaparak işe başladı. Bu ön çalışmalar El Ala-Medine arasındaki bölgede, dinsel yasak nedeniyle Türk mühendisler tarafından sürdürülüyordu. Zaten söz konusu bölüm, Hacı Muhtar Bey'in sorumluluğunda inşa edilecekti. Görüldüğü gibi, Hicaz Demiryolu'nun sırf Müslüman mühendis-

lerce yapılması düşüncesi, yerini karma bir çözüme bırakmıştı. (23)

Osmanlı yöneticilerinin vazgeçmek zorunda kaldıkları ilkelerin bir diğeri de, demiryolunda kullanılacak malzemelerle ilgiliydi. Başlangıçta, Hicaz hattının islami karakterinden dolayı, demiryolu araç gereçlerinin Osmanlı atelyelerinde üretilmesi veya İslam ülkelerinden sağlanması amaçlanmıştı. Örneğin ray üretimi için bütün imparatorluk'taki kullanılmış demirlerin toplanmasına karar verildi. Bahriye Nazırı Hasan Paşa, Abdülhamit'e Osmanlı dökümhanelerindeki hurda demirden bin kilometre ray elde edebileceklerini söylemişti. Bu düşünce doğrultusunda Haliç Tersanesi'nde üretime başlandıysa da yeterli sertlik sağlanamadığından, (24) Belçika ve Amerika'dan ray dışalımına gidildi. (25) Aynı şekilde Anadolu ormanlarından kesilen ağaçlardan yapılan traversler, Arabistan'ın aşırı sıcağına dayanamayınca, Oberhausen'deki bir fabrikadan çelik travers ithal edildi. (26)

Sonuçta tüm demiryolları araç gereçleri dışalım yoluyla elde edilmişti. Almanya ile siyasi ve ekonomik ilişkilerin düzeyi ve Meissner'in etkisi, yapılan dışalımın büyük bölümünün bu ülkeden olması sonucunu doğurmuştu. Örneğin pompa ve kazanlar Halle Hannover ve Dresden'de bulunan Weise und Monsky, Körting ve Reinsch fabrikalarından; çeşitli askeri araç gereçler Berlin Koppel, sarnıç ve yolcu vagonları ise Frankfurt Sūddeutsche Waggonfabrik'den gelmekteydi. (27) Lokomotiflerin altısı dışında tümü (28) yine Almanya'da üretilmişti. Bölgeye lokomotif ihraç edenler arasında Münih Kraus, Düsseldorf Honenzollern, Chemnitz Richard Hartmann, Kassel Henschel und Sohn, Kirchen Jung, Halle Lindner ve Gotha Rothmann fabrikalarını sayabiliriz. (29) Çimento, kireç gibi çeşitli inşaat malzemeleri ise, daha önce Anadolu Demiryolu'nda kullanıldığı gibi, Fransız malıydı ve deniz yoluyla ithal ediliyordu. Bu arada köprü, sarnıç, istasyon binası v.b. yapıların, çoğunlukla Avusturyalı ve İtalyan müteahhitlerce inşa edildiğini belirtelim. (30)

Başlangıçta ithal edilen malzemeler, Fransızlara ait Beyrut-Şam Demiryolu ile taşınıyordu. Bu durum nakliye masraflarının çok yüksek olmasına yol açtı. Çözüm olarak, Hicaz Demiryolu üzerindeki Dera'dan Akdeniz kıyısındaki Hayfa'ya bir şube hattı döşenmesine karar verildi. Ancak bu bölgedeki demiryolu imtiyazı, daha önce bir İngiliz şirketine verilmişti. Finansal güçlük içindeki şirket, imtiyazını 925.000 Mark karşılı-



Kültür Hazinesi!

Türkiye...

Doğu ile batı arasında bir kültür köprüsü...

Tarih öncesini,

İlk, orta, yeni ve yakın çağları yaşamış topraklar...

Gelişen, çağdaş bir kültür,

Eşi bulunmaz bir tarih hazinesi,

Titizlikle korunması gereken bir kültür mirası...

VAKIFBANK,

Bankacılık hizmetlerinde olduğu gibi,
kültür ve tarih hazinemizin korunması için de
üzerine düşen görevi yerine getirmektedir.

Bilerek ve Yaparak....



VakıfBank

Türkiye Vakıflar Bankası

ğında iade etmeyi kabul etti. Böylece inşa etmiş olduğu sekiz kilometrelik hat da Osmanlı Devleti'ne geçmişti. 160 kilometreyi bulan Hayfa-Der'a hattının yapımına, 1 Nisan 1903 tarihinde başlandı. Çalışmalar Alman mühendislerin yönetiminde sürdürülmüş ve demiryolu 1905 yılının Ekim ayında işletmeye açılmıştır. (31)

İngiliz şirketinin yanı sıra, Beyrut-Şam-Müzeyrip hattını işletmekte olan Fransız şirketiyle de görüşmeler sürdürülüyordu. Eğer Şam-Müzeyrip hattı Fransızlardan satın alınabilseydi, Hicaz Demiryolu'nun yapımına Şam yerine Müzeyrip'den başlanacak, böylece 120 kilometrelik ilk bölümün inşasına gerek kalmayacaktı. Ancak Fransızlar hattın Osmanlı Devleti için taşıdığı değeri bildiklerinden, 7 milyon Frank gibi yüksek bir meblağ talep ediyorlardı. Şirket, bu miktarı düşürmeye yanaşmadığından anlaşma sağlanamadı ve Hicaz Demiryolu'nun başlangıcı olan Şam-Der'a hattı Fransızlarınkine paralel bir biçimde yapılmaya başlandı. (32)

Bölgenin coğrafi özelliklerinden kaynaklanan sorunlar, Hicaz hattının döşenmesinde önemli güçlüklerle yol açıyordu. Bunların başında kuşkusuz su sorunu gelmekteydi. Yazın 1400 kilometrelik hat boyunca su bulunan başlıca istasyonlar; Şam, Dera, Amman, Maan ve Mudavara'dan ibaretti. Belki bunlara Tebuk, Madeyn Salih, Medine de ilave edilebilir. (33) Buradaki suyun; harçların hazırlanmasına, binlerce görevlinin yeme içme sorununun çözümüne ve diğer gereksinimlere yetmeyeceği açıktı. Üstelik güneye indikçe su sıkıntısı dayanılmaz boyutlara ulaşıyordu. Örneğin Maan ile Mudavara arasındaki 113 kilometrelik ve El Ahdar ile Madeyn Salih arasındaki 190 kilometrelik bölgeler, mutlak anlamda susuzluk çekilen yerlerdi.

Miessner su sorununu çözebilmek için, Maan çevresinde 62 kilometrelik bölgede 54 metre derinliğinde kuyular açmayı denedi. Maan ile Medine arasında yapılan kazılarda 110 metre derine inildi. Her iki girişim de başarısızlıkla sonuçlanınca, sıkıntı çekilen bölgelere suyun vagonlarla ulaştırılmasına karar verildi. Özel olarak yaptırılan vagonlar 8-12 m³ su depo edebiliyordu. (34) Ayrıca develerle de su taşınıyordu. Ancak bu ikinci yöntem son derece maliyetli ve zahmetliydi. Su yüklü deve kervanları 100-150 kilometreyi üç günde alabiliyorlardı ki, bu şekilde gereksinimin çok küçük bir bölümü karşılanabilirdi. (35) İşin ilginç ya-

nı su sıkıntısının yanı sıra, su baskınlarının da çalışmaları aksatıyor olmasıydı. Zira yörede çok seyreker, ancak şiddetli yağın yağmur sellere neden oluyordu. (36)

Bölgede yeterli yerleşim birimlerinin olmayışı da sorun yaratıyordu. Güneye, çölle kaplı bölgeye doğru ilerledikçe kentler, köyler ortadan kalkıyordu. İşgücünün sağlanması için, Suriye'de görev yapan 5. Ordu'nun erlerinden yararlanılmıştı. Askerlerden oluşan demiryolu birlikleri hatların yapımında çalıştırılıyordu. Ancak 7 binin üzerinde askerin iâşesi, başlıbaşına bir sorun teşkil ediyordu. Yerleşim birimleri olmadığı için yiyecek, içecek, giyecek ve benzeri malzeme Hayfa ya da Şam'dan gönderiliyordu. Bu durum da bin kilometrenin üzerinde bir nakliye sorununu beraberinde getiriyordu.

Bunlara karşın Hicaz Demiryolu inşaatı, umulunan üzerinde bir hızla ilerlemekteydi. 1904 yılında Ranan istasyonu, Padişah'ın da katıldığı görkemli törenlerle hizmete açılmıştı. Bu arada Abdülhamit Meissner'in çalışmalarından oldukça memnun olmalıydı ki, kendisine 7.3.1904 tarihinde Paşa unvanı vermişti. (37) Osmanlı ordusunda görev yapan bir başka Alman paşa Auler'e göre, (38) Meissner Paşa engin bilgisini deneyimleriyle güçlendirmiş, yaşamın önemli bölümünü Osmanlı İmparatorluğu'nda geçirmiş; mükemmel Türkçe konuşan ve Osmanlı yöneticileri, demiryolu personeli ve halkla iyi ilişkiler kurabilen biriydi. Abdülhamit, bu nedenle kendisine bu değerli Unvanı layık görmüştü. Auler; bu Unvanın Meissner'e Hicaz Demiryolu'nun bundan sonraki bölümünde yapacağı çalışmalarda da yararlı olacağına inanıyordu. Zira, Arabistan'ın iç bölgelerine girdikçe yöre halkı yabancılara karşı dostça duygular beslemeyebilirdi. Paşa Unvanı, halkın Meissner'e düşmanca duygular beslemesini engelleyecekti. (39)

2- BEKLENTİLER GERÇEKLEŞTİ Mİ?

İlk yazımızda, Osmanlı yöneticilerinin Hicaz Demiryolu'ndan ekonomik anlamda önemli bir beklentilerinin olmadığı belirtilmişti. Demiryolunun yapımına karar verilirken, daha çok askeri-stratejik ve dinsel faktörler belirleyici olmuştu. Abdülhamit, Hicaz hattını yaptırarak İslam dünyasındaki saygınlığını arttırmak istiyordu. Böylece Avrupa'da kaybettiği topraklarla birlikte yitirdiği prestiji telafi edebileceğini düşünüyordu. (40) O güne kadar binbir güçlüklerle gerçekleştirilen



hac yolculuğunun, demiryoluyla yapılabilir hale gelmesi tüm Müslümanların desteğini beraberinde getirebilirdi. Bu durum Arap milliyetçi-ayırıcı hareketlerinin güçlenmesini de engellerdi. Ayrıca Hicaz hattının yapımıyla Hicaz ve Yemen'e gerektiğinde süratle asker sevkedilebilir, bölgede Osmanlı egemenliği güçlenirdi. İç güvenliğin yanı sıra, olası bir savaşta demiryolundan çok büyük askeri yararlar bekleniyordu. Hattın Hindistan yolunda olması dolayısıyla taşıdığı stratejik önem ortadaydı. Yine İngilizlerin denetimindeki Mısır'a yapılacak muhtemel bir harekâtın başarı şansını arttırması, demiryolunun askeri değerini yükselten bir diğer faktördü. Şimdi bu beklentilerin, demiryolu işletmeye açıldıktan sonra ne ölçüde gerçekleştiğini inceleyelim.

Gerçekten de Hicaz Demiryolu, gerektiğinde bölgeye hızla asker sevk edilmesini olanaklı hale getirmişti. Demiryolu, daha 1904 yılında Şam-Maan hattı açılır açılmaz, askeri açıdan yararlı olmaya başladı. Örneğin 1905 yazında Yemen'de çıkan ayaklanma, Suriye'den süratle gönderilen 28 askeri birlik sayesinde bastırılabilmişti. Birlikler demiryolu yapılmadan önce 12 günde katedilen ⁽⁴¹⁾ Şam-Maan arasını, 24 saatte almışlardı. Ancak birlikleri bundan sonra zorlu bir yolculuk bekliyordu. Maan'dan Kızıldeniz kıyısındaki Akabe'ye kadar ki 120 kilometrelik yol, tam dört günde tamamlanabilmiş, ⁽⁴²⁾ Kızıldeniz üzerinden Yemen'e ise beş günde ulaşabilmişti. ⁽⁴³⁾

1910 yılında meydana gelen bir Dürzi ayaklanması da, Hicaz Demiryolu ile hızla sevk edilen 31 askeri birlik sayesinde bastırılabilmişti. Bölgede güvenliğin arttığını gösteren ilginç örneklerden bir diğeri, bedevi saldırıları yüzünden göç etmiş olan Tebuk halkının, demiryolu işletmeye açıldıktan sonra yeniden topraklarına dönmeydi. Tebuk, yaklaşık 400 nüfuslu küçük bir yerleşim bölgesiydi. Çiftçilik yapmakta olan Tebuklular, çevrede yaşayan bedevilerin saldırılarından bezerek topraklarını terk etmişlerdi. Hicaz Demiryolu'nun inşası göç eden Tebuk halkının topraklarına dönmeleri için bir güvence olmuştu.

Bölgede otoritesini güçlendirmeyi amaçlayan Osmanlı yönetimi, demiryolu yapımıyla birlikte, gerekli güvenlik önlemlerini de almaya çalışıyordu. Hat boyunca görev yapan Osmanlı garnizonlarının sayısı arttırılmıştı. İstasyon binaları askeri koruma altında tutuluyordu ⁽⁴⁵⁾ Bunların dışında, Amman bölgesinde demiryolu hatları boyunca iskân edilen Çerkezlere,

askerlik ve vergi muafiyeti karşılığı demiryolunu koruma görevi verilmişti. ⁽⁴⁶⁾ Ancak alınan önlemlere rağmen, ayaklanmaların tamamen sona ermediğini belirtelim. Gerçi demiryolu inşa sürecinde bedevilerin Hicaz hattına karşı direnişleri, trenlerin taşta tutulması ve rayların tahrip edilmesi eylemlerini aşamıyordu. Ancak demiryolunun yapımı tamamlandıktan sonra, bedevilerin saldırılarında yeniden artış görüldü.

Hicaz Demiryolu başta Suriye'dekiler olmak üzere bazı yerleşim birimlerinin büyümesine ve bu birimlerde Osmanlı hakimiyetinin güçlenmesine yol açmıştı. Bu durumdan özellikle Der'a, Maan ve Amman'ın civarındaki köyler ve yarı yerleşik bedeviler önemli ölçüde etkilenmişti. Osmanlı otoritesinin güçlenmesi onlar için askerlik hizmeti, vergi mükellefiyeti, silahların Osmanlı yöneticilerine teslimi ve benzeri yükümlülükler demektir ki, bölge halkı bu tip bağımlılık ilişkilerine alışkın değildi. Bu nedenle de isyanların arkası kesilmiyordu. Örneğin 1909 yılında yüzlerce bedevi, birkaç yerde birden demiryolunun raylarını tahrip etti. Bundan bir yıl sonra Hicaz hattından 30 kilometre uzakta bulunan Kerak'da, şiddetli bir ayaklanma meydana geldi. Yaklaşık 3 bin kişilik Kerak halkı, yukarıda sayılan nedenlerle Osmanlı hakimiyetine başkaldırmıştı. Keraklıların ayaklanmasıyla birlikte, civarda yaşayan bedevi kabileleri Katrana Garı'na saldırarak istasyon binasını tahrip ettikleri gibi, görevlileri de katlettiler. Yine de ayaklanma demiryoluyla yardıma gelen birlikler sayesinde geçmişe oranla daha çabuk bir biçimde bastırılabilmişti. ⁽⁴⁷⁾ Ancak istasyonlara yönelik bu tip saldırıların sonraki yıllarda devam ettiğini belirtelim.

Bedevilerin Hicaz Demiryolu'na karşı gösterdikleri sert tepkinin, kendileri açısından haklı nedenleri vardı. Göçebe yaşam süren ve özgürlüklerine düşkün olan bu kabilelerin, biraz önce sözü edilen bağımlılık ilişkilerine girmek istememeleri doğaldı. Bedevi direnişinin bu derece şiddetli olmasında, yukarıdakilerin dışında çok önemli ekonomik nedenler de rol oynuyordu. Hicaz Demiryolu ile onların en temel iktisadi uğraşları, yani hac dönemindeki kervancılık faaliyeti ortadan kalkıyordu. Ayrıca bazı bedevi aşiretleri, gelecekte hac yolu üzerindeki su kaynaklarını koruma karşılığı, hem Osmanlı hem de Mısır yönetiminden gelir elde etmekteydiler. Jön Türk yönetimi demiryolunun inşasından sonra, Abdülhamit döneminin bu tip ödentilerine son vermişti. ⁽⁴⁸⁾



Osmanlı yönetimi bedevi sorununun çözümüne yönelik alınan askeri önlemlerin yanısıra, bölgede bazı kabilelerin yerleşik düzene geçmesi için çaba sarfediliyordu. Bu çabaların en somut örneği, Abdülhamit'in İstanbul'da açtığı Aşiret Mektebi idi. Mektebin kuruluş amacı, önde gelen şeyh ve aşiret reislerinin oğullarının eğitimlerini yürütmektir.⁽⁴⁹⁾ Bu eğitimden geçen öğrencilerin, yerleşik düzene geçiş konusunda Osmanlı yönetimine yardımcı olacakları umuluyordu. Ancak bu dönemde bölgede önemli bir göçebelikten yerleşikliğe geçiş sürecinin yaşanmadığını belirtelim.

Anlatılanları kısaca toplamak gerekirse, Hicaz Demiryolu bölgede Osmanlı otoritesini güçlendirmiş, ancak bedevi ayaklanmalarına kesin bir son verememişti. Demiryolu yapıldıktan sonra da Osmanlı yönetimi, yöre halkına vergi ve askerlik yükümlülüğü getirme konusunda pek başarılı olamamıştı. Bölgedeki garnizonlarda askerlik yapanların çoğunluğu Suriye, Erzincan ve İstanbul'dan sevk edilmişlerdi.

Hicaz Demiryolu'nun askeri önemi üzerine anlatılanları tamamlayabilmek için, hattın Birinci Dünya Savaşı sürecindeki işleyine de bir göz atmak gerekir. 1915 yılında Cemal Paşa komutasındaki Osmanlı kuvvetlerinin Süveyş üzerine yaptıkları harekatta demiryolundan yararlanılmıştı. İki hafta boyunca hergün dokuz tren dolusu asker ve malzeme Hicaz Demiryolu'yla Kudüs yakınlarına, Kudüs-Beerşeba üzerinden de Süveyş Kanalı'na sevk ediliyordu. Saldırı başarısızlıkla sonuçlandıktan sonra askeri birliklerin geri çekilmesinde de demiryolu kullanılmıştı.⁽⁵⁰⁾

Savaş boyunca Hicaz Demiryolu'ndan daha çok yararlanabilmek için, belirli düzenlemelere gidildi. Savaşın başlamasıyla beraber, bölgedeki Fransız hatları (Yafa-Kudüs, Beyrut-Şam-Müzeyrip, Rayak-Humus-Hama-Halep, Humus-Trablus) Harbiye Nezaret'i'ne bağlandı. Ayrıca, askeri açıdan büyük önem taşıyan yeni hatların yapımına başlandı. Dünya Savaşı sürecinde toplam 437 kilometre uzunluğunda yeni hat döşendi. 1914/1915 kışında Hayfa-Der'a demiryolu üzerindeki Afula'dan Nablus'a bir şube hattı çekildi. Bu yeni hattın Kudüs-Yafa demiryolu ile birleştirilmesi amaçlanıyorduysa da, Nablus'dan sonrasının yapımından vazgeçildi. Onun yerine Afula-Nablus hattından Mısır'a doğru uzanacak olan, Hicaz-Mısır demiryolunun yapımına karar verildi.⁽⁵¹⁾ Bu önemli

hattın döşenmesi için, bir kez daha Meissner Paşa görevine çağrıldı.

O günlerde yeni bir demiryolu yapımı için, gerekli malzemenin sağlanması çok zordu. Bu nedenle Hayfa-Akka ile Şam-Müzeyrip hatları sökülerek elde edilen ray ve traversler, Hicaz-Mısır demiryolunda kullanıldı. Hicaz-Mısır hattına askeri açıdan büyük önem verilmekteydi. 1915 yılının sonlarında, demiryolu Beerşeba'ya kadar yapılmış ve kullanılmaya başlanmıştı.⁽⁵²⁾ Ancak Cemal Paşa'nın 1916 yılında Süveyş üzerine yaptığı ikinci saldırıya geçmeleri üzerine, Osmanlı yönetimi binbir güçlükte döşediği bu hattı sökmek zorunda kalmıştı.

Savaş boyunca askeri açıdan büyük değer taşıyan hatları işler durumda tutabilmek amacıyla, büyük çabalar harcanmıştı. Örneğin trenler için gerekli yakıtın sağlanması sorun yaratıyordu. Bütün Suriye sahili itilaf devletlerince tutulmuş olduğundan, bölgeye deniz yoluyla kömür nakledilemiyordu. Alman mühendislerin Lübnan dağlarından çıkardıkları kömürün kalitesi çok düşüktü. Bu nedenlerle demiryolu ulaşımında kömür yerine odun kullanılmaya başlandı. Ancak Hicaz Demiryolu'nun yıllık odun gereksinimi, 150.000 ton tutuyordu. 1916 yılında bölgedeki tüm ağaç ve çalılar, bu amaçla kesilmişti. Savaşın son döneminde Bağdat Demiryolu'nun Toros ve Amanos dağlarındaki boşluk inşa edilince, Almanya'dan Bağdat-Hicaz hatlarıyla getirilen kömür kullanılmaya başlandı.⁽⁵³⁾

Karşılaşılan sorunların bir diğeri yedek parça sıkıntısının giderek artmasıydı. Yedek parça bulunmaması nedeniyle, Şam'daki tamir atelyesi çalışamaz duruma gelmişti. Bu yüzden, işler halde bulunan lokomotifler gittikçe azalmaktaydı. Yine de Hicaz Demiryolu işletmesi savaşın sonuna dek çalışır durumda tutabilmişti. Harbin son döneminde, Hicaz hattıyla ilgili yönetim ve organizasyonun tüm sorumluluğu, iki Alman demiryolu kumpanyasına verilmişti. Bütün istasyonlar Alman görevliler tarafından yönetiliyordu.⁽⁵⁴⁾ Zaten Hicaz Demiryolu işletmesi müdürlüğüne de, Dieckmann adlı bir Alman getirilmişti.

Yukarıda sayılan teknik zorlukların yanısıra, 1916'da patlak veren Arap isyanı demiryolunun korunması için ek çaba gerekiyordu. Anlaşılabileceği gibi, Abdülhamit'in beklentilerinden biri olan, demiryolunun Arap ayrımcı-milliyetçi hareketlerini engellemesi işlevi gerçekleşmemişti. Mısır'daki İngiliz yüksek ko-

*Her tür pamuk ipliği
pamuklu kumaş
toptan satışı ve
ihracatı*



SaSü
TEKSTİL

SANAYİ ve TİCARET LTD. ŞTİ.
Sabahattin Altay

MERKEZ: Aşirefendi Cad. Bornovalı Han Kat.2 No.201 Sirkeci - İstanbul
Tel: 512 11 91 - 528 10 51 - 511 92 21 - 526 69 71
ŞUBE: Hocaahan Cad. Akhan Kat.1 No.128 Yeşildirek - İstanbul
Tel: 511 96 99



miseri Mc. Mahon Hicaz emiri Hüseyin'i Osmanlı Devleti'ne karşı isyana kıskırtmıştı. Hüseyin İngilizlerle işbirliği yaparsa, kendisine savaş sonrası kurulacak Arap Devleti'nin liderliği verilecekti. Emir Hüseyin'in harekete geçirdiği Arap kuvvetlerini ünlü İngiliz ajanı T. E. Lawrence yönetmekteydi. (55) Arap saldırıları büyük ölçüde Hicaz Demiryolu'nun sağladığı hareket serbestisi sayesinde püskürtülebilmisti.

Özellikle Medine kentinin elde tutulabilmesinde Hicaz Demiryolu'nun büyük rolü olmuştu. Demiryolu olmasaydı, ne etrafı çöllerle kaplı kentin işesi sağlanabilir, ne de -Suriye'deki kuvvetlerle ilişkisi kesileceğinden- kentteki askerlerin Arap saldırılarına karşı koyması mümkün olabilirdi. Demiryolunun işler halde tutulabilmesine rağmen, günlük yaşantının sürmesi için yiyecek, içecek ve diğer malzemeler yeterli miktarda gönderilemiyordu. Bu yüzden, 1917 yılının başlarında sivil halk Suriye'ye nakledilmeye başlandı ve bir süre sonra kentte sadece Osmanlı garnizonu kaldı. Şehrin ahşap binaları yıkılarak, ele geçen malzeme trenlerin yakıt gereksinimini karşılamak için kullanıldı. Medine kenti savaşın bitiminden sonra, 10 Ocak 1919 tarihinde İtilaf devletlerine teslim edildi. (56)

Sonuç olarak Hicaz Demiryolu Dünya Savaşı süresince gerek bölgeye asker sevk edilmesinde, gerek Cemal Paşa'nın Süveyş çıkarmasında, gerekse Arap saldırılarının püskürtülmesinde çok önemli rol oynamıştı. Ancak planlandığı halde tamamlanmayan bazı bölümlerin varlığı, demiryolunun askeri işlevini gereğince yerine getirememesine neden oluyordu. Herşeyden önce, İstanbul'dan bölgeye tek seferde asker sevki gerçekleşmiyordu. Gerçi 1907 yılında Hicaz Demiryolu'nu Bağdat Demiryolu'na bağlayan, Hama-Halep arasındaki boşluk doldurulmuştu. Ancak Bağdat Demiryolu'nun Toros ve Amanos dağları nedeniyle iki defa kesintiye uğraması, ulaşımı güçleştiriyordu. Bir üçüncü aktarmaya Rayak'da hatların darlaşması neden oluyordu. (57) Bunun dışında İngilizler Maan-Akabe demiryolunun yapımını engellemişlerdi. Oysa Akabe hattı Kızıldeniz'e çıkış olanağı yaratacağından, büyük önem taşımaktaydı. Söz konusu hatın yapılamamış olmasının yarattığı eksiklik, (58) özellikle Cemal Paşa'nın Süveyş harekâtında kendini hissettirmişti. Ayrıca demiryolunun Medine-Mekke arasındaki bölümüne devam edilememiş olması, önemli bir dezavantajdı.

Demiryolundan beklenen dinsel amaçlara da bütünyle ulaşıldığı söylenemez. Hatların Medine'de son bulması, Hicaz Demiryolu'nu kullanan hacıların beklenenden az olması sonucunu doğurmuştu. Zira hacıları Medine'den sonra Mekke'ye ulaşabilmek için, daha 450 kilometrelik zorlu bir yolculuk bekliyordu. Bu 450 kilometrenin deve kervanlarıyla ve kısmen yürüyerek katedilecek olması, Suriye dışından gelecek olan çok sayıda hacının deniz yolunu yeğlemelerine neden oluyordu. Zira Süveyş Kanalı-Kızıldeniz üzerinden yapılan gemi yolculuğu, Mekke'ye çok yakın bir kent olan Cidde'ye kadar devam ediyordu. Böylelikle hacılar, yolun Medine-Mekke arasındaki zahmetli bölümünden kurtulmuş oluyorlardı. Yine de Rusya'dan, Anadolu'dan, Suriye'den, Mısır'dan gelen binlerce hacının Hicaz Demiryolu'nu kullanmaya başladığını belirtelim.

Dönüş yolculuğunda demiryolunu kullanan hacıların sayısının artması, yukarıdaki açıklamanın doğruluğunu destekliyordu. Mekke'de hac görevini yerine getiren Müslümanların önemli bir bölümü Medine kentine, Hz. Muhammed'in mezarını ziyarette gitmekteydi. Hacılar yolculuğun Mekke'den Medine'ye olan zorlu bölümünü tamamladıktan sonra, doğal olarak Medine'den Şam'a uzanan demiryolunu yeğliyorlardı. Böylece dönüş yolculuğunda Hicaz Demiryolu'nu kullanan hacıların sayısı, geliştekilerin iki katını buluyordu.

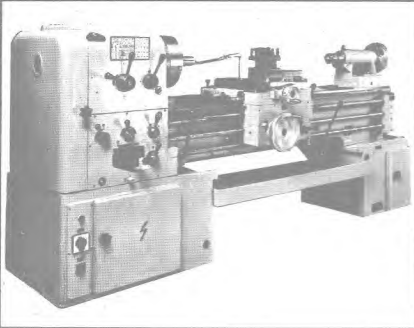
Örneğin 1912 yılında Hicaz Demiryolu ile hacca gidenler 8.823 kişi iken, dönüşte bu rakam 10.000'e ulaşmıştı. Hacca gidişte demiryolunu kullananların yarısına yakın bir bölümünü (4.288 hacı, %48,6) Rusya'dan gelen Müslümanlar oluşturuyordu. Rusları % 20,9 ile (1845 kişi) Mısırlılar ve % 11,6 ile (1021 kişi) Anadolu'dan gelenler izlemekteydi. Aynı yıl hacca gidebilmek için 675 Hintli ve 347 Suriyeli Hicaz Demiryolu'nu kullanmıştı. Yuni 1912 yılında hac dönüşünde demiryolunu yeğleyenlerin başında; 7000 Türkmen, Tatar ve Buharalı gelmekteydi (%37). Anadolu'ya dönen Müslümanlar 4.523 kişiydi ve toplamın % 24'ünü oluşturuyordu. Anadolu'da yaşayan hacıları 3.000 Suriyeli, 1.923 Iraklı izlemekteydi. Dönüşte demiryolunu kullananlar arasında Ruslar, Cezayir ve Tunuslular, Mısırlılar, Rumeli ve Basralılar, Hint, Afgan ve diğer Müslümanlar bulunmaktaydı. (59)

Osmanlı yöneticilerinin Hicaz Demiryolu'nun yapımına karar verirken, ekonomik anlamda bir beklenti-

sanayide öncü ve lider kuruluş



Malzeme

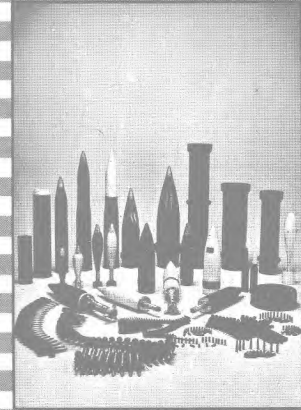
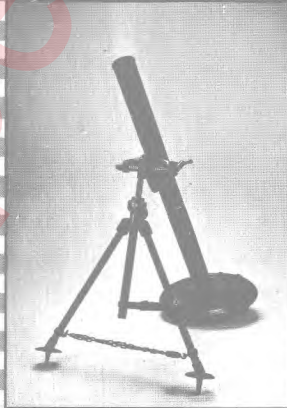


Makina



Patlayıcı ve Kimyasal

Maddeler



Silah ve Mühimmat

MAKİNA VE KİMYA ENDÜSTRİSİ KURUMU



lerinin olmadığını belirtmiştik. Gerçekten de Hicaz Demiryolu, bölgenin iktisadi yaşamına bir canlılık getirmemişti. Tahmin edildiği gibi, trafik sadece hac süresince artmaktaydı. ⁽⁶⁰⁾ Bölgenin nüfus yoğunluğu son derece düşüktü. Bir karşılaştırma yapmak gerekirse Anadolu'daki demiryollarında kilometre başına ortalama 1.250 kişi düşerken, bu rakam Hicaz Demiryolu boyunca sadece 230'du. ⁽⁶¹⁾ Zaten Hicaz'ın toplam nüfusu ancak 300.000'i buluyordu ki, bunun yaklaşık üçte biri Mekke ve Medine'de yaşamaktaydı. ⁽⁶²⁾ Osmanlı yönetiminin de, 1877/78 Osmanlı-Rus savaşında Rusya'dan kaçan Çerkezleri iskân etmesi dışında bölgede nüfus yoğunluğunu artırıcı yönde önemli bir çabası olmamıştı.

Hicaz'ın en önemli ticaret merkezi 20.000 nüfuslu Cidde kentiydi. Bölgenin son derece sınırlı ihracat ve ithalatı, Kızıldeniz'de limanı olan bu kentten yapılmaktaydı. Başlıca ihraç ürünlerini deri, kürk, hurma ve reçine; ithal mallarını ise tahıl, pirinç, şeker, tütün ve kumaş oluşturmuyordu. Hicaz Demiryolu yapıldıktan sonra da durum değişmedi. ⁽⁶³⁾ Kızıldeniz ve Cidde, bölgenin yukarıdaki ürünleri konu alan dış ticaretindeki rollerini sürdürdüler.

İthal edilen mallar Cidde Liman'ından iç bölgelere, eskiden olduğu gibi yine kervanlarla dağıtılıyordu. Zaten Hicaz Demiryolu, yük taşımacılığında kervan ticaretini arka plana atamamıştı. Örneğin Medine kentinin işesi, hâlâ Şam'dan gelen kervanlarla sağlanmaktaydı. Kervan ticaretinin sürmesinde bu tip taşımacılığın daha ucuz gelmesinin yanısıra, ⁽⁶⁴⁾ demiryolu istasyonlarının birbirinden çok uzakta bulunmalarının da rolü vardı.

Hac süresince Cidde'nin dışında ticaretin canlandığı diğer kentler, yaklaşık 60 bin nüfuslu Mekke ile 35 bin nüfuslu Medine idi. Hicaz Demiryolu hac dönemlerinde, Suriye'deki Şam kentinin ticari yaşamına da hareketlilik getirmekteydi. Kutsal kentlerden demiryolu ile dönmekte olan hacılar, Şam'da birkaç gün kalıyorlardı. Bu durum da çarşı, pazar esnafının işlerinde bir canlanma meydana getiriyordu. ⁽⁶⁵⁾

Osmanlı demiryolları kapalı kalmış bölgeleri pazara bağladıklarından, genellikle tarımsal üretimin artmasına yol açmışlardı. ⁽⁶⁶⁾ Hicaz Demiryolu'nun yapımıyla birlikte, bu tür bir artış görölmedi. Zaten tarım yapılan yerler Amman'ın kuzeyiyle sınırlıydı. Yine de Suriye'nin güneyi ile Ürdün'ün doğusunun, İmpa-

ratorluğun hububat ambarı olabileceği yolunda düşünceler de vardı. Özellikle Maan'ın kuzeyini oluşturan bölgenin potansiyelini harekete geçirebilmek için, sulama ve ulaşım olanaklarının artırılması ve yeni yerleşim bölgelerinin kurulması öneriliyordu. ⁽⁶⁷⁾ Ancak bedevilerin yerleşik düzene geçirilmemeleri, yüksek ulaşım maliyetleri, işgücü ve sermaye yetersizliği ve buna bağlı olarak sulama sistemlerinin oluşturulmaması gibi nedenler tarımsal üretimin artışını engellemeye devam ediyordu.

Hicaz Demiryolu'nun sınai üretimin gelişmesine de bir katkısı olamadı. Zaten ne Suriye ne de Hicaz bölgesinde, söz edilmeye değer bir endüstriyel faaliyet yoktu. Belki Es Salt fosfat yataklarından yararlanılabildi. Demiryolundan yatakların olduğu noktaya 40 kilometre uzunluğunda bir şube hattı çekilemediğinden ve gerekli yatırım yapılamadığından fosfat üretimi de arttırılamadı. ⁽⁶⁸⁾ Hama kükürt yatakları için de benzeri şeyler söylenebilir.

Bütün bunların dışında Hicaz Demiryolu'nun dış turizmi canlandırabileceği doğrultusunda görüşler de mevcuttu. Bölgede tarihi değer taşıyan çok sayıda antik kent kalıntısının varlığı bu çeşit beklentilerin ortaya çıkmasına yol açmıştı. Örneğin 15.6.1914 tarihli Deutsche Levante Zeitung'da, bir turizm acentesinin girişiyle antik kent Petra'nın ilginç kalıntılarını görmeye giden turist grubundan söz ediliyordu. Yazıda, Hicaz Demiryolu'nun bölgede tarih turizminin gelişimi için taşıdığı değer vurgulanıyordu. Yazar, Cook und Son adlı turizm firmasının, Petra yakınlarında turistik bir kamp kurma girişiminden de söz ediyordu. ⁽⁶⁹⁾ Ancak bölgede turizmin canlanabileceğini ileri sürenlerin beklentilerinin boşa çıktığını belirtelim. Herşeyden önce turizm için gerekli alt yapı bulunmadığı gibi, kurulmasına yönelik bir çaba da yoktu. Ayrıca gayrimüslim turistlerin, Maan'dan daha güneye inebilmeleri dinsel nedenlerle yasaktı. Bütün bunlara Arabistan'ın 40 dereceyi aşan bunalıcı sıcakları eklenince, gerçekte turizmin gerçekleşebilme şansının olmadığı ortaya çıkar.

SONUÇ

Osmanlı yönetiminin Hicaz Demiryolu konusunda en başarılı olduğu nokta, finansmanının yabancı sermayeye başvurulmadan sağlanabilmesiydi. Demiryolunu salt Müslüman işgücü ve İmparatorluk içinde üretilcek malzemelerle gerçekleştirme isteğin-



den, olanaksızlıklar nedeniyle vazgeçilmişti. Hatların yapımında başta Almanlar olmak üzere, çok sayıda yabancı personel görev almıştı. Demiryolu araç geçişlerinin ise, tamamına yakın bölümü Almanya ve diğer Avrupa ülkelerinden dışalım yoluyla sağlanmıştı.

Demiryolu, Hicaz'ın iktisadi yaşantısında bir değişiklik yaratmadı. Bölgede ne tarımsal ne de endüstriyel alanda bir üretim artışı söz konusuydu. Cidde, Mekke ve Medine kentlerine getirdiği canlılık, hac süresiyle sınırlı kalıyordu. Zaten Osmanlı yöneticilerinin başlangıçtan itibaren, demiryolundan ekonomik anlamda bir beklentileri yoktu.

Buna karşılık Hicaz Demiryolu'ndan beklenenlerin de, bütünüyle gerçekleştiği söylenemez. Demiryolunun yapımından sonra bölgede Osmanlı otoritesi geçmişe oranla güçlendiyse de, mutlak bir Osmanlı egemenliğinden yine de söz edilemezdi. Bedevilerin yerleşmeleri sağlanamadığı gibi ayaklanmalarına da kesin bir son verilememişti. Ayrıca Osmanlı yönetimi, bölge halkına askerlik ve vergi yükümlülüğü getirme konusunda pek başarılı olamamıştı.

Birinci Dünya Savaşı süresince Hicaz Demiryolu'ndan önemli ölçüde yararlanıldı. Ancak Medine-Mekke arasındaki bölüm ile çeşitli şube hatlarının yapılamamış olmasının eksikliği, savaş boyunca hissedildi. Hicaz Demiryolu'nun Mekke'ye ulaşamamış olması, hac yolculuğunu kolaylaştırıcı işlevini de sınırlandırmıştı.

Hicaz Demiryolu'nu gerçekleştireceğini açıklaması, Abdülhamit'in İslam dünyasındaki saygınlığını arttırmış ve büyük coşku yaratmıştı. Demiryolunun finansmanı büyük ölçüde bu coşkun sonucunda toplanan bağışlarla karşılanmıştı. Çeşitli bölge ve milletlere mensup Müslümanlar, birlikte büyük bir projeyi gerçekleştirmenin heyecanını yaşamışlardı. Ancak daha sonraki yıllarda gelişen olaylar İslamın Osmanlı İmparatorluğu'nda bütünleştirici bir işlev göremeyeceğini ortaya çıkarmış, Arap milliyetçi-ayırımçı hareketleri engel olunamamıştı.

NOTLAR

(1) İlk bölüm için bkz. Özyüksel Murat, "Osmanlı Demiryolu İşletmeciliğinde Bir Devlet Girişimi: Hicaz Demiryolu 1", İktisat Dergisi, Sayı 292, (Mart 1989).

(2) Bkz. a.g.m.

(3) Hacı Muhtar Bey'in güzergâh çalışmalarını içeren raporunun bir bölümü aşağıdaki kitabın ek kısmında yer almaktadır. Bkz. Auter Pascha, *Die Hedschasbahn, Auf Grund einer Besichtigungsreise und nach amtlichen Quellen*, Gotha, 1906, ss. 74-80.

(4) a.g.e., s. 25.

(5) 10 Aralık 1900 tarihli *Frankfurter Zeitung*, Hicaz Demiryolu çalışmasıyla ilgili bir yazı yayınlamıştı. Yazıda, Yıldız Köşkü'nde yapılan toplantılarda çalışmaların nasıl sürdürüleceği konusunda kimsenin bir bilgisi olmadığından söz ediliyordu. Bu nedenle yabancı teknik personelin çalıştırılması gerektiğinin anlaşıldığı vurgulanıyordu. Bkz. Pönicke Herbert, *Die Hedschas- und Bagdadbahn, erbaut von Heinrich Augst Meissner Pascha, Düsseldorf, 1958, s. 2.*

(6) Abdülhamit, anılarında Mısır'ın işgali üzerine, İngiltere'ye karşı güvensizliğini şu sözleriyle ortaya koymaktaydı: "Büyük devletler arasında en fazla çekilmesi icap eden İngilizlerdir... Amiral Seymour Mısır'ı zaptetmeyi düşünmediklerini açıklamıştı... Fakat dönük Albion (İngiltere) verdiği sözleri çabuk unuttu..." Sultan Abdülhamit, *Siyasi Hatıratım*, İstanbul, 1984, ss. 127, 128. Sultan İngiltere'nin Arapları Osmanlı İmparatorluğu'ndan koparma çabalarını ise aşağıdaki cümlelerle ifade ediyordu: "...İngilizlerin tahrik ettikleri Arap kabileleri arka arkaya isyan etmektedir..." a.g.e., s. 45. "...İngiltere benim iktidarımı sarsmak maksadıyla, İslam memleketlerinde vatan fikrini yarmaktadır..." a.g.e., s. 180.

(7) Fransa 1881 yılında Tunus'u işgal etmişti. Fransa'nın yönetim biçiminin cumhuriyet olması da Abdülhamit'i kaygılandırıyordu. Rusya'nın Balkanlar ve Boğazlar, Avusturya'nın Balkanlar, İtalya'nın Osmanlı Afrikası üzerine emelleri bilinmekteydi. Abdülhamit Fransızlara güvensizliğini şu şekilde ifade ediyordu: "...Fransızlar bize eskisine nazaran daha az sevimli gelmektedirler. Bunda bizden Tunus'u almalarının dahli olduğu gibi idare şekillerinin cumhuriyet olması da rol oynamaktadır. Çünkü bizce, hükümdarın hakim olmadığı yerde intizam devam edemez." Sultan Abdülhamit, ss. 137, 138.

(8) Abdülhamit'in Almanlara duyduğu sempati aşağıdaki sözlerinden anlaşılmaktadır: "Türklerle de bazen Şarklı Almanlar derler... Cesaret, dürüstlük, ne-



zakat ve misafirperverlik bizim olduğu kadar Almanlar da vasıflarıdır. " Sultan Abdülhamit, ss. 136, 137.

(9) 1977-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nın, Osmanlı İmparatorluğu'nun ağır yenilgisıyla sonuçlanması üzerine, Osmanlı ordusunda reform gereksinimi ortaya çıkmıştı. Abdülhamit bu görevi Fransa savaşında vurucu gücünü ispatlamış olan Alman ordusundan bir kurmay heyete vermek istiyordu. Sultan, 1880 yılında Almanya'ya bu isteğini resmen bildirdi. Alman Başbakanı Bismarck Abdülhamit'in talebini İmparator Wilhelm'e iletirken bu sayede Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki etkilerinin de artacağı düşüncesinde olduğunu da belirtmişti. Ayrıca Alman silah sanayisinin gereksinimleri, Osmanlı Devleti'nin istemini çekici kılıyordu. Bkz. Wal-lach Jehuda L., *Anatomi einer Militaerhilfe*, Düsseldorf, 1976, ss. 34, 35.

(10) Almanya kapitalist bir devlet olarak tarih sahnesine çıktığında, sömürgeleştirilebilecek tüm topraklar paylaşılmıştı. Bu nedenle Almanya'nın bir şekilde hammadde ve pazar sorununu çözmesi gerekiyordu. Osmanlı İmparatorluğu henüz yeterince değerlendirilmemiş hammadde kaynakları ve iki milyonu aşan nüfusun endüstri mallarına yaratabileceği potansiyel taleple, Almanya'nın gereksinimlerini büyük ölçüde karşılayabilecek bir ülke olarak görülüyordu. Önce Avusturya-Macaristan bir dizi ticari anlaşmalarla Alman ekonomik sistemine entegre edilmişti. Ardından Romanya ile yapılan anlaşmalar Romen petrol yataklarını Alman sanayinin hizmetine sokmuştu. Artık Almanlar gözlerini başta Anadolu ve Mezopotamya olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun geniş ve bakir topraklarına dikmişti. Bkz. Ortaylı İber, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfusu*, Ankara, 1981, s. 18. Bu nedenle İmparator Wilhelm 1889 ve 1898 yıllarında iki kez İstanbul'a gelerek Padişah'ı ziyaret etmişti. *Kampen von Wilhelm, Studien zur deutschen Türkeipolitik in der Zeit Wilhelm II*, Kiel, 1968, ss. 20, 135. İkinci gezi için Ortaylı, ss. 52, 56.

(11) Ayrıntılı bilgi için bkz. Özyüksel Murat, *Osmanlı-Alman ilişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 1988, ss. 75, 190.

(12) Mygind Eduard, *Vom Bosphorus zum Sinai, Erinnerungen an die Einweihung der Hamidie Pilgerbahn des Hedjas*, Leipzig ve Konstantinopel, 1905, s. 85.

(13) Auler, s.85.

(14) Bu durumda, alt kademelerde çalışan Müslümanların orta ve üst kademelerde bulunan gayrimüslimlere itaat etmek istememeleri önemli sorunların doğmasına yol açıyordu. Bkz. Fiedler Ulrich *Der Bede-*

utungswandel der Hedschasbahn, Eine historisch geographische Untersuchung, Berlin, 1984, s.106.

(15) Mygind, s.85.

(16) Auler, s.25.

(17) Guthe, H., *Die Hedschasbahn von Damaskus nach Medine, ihr Bau und ihre Bedeutung*, Leipzig, 1917, s.16.

(18) Pönicke, ss.1, 2.

(19) a.g.e., ss.2, 3.

(20) Ruppın A., *Syrien als Wirtschaftsgebiet*, Berlin, 1917,s.300.

(21) Komisyonlar için bkz. Impert Paul, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri*, Çev. Adnan Cemgil, İstanbul, 1981, ss. 81, 82. Auler ss. 25, 26.

(22) Pönicke, ss.3, 4.

(23) 1908 yılında Jön Türklerin iktidara gelmesi yabancı yöneticilerin görevine son verilmesini beraberinde getirmişti. Görevine son verilenler arasında Meissner de bulunmaktaydı. Bkz. Hartmann M., *"Die Mekkabahn, ihre Aussichten und ihre Bedeutung für den Islam, Asien, No.10, (1912), s.150. Bu gelişmede Jön Türklerin Abdülhamit'in dostu Almanlara şüphayle bakmalarının önemli rolü vardı. Daha sonra Osmanlı maliyesinin iyice sıkıştığı bir anda yöneticilerin borç talebini İngiliz ve Fransızların açıkca sömürmek istemesi, buna karşılık Almanların bu koşullarda borç vermeleri, iki ülke arasındaki buzların erimesine yol açmıştı. Bkz. Ahmad Feroz, İttihat ve Terakki 1908-1914, Çev. Nuran Yavuz, İstanbul, 1984, s.142. Earle Edward Mead, Bağdat Demiryolu Savaşı, Çev. Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972, s.246. Bu gelişmelerden sonra Almanlar yine Bağdat ve Hicaz demiryollarının kilit noktalarını ele geçirdi.*

(24) Fiedler, s.58.

(25) a.g.e., s.134.

(26) Pönicke, s.6.

(27) aynı yer.

(28) 1913 yılında Hicaz Demiryolu'nda lokomotiflerin sayısı 96'ya ulaşmıştı. Ruppın, s.319.

(29) Fiedler, s.104; Auler, s.42; Pönicke; s.6.

(30) Pönicke, s.6.



(31) Schlagintweit Max, Verkehrswege und Verkehrsprojekte in Vorderasien, Berlin, 1906, s.29. Ayrıca bkz. Fiedler, ss.72, 74.

(32) Schmidt Hermann, Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei, Berlin, 1914, s.126.

(33) Auler, s.44; Fiedler, s.64.

(34) Pönicke, s.8; Imbert, s.84.

(35) Auler, s.45.

(36) Fiedler, ss. 65, 66.

(37) Pönicke, s.9.

(38) Auler Paşa, Maan hattının açılış törenine davet edilmişti. Davet ve açılış töreni hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Auler, ss. 67, 73.

(39) İlk yazımızda belirtildiği gibi Hicaz Demiryolu 1908 yılında Medine'ye ulaştı ve yapım çalışmalarına son verildi. Bu gelişme üzerine Meissner Paşa 1910 yılı başlarından itibaren Bağdat Demiryolu'nun Halep-İslahiye bölümünü inşa çalışmalarını üstlendi. Bağdat Demiryolu'nun Halep kentinden geçmesine, Halep halkının şiddetli arzusu ve Meissner'in aynı doğrultuda görüş bildirmesinden sonra karar verilmişti. 12.4.1911 tarihinden itibaren Meissner demiryolunun Bağdat bölümünde görevlendirildi. Bkz. Fönicke, ss. 16, 17. Birinci Dünya Savaşı'nda ise Meissner Paşa'nın yeniden Hicaz Demiryolu'nda Hicaz-Mısır hattının yapımını üstlendiğini göreceğiz. 1918 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nu terketmek zorunda kalan Meissner bir süre Tiran'da çalıştıktan sonra, 1924 yılında yeniden Türkiye'ye davet edildi. 1927-1933 yıllarında Anadolu Demiryolu'nda görev alan Meissner, üniversitede dersler verdi. Heinrich August Meissner, 1940 yılına kadar süren yaşamının bu son bölümünü İstanbul'da geçirmiştir. Pönicke, ss. 31, 32.

(40) Osmanlı ordusunda yıllarca görev yapmış Alman komutan Von der Goltz Paşa'da, Auler Paşa'nın gezi notlarına yazdığı önsözde aynı noktayı vurguluyor. Von der Goltz yazısında, Hristiyan Avrupalı güçlere karşı yenilgilerin, İslam dünyasındaki kazanımlarla giderilmeye çalışıldığından söz etmekte. Paşa, Arap topraklarından ülkenin savunulması için tek asker sağlanamadığı gibi, bölgede işgal ordusu bulundurmak külfetine katlanıldığını belirttiikten sonra, Hicaz Demiryolu ile bu durumun değişeceğini ileri sürüyor. Sözlerine "unutulmamalıdır ki Osmanlı İmparatorluğu Balkanlar ve Tuna'da aynı nedenle (hızla asker sevk edilmemesi) gücünün yarısıyla savaşabilmiştir" diye devam ediyor. Von der Goltz'un önsözü, Auler, s.2. Auler Paşa'nın bu görüşleri paylaştığı anlaşılıyor. a.g.e., s.62. Demiryolundan beklentiler konusunda ayrıca

bkz. Zander Kurt, "Das Eisenbahnwesen der Türkei, mit besonderer Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Bagdadbahn", Das Türkische Reich, Berlin, 1918, s.58.

(41) Auler s. 55, 58.

(42) Kızıldeniz üzerindeki Akabe Körfezi'ne uzanacak bir demiryolunun taşıyacağı askeri değer bilinmekte idi. Bu nedenle Hicaz Demiryolu üzerindeki Maan'dan Akabe Körfezi'ndeki Taba'ya bir şube hattı çekilmesine karar verilmişti. Ancak İngiltere bu durumu çıkarlarına aykırı bulduğundan çok şiddetli tepki göstermiş. Osmanlı yönetimi şube hattını inşa etmekten vazgeçmek zorunda kalmıştı. Fiedler, ss.85, 96. Imbert, s.79.

(43) Auler, s. 66.

(44) Fiedler, ss. 119, 121.

(45) İstasyon binaları neredeyse birer kale haline getirilmişti. Taştan yüksek duvarlar inşa ediliyor, bu duvarlarda yalnız birkaç mazgal deliği bırakılıyordu. Imbert, s.84. Ayrıca bkz. Musil A., Im nördlichen Hegaz, Vorbericht über die Forschungsreise 1910, Viyana, 1911, s.19.

(46) Osmanlı yönetimi Çerkez mültecilere toprak ve hayvan vererek Amman civarında yerleşmelerini sağlamış, bir süre için onları vergi ve askerlik yükümlülüğünden muaf tutmuştu. Çerkezlerin bölgeye yerleştirilmeleri daha sonra da sürdürülmüştür. Örneğin 1903 yılında Hicaz hattı boyunca Çerkezlerden oluşan üç yeni köy kurulmuştu. Fiedler, s.134.

(47) Fiedler, s.122.

(48) Ayrıca Almanya'nın Bağdat konsolosunun bildirdiğine göre su kaynaklarının kullanımı konusunda da bedevilerle demiryolu yöneticileri arasında sorun çıkıyordu. Bkz. Fiedler, ss.122, 124.

(49) Auler, s.64.

(50) Fiedler, s.139.

(51) a.g.e., s.141.

(52) Pönicke, ss.29, 31.

(53) Fiedler, s.140.

(54) a.g.e., s.141.

(55) Arapları Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılıp kendi devletlerini kurmaya yönlendiren iki önemli olaydan söz edilebilir. Bunlardan biri, 1911 yılında Trablusgarp'ın İtalyanlar tarafından işgalidir. Bu olay Arapların Osmanlı Devleti'nin güçsüzlüğünü anlamalarına ve kendi başlarının çaresine bakmaları gerektiği-



ne inanmalarına yol açmıştı. İkinci önemli olay ise, Jön Türklerin Pantürkist bir politikaya yönelmesidir. Arapların bağımsızlık düşüncesi, Mısır'ı işgal ederek Ortadoğu'ya ayak basan İngiltere tarafından sürekli kışkırtılmıştır. Bkz. Ülman Haluk, *Birinci Dünya Savaşına Giden Yol*, Ankara, 1973, ss.227, 229.

(56) Fiedler, s.143.

(57) Pomiankowski Joseph, *Der Zusammenbruch des Ottomanischen Reiches, Erinnerungen an die Türkei aus der Zeit des Weltkrieges* Viyana, 1928, s.92.

(58) Meissner Paşa bu eksikliğin önemi nedeniyle, savaş başlar başlamaz Maan-Akabe hatının yapımını yeniden gündeme getirdi. Ancak ikinci defa gündeme gelen Maan-Akabe demiryolu projesi, bu kez de General Liman von Sanders'in etkisiyle gerçekleşemedi. Liman von Sanders projeye büyük teknik güçlükler içermesi nedeniyle karşı çıkıyordu. Pönicke, s. 28.

(59) Fiedler, s.127.

(60) Hz. Muhammed'in doğumu ve Miraç kandili nedeniyle de, Hicaz Demiryolu trafiğinde bir kıpırdanma meydana geliyordu. Örneğin 1913 yılında, yukarıdaki günlerde Hicaz Demiryolu'nu kullanarak Medine'ye giden Müslümanların sayısı 5.457 idi. Fiedler, s.129.

(61) Hicaz Demiryolu hesaba katılmazsa, Osmanlı Demiryollarında kilometre başına düşen ortalama, 1.570 kişiye yükselmekteydi. Bkz. Hecker M., "Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei", *Archiv für Eisenbahnwesen*, Berlin, 1914, ss.774, 775.

(62) Auler, s.11.

(63) Fidler, s.130.

(64) Bir deve 250 kilogram ağırlığında bir yükte, günde yaklaşık 50 kilometre yol katedebiliyordu. Fiedler, s.134.

(65) a.g.e., s.131.

(66) 1894 yılında Anadolu Demiryolu'nun, İzmit, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara sancaklarında tarımsal üretimi ne ölçüde arttırdığını gösteren rakamlar için bkz. Zander Kurt, "Einwirkung der kleinasiatischen Eisenbahnen auf die Hebung des Grundbesitzes" *Archiv für Eisenbahnwesen*, Berlin, 1894, ss.24, 25.

(67) Fiedler, s.132.

(68) Schmidt, s.128.

(69) Fiedler, s.137.

HER ZAMAN MİLLÎ PİYANGO BİLETİ ALMANIN TAM ZAMANIDIR.

Millî Piyango,
her ayın 9'unda, 19'unda, 29'unda
milyonlar dağıtıyor.
Önümüzdeki çekiliş için hemen bir bilet alın,
kendi şansınızı kendiniz yaratın...

**MİLLÎ
PİYANGO**

"Belkide sıra sizde"





İnceleme

Kur Tahmininde Yeni bir Yöntem: ARİMA Modelleri

Bilge OKAY

Dr. Okay İÜ İktisat Fakültesinde ders verdi.

I. Giriş

Gerek makro düzeyde, iktisat politikaları oluşturulurken, gerekse mikro düzeyde, firma yönetimine ilişkin karar alınırken, öngörü, bu süreçlerin ayrılmaz bir parçası olarak ortaya çıkar. Bu amaçla kullanılan tekniklerden en popüler ve en eski olanı kuşkusuz subjektif tahmin yöntemidir. İktisat politikasına ilişkin kararların sürekli değişkenlik gösterdiği istikrarsız ekonomilerde gerçeğe en çok yaklaşmak da belki ancak böyle mümkün olabilir. Çünkü, sosyal, politik, ekonomik çok sayıda değişkenin eşanlı dalgalanmalarının sonucunu, hele bu salınımlar dengesizlik üreten nitelik taşıyorsa, ancak insan beyni önsezebilir. Diğer yandan, matematiksel öngörü yöntemlerinin en çok kullanılanları ise ekonometrik modeller, üssel öngörü modelleri, hareketli ortalama modelleri ve Box-Jenkins modelleridir. Bu yazıda, ARMA modelleri diye de anılan bu son öngörü yöntemini kısaca tanıtmak ve günlük kur tahminine uygulamak amaçlanmaktadır.

II. Yöntem

1. ARMA Modelleri

A. Giriş

İlk kez George E.P. Box ve Gwilym M. Jenkins tarafından geliştirilen ARMA modelleri, tek bir değişkenin dinamik davranışını tanımlamak için kullanılan zaman serisi modelleridir. Bu yöntem, ekonometrik modelden farklı olarak, değişkenle ilgili davranışsal bir açıklama getirmez, bu nedenle de teorik bir çerçeveye oturmaz. Yalnızca incelenen zaman serisinin kendi iç dinamiğini göz önüne alır, bunun iktisadi teoriye göre hangi başka değişkenlerdeki değişmelerce belirlendiğini önemsemez ve hesaba katmaz. ARMA tekniğini iktisat teorisinden koparan bu özellik, pratik amaçlı kullanımlarda modelin bir üstünlüğü olarak ortaya çıkmaktadır. Öyle ki, ileriye dönük öngörü yapılırken dışsal değişkenlere gerek olmaması modeli kendi içinde kapalı ve tutarlı bir hale getirir. Oysa, ekonometrik modellerde öngörü yapılabilmesi için dışsal değişkenlerin öngörülen dönemdeki değerinin bilinmesi gerekir. Bu ise öngörülecek değişkenin isminin değişmesinden başka bir şey değildir. Örneğin, kur değişimlerini rezerv paradaki değişimlerle açıkladığımız bir ekonometrik tek denklemlilik modelde, kurla ilgili öngörü yapabilmek için bir sonraki dönemin rezerv parasının ne olabileceğini tahmin etmemiz gerekir. Ekonometrik denklemlerin subjektif önseziye ihtiyaç gösterdiği bu



durumun tek istisnası açıklayıcı değişkenlerin gecikmeli özellik göstermesidir, ki bu durumda dahi ancak gecikme oranında ileriye dönük öngörü yapılabilir. Yani, bir dönemlik gecikmeli değişken kullanılıyorsa ancak bugünkü bilgilerle bir dönem sonrası tahmin edilebilir.

ARMA modelleri, serinin kendisi ile ilgili bilginin gelecekteki gerçekleştirmelerin olasılık yapısını verdiği stokastik (istatistikî) serilerde kullanılır. Bu tekniğin uygulanabilmesi için ayrıca serinin durağan bir yapı göstermesi ya da durağan hale getirilmesi gerekir. Bir serinin durağan olması aşağıdaki koşulların sağlanmasına bağlıdır:

$$(1). E(Y_t) = \mu,$$

$$(2). E(Y_t - \mu_t)^2 = \Gamma(0),$$

$$(3). E[(Y_t - \mu_t)(Y_{t-T} - \mu_{t-T})] = \Gamma(T) = 1, 2, 3...$$

(1) ve (2) serinin ortalama ve varyansını, (3) ise n gecikmesindeki otokovaryansını verir. Durağan stokastik süreç özelliği gösteren bir serinin ortalama ve varyansı sabit, otokovaryansı ise sıfırdan farklı gecikmelerde sıfıra eşittir. Bu tür süreçlere "white noise" denir.

B. Otokovaryans ve Otokorelasyon Fonksiyonu

Stokastik ve durağan bir sürecin otokovaryans fonksiyonu $\Gamma(T)$ şöyle de gösterilebilir:

$$(4). \Gamma(T) = T^{-1} \sum_{t=T+1}^T (Y_t - \bar{Y})(Y_{t-T} - \bar{Y})$$

$$T = 1, 2, 3...$$

Otokovaryanslar serinin varyansına bölünerek standard hale de getirilebilir, bu kez:

$$(5) P(T) = \Gamma(T) / \Gamma(0) \quad T = 0 \pm 1, \pm 2, \dots \text{ olur.}$$

$P(T)$ 'ye otokorelasyon fonksiyonu ya da korelogram denir.

C. Geri kaydırma Kat Sayısı (Backward Shift Operator)

Box-Jenkins metodu, zaman serilerinin incelenmesinde geri kaydırma katsayısı B 'yi kullanır.

$$(6) B y_t = y_{t-1} \text{ dir ya da genelleştirirsek,}$$

$$(7) B^T Y_t = Y_{t-T} \quad T = 1, 2, 3, \dots \text{ 'dür.}$$

B 'yi kullanarak, gecikmeli polinomları şöyle tanımlayabiliriz:

$$(8) \Phi(B) = 1 - \Phi_1 B - \dots - \Phi_p B^p$$

$$(9) \Phi(B) = 1 - \Phi_1 B - \dots - \Phi_q B^q$$

ARMA modelleri genel olarak şöyle gösterilebilir:

$$(10) \Phi(B) Y_t = \phi(B) E_t$$

$\{E_t\}$ Burada "white noise" süreci özelliği gösteren şoklar anlamına gelir, başka bir deyişle E_t 'ler bağımsız ve normal bir dağılıma sahip olup sıfır ortalama ve sabit varyansa sahip raslantısal bir seridir. Yukarıdaki ARMA modelini daha açık olarak yazarsak:

$$(11) Y_t = \Phi_1 Y_{t-1} + \Phi_2 Y_{t-2} + \dots + \Phi_p Y_{t-p} + E_t + \phi_1 E_{t-1} + \dots + \phi_q E_{t-q}$$

D. Otoregresiv Süreç AR (p)

Bu model en basit şekilde şöyle yazılabilir:

$$(12) Y_t = \Phi_1 Y_{t-1} + \Phi_2 Y_{t-2} + \dots + \Phi_p Y_{t-p} + E_t$$

$$(13) \text{ veya, } \Phi(B) Y_t = E_t$$

Yani, y değişkeninin t dönemindeki değeri geçmiş dönemdeki değerinin ve hata değişkeninin t dönemindeki değerinin fonksiyonudur.

E. Hareketli Ortalama Süreci MA (q)

Bu model şöyle yazılabilir:

$$(14) Y_t = E_t + \phi_1 E_{t-1} + \dots + \phi_q E_{t-q}$$

$$(15) \text{ veya, } Y_t = \phi(B) E_t$$

Yani, Y değişkeninin t dönemindeki değeri aynı dönemdeki hata terimi E_t 'nin ve geçmiş dönemlerdeki hata terimlerinin bir fonksiyonudur.

F. Karışık Otoregresiv-Hareketli Ortalama Süreci ARMA (p,q)

Hem otoregresiv hem de hareketli ortalama süreçlerini içeren bu model yukarıda denklem (11)'de verilmiştir. En basit karışık ARMA (1, 1) model şöyle yazılabilir:

$$(16) Y_t = \Phi_1 Y_{t-1} + E_t + \Phi_1 E_{t-1}$$

2. ARİMA Modelleri

A. Doğrusal Durağan Olmayan Stokastik süreçler

Birçok zaman serisi durağan olmadığı halde yine de belli bir yeknesaklık içerir. Bu tür yeknesak durağan olmayan stokastik süreçler serinin uygun derecede farkları alınarak durağan hale getirilir.

$\delta = \Delta_d$ 'ye fark katsayısı dersek, entegre edilmiş bir ARMA modeli (ARIMA):

$$(17) \Phi(B) \Delta_d X_t = \phi(B) E_t$$

veya $W_t = \Delta_d X_t$ ise

$$\Phi(B) W_t = \phi(B) E_t$$

veya $\delta(B)X_t = \phi(B) E_t$ şeklinde yazılabilir.

B. Model Seçimi

ARMA modelinin AR ve MA gecikme katsayıları belirlenmeden önce modelin durağan olup olmadığının saptanması gerekir.

Yukarıda da anlatıldığı gibi, serinin durağan olması için ortalama ve kovaryansının zaman içinde değişmemesi gerekir. Bu amaçla orijinal serinin grafiğinin yanısıra otokorelasyon fonksiyonu da incelenir. Durağan olmayan serilerde korelasyon katsayıları gecikme katsayısına göre azalan bir trend göstermez. Bu durumda, varyansın değişken bir trend göstermesi logaritması alınarak düzeltilir. Ortalamanın sabit hale getirilmesi için ise serinin farkı alınır.

Seri durağan hale getirildikten sonra otokorelasyon ve kısmi otokorelasyon fonksiyonları incelenerek uygun ARIMA (p,q) süreci tanımlanır ve model çözülür. Model seçiminin doğru olup olmadığının sınanması için de R^2 , t-istatistiği, ve hata teriminin otokorelasyon fonksiyonunun "white noise" özelliği taşıması gibi bazı göstergelere bakılır.

III. ARIMA Modelinin Günlük Dolar ve Mark Kuru Tahmininde Kullanılması

1. Dolar Tahmini

Günlük dolar kurunun tahmin edilmesi için önce seri durağan hale getirilmiş, bu amaçla serinin logaritması ve birinci dereceden farkı alınmıştır. Elde edilen seri, LİDOL'un otokorelasyon ve kısmi otokorelasyon grafiklerinin incelenmesi sonucunda en uygun modelin ARIMA (0, 1) olduğuna karar verilmiştir. Başka bir deyişle, bugünkü dolar kuru bugünkü ve bir önceki günkü raslantısal dışsal şokların bir fonksiyonudur. ¹

Elde edilen denklem şöyledir:

$$LİDOL = .00158732 + .4084864 E_{t-1} + E_t$$

$$t. stat. = (5.101696)$$

$$R^2 = .15339682^2$$

$$\text{Durbin-Watson: } 1.959343$$

$$\text{Örneklem: } 4/10/1988 - 5/4/1988 \text{ (132 gözlem)}$$

Yukarıdaki modele göre yapılan, ve denklemin belirlendiği gözlem aralığını kapsamayan, öngörüler şöyledir:

Tarih	Öngörü	Gerçekleşme
5/4/1989	2046.27	2040.50
6/4/1989	2049.52	2047.45
7/4/1989	2052.78	2049.43
10/4/1989	2056.04	2051.41
11/4/1989	2059.30	2057.37
12/4/1989	2062.58	2062.33
13/4/1989	2065.85	2067.27
14/4/1989	2069.13	2065.30
17/4/1989	2072.42	2069.27

¹ Modelin tahmin edilmesi için RATS adlı paket program kullanılmıştır.

² Serinin farkı alındığı için R^2 'nin düşük olması olağandır.



2. Mark Tahmini

Mark serisinin incelenmesi de dolarda olduğu gibi serinin durağan hale getirilmesi için logaritması ve birinci dereceden farkının alınmasını gerektirmiştir. Bu dönüşümlerden sonra elde edilen otokorelasyon ve kısmi otokorelasyon grafikleri de denklem türünün, dolarda olduğu gibi, ARIMA (0, 1) olduğunu göstermiştir. Bulunan denklem şöyledir:

$$\text{LİMAR} = .00165195 + .2682737 \text{ Et} - 1 \text{ Et}$$

$$t. \text{ stat.} = (3.197992)$$

$$R^2 = .06602927$$

$$\text{Durbin-Watson} = 1.98855043$$

$$\text{Örneklem: } 4/10/1988 - 7/4/1989 \text{ (134 gözlem)}$$

Bu modele göre yapılan tahmin ve gerçekleştirmeler ise şöyledir:

Tarih	Öngörü	Gerçekleşme
7/4/1989	1092.98	1095.66
10/4/1989	1094.78	1096.14
11/4/1989	1096.59	1095.57
12/4/1989	1098.41	1095.35
13/4/1989	1100.22	1096.41
14/4/1989	1102.04	1103.55
17/4/1989	1103.05	1102.14

IV. Sonuç

Box-Jenkins yöntemi, yukardaki uygulamalarda da görüldüğü gibi, raslantısal özellik gösteren seriler kullanıldığında oldukça başarılı sonuç vermektedir. Yöntemin diğer zaman serisi öngörü modellerine göre üstünlüğü ise model seçimi aşamasında kullanıcıya müdahale şansı verecek şekilde çok seçenekli oluşunun yanı sıra, model belirlendikten sonra hata kontrolüne olanak verecek aşamalar içermesidir. Teorik olarak ARIMA modellerinin öngörü süresinin AR ve MA katsayılarının toplamını aşmaması gerekirse de, uygulamada, dışsal şoklara bağlı dalgalanmaların ol-

madığı durumlarda, sürenin biraz daha uzatılabildiği görülmektedir. Bu tür dalgalanmalar söz konusu olduğunda ekonometrik modellerin öngörü kapasitelerinin daha fazla olduğu kabul edilmelidir.

ARIMA modellerinin ekonometrik modellerle birlikte kullanılması yoluyla iki yöntemin göreceli üstünlüklerinden birlikte yararlanılabilir. Bu anlaşıma ARIMA modeli, hem ekonometrik denklemlerin dışsal değişkenlerinin tahmin edilmesi için, hem de tek bir ekonometrik denklemin hata teriminin oluşturduğu serinin tanımlanması için kullanılabilir. Bu ikinci durumda hata teriminin oluşturduğu seri uygun ARIMA denklemi bulunarak tahmin edilir, ve öngörü yapılır. Hata teriminin öngörülen değerinin ekonometrik denklemin yaptığı öngörüye eklenmesiyle modelin tahmin gücü artırılmış olur.

Kaynaklar

1. Anderson, O. D. *Time Series Analysis and Forecasting-The Box-Jenkins Approach*, Butterworths, Londra, 1976
2. Box, G.E.P. ve Jenkins, G.M. *Time Series Analysis-Forecasting and Control*, Holden-Day, San Fransisko, 1976
3. Kayım, Halil, *İstatistiksel Ön tahmin Yöntemleri*, Hacettepe Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1985
4. Nelson, CR. , *Applied Time Series Analysis For Managerial Forecasting*, Holden-Day, San Fransisko, 1973
5. Pindyck, R.S. ve Rubinfeld, D.L., *Econometric Models and Economic Forecasts*, McGraw-Hill, New York, 1981

CEVHER JANT

özel alaşımlı alüminyumdan
üretilir,

uçak
jantları
gibi..

HAFİF • DAYANIKLI • GÜVENLİ

Bugün dünya uçak sanayiinde kullanılan bütün jantlar özel alaşımlı alüminyumdan üretilir. Dünyanın bütün tanınmış otomobillerinin jantları gibi.. Tıpkı CEVHER JANT gibi..

Çünkü CEVHER ÖZEL ALAŞIMLI ALÜMİNYUM JANT hafif, dayanıklı ve güvenilir janttır. Ekonomi sağlar. Kilometreler boyu ısı tutmayıp, lastikleri ve balataları aşındırmaz. Balans problemi yaratmaz. Uluslararası yüksek kalite standartlarına sahiptir.

Bugün CEVHER JANT;
TOFAŞ, RENAULT, OTOSAN gibi
Türkiye'nin bütün otomobil fabrikalarının
Doğan, Ford 2000, R 9 Broadway, R 11 Flash gibi
seçkin otomobillerine orijinal ekipman olarak güvenle takılan,
Türkiye karayollarında başarı ile hizmet gören janttır.



5 YIL GARANTİLİDİR.

İşte CEVHER ÖZEL ALAŞIMLI ALÜMİNYUM JANT'ın kalite ve sağlamlık göstergeleri:

- CEVHER JANT Amerikan Mühendisler Birliği standartlarına uygundur.
- CEVHER JANT Avrupa Lastik ve Teknik Organizasyonu (BELCICA)

TSEK Belgelidir

CEVHER
Özel Alaşımlı Alüminyum Jant

CEVHER JANT VE MOTOR TİCARET A.Ş.

Halit Ziya Bul. No.74/B 35210 İZMİR Tel: 9(51) 19 90 00 (4 hat)

Fax: 9(51) 19 14 97 Tlx: 53 078 cese tr.

İzmir'i Belki de En Güzel Gören Pencere...



Tarihi zenginlikleri... doğal güzellikleri ve Türkiye ekonomisindeki önemli yeri ile İzmir Ege'nin merkezidir. Belki de İzmir'i en güzel gören pencereye sahip Egebank, şüphesiz Türkiye'nin 60 yıllık geçmişine açılan pencereye de sahiptir.

Nesilden nesile artarak süren dinamizmi ve dış ticarete uzman yapısı ile Egebank geleceği iyi gören bankadır.

YORUM



EGEBANK

“Nesilden Nesile Bankacılık”