

PETROL SANAYİNDE VERGİ VE FINANSMAN MESELELERİ

Dr. Nezih H. NEYZİ

I. PETROLDE ARZ VE TALEP ELASTİKİYETİ

Petrolde arz ve talep elâstikiyetini incelerken piyasanın teşekkül tarzı hakkında bir fikir edinmemiz icabeder. Petrol piyasası bilhassa araştırma ve istikşaf kuyularının açılması, tamamen emniyetsiz ve büyük riskler taşımaktadır. Vasatî olarak yüz petrol arama teşebbüsünden ancak 19'u muvaffak olmakta 81'i de zararla kapanmaktadır. Demek ki eldeki bütün teknik imkânlarla rağmen, petrol araştırma işi gene çok riskli bir saha olarak kalmaktadır. İşte bunun için büyük şirketler daha ziyade riski az olan nakliye ve rafineri işlerini ve tevzi mecralarını ellerinde tutarak dünya petrol piyasalarında hâkimiyetlerini kurmuşlardır. Araştırma ve istikşaf işini küçük şirketlere ve müteşebbislere bırakmalarının sebebi de bu riski paylaşmak içindir.

Dünyanın malûm petrollü sahalarında, bilhassa Amerika'da pek çok arazi tapusu küçük müteşebbis veya eşhas elindedir. Bunlar haklarını satabilir veya büyük şirketler bu tapuları satın alabilir. Fakat petrol arama ruhsatı için araziye göre bir vergi ödendiğinden şirketler ilânihaiye bu vergiyi ödeyemezler. Yeni sahalar keşfedildikçe arazi genişliyeceğine göre, bu hudutsuz durumu hiçbir monopol veya oligopol teşekkül kontrol edememektedir.

Şimdi bir küçük müteşebbisin petrol işine giriş tarzını görelim ve niçin araştırma işinde monopol kurulmasının serbest bir iktisadî düzende imkânsız olduğunu açıklayalım.

Elinde 5000 dolar'ı bulunan bir müteşebbis petrol hakkı başka bir şirket tarafından alınmış fakat terk edilmiş durumda olan bir arazide petrol bulunduğuna kanaat getirirse; o arazide bir kuyu açmak için şirkete müracaat eder. Bütün araştırma masrafları teşebbüs sahibine ait olduğu için şirket arama hakkının bir kısmından feragat ederek buna razı olabilir, hattâ «dry - hole - money» denen az bir ücret de ödeyebilir. Kuru kuyu parası denen bu meblâğ

25.000 dolardır. Kuyu açma masrafı ekseri 50.000 dolar civarındadır. Şirket bu sayede arazisi hakkında mütemmim malûmat edinecektir. Bu imkâna sahip olan müteşebbis elindeki 30.000 dolarla bir kuyu kazma firmasını bu işle ilgilendirmeye çalışır. Ekseri ellerinde muattal vaziyette kuyu delme makinesi bulunan şirketler bu gibi bir riski alırlar, tabii karşılığında çıkacak petrolden hisse isterler ve 45.000 dolara kuyuyu açmağı kabul ederler. Şimdi müteşebbis'in 15.000 dolar daha temin etmesi lâzımdır. Petrol mercilerinde bu şekilde risk sermayesi bulmak kabildir. Yüksek vergi nisbetlerini düşürmek isteyen müteşebbis veya firmalar bu miktar parayı masraf olarak geçirmeyi kolaylıkla kabul ederler. Tabiatıyla onlar da çıkacak petrolden hisse alırlar. İşte bu şekilde pek az bir sermaye ile petrol işine girmek mümkün olmaktadır ve birçok büyük şirketlerin başlangıcı böyle olmuştur. Petrol araştırma işine girmenin diğer bir usulü de komisyonculuk ile olabilir. Petrollü sahalarda arazi işi yapan tellâl veya komisyoncular ele geçirdikleri tapularda kendilerine hisse olarak başka müteşebbislere kuyu açma hakkı tanırlar ve böylece petrol işine girmiş olurlar.

Rekabet şartlarının işleyişini yukarki misallerle görmüş olduk. Hiçbir monopol veya oligopolistik teşkilât bu müteşebbislerin petrol sahasına girmelerini, arazi kiralarının tesbitini, kuyu kazma ücretlerini tamamiyle kontrolü altına alamaz. Büyük şirketlerin küçük müteşebbisleri finanse ederek araştırma kuyusu açtırmaları keyfiyeti gene kontrolün büyükler elinde olduğu hakkında bir fikir yaratabilir. Şayet büyükler bu finansman usulünden vazgeçerlerse münterit müteşebbis adedi muhtemelen bir miktar azalır, fakat tamamen ortadan kalkmaz. Zaten araştırma işindeki yüksek risk ve emniyetsizlik büyük şirketlerin monopol kurmalarına kendiliğinden bir mani teşkil etmektedir. Bir an için büyük şirketlerin anlaştığını kabul etsek, evvelâ bunların kendi ellerinde tuttıkları ve müteReddit buldukları arazide ucuza kazı yapmaları imkânsız olacak ve dolayısıyla bu gibi arazayı zamanla terk edeceklerdir. Bunun üzerine küçük müteşebbisler derhal gene faaliyete geçerek buralarda kazılar yapacaklardır. Zaten büyükler arasında bu yönde bir anlaşma da olmadığına göre tam monopol veya oligopol şartlarının tekâmül etmesine imkân yoktur. Demir perde gerisi ve bazı diğer memleketlerde hükümetler kendileri monopol veya oligopoller kurmaktadır, bu takdirde küçük veya büyük kimse petrol sahasına giremez. Bizde de uzun zaman petrol bir hükümet monopolu olarak kalmış

fakat şimdi finansman imkânını arttırmak için hususî bir kanunla araştırma işi yerli ve ecnebi firmalara açılmıştır.

Petrol araştırma ve istikşaf safhalarında rekabetin mevcut olması ham petrol fiyatlarında da mutlaka aynı durumun mevcut olduğu mânasına gelmez. Uzun vâdede bilhassa hükümetler veya rafineri tesislerini elinde bulunduran alıcı firmalar ham petrol fiyatını kontrol etmek imkânına sahiptirler. Araştırmada mevcut riskler, nakliye vasıtalarının ve rafinerilerin işletilmesinde mevcut olmadığı için petrol kumpanyaları hegeonyalarını bu sahalarda kurmayı uygun bulmuşlardır. Emniyetsiz ve riskli olan sahalarda kendi mübrem ihtiyaçlarını giderecek kadar bir araştırma ve arazi tutma faaliyetine girişmişlerdir.

Şimdi akaryakıtın esas unsuru olan ham petrol fiyatlarını kısa ve uzun vâdeli olarak, tetkik edelim ve bundan sonra petrol müstakları ile ham petrol arasındaki rabıtayı tesbite çalışalım.

Yukarıki izahtan anlaşılacağı şekilde tam rekabet kaideleri altında teşekkül etmiş bir fiyat aramağa hiç lüzum yoktur; zira dünyada ham petrol fiyatı diye bir şey mevcut değildir, fakat muhtelif fiyat rayiçleri vardır¹. Tablo: I de görüleceği gibi, bir an için ham petrol fiyatı denince tek bir fiyat yoktur, ilân edilen muhtelif rayiçler vardır. Petrol piyasası homojen bir piyasa olmayıp arz ve talep edilen miktarlar yekdiğerinin yerine ikame edilemezler. Kuyulardan ham petrolün elde edilme miktarları, izafi sıklığı, asidite ve asfalt miktarı ve diğer hususları, fiyatı üstünde rol oynamaktadır. Demek ki yalnız kalite bakımından muhtelif rayiçte ham petroler mevcuttur. Diğer mühim bir unsur de ham petrolün coğrafi mevkiidir. Meselâ aynı izafî sıklıkta ve asiditede bir ham petrolün Basra Körfezi'ndeki fiyatı ile Akdeniz'deki fiyatı başka olmaktadır. Bu başkalık yalnız nakliye farkından gelmemektedir. Amerikan Petrol Enstitüsü (A.P.I.) tarafından gündelik fiyatların ilân edilmesi, az sayıda müstahsil şirketin bu fiyatları kabul etmeleri, dünya piyasasında fiyatların ne derecede serbest rekabet neticesinde ayarlandığına dair zihinlerde bir istifham yaratmaktadır. Uzun vâdeye gelince, görülür ki dünya umumî konjonktürü petrol fiyatları üzerine fazla bir tesir icra etmez. Meselâ Tablo: II deki fiyatları tetkik edince Kore Harbi sırasında dahi petrol fiyatlarının müstakar kalmış oldukları görülür.

1) Michel Laudrain, Le Prix du Pétrole Brut, Paris, 1958, s. 11.

TABLO : I

Petrol Fiatları

14 Nisan 1960 Tarihli Platt's Oilgram Rayiçleri

(Dolar/Fıçı hesabıyla F.O.B. Liman)

	Abadan				Ras Tanura			Bahrein
	B.P.	Esso	Mobil	Shell	Caltex	Esso	Mobil	Caltex U.K.
Uçak Benzini								
115/145	16.3	16.3	16.3	16.3	—	—	—	—
Uçak Benzini								
100/130	15	15	15	15	—	—	—	—
Benzin 93 Oct.	10.6	10.6	10.6	10.6	—	—	—	10.75
Benzin 79 Oct.	8.8	8.8	8.8	8.8	9	9	9	9
Gaz	9.1	9.1	9.1	9.1	9.25	9.3	9.3	9.25
Motorin	8.6	8.6	8.6	8.6	8.75	8.8	8.8	8.75

Mehaz : Platt's Oilgram, Price Service, Vol. 38, No. 73, s. 6, Uew York 1960.

TABLO : II

Uzun Vâde Ham Petrol Fiatları

(Fiatlar 42 galonluk fıçı başına dolardır)

a h a l	1948	1949	1950	1951	1 9 5 3			1954
				1952	Haz.	Tem.	Ağ.	1956
A.B.D.								
Tekşas East 39° API	2.65	2.65	2.65	2.65	2.90	2.90	2.90	2.90
Tekşas West 29-29° API	2.30	2.30	2.30	2.30	2.59	2.59	2.55	2.55
Venezuela								
Tia Juana, ağır 19-19° API	—	—	—	2.03	2.13	2.13	2.13	2.13
Tia Juana, orta 26-26° 9 API	—	—	—	2.20	2.30	2.30	2.30	2.30
Orta Doğu								
Kuveyt 31-31° 9 API	1.97	1.75	1.75	1.75	1.60	1.60	1.72	1.72
S. Arabistan 36-36° 9 API	2.03	1.75	1.75	1.75	1.75	1.97	1.97	1.97
Irak 36-36° 9 API	—	—	—	1.75	1.75	1.92	1.92	1.92
Akdeniz								
S. Arabistan 36-36° 9 API	2.76	2.38	2.41	2.41	2.29	2.29	2.39	—
Irak 36-36° 9 API	2.76	2.88	2.41	2.41	2.29	2.29	2.39	—

Mehaz : Platt's Oilgram, Price Service.

Ham petrol fiyatları ile petrol mahsulleri (meselâ benzin) fiyatları arasındaki rabita piyasadaki umumî vaziyete göre değişmektedir. Netice itibariyle tabiiyle ham petrol fiyatları benzine in'ikâsını gösterir, fakat çok kere fiyat artışları veya eksilişleri aynı nisbette olmaz. Ham petrolde fıçı başına 5 sent, 10 sent, 12 sent, hattâ 25 sent ilerlemeler olduğu halde benzinde yalnız yarım sent bir yükselme olmuştur. Aynı şekilde gene ham petrolde 20 sent bir düşüş olduğu halde benzinde yarım sent bir tenezzül görülmüştür². Rekabetli bir piyasada perakende benzin fiyatları ham petrole nazaran çok daha hassastır. Meselâ Ohio eyaletinde 1937 ve 1941 arasında perakende benzin fiyatları on dört defa değiştirilmiş, halbuki ham petrol yalnız dört defa tehavvül göstermiştir³.

Ham petroldeki bu istikrar, petrol sahaları veriminin azaltılıp çoğaltılmasının sahipleri tarafından kontrol edilebilir oluşundan ileri gelmektedir. Büyük şirketler dünyadaki malûm petrol sahalarının kısmı küllisinden başka rafineri, nakliye vasıtaları ve tevzi şirketlerine de malik olduklarından, arzı istedikleri miktarda tutmak nisbeten ellerindedir. Dünyadaki serbest çalışan ufak petrol şirketleri de ileriye ve geriye doğru entegrasyona gitmiş olan büyüklerle fazla rekabete dayanamazlar. Büyük şirketler deyince burada bir miktar açıklama yapmağı ve bu şirketlerin dünya piyasalarını nasıl tuttuklarını izah etmeğı faydalı buluyorum.

Rockefeller tröstü bölündüğü zaman meydana gelen şirketlerin hepsi aynı ehemmiyeti haiz değillerdi. Meselâ demin bahsi geçen Ohio'daki Standard Oil Company sadece bir eyalette faaliyet gösterir⁴. Socony Vacuum zümresinde 10.000 müstahsil, 350 tasfiyehane ve 15.000 tevziatçı toplanmıştır⁵. Esso ve Socony'den sonra California Standard Co; Gulf ve Texas Company de dev petrol şirketleridir. Amerika haricinde, Avrupa'da müesseses fakat bütün dünyaya yayılmış olan şirketler Royal Dutch Shell, British Petroleum ve Compagnie Française des Pétroles'dur. İşte serbest piyasada oligopoliyi kurmuş olan sekiz dünyasumul müessese bunlardır. Bunların karşısında Rusların ve İtalyanların devlet olarak kurdukları

2) Edmund Learned, Pricing of Gasoline, McNair and Hansen'in Readings in Marketing kitabında negredilmiş, New York, 1949, s. 641.

3) Op. cit., s. 642.

4) Op. cit., s. 630.

5) Le Prix du Pétrole Brut, Op. cit., s. 86.

müesseseler mevcuttur ve dünya piyasalarında büyük rakipler olarak çarpışmaktadırlar.

Dünyanın diğer yerlerindeki ve bilhassa mühim olan Orta Doğu petroleri de biraz evvel bahsi geçen büyükler arasında taksim edilmiştir. İlk taksim 1928'de resmiyete dökülmüş ve Türkiye'den alınan Irak petroleri Near East Petroleum Co. namı altında büyükler arasında şöyle taksim olunmuştur :

Anglo Iranian Oil Co.	%	23.75
Royal Dutch Shell Group	%	23.75
Cie Française Des Petroles	%	23.75
Standard Oil Co. (New Jersey)	%	11.875
Socony Vacuum Oil Co.	%	11.875
C. S. Gülsenkyan	%	5

Mehaz : Cahid Kayra, Yakın Doğu ve Irak Petrolleri, Ankara 1952, s. 20

Bundan sonra bu şirketler «Heads of Agreement» namı altında bir anlaşma yaparak dünya pazarlarını aralarında bölüşmüşler ve petrol arzını müştereken kontrol altında tutmağa sözleşmişlerdir. Bu anlaşmaların en meshuru Achnacarry Paktıdır⁶. Fakat ilerde de göreceğimiz gibi devletler, büyük petrol müstehliki şirketler ve müstahsil şirketler arasındaki gizli rekabet bu eski anlaşmaları zayıflatmış durumdadır.

Oligopal firmaların birbirleriyle rekabeti her zaman fiatlar üzerinde oynuyarak açık bir şekilde yapılmaz. Bazen ikramiyeler dağıtarak kendi mallarının diğerlerinininkinden daha üstün olduğunu ispata, bazen de muazzam reklâmlarla müşterileri celbetmek yoluna giderler veya bazı bedava hizmetler görerek diğerlerinin müşterilerini kendi servis istasyonlarına çekerler. Bu rekabet artarak «Price War» denilen fiat muharebelerine kadar varabilir.

Petrol fiatlarının kontrolünde hükümetlerin de büyük rolü vardır. Petrol müstahsili memleketler aralarında-OPEP (Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole) (Petrol İhraç Eden Memleketlerin Teşkilâtı) namı altında bir birlik kurmuşlardır. Bu memleketler Venezuela, İran, Suudi Arabistan, Kuveyt, Irak ve Katar'dır. Bu memleketler birleşerek ham petrol fiatlarını yüksek tutmağa çalışırlar. Fakat istihsal vasıtaları büyük şirketlerin elinde bulunduğu için hükümetler fiatı kontrolde diledikleri kadar müessir olamaz-

6) Le Prix du Pétrole Brut, Op. cit., s. 122.

lar. Hem de bu alışılmış ihracatçıların karşısında Libya ve Sahrayı Kebir gibi yeni ihracatçı sahalara çıkmıştır. Niteki m«Shell» 1960 senesinde Venezuela istihsalini % 6 düşürmüştür. «Esso» da Libya istihsalini artırınca herhalde Venezuela ve Orta Doğu istihsalini azaltacaktır.

Müşterek Pazar Memleketleri bir blok olarak hareket etmelerine rağmen ham petrol fiyatlarını diledikleri gibi kontrol edememekte-dirler⁷. Bunun sebebi Avrupa ve Orta Doğu'da açık satışlardan ziyade petrol şirketleri arası gizli ve hususî mücadelelerdir. Resmî fiyatlar açıklanmakla beraber şirketler birbirlerine % 40'a kadar iskontolar tanımaktadırlar. Perakende fiyatlar herkesin malûmu olmakla beraber ham petrolün rafinerilere maliyeti hakkında hiç kim-senin bir fikri olamamaktadır.

Hükûmetler de kendi iktisadî durumlarına göre perakende petrol fiyatları üzerinde kontrollerini icra etmektedirler. Dikkat edilecek olursa memleketlerin nüfusu ile petrol fiyatları arasında umumi-yetle bir rabıta görülür. Petrol fiyatları nüfusun kesif olduğu yer-lerde düşük ve nüfusun seyrek olduğu yerlerde yüksek olmaktadır. Kat'î bir kaide olmamakla beraber bir memlekette nüfus ne kadar yüksek olursa petrol üzerine konan tazyikat da o kadar az olmaktadır. Diğer taraftan nüfusu az olan dağlık veya çöl memleketlerde petrol fiyatları alekser sıkı kayıtlarla bağlıdır. Meselâ yüksek olan Almanya ve Japonya'da petrol fiyatları serbest rekabete bırakılmış-tır, fakat dağlık ve nüfusu az veya bozkırlarla kaplı Şili ve Arjan-tin'e bakınca fiyatların gayet sıkı kontrol altında olduğunu görürüz. Amerika Birleşik Devletleri'nde ve İngiltere'de petrol fiyatları serbest bırakılmış durumda iken Lübnan ve Suudi Arabistan'da rijid bir formüle bağlanmıştır. Lübnan'da fiyatlar Sidon rafinerisi esas olmak üzere bir formüle bağlanmış ve 1950 senesinden beri değiştirilmemiştir. Formül şöyledir: Dünya ham petrol fiyatları esas alınır, buna rafineri tesisi yatırımının yüzde 7,5 ini amorti edebilecek şekilde masraf ilâve edilir. Muhtelif Lübnan şehirlerinde perakende fiyatlar da Trablus rafinerisi merkez olmak üzere hükûmet tarafın-dan ayarlanmıştır.

İspanya'nın ve Yugoslav'yanın kendilerine münhasır ve gizli bir fiyat sistemleri vardır. Benzin lüks bir yakıt sayıldığından vergileri ve fiatı gayet yüksektir. Buna kıyasen mazut ve fuel oil daha ucuz

7) Platt's Oilgram, Price Service, New York 12 Nisan 1961, Vol. 39, No. 71, s. 1 - A.

tutulmuştur zira sanayi ve gemi nakliyatının genişlemesi ucuz enerji ile mümkündür.

Venezuela ve Ekvator'da fiatlar yarı kontrol altına alınmış ve yarı serbest bırakılmıştır. Yalnız benzin ve gaz fiatları hükümet kontrolü altındadır, diğerleri serbesttir. Böylece görüyoruz ki dünyada petrol fiatları deyince tam rekabet şartlarının işlemesine imkân yoktur. Bir taraftan arz kontrol altında tutulmaya çalışılırken uzun vadede rekabete boyun eğmektedir. Talep de ekseriya hükümetlerin koymuş oldukları vergi vesair takyidat ile tam bir serbestî içinde gelişmemektedir. Fakat ilerde de göreceğimiz gibi petrol fiyatı artınca petrole olan talep azalmakta ve kısa bir intikal devresi geçirdikten sonra normal seyrine devam etmektedir.

II. TÜRKİYEDE PETROL MÜŞTAKLARININ FİAT TEŞEKKÜLÜ

Bizde de bazı akaryakıt fiatları, Ticaret Bakanlığı tarafından tamamen kontrol altında tutulmaktadır. Benzin, gaz ve motorin İstanbul, İzmir ve İskenderun limanları esası üzerinden sıkı bir formüle bağlanmıştır. Fakat şimdilik petrol gazı ve yağlar herhangi bir fiat kontrolüne tâbi değildir. Millî Korunma Kanunu olduğu zaman bile yağlar fiat kontrolünden arı kalmış ve tamamen şirketler arası rekabet ile tesbit edilmiştir. Bu da klâsik bir oligopol misali olarak kullanılabilir. Piyasada beş petrol şirketi yağ sattığı ve dünya yağ fiatları da malûm olduğuna göre şirketler fazla bir kâr ilâvesiyle yağ satamazlar. Fakat tevziat masraflarını azaltarak malûm perakende fiatları bozmadan fabrika gibi büyük müstehliklere iskontolar yapmaktadırlar.

Akaryakıt fiatları iki esas kademeye ayrılmıştır:

- 1) Ana depoya geliş ve sevk edilir şekilde hazırlanıncaya kadar, ve /
- 2) Ana depodan perakendeciye varıncaya kadar.

Ticaret Bakanlığı 20.9.1958 tarih ve 10012 sayılı Resmî Gazetede yayınladığı K. 1124 sayılı karar ile akaryakıt ve teneke alım ve satımını tanzim etmiştir. İlk kademe olarak akaryakıtın f.o.b. fiyatının hangi esaslar üzerine hesabedileceği kesinleştirilmiştir. Bakanlık 744 sayılı Karara istinaden neşrettiği talimatnameye göre «ithal edilen akaryakıtın f.o.b. fiyatının tesbitinde, yükleme tarihinde benzin için 79 oktanlı, gaz için 41/43 W. W., kerosine ve motorin için 53/57 diesel index nam ve evsaf altında Gulf fiatlarını gösteren

Platt's Oilgram bültenindeki asgarî had esastır. (Lowest Platt's Oilgram) *.

28 Şubat 1963 tarihinde yeni ilâve vergilerle ana depo fiat unsurları Tablo: III de gösterildiği şekilde tesbit edilmiştir:

TABLO : III

Ana Depo Fiat Unsurları (İstanbul)

Mer'iyet tarihi: 28 Şubat 1963

	<i>Benzin</i>	<i>Gaz</i>	<i>Motorin</i>
FOB (U.S. Galonu) Cents	7.7	9.4	8.25
FOB (Tonu) \$	28.06	31.16	25.88
Nalun (Tonu) \$	5.—	5.—	5.—
	<i>Tonu TL.</i>	<i>Tonu TL.</i>	<i>Tonu TL.</i>
FOB	253.80	281.84	234.08
Navlun	45.23	45.23	45.23
Muayene ücreti .....	.13	.13	.13
Harici Sigorta .....	.80	.87	.75
Deniz Aşırı Fire	2.25	.98	.70
CFI	302.21	329.05	280.89
Liman İnhisar Ücreti .....	.50	.50	.50
Gümrük Resmi	191.50	53.—	87.50
Belediye Hissesi (% 15)	28.73	7.95	13.13
Damga Resmi (% 5)	15.53	16.94	14.54
Hazine Hissesi	150.—	50.—	100.—
Gider Vergisi	450.—	100.—	160.—
Ardiye Ücreti	5.—	5.—	5.—
Rihtim Resmi	13.86	10.58	10.30
Rafineri/Anadepo Navlunu	10.—	10.—	10.—
Dahili Sigorta .....	.86	.71	.61
İstanbulda Gümrüklü Maliyet ...	1168.19	583.73	682.47
Umumî Fire	14.60	5.84	5.12
Umumî Masraf	50.—	50.—	50.—
Kâr	20.—	15.—	15.—
İstanbul Anadepo Esas Fiyatı ...	1252.79	654.57	752.59

Mehaz : Ticaret Bakanlığı.

8) T. C. Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı, İç Ticaret Um. Md. Akaryakıt Ş. Akaryakıt Fiat İstikrar Hesabı Talimatnamesi, Madde 1, Bend (a).

Bu şekilde tesbit edilmiş olan itibarî ana depo fiyatları ile, Bakanlık akaryakıt fiyatlarını bir nizama sokmuştur. Hakiki fiatlarda husule gelen alt ve üst farklar istikrar hesabına intikal ettirilirdi. Bu hesap petrol âleminde «Fon» olarak isimlendirilmiştir. Şirketler kendi kusurları olmadan husule gelen yükselme ve alçalmaları fona intikal ettirirlerdi. Fona yapılan aktarmalar bilhassa siristar-ya veya bir motorun batması gibi şirketlerin elinde olmayan masraf unsurları ve ana depo fiyat unsurlarına girmemiş olan masraflardır. Bir de şirketlerin kontrolü haricinde fiata yapılan zamlar, Hazine hissesi, kur farkları gibi munzam masraflar gene fondan karşılanırdı. Meselâ Hazine hissesi ihdas edildiğinde bu miktar fiyat unsurlarına intikal ettirilinceye kadar 10 gün geçmiş ve fon beş tevzi şirketine 3,5 milyon lira ödemıştır. Devlet Demiryollarının ücretlerinde yapılan değişiklikler, gar masrafı, rıhtım resmi, iltisak hattı gibi masraflar derhal fiyat unsurlarına intikal ettirilmez ve fondan karşılanırdı. Bu suretle fon istikrar vazifesini görürdü. Fakat, fiyat unsurları zamanla istikrar kesbetmiş ve «fon» hesabına da lüzum kalmamıştı. «Fon» hesabında birikmiş para bir ihtiyat akçesi olarak saklandı ve istisnâ hallerde şirketlerin zararlarını karşılamak için kullanılacaktı. Netekim 2 Haziran 1962 tarihli ve 11118 sayılı Resmî Gazetede 61499 numaralı karar ile akaryakıt fiyat istikrar hesabı kaldırıldı. Fakat dünyada petrol fiyatlarının çok düşmüş olması, donmuş olarak tutulan dahilî petrol fiyatlarında bir indirme yapmağa imkân vermemiştir. Onun için Fon hesabı tekrardan ihdas edilmiş durumdadır.

Mersin ve İstanbul rafinerilerinin açılması ile hazır mal ithalinden ham petrol ithaline dönüş fiyat unsurlarında bazı değişiklikler gerektirmiştir. Kararnameye göre ana depo fiyatını Ticaret Bakanlığı tâyin eder; belediyeler mahalli fiyat tesbit ederler. Nihai fiyat ana depo fiyatına nakliye, elleme, istihlâk vergisi ve tevziatçı kârı ilâve edilerek bulunur.

1963 senesinde mevcut ana depolar ve sahipleri şunlardır :

Rafineriler:	Batman (TPAO)
	Derince (İPRAŞ)
	Mersin (ATAŞ)
Tevzi Şirketleri:	Istanbul : Selviburnu ve Çekmece (Mobil)
	Çubuklu (Petrol Ofis)
	Paşabahçe (Shell)
	Kartal (BP)
	Izmir : Yarımca (Mobil)
	Derince (Petrol Ofis)
	Izmir : Turan (Mobil, Petrol Ofis ve BP)
	İskenderun : Akçay (Mobil, Petrol Ofis, Shell)

25 Temmuz 1962 tarihinde beynelmilel fiatlarda bir düşüş olmasına rağmen bizde petrol fiatlarında bu düşüş çok az hissedilmiştir. Bu umumî fiat indiriminden gelir olarak hükümet istifade etmiştir. Bu tarihte fiat unsurlarında da mühim bir değişiklik olmuş ve deniz aşırı sigortalar biraz düşürülmekle beraber, deniz aşırı fire masraf olarak fiata ilâve edilmiştir. Ayrıca, Mersin rafinerisi işletilmeğe başladığından Mersin'den İstanbul'a ve diğer ana depolara olan munzam nakliye ücreti de fiata bindirilmiştir. Fakat haricîten memlekete getirilen ham petrolün nakliyesi hazır mal nakliyesinden daha ucuz olduğundan, navlun rayicinde de umumiyetle bir indirim göze çarpmaktadır.

Şubat 1963 de akaryakıtta ilâve edilen yeni vergilerle fiatlar bir hayli artmış fakat fiat unsurlarında fazla bir değişme olmamıştır. 1958'de mer'iyette olan 50 lira umumi masraf ile 20 ve 15 lira kâr hadlerinde hiçbir değişme olmamıştır. Fiatların artması karşısında sabit kalan kâr unsurları yüzde olarak kâr haddini düşürmüş demektir.

Fiatların kontrolünde ikinci kademe, akaryakıtın anadepodan müstehlike varıncaya kadar geçirdiği safhalardır. Ticaret Bakanlığı 307 mahallin fiyatını itibarî olarak tesbit etmiştir. Bunlar haricindeki yerler Belediye Encümenleri veya Köy İhtiyar Heyetleri tarafından tesbit edilir ve Bakanlığa bildirilir. Mezkûr 307 mahalde eskiden beri şirketlerin acentelikleri bulunmaktaydı. Takriben her acente etrafında 15 adet bayi bulunduğuna göre 4605 mahallin halen satış fiyatı tesbit edilmiş demektir.

Tablo: IV de misal olarak alınan Adana şehri akaryakıt fiatlarının Bakanlık tarafından tesbit edilmiş tarzı görülmektedir :

TABLO: IV

Akaryakıt Satış Fiaatları Cetveli

T. C.

Ticaret Bakanlığı

İç Ticaret Umum Müdürlüğü

Tesbit Tarihi : 28.2.1963
Mahalli : Adana

Fiat Unsurları	Benzin		Gaz Yağı		Motorin	
	Bir Tenekesi	Dökmeye Kilosu	Bir Tenekesi	Dökmeye Kilosu	Bir Tenekesi	Dökmeye Kilosu
1. Ana depo esas fiatları	1977.—	122.85	1343.—	63.15	1544.—	73.32
2. Navlun, İskenderun Adana tren	41.11	3.33	46.14	3.33	48.42	3.33
Boş fiği iade navlunu	—	—	—	—	—	—
Boş sarnıç iade navlunu	—	0.47	—	0.47	—	0.47
2 inci maddé yekünü	41.11	3.80	46.14	3.80	48.42	3.80
3. Mersin Adana kamyon	—	2.—	—	2.—	—	2.—
İskenderun Adana kamyon	40.—	—	40.—	—	40.—	—
3 üncü madde yekünü	40.—	2.—	40.—	2.—	40.—	2.—
4. Gazhanede nsatış yerine kadar masraflar	8.—	0.60	8.—	0.60	8.—	0.60
Gazhaneden çar. nak. masrafı	—	—	—	—	—	—
Belediye istihlak resmi	25.—	2.—	14.25	1.—	30.—	2.—
Asker allelerine yardım zammı (% 50)	12.50	1.—	7.13	0.50	15.—	1.—
Satıcı kârı	25.—	1.—	15.—	0.90	20.—	0.80
4 üncü madde yekünü	70.50	4.60	44.38	3.—	73.—	4.40
2, 3, 4 üncü maddelerdeki masraf yekünü	110.50	6.60	84.38	5.—	113.—	6.40
UMUMİ YEKÜN	2087.50	129.45	1427.38	98.15	1657.—	79.72
5. Toptan satış fiatları	2088.—	129.50	1427.—	98.15	1657.—	79.70
Perakendeci kârı	—	4.—	27.—	3.50	—	2.—
Perakende satış fiatı	—	133.50	1454.—	71.65	—	81.70
Perakende litre satış fiatı	—	98.10	—	57.30	—	69.40

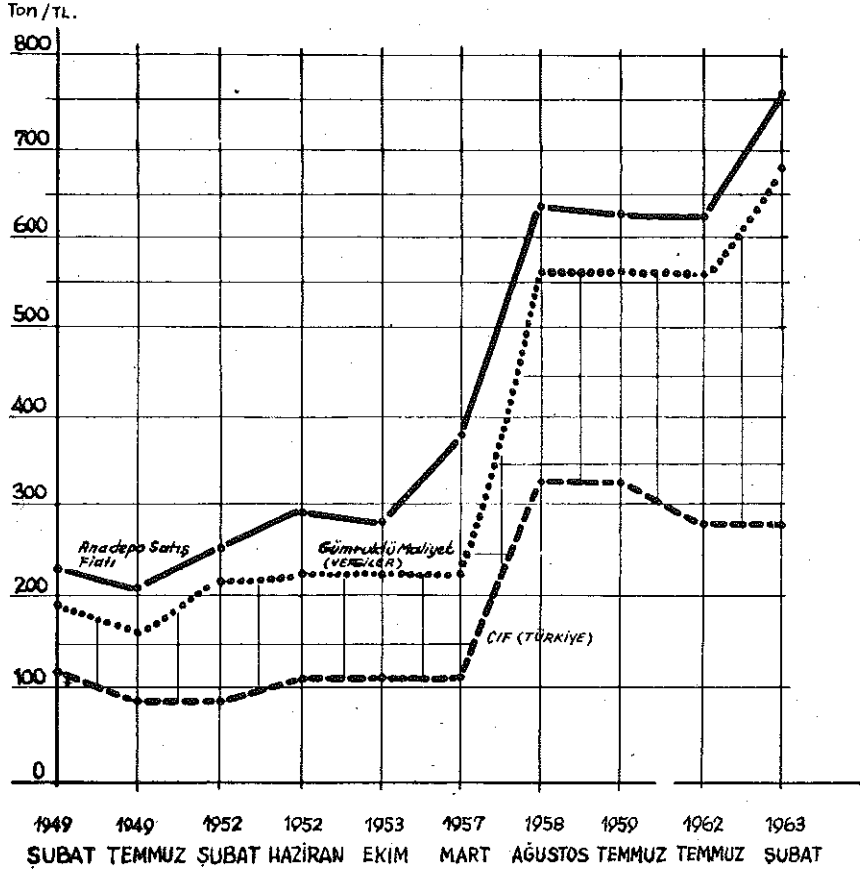
Görüldüğü gibi petrol fiyatları ince bir şekilde tetkik edilmiş ve fiyatlar kademeli olarak sıkı bir kontrole tâbi tutulmuştur. Bu hesaplarda petrole karşı olan talep veya petrol arzı hiç bir yerde nazarı itibara alınmamış ve vergileme kısmında göreceğimiz gibi âdetâ keyfi olarak muhtelif petrol müştaklarına ihtiyaca göre vergi bindirilmiştir.

III. VERGİ MENBAĞI OLARAK PETROLÜN ÖNEMİ

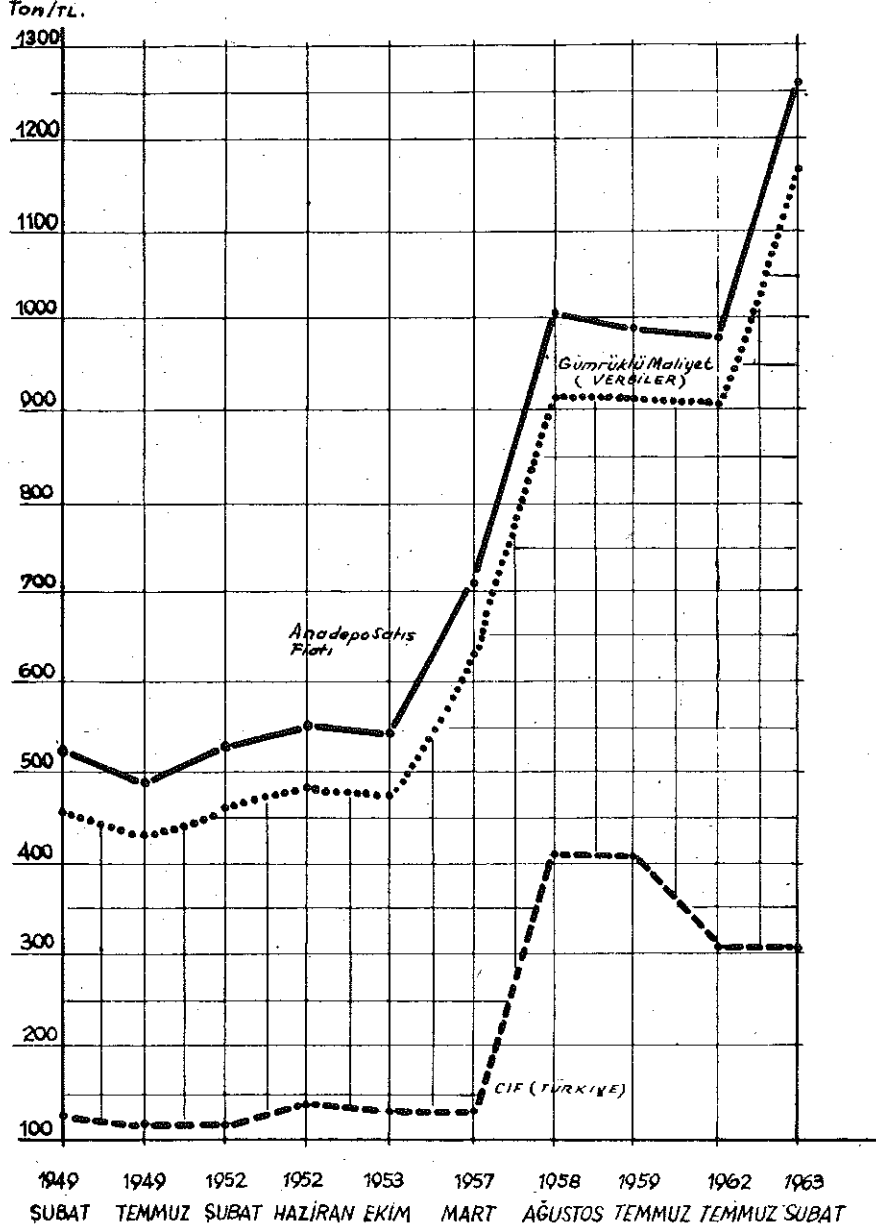
1963 senesinde yeniden ihdas edilen vergiler dolayısıyla akaryakıt fiyatlarında bir artış olduğunu izah etmiştik. Yeni nakliye rayiçlerinin ve Mersin ve İzmit'de rafinerilerin çalışmaya başlamasının fiatlarda değişiklikler yaratacağı muhakkaktı. Fakat vergilerin bu şekilde gayri tabii nispetlerde arttırılması hiçbir hesaba sığmamaktadır. Fiyat unsurlarında yapılan değişiklikler hakkında toplu bir bilgi vermenin faydalı olacağı kanaatindeyiz.

Vergileri etraflıca münakaşa edebilmek için 1948 den itibaren gaz benzin ve motorine bindirilen vergileri bir diagram olarak görmek faydalı olacaktır:

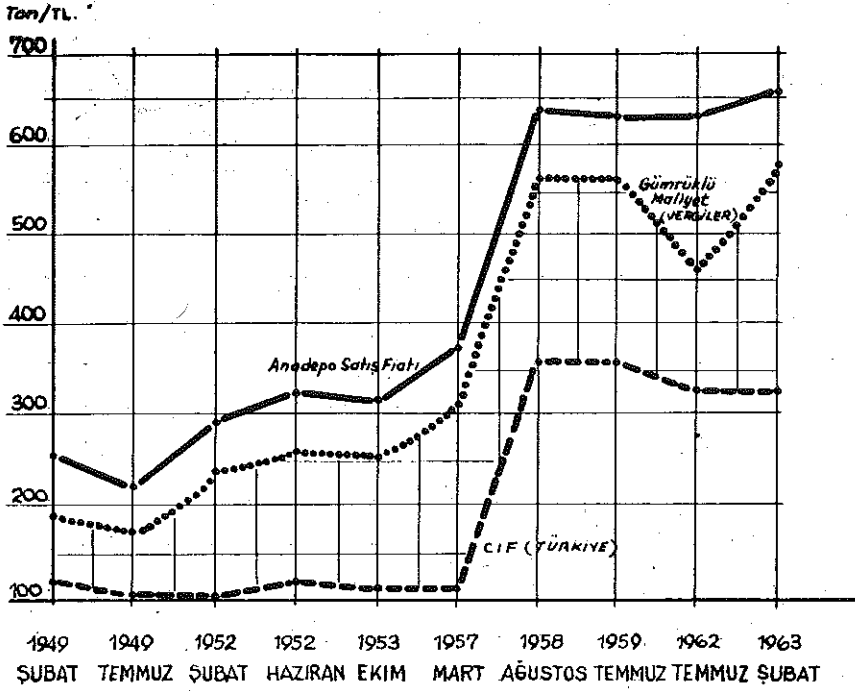
İSTANBUL'DA MOTORİNDEN HASIL OLAN
FİYAT VE VERGİ DEĞİŞİKLİKLERİ



İSTANBUL'DA BENZİNDEN HASIL OLAN
FİYAT VE VERGİ DEĞİŞİKLİKLERİ



İSTANBU'DA GAZDAN HASIL OLAN
FİYAT VE VERGİ DEĞİŞİKLİĞİ



Meseleyi fazla muğlak yapmamak için mukayese anadepo satış fiyatından yapılmıştır, zira evvelce izah edildiği gibi perakende fiyatlar mesafeye göre aynı formül ile değişmektedir.

Petrolde alınan vergilerin yalnız isimlerini görmek bu hususu izaha kâfidir. Petrolün CIF bedeli üstüne liman inhisar resmi ilâve edildikten sonra gümrük resmi konulur. Buna ilâveten: % 15 belediye hissesi, istihlak vergisi, depolama ücreti, % 2,5 rihtim ücreti; % 18 muamele vergisi; yol vergisi ve devlet hissesi alınır. Mart 1957'de bu son üç vergi İstihsal Vergisi namı altında birleştirilmiş ve evvelki vergi mecmuunun az üstünde olarak petrole bindirilmiştir. Bu vergilerden başka ayrıca petrolün sevk yerlerinde mahallî belediyelerin beher kiloda azamî 2 kuruşa kadar (gaz ve motorinde azamî had 1 kuruştur) resim koymağa ve belediye resminin % 50'si nisbetinde de asker ailelerine yardım için bir harç almağa hakları vardır.

Vergi yekûnunun petrol maddeleri arasında en fazla hangisine bindirildiğini tefrik etmek de faydalı olur kanaatindeyiz. Bunun için Tablo: V de benzin, gaz ve motorinin CIF maliyeti ile gümrüklü maliyetleri arasında bir mukayese yapmak kâfidir. 1949'dan 1963'e kadar beynelmîl fiat ve vergi değişiklikleri aşağıdaki tabloda hülâsa edilmiştir :

Tablo: V'de açıkça görülüyor ki petrolde vergi yükü en fazla benzine bindirilmiştir. Son 1958 - 59 senelerindeki CIF maliyet artışı tamamen kur farkından dolayıdır. 4 Ağustos kararları ile dolar başına ödenen 620 kuruş prim CIF maliyeti yükseltmiştir. Beynelmîl petrol fiyatlarında umumî bir düşüş vardır. 1949'daki CIF benzin fiyatının tonu 138.73 TL. iken 1957'de fiat 138.60 TL. idi. Tablodan da müşahede edildiği gibi benzin satış fiyatında iki mislinden fazla vergi ödenmektedir. Bu nisbet 1957'de % 358'e çıkmış fakat bilâhare 1958'de % 125'e düşürülmüştür. Vergi yükü bakımından motorin (mazot) ikinci gelmektedir. 1957 senesinde azamî % 204 de-recesine varan vergi haddi bilâhare 1958'de % 71'e indirilmiştir.

En az vergi yükü bindirilen petrol müstakati gazyağıdır. Bu sebeple motorine nazaran CIF maliyet daha pahalı olmasına rağmen, motorin ve gazın gümrüklü maliyetleri çok az farklıdır. Hattâ 1963 senesinde gaz motorinden daha ucuz olmuştur. (gümrüklü maliyette).

TABLO: V

Benzin, Gaz ve Motorine Bindirilen Vergi Yükü

T.L./Ton

Sene Ay	Benzin				Gaz				Motorin					
	Maliyet		Vergi %	CIF	Maliyet		Vergi %	CIF	Maliyet		Vergi %	CIF	Maliyet	
	Gümrüklü	CIF			Gümrüklü	CIF			Gümrüklü	CIF			Gümrüklü	CIF
1949 (S)	138.73	454.46	228	120.43	196.25	63	116.88	191.17	63	116.88	191.17	63	116.88	191.17
1949 (T)	123.33	437.84	255	100.79	174.58	73	89.37	160.00	79	89.37	160.00	79	89.37	160.00
1952 (S)	123.33	467.84	279	100.79	244.58	143	89.37	210.00	135	89.37	210.00	135	89.37	210.00
1952 (H)	140.35	486.62	247	120.75	266.87	121	109.54	232.53	112	109.54	232.53	112	109.54	232.53
1953	138.60	484.54	250	118.49	264.18	123	109.32	232.53	113	109.32	232.53	113	109.32	232.53
1957	138.60	634.54	358	118.49	314.18	165	109.32	232.27	204	109.32	232.27	204	109.32	232.27
1958	407.14	916.24	125	360.10	566.20	57	330.85	564.74	71	330.85	564.74	71	330.85	564.74
1959	407.14	916.24	125	360.10	566.20	57	330.85	564.74	71	330.85	564.74	71	330.85	564.74
1962	302.21	905.67	200	329.05	566.37	72	280.89	561.92	100	280.89	561.92	100	280.89	561.92
1963	302.21	1168.19	286	329.05	583.73	77	280.89	682.47	142	280.89	682.47	142	280.89	682.47

Not: Gösterilmeyen senelerde fiyat değişikliği olmamıştır.

Petrol maddelerinin bu şekilde vergilendirilmesinin başlıca sebebi benzinin bir lüks metaı olarak kabul edilmesinden ileri gelmektedir ve bütün dünyada vergiler daima benzinde fazla görülmektedir. Bu sebeple nakliyatı, benzin motorlu kamyonların yerini mazot ile çalışan kamyonlar almağa başlamıştır. Gazın en az vergilendirilmesine sebep, düşük gelirli mntakalarda gazın tenvirat için kullanılmasıdır. İstira kuvveti az olan bu bölgelerin tabiatıyla vergiye karşı takatları da çok düşüktür.

Fuel oil'u ayrı olarak mütalâa etmek icap eder, çünkü fuel oil piyasaya yeni çıkmış ve tam kullanılmaya başlandığında yeni bir vergi ile karşılaşmıştır. Rafinerilerin memleketimizde 1960 senesinden itibaren mühim miktarda piyasaya arz edilen bu ağır yakıt derhal bir kullanım sahası bulamamıştır. Ekseri büyük tesislerde kömürün yerini alan fuel oil'un fiatı ancak kömüre rakip olabilirse bizde kullanılır, zira dahilde kömür ve linyit mevcuttur. Kalori olarak hesap edildiğinde 10.000 kalori kömürle 157 liraya fakat fuel oil ile 175 liraya elde edilmekte idi. Fuel oil'un işletme masrafları çok düşük olduğundan bu az fark sanayi tarafından kabul edilmiş ve fuel oil sarfiyatı memlekette artmaya başlamıştır. Fakat fuel oil'a bindirilen yeni vergi ile 10.000 kalori maliyeti 247 liraya çıkınca evvelce fuel oil'e tahvil edenler de tekrar kömüre dönmeğe çareler aramaya başladılar.

Umumî olarak görülyor ki, petrol ve müstakati hükümet için emin bir vergi membardır. Meselâ 1957 senesinde akaryakıttan alınan istihlâk vergisi, 135.697.000 TL. iken Kurumlar Vergisi de ancak 135.245.000 TL. idi. Ayrıca Devlet bütçesine 187.516.000 TL. sağlayan gümrük vergisinin de takriben 51.710.000 TL. sı akaryakıt ithalâtından sağlanmıştır. İthal mallarının hemen hepsinden hazine hissesi kaldırıldığı halde akaryakıtta muhafaza edilmiştir. Hazine hissesinin de, 1957 senesi zarfında yapılan ithalâttan hesap edilince 127.500.000 TL. civarında olması icabetmektedir. Rıhtım resmi, liman inhisar ücreti ve belediye hissesi de 10 milyon lira kadar bir vergi geliri sağlamaktadır. Demek akaryakıttan 1957 yılında takriben 325 milyon lira vergi tahsil edilmiştir. Aynı yıl umumî tahsilât 3,748 milyon TL. olduğuna göre gelirlerin % 7,2'si akaryakıttan temin edilmiş demektir. Aynı hesap 1958 devlet gelirleri hasılâtında yapıınca % 7.3 gibi bir nisbet çıkmaktadır. Umumiyetle denebilir ki akaryakıt devlet bütçesinde gelirlerin % 7'sini teşkil eden bir nisbet temsil etmektedir.

Şunu da ilâve etmek icâbeder ki şimdi pek cüz'î olan petrol istihsalinden de devlet bir gelir temin etmektedir. Araştırma faaliyetinden de gelir elde edilmeğe başlanmıştır. Petrol Dairisi yerli petrol istihsalinden petrol kanunu gereğince bir tahsilât yapmaktadır. Devlet hakları, hisseler ve harçlar olarak 1958 yılında 4,165.163.94 lira tahsil edilmiştir. 1959 senesinde Raman ve Garzan sahalarına ilâveten Kâhta'dan ve ondan sonra da Bulgurdağ ve Kayaköy, Batıraman ve Magrip'den de petrol elde edilmeğe başlanmıştır. Petrol Dairesi istatistiklerine göre devlet hissesi aşağıdaki şekilde bir seyir takibetmektedir:

Eski Yıllara Nazaran Devlet Hissesi Geliri

<i>Yıl</i>	<i>Tahsilât 1000 TL.</i>
1955	26
1956	2.322
1957	2.293
1958	2.530
1959	2.088
1960	2.450
1961	3.590
1962	5.136

Harçlar ve devlet hissesi ile birlikte araştırma ve istihsal faaliyetinden 1962 senesinde hükümet 6 milyon lira kadar bir gelir elde etmiştir.

Petrolde alınan vergilerin önemi tahsil masraflarının çok düşük olmasıdır, zira beş tevziatçı şirket ve 11 kadar araştırmacı şirketten yekûn olarak 1963 senesinde 709 milyon lira tahsil edilecektir. Umumî hasılatı da 12 milyar lira olarak tahmin edersek gene petrol 1963 senesinde hazine gelirinin % 7 sini vermiş demektir.

IV. PETROL SANAYİNDE VERGİLEME SİYASETİ

1936 senesine kadar Türkiyede akaryakıt fiyatları tamamiyle serbest rekabet neticesinde tesbit ediliyordu. Neftsendikat'ın piyasadan çekilmiş olması bir boşluk yaratmıştır. Açılmış olan bu münzam pazarı piyasada mevcut tevziatçı şirketler aralarında paylaşmak için bir anlaşmaya varamadılar ve iş rekabete döküldü. Şirketler piyasayı alabilmek için yegane çareyi fiyat kırmakta buldular.

Yekdiğerlerini piyasadan çıkarabilmek için ve netice itibariyle piyasada kendi satış nisbetlerini yükseltebilmek için maliyetinden aşağı satış yapmağa başladılar. Bu duruma petrolcüler fiat muharebesi (price war) derler.

1937 Haziranında Hükümet akaryakıttan alınan gümrükte bir indirme yaptı, fakat bu indirimin perakende akaryakıt fiatlarında inikâsını göremedi. Fiat muharebesine tutuşmuş olan şirketler maliyetten aşağı sattıkları için gümrük resmi indirimini fiatlarına aksettiremediler. Bunun üzerine Ticaret Bakanlığı maliyet unsurlarını ve satış fiatlarını görüşmek için petrol şirketlerini toplantıya davet etti. Hükümet bu suretle ilk defa akar yakıt fiatlarını kontrol ediyordu. Netice itibariyle şirketlerin maliyet unsurlarını Ticaret Bakanlığına bildirmeleri icabetti ve buna binaen satış fiatı için bir formül ihdas edildi.

26 Ocak 1940 tarihinde Millî Korunma Kanunu ile akaryakıt tevziatı, fiatının kontrolü ve azamî kâr hadleri tesbiti yetkisi Ticaret Bakanlığına verildi. O zamana kadar muallâk vaziyette duran fiat mekanizması kat'î bir şekil aldı. Böyle olmasına rağmen, yalnız 1940 senesi içinde fiat tesbit hususunda yedi defa tebeddülât olmuştur. Nihayet 1946 senesinde hem şirketleri, hem de Hükümeti tatmin eden ve bugüne kadar kullanılan evvelce gördüğümüz fiat terkibi cetvelleri ihdas edildi. Bu nizama göre itibarî masraf unsurları kararlaştırıldı ve fiatlar bu unsurlara göre tesbit edildi. Hakikî masraflar da ayrıca tutuldu ve aradaki farklar istikrar hesabında fon denkleştirildi.

Fiat tesbitinde bu güne kadar müşkülâta uğranmasına nihai satış fiyatını tesbit edebilmek için akaryakıt ticaretinde ödenen vergilerin tenevvüü ve yapılan masrafların muğlaklığı sebep olmuştur. Ayrıca da dünya pazarlarındaki akaryakıt fiatlarında devamlı olarak tereffüler hasıl olmaktadır. Bütün masrafların evvelden tahminine imkân yoktur; nitekim fiatların mümkün mertebe uzun zaman değişmeden durabilmesi, ancak akaryakıt fiat istikrar hesabı yürürlüğe girdikten sonra temin edilebilmiştir. Nitekim fiat istikrar hesabı kısa bir müddet kaldırıldıktan sonra 1963 aralık ayında tekrar ihdas edilmiştir.

Petrolden alınan vergiye yalnız bir gelir meblâğı olarak bakılmış ve iktisadî kalkınma siyaseti hiç düşünülmemiştir. Vaka petrolün talep elâstikiyeti az ve bir ihtiyaç maddesi olduğu için ne ka-

dar vergi konursa konsun kaldırır düşüncesi doğrudur, fakat bu sanaiin tekâmülü ne olur, talep bir petrol müştakından diğerine kayar mı, petrolün yerine başka yakıtlar hâkim olur mu? Bu meseleleri daha ince bir tetkikten geçirdikten sonra vergi siyasetine bir yön verilse daha verimli bir netice alınacağı muhakkaktır.

İlk evvelâ benzini alalım. 1963 Şubat ayında yeni vergi bindirilinceye kadar dünyada hakikaten Türkiyede benzin en ucuz denecek bir seviyede idi. Şimdi ancak benzin fiyatı Amerikadaki fiyat ile aynı seviyeye çıkmıştır, fakat gene Avrupada bazı sanayi memleketlerine nazaran fiyatlarımız ucuzdur. Yugoslavyada benzin bizden iki misli pahalıdır. Dünyada benzine her yerde ağır vergiler bindirildiği için benzinli taşıtlardan motorinli taşıtlara doğru bir kayma vardır ve bu temayül bizde de mevcuttur fakat herhalde benzin istihlâki seneler geçtikçe gene artacaktır. 1970 senesi için yapılan bir tahmine göre eski fiatta kalsa idi benzin istihlâki 900 bin tona varacak, vergi geliri 543 milyon lira olacaktı. Halbuki yeni vergi ile istihlâk ancak 675 bin tona çıkacak fakat vergi geliri 584 milyon liraya yükselecektir. Demekki vergi yükü olarak benzin bu munzam vergiyi kaldırabilecek ve hazineye daha fazla gelir getirecektir.

Ancak rafinerilerde bir benzin fazlası kalacak ve bunun dahilinde sarf yeri bulamayarak harice satılması icabedecektir. Hariçteki rafineriler de aynı durumda olduklarından zararına ihracat yapılması icab edecektir. İşte bunun için vergi siyasetini yaparken yalnız hazineye gelecek 40 milyon lira fazla geliri düşünmeyip dahildeki istihlâki kısmayacak bir seviyede tutmak icab edecektir. Aşağıdaki tabloda benzinin Türkiyedeki satış seyri hülâsa edilmiştir :

TABLO : VI
Türkiyede Benzin Fiatları ve Satış Miktarları

<i>Sene</i>	<i>Beynelmîlel Fiat \$/Ton</i>	<i>CIF Türkiye TL./Ton</i>	<i>Toptan Fiat* TL./Ton</i>	<i>Satış Miktarı 1000 Ton</i>
1949	38.77	138.73	525.80	147
1952	35.15	123.33	527.50	278
1953	39.38	138.60	550.21	299
1957	39.38	138.60	700.81	394
1958	37.50	407.14	1007.69	362
1959	37.50	407.14	997.69	378
1960	37.50	407.14	997.69	437
1961	37.50	407.14	997.69	458
1962	28.06	302.21	986.99	510
1963	28.06	302.21	1252.79	475
1970 (tahmin)	28.00	302.00	1252.79	675

*) Dahilî vergilerin değişmesi ile piyasa fiatlarında tahavvül olmaktadır.

Gaz'a gelince; bu petrol müstakınun vergisi çok cüz'i artırılmış ve hattâ motorinden ucuz bir seviyeye getirilmiştir. Bundan dolayı dizel motörlerinde mazot yerine gaz yakılmağa başlanmış ve böylece bir vergi kaçakçılığına sapılmıştır. Tabiatile umumî istihlâk eskisine nazaran daha artacak ve gaz bakımından rafineriler zaten ihtiyacı karşılayamaz durumda iken hariçten gaz ithal etme zorunda kalınacaktır. Aşağıdaki tablo memlekette gaz satış ve fiatları hakkında bir fikir vermektedir.

TABLO : VII
Türkiyede Gaz Fiatları ve Satış Miktarları

<i>Sene</i>	<i>Beynelmîlel Fiat \$/Ton</i>	<i>CIF Türkiye TL./Ton</i>	<i>Toptan Fiat TL./Ton</i>	<i>Satış Miktarı 1000 Ton</i>
1949	32.38	196.25	255.30	101
1952	30.60	266.87	327.71	205
1953	32.30	264.18	321.48	231
1957	32.30	314.18	371.48	289
1958	32.30	566.20	646.86	260
1959	32.30	566.20	636.86	300
1960	32.30	466.37	637.03	346
1961	32.30	466.37	637.03	364
1962	31.16	466.37	637.03	398
1963	31.16	583.73	654.57	399
1970 (Tahmin)	32.00	584.00	655.00	466

Motorinde yapılan fiat artışına rağmen bu mala karşı olan talep gene aynı nisbette artacak hattâ benzinden buraya geçenlerin nisbeti yükseleceğinden eskisine nazaran daha da yüksek olacaktır.

Fuel oil'a yapılan yüzde 33 zam bu mala karşı olan talebi derhal düşürecek ve rafinerilerin çalışabilmesi için zararına ihraç etme cihetine gidilecektir. Yeni vergili fiat ile şeker ve çimento fabrikalarının fuel oil yakmalarına imkân yoktur. 1970 senesinde bir milyon yedi yüz bin ton olarak tahmin edilen istihlâk ancak bir milyon civarına yükselebilecektir.

Netice olarak diyebiliriz ki vergi yükü taşımağa gayet müsait olan petrol müstaklarının bu hassasını suiistimal etmemek icab eder, zira sanayimizin tekâmülüne mani olabilecek bir vergi siyasetine gitme tehlikesi ile karşılaşma ihtimali mevcuttur.

V. PETROL SANAYİNDE FİNANSMAN PROBLEMLERİ

Bütün petrol satışlarını para olarak değerlendirince 2 milyar lira kadar bir para tutmaktadır. Bu miktarda askeri ihtiyaçlar için sarf edilen petrol müstakları dahil değildir. Petrol araştırma ve tasfiye işlerinde de 1962 senesinde 485 milyon sarf edilmiştir. Demek hep birden para olarak 2,5 milyar lira petrol sahasında kullanılmıştır.

Petrol satışlarında kredi mühim bir rol oynamakta ve kademe kademe tevziatta şirketlerden acentalara ve müşteriye doğru yayılmaktadır. Ekseri perakende satışlar peşin yapılmakla beraber esas satışlar daima kredi ile yapılmaktadır. Tevziata şirketlerin piyasaya verdikleri kredi miktarını tam olarak bilmeğe imkân olmamakla beraber bu miktarın bir senelik satış kadar olması muhtemeldir. Birçok büyük müstehlikte kredi 3 - 4 sene vâdeli olmaktadır. Bunları da nazarı itibara alınca kredi hacminin 3 milyar derecesinde olacağı tahmin edilebilir.

Tevziatçıların işletme masrafları ve elde bulundurulması icab eden envanter ve stokları finanse etmek için de gene takriben bir milyar krediye ihtiyaç vardır. Demek ki vasatı 5 milyar lira kredi petrol sahasında kullanılmaktadır. Bu miktar her halde memlekette en geniş çevrede bir finansman sahasını teşkil etmektedir.

VI. VERGİLERDE MUHTEMEL İNKİŞAFLAR VE TAVSİYLER

Gaz ve motorin fiyatlarında husule gelen bu ters durum her halde bir şekilde düzeltilecektir. Muhtemelen gazın kilosun 5 kuruş bir zam yaparak, gaz motorinden pahalı hale getirilecek ve vergi kaçakçılığı önlenecektir. Gaz fiatı az bir miktar arttırılacak olursa teshin ve tenvirat için yapılan istihlâkte bir düşüş beklenemez, zira odun fiyatları zaten yükselmekte ve gazdan oduna dönme olmamaktadır. Yalnız burada tehlike psikolojik faktör de olabilir. Zaten gaza pahalı bir yakıt olarak bakıldığı için daha da fiatı arttırılacak olursa gaz'a karşı çekimserlik artabilir. Ormanları kurtarmak ve halkı gaza alıştırmak bakımından küçük bir zam yapmak yerine motorinden aynı miktar tenzilât yapılacak olsa gene aynı netice elde edilir. Vergiden de bir kaybımız olmaz.

Zaten yükselmiş olan benzine her halde daha fazla bir vergi bindirilmeyecektir. Bazı mahfillerde benzinden alınan verginin indirilmesi tavsiye edilmektedir. Bugün için bu imkânsızdır. Bir defa benzine bir lüks maddesi olarak bakılmaktadır. Hernekadar hususî otomobillerin istihlâki umumî istihlâkin çok cüz'î bir yerini tutsa bile bütün dünyada benzine bir lüks mal olarak bakılmağa alışmıştır.

Fuel oil fiyatlarına ilâve edilen yeni vergilerin fazlalığını evvelce de belirtmiştik. Fuel oil'u kömür ile rekabet edebilecek bir fiatta tutmakta iki mühim fayda vardır. Yükseltilecek vergi istihlâki artmayacağından beklenen neticeyi vermeyecektir. Kömür istihsali halen memlekete kâfi gelmemekte ve tevzie tâbi tutulmaktadır. Gelişmekte olan demir - çelik sanayiinin kömür ihtiyacı artmaktadır. Fuel oil'u eski fiatına getirilirse kısa vâdede kaybolacak olan vergi istihlâk arttıkça telâfi edilecektir.

Şimdiye kadar mühim olmayan sıvı gaz da memlekette kullanılan yakıtlar arasına girmiş bulunmaktadır. Bugünkü vaziyetinde havagazı fiyatları ile rekabet edecek şekilde ayarlanan fiyatlar daha düşürülebilir ve odun ile rekabet edecek hale getirilebilir. Yakıt siyaseti tesbit edilirken odunun ve tezeğin yerine ikame edebilecek bir yakıt bulunması lâzımdır. Fuel oil ve sıvı gaz bu yakıtlar olabilir. Stanford Research Institute'da fuel oil'u püskürtmeden yakma yolları araştırılmaktadır. Bu yönde bizde de araştırmalar yapılması ye-

rinde olur kanaatindeyiz. Kalorisi yüksek olan bu yakıtı yakmak için büyük bir yatırım icab etmektedir. Halen hızar tozu veya kömür tozu ile karıştırılarak bu yakıt ocaklarda yakılmaktadır. Fuel oil'un memleket sathına yayılabilmesi için ilk evvelâ bu yakıtı bindirilen vergi yükü azaltılmalıdır.

VII. NETİCE

1. Benzine konan vergide bir değişiklik yapılmamalıdır.
2. Gaza yeni bir ilâve vergi konmamalıdır.
3. Motorine bindirilen vergi bir miktar (kiloda 10 kuruş) azaltılarak gazdan ucuz hale getirilmelidir.
4. Sıvı gaz'ın fiatı düşürülmeli ve bilhassa doğu bölgelerinde odun ile rekabet edecek seviyeye getirilmelidir.
5. Ağır fuel oil fiatı kömür ile rekabet edecek seviyeye getirilmelidir.

Bu tedbirler alındığı takdirde ilk sene (1964 de) petrolden gelecek vergide bir düşüş olmayacaktır, bilâkis artacak olan fuel oil istihlâkinden dolayı bir tereffü beklenebilir.

Talebi elâstikî olmayan petrol müştaklarına ilânihaiye vergi bindirerek geliri arttırma cihetine gidilebilir, fakat bunun iktisadî kalkınmaya menfi tesir yapacağını ve petrolden başka yakıtlara kaymalar başlayacağını unutmamak lâzımdır.