

**MODERN ULAŖTIRMADA FİNANSMAN MESELESİ**  
**ve**  
**TÜRKİYE'DEKİ DURUM**

*Prof. Dr. Süleyman BARDA*

— I —

**Giriş :**

**Modern UlaŖtırmanın Ekonomik Bünyesi ve**  
**Finansman Meselesinin Kapsamı**

**1 — ULAŖTIRMANIN EKONOMİK ANLAMI VE SINIRLARI:**

Modern ekonomik düşünüşün ilk temellerini atanların başında gelen büyük İngiliz iktisatçısı Prof. Alfred Marshall, «devrimizde hâkim olan ekonomik olay, imal sanayiinin değil ulaŖtırma sanayiinin gelişmesidir» diyerek, bir gerçeği ifade etmek istemiştir. Nitekim bu sözler ulaŖtırma hizmetlerinin bir toplum hayatındaki yeri ve önemini belirten en açık ifadelerdir.

Bugün istihsal, istihlâk dengesizliğini toplum hayatı içinde hemen hemen zararsız hale getiren ulaŖtırma hizmetleri, «ihtiyaçları tatmin yolunda insan ve eşyanın mahal ve zaman faidesi yaratarak yer deęiŖtirmesini kolaylaŖtırmak» suretile, aradaki köprü başı fonksiyonunu en verimli şekilde geliŖtirmektedir. Derhal belirtmek gerekir ki, bugünkü modern ulaŖtırma hizmetlerinin kapsamı içinde, haber ulaŖtırması hizmetleri bulunmamaktadır. Klâsik tasnif terkedilerek bu anlamdaki faaliyetler normal kamu hizmetleri olarak kabul edilmekle transpor devimi modern izahlarda anglo-sakson anlayışına uyularak mal ve insan taşınması anlamında ifade edilmektedir.

Tatbıkatta, bilindiği üzere, istihsal ve istihlâk arasındaki açığı asgari hadde indirebilen transpor hizmetlerinin yayılışı, bir millî ekonomide bazı yönlerden sınırlıdır. Finansman imkânlarının da bu sınırlara göre ayarlanması gerekir. Bu sınırlar şöylece özetlenebilir:

a — Ulaştırma sistemi sağladığı mahal faidesine göre gelişmelidir. Mal veya hizmetlerin çok olduğu ve dolayısıyla marjinal faidesinin az olduğu yerden, az bulunduğu ve dolayısıyla marjinal faidesinin yüksek bir seviye gösterdiği yere nakli şeklinde ifade edilebilen mahal faidesi unsuru, ulaştırma fonksiyonunu ve finansman imkânlarını sınırlayan ilk faktördür. Bu mahal faidesi kavramı, mesafenin yarattığı faidesizliğin giderilmesi şeklinde de adlandırılabilir.

b — Transpor hizmetlerinin işleyişini ve malî kaynaklarını frenliyen ikinci bir faktör de, bu faaliyetin bağlı olduğu zaman faidesi unsurudur. Burada, tabii şartlara göre zamanında işliyen istihsal ve istihlâk zamanlarını iyi ayarlıyan (seçme fırsatını tam gerçekleştiren), ve millî politika icabı stratejik malların nakline göre ayarlanan bir transpor mekanizması, zaman faidesine göre sınırlanmış bir ulaştırma hizmeti karakterini taşıır.

c — Ayrıca bir millî ekonomide ulaştırma hizmetlerini ve bunların finansmanını sınırlıyan bir diğer faktör de, toplumdaki toplam transpor talebidir. Genellikle, ihtiyaç duyulan mal ve hizmet dolayısıyla ileri sürülen transpor talebi, «müştak» bağlı karakterde bir talep, yâni taşınan eşya ve yolcu miktarına göre gelişen bir taleptir. Bilindiği üzere, ileri ekonomilerde bu transpor talebinin elâstikliği çok düşük, gelişmemiş ekonomilerde ise çok yüksektir. Birincilerde ulaştırma hizmetleri ekonomik hayatın en alışılmış, kaçınılmayacak olan şartları seviyesini arzederken, ikincilerde bu hizmetlere talep yeter derecede tatmin edilemediğinden transpor fiyatlarına karşı olan hassasiyet derecesi bakımından çok yüksek görülmektedir. Birincilerde finansman imkânları bolluğu, ikincilerde finansman darlığı bu talep esnekliğini arttıran faktörlerdir.

d — Nihayet bir memleketteki toprak ve sermaye ihtisaslaşmasının da ulaştırma sistemi ile çok yakından ilgisi vardır. Hattâ, transpor şebekesinin genişliği de, bir memleketteki ihtisaslaşma derecesi ile sınırlı olmak gerekir. Bugünün büyük çapta istihsal ve

istihlâki, ancak büyük çapta taşıma potansiyeli ile beraber geliş-tikçe, bir değer ve anlam taşıyabilir.

## 2 — ULAŞTIRMANIN EKONOMİK FONKSİYONLARI:

Yukarda ekonomik mâna ve kapsamını özetlediğimiz transpor hizmetlerinin istihsal ve istihlâk dengesini kurmak bakımından bir toplum hayatında gerçekleştirilen başlıca ekonomik fonksiyonları aşağıdaki gruplarda özetlemek kabildir:

a — Bilindiği gibi, transpor hizmetlerinin ilk ekonomik fonksiyonlarından birisi, mal ve hizmetlerin faidelilik derecesini gerçekleştirmiş olmasında belirir. Gerçekten, eşyanın ihtiyaçları tatmin edebilmesi, «mahal faidesi» denilen unsurun transpor hizmetleri yardımı ile sağlanabileceği esasına dayanır ve bu durum, medenî toplumlarda bilinen bir olaydır. Bugün transpor şebekesinin bir an durduğu düşünülse, ekonomik hayatın nasıl bir felce uğrayacağı, istihsal - istihlâk dengesinin bozulmasının ne büyük uçurumlar açacağı hususu, uzun boylu izaha yer vermeyecek niteliktedir. Hattâ, transpor sisteminin aksaması dahi, zamanımızda, Prof. Pigou'nun deyimile, «bolluk içinde kıtlık paradoksu» durumuna dönüşmesi sonucunu doğurmakta gecikmez. Dünyamızın birçok gelişmiş bölgelerindeki durum, bu transpor imkânları yetersizliği ile de izah edilebilir. Bugün her çeşit ekonomide transpor hizmetlerinin, «mevki rantı» nı yaratarak toprağı kıymetlendirmesi ve «şehirleşme» akınlarını geliştirerek istihsalin faidelik niteliğini yükseltmesi artık herkesce kabul edilen gerçeklerdendir.

b — Ulaştırmanın bir diğer ekonomik fonksiyonu da, bir ekonomik bünyede iş bölümü, mekanizmasının ve «ihtisaslaşma proresi» nin gerçekleşmesine yaradığı şekilde ifade edilebilir. Gerek (coğrafi iş bölümü) ve gerek teknik anlamda bir iş bölümü karakteri arzetsin, ihtisaslaşma denilen bu olayın gelişmesi ve verimliliği, ancak transpor sektörlerinin rasyonel işleyişine bağlıdır.

c — Ayrıca, modern münakalenin temel fonksiyonlarından biri de, istihsal ve istihlâkin genişlemesi ve aradaki dengenin kurulmasına yardım etmesinde belirir.

Nitekim bir yandan transpor mekanizması, gıda maddeleri, toprak altı servetleri, genel anlamile zirai maddeler ve sınaî mad-

deler istihsalinin «büyük çap» a ulaşmasını sağlarken, diğer yandan da dünyanın her tarafında yetişen istihlâk maddelerini büyük istihlâk piyasalarına sessizce ulaştırmak suretile, eşsiz bir denge fonksiyonunu gerçekleştirmektedir. Bir Amerikan iktisatçısının belirttiği gibi «... bunu (bu hizmetleri) yaratan ulaştırma sistemi evlerimizdeki gizli elektrik telleri kadar unutulmuştur».

d — Modern transportun gerçekleştirdiği diğer bir temel ekonomik fonksiyon da, istihsal ve istihlâk sistemlerinin işleyişinde büyük önemi olan mal ve hizmetlerin dağılımı vetiresini gerçekleştirmektir. Bir malın mamûl madde haline gelinceye kadar geçirdiği bütün safhalarında, yardımcı mal ve hizmetlerin dağılımı sisteminin rasyonel oluşudur ki, o ekonomik faaliyetin verimliliğini müspet yöne götürür. Burada ise, ulaştırmanın sağlıyacağı temel ekonomik fonksiyon çok etkili ve açıktır.

e — Transpor sisteminin çok önemli ekonomik fonksiyonlarından bir diğeri de, kurulan şebekenin memleketteki mal arzı toplamında bir denge yaratmış olmasıdır. Gerçekten, «arzdaki denklik» meselesi üzerinde durulacak bir konudur. Böylece bu arz denkleşmesi aynı zamanda mal fiyatları istikrarını sağlıyan bir unsur olarak ta ileri sürülebilir. Hattâ, bu arzdaki denklik olayı, münakale sektörleri arasındaki rekabeti dengeye götüren bir faktör olarak ta düşünülebilir. Nitekim arzdaki denklik, çeşitli transpor sektörlerinin bir birleri ile kırasıya rekabete girmelerine elverişli ortamı da ortadan kaldırır.

f — Nihayet transpor hizmetlerinin bir diğer ekonomik fonksiyonu da, satışta ucuzluğu temin etmesinde görülür. Nitekim modern münakalenin temel ekonomik amaçlarından biri de ucuz maliyetli istihsalı ucuz transpor servisleriyle istihlâk sektörlerine ulaştırmaktır. Coğrafî ihtisaslaşmadan faydelenerek transpor hizmetlerinin, birleştirilmesi gereken ham maddeleri ucuz ve vasıflı olarak imâl sanayiine ulaştırması, aslında maliyetler yolu ile satış fiyatını da düşürmeğe yarayan bir faktördür.

Gerçi burada, bazı iktisatçılar transpor hizmetlerinin birçok istihsal safhalarına karışarak maliyetleri kabartan «fuzulî» ve israfa yer veren bir unsur olduğunu da ileri sürerler. Ancak burada şu noktayı açıklamak gerekir ki, aynı faaliyet dalları ele alındığında doğru gibi görünen bu iddia, «makro ekonomik» olarak düşünüldüğünde, isabet derecesini kaybedecek nitelikte görünür.

Hattâ, modern ulaştırmanın bu israfa kaçması ihtimali konusunda ileri sürülen «ikame problemi» nin avantajı tezi de (meselâ tabii kauçuğu ithal etmekteki transpor maliyetleri yüksekliği dolayısıyla sun'î kauçuk ikame etme vetiresi), aslında ikame mallarının ham maddelerini temin için gerekecek transpor hizmeti talebine bağlı kalacaktır.

Görülüyor ki, yukardan beri özetlemeğe çalıştığımız, transpor faaliyetlerinin ekonomik bünyesini izliyen başlıca önemli fonksiyonları, millî ekonominin «onsuz olamayacağı» bir takım temelli şartlardır. İşte hiç şüphe yok ki, finansman konusu da bu açılardan ele alınmak gerekir.

### 3 — MODERN ULAŞTIRMADA FİNANSMAN PROMLEMİNİN GENEL GÖRÜNÜŞÜ:

Bir millî ekonominin denge halinde çalışabilmesinde bu kadar önemli rolü olan transpor sektörlerinin finansmanı meselesi de, üzerinde ayrıca durulması gereken bir konudur. Normal bir ekonomik bünyede, ulaştırma sistemini finansman bakımından ele alırsak, genellikle aşağıdaki kesin ayırma gidildiğini görürüz:

- a — Doğrudan doğruya devlet finansmanı.
- b — Özel sektörün finanse ettiği alanlar.
- c — Mikst finansman yolu.

Yukardaki ayırımı, transpor hizmetlerinin ayrı tipte görüldüğü değişik memleket ekonomik bünyeleri açısından ele almış bulunuyoruz. Değişik münakale sektörleri, memleketlerin ekonomik olarak gelişmiş, gelişmemiş veya gelişme halinde oluşlarına göre, bu üç tip finansman yolu ile hizmetlerini geliştirebilmektedir diyebiliriz.

Durumu daha sadeleştirerek ve değişik ulaştırma sektörlerini de gözönünde tutarak, finansman probleminin genel görünüşünü, iki açıdan özetlemenin kabil olabileceğini söyleyebiliriz.

#### a — *Devlet elile veya devlet partisipasyonu ile finansman:*

i) Bu çeşit finansmanın en yaygın olduğu ulaştırma sektörü demiryollarıdır. A B D dışında dünyanın hemen hemen bütün mem-

leketlerinde demiryollarının devlet finansmanı ile kurulduğu ve zaman zaman direkt olarak veya imtiyaza verilmek suretile işletildiği görülmektedir. Devlet demiryollarında mülkiyet ve işletme doğrudan doğruya devlet elindedir. Bu çeşit işletmeleri devlet bütçe yolu ile finanse ederken, devlet partisipasyonu Őeklile finansmanda, ya millileştirilmiş demiryollarında devletin % belirli bir oranda hissesi olur, veyahut ta devlet hattın mülkiyetine sahip olup işletmeyi özel teşebbüse imtiyaz halinde verir. Batı demokrasilerinin bazılarında bu son çeşit uygulamaya rastlanır. Bu imtiyaz sistemleri arasında devletin özel teşebbüsün sermayesine katıldığı da görülür ki, bu da devlet partisipasyonu yolu ile finansmanın bir diğer Őeklidir.

ii) Devletin finansmanına katıldığı diğer bir ulaştırma faaliyeti de, karayollarında yol Şebekesinin yapılmasıdır. Hakikaten dünyanın hemen hemen bütün memleketlerinde yolların açılması ve bakılması için millî bütçelerden ayrılan masraflar yüz milyonları aşar. Bu hususta Milletlerarası yol Federasyonunun yayınladığı «World Road Statistics», bütün memleketlerde hkmet masraflarının ve mahallî otoritelerin (valilikler vs.) giriştiği masrafların, devletlerin karayollarına geniş finansman imkânları ayırdığını göstermektedir.

Genellikle devletlerin, bu finansman kaynakları olarak, direkt yol vergileri aldıkları gibi (direkt bütçe yolu ile finansman), motorlu vasıtalarından vergi almak, modern beton yollardaki vasıtalarından geçiş resmi almak, bazı varidatı karayollarına tahsis ederek «varidat tahsisi» usulünü benimsemek ve «yol masrafı» yoldan faidelenin kazancı» prensibine dayanarak hatt toprak sahiplerini de, «mevki rantı»ndan faidelenmeleri dolayısıyla, yol inşaatı ve bakımı masraflarına iştirak ettirmek, gibi finansman yollarına başvurdıkları görülür.

iii) Aynı Şekilde, devlet eli veya partisipasyonu yolu ile finansman uygulanmasına denizyolu ulaştırmasının bilhassa muntazam seferler denizciliği alanında rastlanır. Dünya limanları arasında muntazam işliyen denizyolu seferleri her nekadar bugün milletlerarası rekabet mekanizması içinde bazen özel firmalar Şeklindeki büyük kumpanyaların inhisarında ise de, bir çok memleketlerde bu çeşit denizyolu ulaştırmasını geliştiren işletmelerine de rastlanmaktadır.

iv) Devletin direkt olarak veya partisipasyon yolu ile finanse ettiği ulaştırma sektörlerinden biri de havayolu ulaştırmasıdır. Büyük sermaye isteyen bu transpor faaliyetleri, özellikle gelişmiş veya gelişme halindeki ekonomilerde, tamamen devlet elindedir. Bununla beraber bir çok batı demokrasilerinde de bu ulaştırma sektörünün devlet işletmesi şeklinde çalıştığı görülmektedir. Bilhassa hava meydanlarının yapım ve bakımında devlet finansmanı fonksiyonunun tekelliği dünya memleketlerinde yaygın bir karakter arzeder.

v) Nihayet devlet finansmanının kaçınılmaz olduğu ulaştırma alanlarından biri de «pipe line» (petrol borusu şebekesi) sistemidir. Özellikle ekonomik gelişme halindeki toplumlarda, petrol gibi stratejik önemli çok yüksek olan bir maddenin nakli meselesinin devlet elinde olması gerektiği tezi gittikçe yaygın bir karakter almaktadır. İlk tesis masrafları çok yüksek olan bu boruların döşenmesi masraflarının devlet tarafından karşılanması ise ileri olmayan ekonomilerde bir zorunluğun ifadesidir.

Nitekim, memleketimizde son günlerde güney batı bölgemizdeki petrol borusu hattının hisse senetlerinin halka satılması dâvasının da günün polemigi haline getirildiği bilinmektedir. İktisaden az gelişmiş bölgelerde yaygın olan sistem bu sektörün devlet elinde olduğu veya nasyonalizasyonuna gidildiğidir.

#### b — *Özel sektör partisipasyonu ile finansman:*

Modern ulaştırma tekniğinde özel sektörün partisipasyonu ile finansman yolu en çok aşağıdaki transpor alanlarında görülmektedir denilebilir:

i) Özellikle karayolları üzerinde ulaştırma hizmetlerini geliştiren araçlar, özel finansmanla beslenmektedirler. Bugün modern karayolculuğunda «sağlam yol = düşük işletme masrafı» formülü işlemekte, genellikle yayımlanan milletlerarası istatistiklere göre, gelişmiş memleketlerde araç mikdarının yol hacmine oranı 1 in üstünde olmakta, buna karşılık gelişmemiş ekonomilerde ise, bu oran 1 in çok altına düştüğünden, karayollarında kapasite altı transpor bariz bir nitelik karakteri taşımaktadır.

Bu durumda, karayollarında ulaştırma işinin ve bu alanın finansmanının tamamen özel sektör teşebbüsleri veya birlikleriyle geliştirildiği tereddütsüz söylenebilir.

ii — Özel sektör partisipasyonu yolu ile finansmanın geliştiği diğer bir transpor alanı da, denizyolu ulaştırmacılığında rastlanan «tramp» denizciliğidir. Bugün temerküzün en yaygın bir alanı olarak geliştiği denizyolu ulaştırması büyük birliklere doğru giderken, özel sektör finansmanı da ön plâna geçmekte, bunun yanında tam rekabet sistemi ile işliyen «tramp» veya «başı boş seferler» denizciliği, özel finansmanın şilepcilik alanında en ileri karakolunu teşkil etmektedir. Nitekim «onward» (içeri doğru) seferlerde tramp denizciliği rekabet mekanizmasına en iyi şekilde uyarken, «outward» (dışarı doğru) trafikte muntazam seferler yükü zamanında teslim şartı ile bağdaşmakta, her iki sistemde de özel finansman yolu dünyada daha yaygın bulunmaktadır. Hele tamp denizciliği ve sınırsız rekabet mekanizması bu sektörü, özel finansman yolu ile işletmeciliğin kaçınılmaz şartı olarak nitelemektedir.

iii — Özel finansman yolunun yayıldığı bir diğer ulaştırma alanı da su yollarıdır. Genellikle nehir, göller ve kanallar transpor şebekesi, Pascal'ın deyişle bu «yürüyen yollar», bünyeleri icabı özel sektör işletmeciliğine en elverişli transpor sektörleri olarak belirirler. Büyük kanallar veya kanalize edilmiş nehirler büyük masrafları gerektirirlerse de, genellikle nehir yolu ulaştırmacılığı bugün, büyük teknik ilerlemelere rağmen, serbest ve ufak işçilikle çalışan, maliyeti ucuz olan, büyük çapta ulaştırmayı sağlayan sektörlerdendir. Göl ve kanallar yolu ile transpor da hemen hemen aynı niteliktedir. Özellikle bugün ABD de bu sektör ulaştırmacılığının ve Avrupa'da Ron ve Ren nehirlerinin ve buralardaki römark'la çekme tekniğinin ulaştığı transpor potansiyeli, bu sektörlerdeki özel finansman yolu ile ulaştırma fonksiyonunun vardıği müspet sonuçları değerlendirecek niteliktedir.

iv — Ayrıca havayolu ulaştırması alanında da bugün, özellikle ileri batı ekonomilerinde, havayolu transpor işletmeciliğinin özel sermaye kaynaklarıyla çalıştığı, yani özel sektör partisipasyonu ile finansman yolunu seçtiği görülmektedir. Gerek İ A T A (Milletlerarası Hava Yolculuğu Tarifeleri Anlaşması) ve gerek İ C A O (Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı), bütün hava nakliyatı kumpanyalarının birleşerek yıkıcı rekabetin yaratacağı israfı önleme



tedbirlerini düzenlerken, devletin de hissedar bulunduğu bir çeşit «mikst» finansman sistemini benimsediği görülmektedir.

v — Nihayet, Pipe Line boru hattı şebekesinin de, meselâ A B D de olduğu gibi, özel teşebbüs elinde geliştirildiğini benimseyen ekonomiler mevcuttur. Bu sektörde tipik olarak görülen sermaye masraflarının yüksekliği (ilk kuruluş masraflarının kabarık bakım ve koruma masrafları) malûmdur. Bu sebeple ileri ekonomilerde bu sektörün özel finansman kaynaklariyle beslenmesi mümkün görülebilir. A B D bu sistemin tipik örneğini vermektedir.

## — II —

### Finansman Meselesinin Ulaştırma Sektörlerine Göre Özellikleri

#### 1 — DEMİRYOLLARINDA FINANSMAN MESELESİ :

Yukarda da belirtildiği şekilde demiryolu işletmeciliği, ister doğrudan doğruya devlet elinde olsun, veya ister imtiyaz şeklinde özel kurullara devredilsin, büyük sermaye yatırımı gerektiren bir ulaştırma sektörüdür. Bir yandan bu alandaki ilk tesis masraflarının genişliği (istasyonlar, geniş demiryolu şebekesi, tüneller, işaret sistemleri ve benzeri tesisler, v.s.) diğer yandan işletmecilik maraflarının büyük çapı (personel, bakım onarım, kömür, akaryakıt vs. masraflar), bu sektöre çok geniş sermayelerin ayrılmasını zorunlu kılmaktadır.

Şu halde demiryollarının finansmanı meselesi değişik açılardan ele alınabilir:

#### a — Geniş sermaye ihtiyacı zorunluluğu.

Demiryollarında finansman dâvasının ortaya attığı ilk problem, bu sektörde duyulan büyük sermaye kaynakları ihtiyacı konusudur. Devlet elile de olsa, devlet partisipasyonu ile de olsa ve hâтта A B D olduğu gibi özel sektör elile de olsa, demiryolu ulaştırmacılığı dünyada en masraflı ekonomik sektörlerdendir denilebilir.

lir. Bir örnek vermiş olmak için hatırlatalım, meselâ A B D de I C C nin (Devletlerarası Ticaret Komisyonu yayınladığı son raporlara göre demiryollarına yatırılan sermayenin toplamı 40 milyar dolara yükselmekte ve mil başına hemen hemen 160.000 doları bulmaktadır. Bu konuda bir mukayese fikri verebilmek için Amerika-hi ulaştırma iktisatçılarından Prof. Truman Bigham'ın meşhur kitabında yayınladığı misali hatırlatmak kabildir: Amerikalı müte-hassisa göre, 1 tüccar senede brüt 1 dolar kazanabilmek için 10-20 cents, tutarında yatırım yapmak zorundadır. Bir imalâteçi aynı şartlarla aynı sonuç için 70 cents yatırım yapmak ve bir demiryolu iş-letmesi de (A B D) de tamamen özel sektör elindedir). Aynı sonu- ca ortalama 4 veya 5 dolar yatırım yaparak varabilmektedir.

İşte bu bünyesi dolayısıledir ki A B D de dahi, bu kadar yük- sek sermaye hacmini Anonim Şirketler yolu ile finansman şeklin- de gerçekleştirmek kabul edilmiş bulunmaktadır. Dünyanın diğer bölgelerinde ise devletler doğrudan doğruya veya imtiyaz verdikle- ri şirketler elile istikrazlara başvurmak yoluna sapmaktadırlar. Meselâ Osmanlı demiryolculuğu dış istikrazlar yolu ile, T.C. demir- yolculuğu da bütçe veya iç istikrazlar yolu ile finansmanın canlı örneklerini vermişlerdir.

#### b — Sermaye amortismanı meselesi :

Demiryollarının finansmanı konusunda üzerinde önemle du- rulması gereken bir nokta da, bu sektöre yatırılan sermayelerin amortismanı meselesidir. Bilindiği üzere burada iki türlü amortisi- man sistemi ortaya çıkar: teknik amortisman ve ekonomik amor- tisman.

Teknik amortisman ilk tesis sermayesinin aşınma payı karşı- lığı olan amortismandır. Burada rayların, malzemelerin, rampala- rın, vesair bütün ilk tesis masraflarının aşınma paylarını karşıla- mak için ayrılması gereken amortisman tutarları bahis konusudur. Bunlar genellikle değişmezlik karakteri arzederler.

Ekonomik amortisman ise, demiryollarında yeni buluşlar ve teknik gelişmeler karşısında eski malzeme, araç veya tesislerin kıymetten düşmesi, artık bunların ekonomik olarak fonksiyonları- nı yitirmiş bulunmalarının yâni ekonomik anlamda artık amorti-

edilmiş oldukları realitesinin kabul edilmiş olmasıdır. Meselâ buharlı lokomotifler yerine, «compound» sistemle işleyen (tazyik edilmiş buharla pistonların işleyişi) lokomotiflerin geçmesi, veya türbinli sistemin gelişmesiyle, diğer sistemlerin kendilerini ekonomik olarak amorti etmiş olmalarında, bu çeşit amortisman olayı ortaya çıkar.

c — *Değişik demiryolu işletmeciliği tiplerine göre finansman yolları :*

Demiryolu ulaştırma sektörünün genellikle 3 çeşit işletme şeklinde geliştirildiği bilinmektedir: Serbest işletme, imtiyaz şeklinde işletme ve devlet demiryolları işletmesi. Bu üç tipteki ulaştırma işletmesi, finansman yolları bakımından değişik kaynaklardan faydalanmaktadır denilebilir, şöyle ki:

i — Serbest işletmede finansman :

Demiryolculukta hatların mülkiyeti ile işletmecilik hakkının özel sektörde oluşunun dünyada tek örneği A B D dedir. Bu memlekette bu alandaki inisiyatif özel kumpanyalarda olmakla beraber İ CC'nin çok sıkı kontrolü, devletin kamu hizmeti karakteri dolaşısıyla demiryolu sektörünü şart olan müraakabe fonksiyonundan uzak tutmadığını da göstermektedir.

Bununla beraber, kâr motifi ile hareket eden bu büyük kumpanyaların finansman kaynaklarının, Anonim şirketler yolu ile ihraç edilen hisse senetleri olduğunu da unutmamak gerekir.

Tatbikatta bu çeşit işletmeciliğin, paralel hatlar, tarife savaşları, yüksek faiz ve amortismanlara bağlı kalarak artan masraflarla ve yüksek transpor ücretleriyle de çalıştığı bir gerçektir. Ancak, hayat standardı çok yüksek olan A B D de genel transpor talebi çok «inelâstik» olduğundan, bu fiyat yükselişleri transpor talebi üzerinde yıkıcı ikame vetiresini işletmemekte, demiryolculuk büyük çapta ve uzun mesafelere ulaştırma şeklindeki avantajlı fonksiyonunu gerçekleştirmek için «mal ve yolcu» sunu daima bulabilmektedir. Bununla beraber, dünyanın her yanında olduğu gibi, karayolu ve diğer transpor sektörlerinin (özellikle eşya naklinde su yolları) rekabetini de unutmamak gerekir.

## ii — İmtiyaz halinde finansman.

Demiryolculuğunda en yaygın işletme şekillerinden biri de imtiyaz verme yoludur. Genellikle özel kumpanya ve kurullara demiryolu imtiyazı verme ve bunu sıkı bir devlet kontrolüne bağlama, batı ülkelerinde rastlanan uygulama çeşididir. Bu imtiyaz şeklinde demiryollarının ve tesislerin mülkiyet hakkı devlette olup, işletme imtiyazı özel kuruldadır. Halbuki, çok seyrek rastlanan bir diğer imtiyaz çeşidi de, demiryolu mülkiyet hakkının özel sektörde olup işletme hakkının devlete veya onun temsilci hükûmete devredilmesi halidir. Bir milletin veya devletin egemenliği ile bağlaşamıyacak olan bu uygulamaya, Osmanlı demiryolları tarihinde ilk hatlardan biri olan Haydarpaşa - İzmit yolunun İstanbul ile Pendik arasındaki kısmının, işletme imtiyazı şeklinde hattın sahibi İngiliz - Fransız kumpanyası tarafından Osmanlı devletine terkedilmesinde rastlanır. Aynı örneğe başka bir hür millette rastlamak herhalde imkânsızdır.

İmtiyaza verilen demiryollarının bir diğer önemli özelliği de, finansman güçlükleri dolayısıyla, yatırılan geniş sermayelerin rizikosunu emniyet altına almak bakımından, imtiyazlı olan şirkete faiz ve kilometre garantilerinin tanınmış olmasıdır. Faiz garantisi sisteminde

$$F_g = FA - (G - M)$$

$$F_g = FA - (G + M) - G$$

formülleri ile, faiz garantisi tutarının ( $F_g$ ), demiryoluna yatırılan sermayelerin faiz ve amortisman bedelleriyle ( $FA$ ), girişilen bütün masraflar ( $M$ ) tutarı toplamının, sağlanan brüt gelirden ( $G$ ) az oluşu farkına göre, alçalıp yükseleceği esasından hareket edilir. Aynı prensibin kilometre garantisi sisteminde ise,

$$KG = K (K_g) - G$$

formülü çerçevesi içinde kabul edilen kilometre garantisi toplamı ( $KG$ ), belirli dönemde yapılan kilometre toplamı ile ( $K$ ) her bir kilometreye tanınan garanti ( $kg$ ) miktarı çarpımının, sağlanan brüt gelirden ( $G$ ) az oluşu farkına göre, alçalıp yükselecek bir seviye gösterecektir.

İmtiyazlı demiryollarının finansmanında, yukarıdaki iki garanti sistemi yanında, devletin fiilen özel teşebbüsün yatırdığı ser-

mayeye katılması yolu olduğu gibi, bir de imtiyaz sahibi kurullara kolayca toprak vermek şekli vardır ki, burada devlet imtiyaz sahibinin çok kabarık olan ilk tesis ve yapı masraflarının finansmanını dolayısıyla kolaylaştırmış olur.

### iii — Devlet demiryollarında finansman:

Demiryolu ulaştırmasının en yaygın şekli, mülkiyet ve işletmenin devlet elinde olması sonucu, bu sektör finansmanının da genel bütçe kanalıyla yapılmış olmasıdır. Hattâ, ister devletleştirilmiş veya ister millileştirilmiş şekilde olsun, bu çeşit demiryollarının finansmanı daima, ya genel bütçe kanalıyla (vergiler yolu) veya iç ve dış istikrazlarla sağlanmaktadır. Özellikle sermaye birikimi az olan gelişmemiş ekonomilerde bu yolla finansman kaçınılmaz tek çare olarak ortaya çıkmaktadır.

## 2 — KARAYOLLARININ FİNANSMAN MESELESİ :

Bilindiği üzere toprağın verimliliği emek ve sermayeyi bağlayış derecesile ölçülür. İşte burada karayolu transpor şebekesinin oynayacağı rol de küçümsenmeyecek çaptadır. Bu bakımdan karayolu ulaştırmasının yarattığı «kapıdan kapıya transpor», mahal faidesi avantajının en iyi bir şekilde gerçekleşmesini sağlarken, karayollarındaki seyyaliyet ve özellikle kısa mesafelerdeki ve küçük eşya naklindeki ucuzluk ta, bu transpor sektörünün diğerlerine olan üstünlüğünü belirtmektedir. Ayrıca, karayollarının açılması ve bakımı işleriyle yalnız devletin ilgilenmesi, bu yollar üzerindeki taşıt fonksiyonunu geliştiren teşebbüslerin, bu konuda hiç bağlantıları olmadığından, diğer ulaştırma sektörlerindeki benzerlerine karşı ne kadar avantajlı durumda olduklarını da ortaya koyacak niteliktedir.

Özelliklerinin en bariz olanlarını kısaca özetlediğimiz karayolu ulaştırma sektöründe finansman fonksiyonunun nasıl işlediğine gelince, burada bazı ayırımların yapılabileceğini kesinlikle belirtmek kabildir:

### a — Yol açılması işinde devlet monopoli :

Dünyanın hemen hemen bütün ülkelerinde karayolu açılması, yapılması ve bakımı işinin kamu hizmeti şeklinde devlet eline ger-

çekleştirildiği, bilinen olaylardandır. Ancak birçok ülkelerde, değişik yollardan, millî kurulların bu masraflara katıldığı da görülmektedir. Fakat devletin bu alandaki tekeli durumu hemen hemen yaygın ve kesindir. Özellikle gelişmemiş ekonomilerde bunun fonksiyonunu, ya merkez otoritesi veya bölge otoriteleri (valilikler vs.) kanallarıyla gerçekleştirmektedir. Nitekim dünyanın medenî denilebilecek bütün ülkelerinde devlet sektörünün, merkez partisipasyonu yolu ile veya bölgesel otoritelerin katılmas ile, karayollarının yapım, onarım ve bakımı masraflarına direkt olarak finanse ettiği görülmektedir.

b — *Karayollarında devlet finansmanının çeşitli yönleri :*

Karayollarına devlet sektörünün yaptığı yatırımlar genellikle yol yapımı ve yol bakımı açılarından geliştirilmiş olup, bu çalışmalar değişik finansman yollarına başvurularak gerçekleştirilir. Her toplumun özelliklerini kabul etmekle beraber, batı dünyasında yaygın olan bu finansman metodlarını bazı belirli gruplarda toplamak kabildir. Şöyle ki:

i — Genel bütçe kanalı ile ayrılan finansman,

ii — Devlet tahvilâtı emisyonu ile sermaye temini şeklindeki finansman,

iii — Ek finansman yolları (özellikle beton yolların yapımında başvurulan ek ödemeler bu şekilde sağlanır: Bu yollarda faideleyenlerin ödedikleri ek paralar, A B D'deki «Toll Road» veya Turn pike», B. Almanya'daki «Auto Strade»ler de olduğu gibi, hep bu şekilde motorlu araçların ek olarak besledikleri bir çeşit «yoldan istifade fonu»na akmaktadır).

iv — Nihayet dış yardımlardan faydalanma da devlet finansmanının yaygın çeşitlerindedir: A B D yardımları, Truman Dördüncü Nokta Programı, vesair yardımlar bu gruba girer.

c — *Karayollarının özel sektör yolu finansmanı :*

Daha çok karayollarının bakım ve onarımında bu çeşit finansman yollarından da faidelendiği görülmüştür. İngiltere'deki «Motor Union» (Motor Birliği) Fransa'daki «Turing Clube» (Turing Kulübü) ve A B D indeki büyük özel kumpanyalar, bu alanda geniş finansman kaynakları sağlamaktadırlar. Nitekim, bir misal vermek için

hatırlatalım: Son yıllardaki uygulama örneklerine göre, gidış geliş ayrı bir modern karayolunun 1 mil'i için hemen hemen 130.000 Sterling veya 390.000 dolar yâni 3,5-4 milyon T.L. harcamak gerekmektedir. Aynı şekilde İngiltere'de bu çapta bir sermaye fonu yaratmak için Merkez Elektrik İdaresine (Central Electricity Board) hat döşenmesi karşılığı 60 milyon sterling istikraz yapma hakkı verilmiş, ayrıca Merkez Yol İdaresinin de (Central Road Board) yol, tünel ve köprüler için 300 milyon sterling istikraz yapabilmesi hakkı tasdik edilmişti. Aynı çeşit özel sermaye partisipasyonlarının A B D'de, Kanada'da, Pan American» karayolu yapım ve bakımı için kabul edildiği görülmüştür.

Aynı şekilde, karayollarının özel sektör yolu ile finansmanından bahsederken, özellikle şehir veya çevre ulaştırma yolları bakımından yolların geçtiği alanların sağladığı «mevki rantı» meselesi üzerinde de durmak gerekir. Bu sayede elde edilen fazla kazanç sahibi toprak sahiplerinin ödeyecekleri vergilerin matrahlarını da carî kıymetleri üzerinden hesaplamak gerekir ki, bu da ayrı bir «endirekt» finansman şekli olarak düşünülebilir.

#### d — *Devletin finansman açısından karayollarına müdahalesi zorunluğ u :*

Yukarıda kısaca belirtilen karayolu finansmanındaki özellikler, devlet mekanizmasının bu sektöre müdahalesinin kaçınılmaz olduğunu ortaya koymaktadır. Bir yandan demiryolu-karayolu rekabetinin yıkıcı etkilerini karşılamak ve aradaki haksız rekabet şartlarını iki sektörün finansman imkânları bakımından hafifletmek gerekir. Diğer yandan da karayolu ulaştırma sistemini kontrol mekanizması altında tutarak hem büyük finansman kaynaklarını korumak ve hem de transpor trafiğinin, karayollarında ister «statik» veya ister «dinamik» trafik kontrolü şeklinde olsun, kamu menfaati ile ahenkli şekilde işlemlerini sağlamak şarttır. Devletin bu sektörün finansmanı işine ilgisiz kalması düşünülemez. Bu bakımdan karayollarının finansmanında devlet ve özel sektörün partisipasyonunu birlikte düşünmek yanlış sayılmaz.

#### 3 — DENİZ YOLLARINDA FİNANSMAN MESELESİ :

Denizyolu ulaştırması sisteminin finansmanı meselesi, bazı temel özellikleri ortaya atacak niteliktedir. Şöyle ki:

a — *Seferlerin «muntazam» veya «tramp» şeklinde oluşu :*

Denizyolu ulaştırmasının muntazam veya başıboş seferler şeklinde yapılışı hizmetlerin farklı yönlerde finansmanını gerçekleştirebilir. Nitekim:

Muntazam uzun seferlerde, özellikle gelişmemiş ekonomiler açısından, devlet finansmanı en yaygın uygulama örneğidir. Gelişmiş ekonomilerde ise, sermaye birikiminin yüksekliği dolayısıyla, özel büyük malî teşebbüslerin (büyük kumpanyalar) bu çeşitli taşıma hizmetlerini finanse ettikleri görülür: Cunard Lines, Brenen, Messagerie Maritime, Luid Triestino vs. bu sektörün başlıca örnekleridir.

Tramp denizciliğinde ise finansman işleri genellikle özel sektör tarafından sağlanır. Ancak bu özel kumpanyaların kullandıkları denizyolu araçlarının (gemi, şilep, tanker vs.) kontrolü devlet tarafından yapılmaktadır.

b — *Devlet müdahalesi yolları :*

Denizyolu ulaştırması sektörüne finansman açısından doğrudan doğruya veya dolayısıyla yapılan devlet müdahalesi şekillerini ayrı yollardan özetlemek kabildir:

i — Kabotaj hakkı şeklindeki kanun yolu ile koruma (bayrak inhisarı, gemi kiralanması, deniz sigortası vs.).

ii — Bayrak diskriminasyonunu doğuran vergi ve resimlerden muafiyet (bu sistemin büyük mahzuru aynı şekilde mukabele sistemini tahrik etmesidir).

iii — Primler rejimi (devlet nakdî yardım yaptığı gibi, km-mil veya yükleme hacmine göre yardım yapılabilir, veya özel mukavelelere gidilir).

iv — Moneter sübvansiyonlar yolu (coğrafi, ekonomik ve sosyal şartlarda millî menfaatlar bakımından avantajlar doğabilir<sup>1</sup> ve

1) Meselâ, coğrafi şartlar bakımından Fransa'nın Hamburg karşısında terminal karakteri olmayan Havre'i korunması, ekonomik şartlar bakımından kömür naklinde Fransız taşıma servislerinin İngiltere araçları karşısında korunması ve sosyal şartlar bakımından da Japon tayfalarının diğer batı denizci memleketlerine oranla daha ucuz şartlarla çalışmaya razı olmaları karşısında diğer ekonomilerin sübvansiyon yoluna gitmeleri gibi.



bu «hendikapı» azaltmak için devlet sübvansiyonlar rejimine gidebilir.

c — *Devletin denizyolu ulaştırmasını üzerine alması :*

Bugün özellikle gelişme halindeki ekonomilerde devletin denizyolu transpor işlerini direkt olarak yürüttüğü görülür. Hattâ ekonomik durumu kuvvetli olmıyan her memleketin bu sektör bakımından bu yola gitmesinden başka çare de yoktur.

Bu faaliyet özellikle liman yapılması konusunda bir zorunluluk karakteri taşır. Gerek terminal kolaylıklar, gerek liman hinterlandı etüdlerinin yaptırılması (millî menfaatler sebebiyle) ve gerek diğer ulaştırma sektörleri ile koordinasyon ihtiyacı, devlet veya kamu sektörünü bu alanda sıkı ilişki kurmak yoluna götürmektedir.

4 — SU YOLU ULAŞTIRMASINDA FINANSMAN MESELESİ :

Bugün A B D ve Batı Avrupa'da su yolu ulaştırması denildiğinde, özellikle tabii su yolları bakımından nehirler ve göller, sun'î su yolları bakımından da kanallar üzerindeki ulaştırma sistemi akla gelir. Genellikle geniş çapta ağır eşya taşınmasında su yolları en ucuzdur. Meselâ Ren nehrinin Orta Avrupa Sanayi memleketleri için transpor bakımından oynadığı hayati rol küçümsenmeyecek çaptadır. Aynı şekilde millî ve milletlerarası karakterdeki kanalların da transpor kolaylıkları açısından önemi büyüktür.

Su yolları üzerindeki transpor hizmetlerinin finansmanı meselesine gelince, genellikle nehirlerle kanallar üzerinde gelişen ulaştırma şebekesinin finansmanı özel sektör eliyle sağlanır. Kanallar açılması veya nehir yollarının sun'î olarak değiştirilmesi ise ancak devlet finansmanı ile gerçekleştirilebilecek niteliktedir. Ancak bazı gelişmemiş ekonomilerde yabancı imtiyazlar yolu ile finansman şekli de rastlanan uygulama çeşitlerindedir: Süveyş kanalı bunun tipik örneğidir.

Göllerdeki ulaştırma hizmetleri ise, kanallarla nehir ve açık denizlere bağlanmak suretiyle, ağır eşya nakliyatını kolaylaştırmaktadır ve finansmanı memleketlere göre «mixte» bir bünye arzeder.

Bu transpor sektörlerindeki ucuzluk, servislerin finansmanı ve işletmecilik bakımından mahdut masraf çapı arzemesi, su yolu ulaştırmasının diğer sektörlerle oranla özel işletmeciliğe çok elverişli bir bünye karakteristiği gösterdiğini ortaya koyar.

#### 5 — HAVAYOLLARINDA FİNANSMAN MESELESİ :

Daha çok yirminci yüzyılın «*création*»u olan bu ulaştırma sektörü, gelişmemiş ekonomilerde devlet elinde ve gelişmiş ekonomilerde büyük kumpanyalar şeklinde özel teşebbüsler idaresinde geliştirilen hizmetler sağlar.

Genellikle finansman problemi, bu sektörde, ya araçların elde edilmesi, ya hava meydanlarının yapımı, veyahut ta her iki kategorinin bakımı açılarından ortaya çıkabilen bir mesele niteliğindedir. Bütün bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesi büyük sermaye birikimine ihtiyaç gösterir. Bir yandan ilk kuruluş masraflarının yüksekliği, diğer yandan da işletme masraflarının büyüklüğü (özellikle akaryakıt istihlâki), birçok malî zorunlulukları ortaya atar.

Bugün bu sektör ulaştırmacılığının, milletler seviyesini aşarak, milletlerarası alanda çok taraflı anlaşmalarla birtakım temel formül ve esaslara bağlanan, çok taraflı bir işletme karakterine büründüğü görülmektedir. Nitekim 1944 Chicago kongresiyle kurulan I C A O (Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı) 62 devletin katıldığı bir organ olup, havayolu seferlerinin milletlerarası sektörde aksamadan işlemlerini sağlamak için birçok müşterek prensip ve esaslar kurmuştur. Bunların en önemlilerini bazı gruplarda özetlemek kabildir:

a — Üye devletlere, havayolları, hava meydanları ve hava trafiği kolaylıkları sağlama imkânını vermek.

b — Tam olmıyan rekabet şartlarından doğabilecek israfın önlenmesi için gereken çareleri yaratmak.

c — Üye devletlere milletlerarası hava hatlarını işletmek için hak tanımak.

d — Çok taraflı havacılık anlaşmaları kurarak, devletlerin çatışmalarını önlemek. Bu bakımdan geliştirilen İ A T A (Milletlerarası Havacılık Tarife Anlaşmaları), karşılıklı çok taraflı işbirliğinin en canlı örneğidir.

e — Nihayet kabul edilen karşılıklı anlaşma ve formüllerle, millî ve hattâ milletlerarası kurullarla işbirliği yaparak, finansman imkânlarını düzen altına alacak kaynaklar sağlamak.

Yukarıda bazılarını özetleyebildiğimiz havayolu ulaştırmasının temel fonksiyonları ve her ülke için bunları tamamlayabilecek birçok özel problemleri bu transpor sektörünün bugün millî alandan milletlerarası alana yayılmış bir bünyeye ulaştırmıştır. Finansman ve sermaye birikimi meselelerini de, bu açıdan kabul etmek gerekir.

#### 6 — «PIPE LINE» SİSTEMİNDE FINANSMAN MESELESİ :

Bilindiği üzere petrol borularının döşenmesi meselesi, bu sektörde ilk tesis masraflarının çok yüksek ve işletme masraflarının oldukça düşük olması bakımından, belirli özellikler arzeder.

Genellikle ileri ekonomilerde (meselâ A B D) özel teşebbüsler, bu geniş masrafları finanse edecek sermaye birikimine sahip bulunmakta, tesisleri kolayca döşemekte, büyük sermaye ihtiyacı ile teknik imkânları kolayca geliştirmektedirler. Bu alana yatırılan paralar hakkında bir fikir vermek için hatırlatalım, A B D de bu şebeke bugün hemen hemen 300.000 km. lik bir uzunluğa ulaşmış, bu sektöre 2 milyar dolardan fazla yatırım yapılmış, mil başına hemen hemen 1000-1500 dolarlık bir harcama gerekmiştir denilebilir.

İlk kuruluş masrafları bu kadar yüksek olan bu petrol boruları hattının işletme masrafları ise çok mahdut bir seviye arzeder. Ve mevcut sınırlı işletme masraflarının % 60 — % 70 şî de bakım masraflarını kapsar.

Meselâ gelişmemiş ekonomiler açısından ele alındığında, tıpkı demiryollarında olduğu gibi, bu sektörün ihtiyaç gösterdiği yüksek sermaye birikimi (özellikle ilk kuruluş sermayesi bakımından) ve petrolün bu ekonomiler için arzettiği stratejik durum, bu ulaştırma alanına devletin katılmasını zorunlu göstermektedir. A B D de dahi bugün bu alanda mevcut ulaştırma kumpanyaları arasında monopol durum dolayısıyla karşılıklı kontrol sistemi işlemektedir. Gelişmemiş ülkelerde ise, yabancı sermaye partisipasyonu yay-

gün olmak beraber, bu alandaki devlet sermayesi payının yüksekliği de kaçınılmaz bir nitelik arz etmektedir.

«Pipe line» şebekesinden bahsederken, tabii gaz borusu hatlarının da aynı sistem içinde geliştiğini hatırlatmak gerekir. Bugün artık tabii gaz nakli hususundaki teknik ilerlemelerin, özellikle uzun mesafelerde ne derece önemli ve ucuz bir ulaştırma hizmetini gerçekleştirdiğini belirtmek için, 1640 km. ye kadar enerji kudretini aynı etkililikte sağlayabildiğini söylemek mübalâğa sayılmaz. Bu sektöre aktarılacak finansman sermayelerinin, kömür ve diğer akaryakıtlara kıyasla son derece ucuz olması dolayısıyla (nakil masrafının boru hatları kullanılmasında hemen hemen hiç oluşu), ne kadar verimli olacağını söylemek şüphesiz ki bir gerçeğin ifadesidir.

Meselâ Türkiye'de Trakya bölgesinde Müreftede yapılan araştırmalarda «Ralph Parsons Company» adlı bir Amerikan firması 1953 de hükümetle bir anlaşma yaparak bir Türk-Amerikan tabii gaz kumpanyasının % 70, İ E T T idaresinin % 20 ve Petrol İşletmeleri İdaresinin % 10 hisse senetlerini satın almak suretile gerçekleştirilecek finansman imkânları «mixte» bir sistem içinde düşünülürken, sonraları bu teşebbüs kurulamamış veya işleyememiş ve bu güzel fırsat değerlendirilememiştir. Bu teşebbüs kurulabilseydi, mühendislerin ifadelerine göre, Erzurum'un havagazı ihtiyacı bu borularla ucuz beslenebildiği gibi, İstanbul'daki havagazı fiyatı da % 70 ucuzlayacak, bu alanda kömürden sağlanan tasarrufla ayrı bir döviz kaynağı karakteri arz edebilecekti. Son günlerde bu çesit değerlendirme çabalarının başka yollardan gerçekleştirilmesi, düşünüldüğü haberleri duyulmaktadır. Bunun realizasyonu millî ekonominin ancak zararına olabilir.

### — III —

## Türkiye'de Ulaştırma Sektörlerinin Finansmanı Meselesi

### 1 — GENEL DURUM :

Yukardaki satırlarda ana hatlarla özetlemeğe çalıştığımız geniş ulaştırma sektörlerindeki finansman meselesinin mekanizması, Türkiye'de de ayrı bir özellik göstermektedir denilebilir.

Nitekim memleketimizde, ekonomik bir nitelik göstermeyen su yolu ulaştırması hariç, demiryolu, karayolu, denizyolu ve havayolu ulaştırma sektörlerindeki yatırımların finansmanı dâvası, özellikle inşaat ve mübayaa açılarından, devlet harcamalarının desteği ile geliştirilmiştir (yalnız demiryolu sektörlerinde son yıllarda büyük gelişme gösteren tramp sistemindeki şilepçilik faaliyetlerinin özel armatörlerin malî kaynaklarla beslendiği görülmektedir).

Ulaştırma işletmeciliği bakımından ise, karayollarında özel teşebbüs, demiryolu ve havayolu sektörlerinde devlet, denizyolu ulaştırmasında ise hem devlet (Denizcilik Bankası yolu: «mixte» teşebbüs) ve hem özel teşebbüs (özel armatörlerin faaliyeti: bilhassa şilepçilik şeklinde) sistemleri geliştirilmektedir.

Türkiye'de yaygın millî transpor şebekesi denilince akla önce demiryolu ve karayolu ulaştırması gelir. Bu iki temel sektörün finansmanı meselesi, inşaat karakteri bakımından, geniş çapta devlet finansmanı ve dolayısıyla da teknik cihazlanma yolu ile zaman zaman dış kaynaklardan beslenmektedir. İşletmecilik bakımından ise, demiryolları kesinlikle devlet finansmanı ile desteklenirken, karayolları özel yatırımların finansmanına terk edilmiş görünmektedir.

## 2 — BİRİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLÂNINA GÖRE YAPILACAK YATIRIMLAR

Devlet Plânlama Teşkilâtının Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânında ulaştırma sektörü için hesapladığı yatırımlar tutarı, yol ve benzeri (limanlar ve hava alanları) sektörler için hesaplanan miktarlarla taşıt yatırımları için ayrılan miktarlar bakımından, milyon T.L. olarak, aşağıdaki şekilde tespit edilmişti (2).

2) Bk.: Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânı (1963-1967), 293, 297 ve 298 No. II tablolar (s. 385, 390).

a — Yol ve benzer yatırımlar  
(Milyon T.L.)

	1963	1964	1965	1966	1967	Toplam
Demiryolları yat	160	162	224	332	513	1.390
Karayolları »	547	540	570	571	580	2.808
Liman »	151	60	38	17	28	294
Hava alanları »	28	22	22	22	22	116
G. Toplam	886	784	854	942	1143	4.608

b — Taşıt yatırımları  
(Milyon T.L.)

	1963	1964	1965	1966	1967	Toplam
Karayolu taşıt yat	50	200	220	467	546	483
Demiryolu » »	78	106	130	150	214	678
Denizyolu » »	31	42	71	70	90	303
Havayolu » »	—	—	—	—	—	—
	159	348	421	687	850	2.464

Devlet Plânlama Teşkilâtının hesaplarına göre, Birinci Beş Yıl Kalkınma Plânı döneminde millî ulaştırma sektörleri için kabul edilen yol ve taşıt masraflarını karşılayacak yatırım miktarları, 1967 sonuna kadar,  $4.608 + 2.464 = 7$  küsur milyon T.L. yı aşacak seviyeyi bulacaktır.

Bu programın gerçekleştirilmesinde, ulaştırma sektörlerinin verimli bir ulaştırma politikasına yaklaştırılabilmesi için her sektörün ekonomik karakteristikleri üzerinde önemle durulması, özellikle karayollarından yararlananların bakım ve amortisman giderlerine katılmaları prensibine uyulması, ahenkli bir vergi politikasının yürütülmesi, yol kapasitesi ile yol trafiğinin ahenkleştirilmesi, özel idarelerin yol yapımına gerekli şekilde katılmaları, yol politikasının turistik amaçlarla bağdaştırılması, vs. şeklinde bir çok tedbirler tespit edilmiş bulunmaktadır.

Aynı şekilde Devle Plânlama Teşkilâtının yayınladığı 1966 yılı programına göre, toplam olarak taşıma yatırımları ile (Kamu ve özel sektörler ve mahallî idareler) liman yapımı ve hava alanı yatırımları aşağıdaki seviyeye ulaşmıştı (3) :

## 4 yılda gerçekleşen yatırımlar

(Milyon T.L.)

	1963	1964	1965	1966	4. yıl topl.
Kamu yatırımları	914,5	806	1070	1321	4.111,5
Mahalli »	125	76	95	140	436
Özel »	200	300	350	500	1350
Taşıma topl. yat.	1239,5	1182	1515	1961	5897,5
Liman yapım yat.	153	89,5	46	60	348,5
Hava alanı »	40	28	40	23	131
Ç. Toplam	1432,5	1299,5	1601	2044	6.377,0

Yukarıda varılan miktarlar da göstermektedir ki, ulaştırma sektörlerimiz, yatırım seviyesi bakımından ilk 5 yıllık programda tespit edilen 7 küsur milyar T.L. lık yatırım seviyesinin, 4 yıl sonunda, yani 1966 sonunda, 6,5 milyar T.L. lık bir kısmını gerçekleştirmiş durumdadır. Yıllık yatırım artışına göre, 1967 yılı yatırımları ile, ilk 5 yıllık programda tespit edilen seviyenin de aşılabacağı görülmektedir.

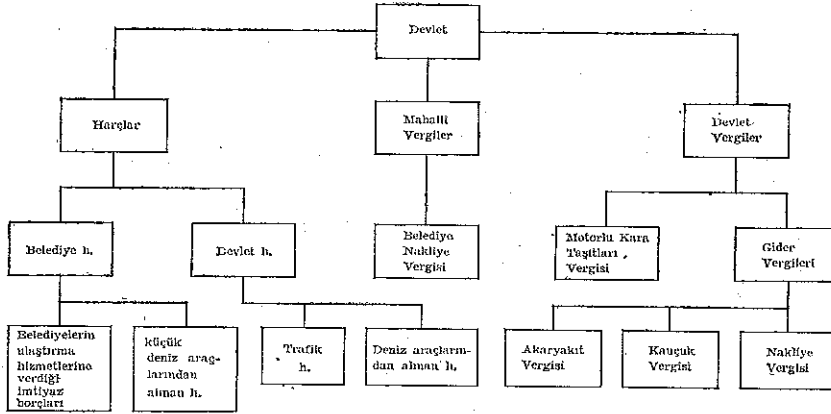
## 3 — DEVLETİN BAŞLICA FİNANSMAN KAYNAKLARI :

Ulaştırma sektörlerinin yatırımları konusunda, yukarıdaki son tablo kamu sektörü yatırımlarının her yıl başlıca finansman kaynağını teşkil ettiğini ortaya koymaktadır.

Türkiye'de yol vergisi 1956 da kaldırıldıktan sonra, devletin bu finansman kaynaklarını hangi yoldan elde ettiği meselesi özelik arzeder. Bu bakımdan devletin ulaştırma finansmanını besleyen

(3) D.P.T., 1966 yılı programı, s. 485, 491 ve 495 deki 383, 390 ve 394 No. h tablolara bakınız.

tespit edebildiğimiz başlıca kaynaklarını aşağıdaki şemada toplamak m¼mk¼n olabilir.<sup>4</sup>



Yukarda bir şema şeklinde gösterilmeğe çalışılan, Türkiye'de devletin başlıca finansman kaynaklarını teşkil eden bu grupların kapsadığı belirli hükümleri ve özelliklerini şöylece özetlemek kabildir.

a — *Devlet vergileri yolu ile finansman:*

Memleketimizde ulaştırma hizmetlerinin devlet vergileri yolu ile finansmanı iki yönden sağlanmaktadır: Gider vergileri ve motorlu kara taşıt vasıtaları vergisi.

i — *Gider vergileri:*

13.7.1956 tarih ve 6802 No. lu gider vergileri kanununun nakliye vergisi, kauçuk ve akaryakıttan alınan istihsal vergileri yolu ile ulaştırma sektörüne genel bütçeden finansman imkânları sağlanmaktadır. şöyle ki:

aa — Gider vergileri kanununun hizmet vergilerini kapsıyan ikinci kısmının ikinci bölümünde 34 üncü madde her türlü «umu-

4) Bu grupta olan 25.2.1952 tarih ve 5889 No. lu «akaryakıtlardan alınan yol vergisi» Kanunu 1956 da yürürlükten kaldırılmıştır.



ma mahsus» taşıt vasıtalarından nakliye vergisi alınacağı hükmünü vazetmiş bulunmaktadır. Demiryollarını, motorlu karayolu vasıtalarını, makine ile işliyen gemileri ve uçakları işletenleri kanun bu verginin mükellefi addetmektedir. Bu verginin taşıma ücreti üzerinden 38 inci maddede yazılı nisbetler üzerinden tarhedileceği belirtilmektedir. Meskûr gider vergileri kanunu, bütün tadillerine rağmen bugün 34 cü maddesile nakliye vergisini yalnız belirli tarifelere göre biletli vasıtalarından aldığından, kaptı kaçtı nakliye vasıtaları ve şehirlerarası seferler bu vergi şümulü dışına çıkmaktadırlar. Bu nokta bugün önem arz etmektedir denilebilir.

bb — Gider vergileri kanununun 1 inci maddesi, bu kanuna bağlı 1 numaralı tablonun 3 üncü fıkrasında zikredilen «her türlü ve her şekilde tabii veya sentetik kauçuk» tan istihsal vergisi alınacağı hükmünü vazetmektedir. Bu durumda kauçuk vergilendirilmek suretile, dolayısıyla nakliye hizmetile ilgili bir finansman imkânından yararlanmış olunuyor.

cc — Gider vergileri kanununun aynı 1 numaralı tablosunun madenlerle ilgili 2 nci fıkrasının D bendinde akaryakıtlar da kanunun 1 inci maddesindeki istihsal vergileri kapsamına girmektedir. Aynı kanunun 66 ncı maddesi akaryakıt istihsal vergisi tahsilâtının tevzii hususunda aşağıdaki nisbetleri tespit etmiş bulunmaktadır:

% 40 Karayolları Genel Müdürlüğüne

(varidatın tahsisi sistemi)

% 22 İl özel idaresine

% 8 Belediyelere

Yukardaki dağıtımdan son iki kalemi teşkil eden paylar, «sonra verilmek üzere Maliye Bütçesine ödenek konur» denilmek suretile tahsilâtın % 30 unun genel bütçe yolu ile finansman şeklinde tatbikatta yer aldığını göstermektedir.

ii — *Motorlu kara taşıtları vergisi:*

Motorlu taşıtları vergileri yolu ile "

Motorlu taşıtları

Transpor sektörleriyle ilgili  
gider vergilerindeki gelişmeler  
(Milyon T.L. ve)  
% oranı

Yıllar	Akaryakıtlardan alınan istihsal vergisi	Nakliyat vergisi	Genel gider vergileme oranı (%)
1959	220.3	75.7	17
1960	187.4	26.5	13
1961	213.3	65.8	16.4
1962	283.4	62.8	17
1963	337.7	64.6	17
1964	554.7	69.5	25
1965	650.-	87.-	24

Tablodaki rakamların da açıkça ifade ettiği üzere, ulaştırma sektörleri bakımından devletin başlıca gelir kaynaklarını teşkil eden akaryakıt istihsal vergisi ile nakliyat vergisi hasılatı, bütün gider vergileri hasılatının hemen hemen ortalama % 18,5 ini temsil etmekte ve son 2-3 sene içinde büyük bir gelişme göstermektedir.

Yukardaki genel rakamlara rağmen, devletin değişik ulaştırma sektörlerinden elde ettiği yararlanma derecesi de, aşağıdaki satırlarda özetlenmeye çalışılacaktır.

#### 4 — KAYNAKLARDAN FAİDELENME DERECESESİ

Hiç şüphe yok ki, Türkiye'de ulaştırma sektörlerinin finansmanı meselesi, bu alanlara devletçe yapılan harcamalarla elde edilen gelirlerin karşılaştırılmasına, başka bir deyimle, mevcut finansman kaynaklarından yararlanma derecesine bağlıdır. Burada bir ayırım yapabiliriz:

##### a — Temelli ulaştırma sektörlerindeki durum:

İşte bu bakımdan millî transpor bünyemizin gerek hacim, gerek trafik gerek potansiyel itibarile hemen hemen bütününi kapsı-

yan karayollarımızla demiryollarımızın gelir ve harcamaları yönünden yapacağımız kısa bir mukayese, yukardaki müşahedelerimize belki de ışık tutabilecek nitelikte olacaktır.

Nitekim, son yıllarda değişik bülten ve yayın organlarında verilen istatistik bilgilerden faydalanılırsa, Türkiye'de karayolu ve demiryolu sektörlerinde girişilen yatırımlara yapılan hacamalarla tahsis edilen gelirlerin gösterdiği seyrin aşağıdaki gelişmeye uyduğu söylenebilir:

Cari fiatlarla<sup>5</sup>

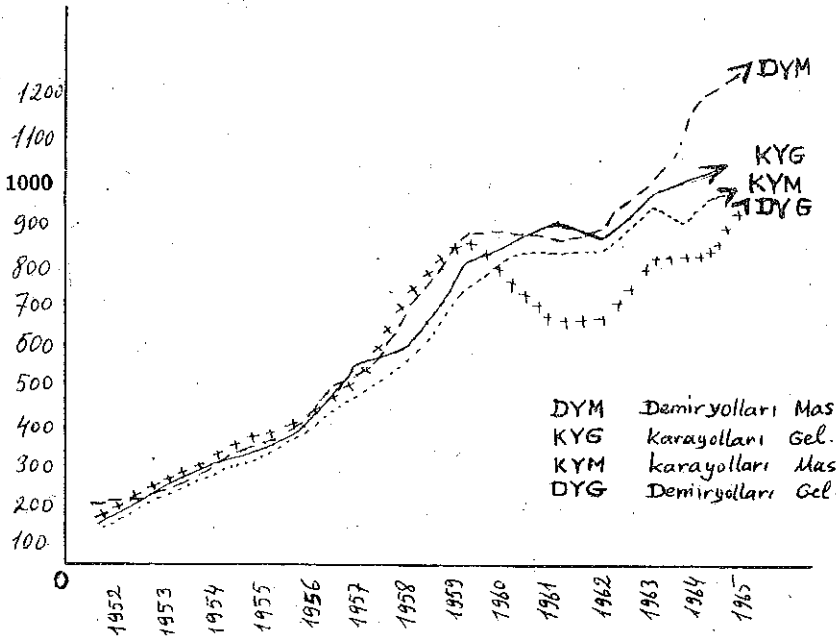
(Milyon T.L.)

Yıllar	Demiryolları		Karayolları		
	Gelirler	Giderler	Gelirler (Ödenekler)	Amerikan yardımı	Giderler (Harcamalar)
1950	-	-	65	25	62
1951	-	-	89.4	13	84
1952	190	206	189	9.4	173.5
1953	248	220	223	15	204
1954	-	-	204.4	18	191
1955	362	356	337	8	310
1956	396	396.5	382	0.4	361
1957	500	504	524.4	4.4	489.5
1958	722	700	547.5	2	508
1959	827	882	818	3	727
1960	737	895	865.5	-	805
1961	669	891	913	-	829
1962	694	935.4	882	9	845
1963	811	1045	998	-	981
1964	806	1196	1046.4	-	978
1965	976.5	1238	-	-	-

5) Yukardaki tabloda verilen rakamlar içinde, demiryolları için olanlar, 1956 ya kadar kısmen «Münakale Ekonomisi» adlı kitabımızdan (2 inci baskı, s. 184) ve kısmen de değişik yıllara ait bulabildiğimiz TCDD Yıllık İstatistik özetlerinden, 1956 dan sonraki rakamlar da yine TCDD'nin 1966 yıllık Bülteni Özetinden (s. 47, tablo 1) çıkarılmıştır. Karayolları için verilen rakamlar ise, «Türkiye Karayolları İstatistik Yılı»nın 1964 tarihli son bülteninden alınmıştır (s. 102, tablo 1).

Yukarıdaki tablo da göstersmektedir ki, demiryolumuza yapılan harcamalar hemen hemen devamlı olarak elde edilen gelirleri aşmakta ve sorumlu müessese devamlı zararlar ile bu açığı kapatamamakta, karayollarımıza ayrılan ödenekler (veya gelirler) ise girilen harcamalar toplamını devamlı olarak aşmaktadır. Nitekim aşağıdaki grafik durumu daha açık olarak göstermektedir:

1954 - 1965 arasında  
Demiryolu ve Karayollarının  
gelir gider trend'i (7)



6) Karayollarının rakamları, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bütçe ödenek ve harcamalarını göstermektedir. Gelirler bölümündeki Amerikan yardımları, çapı ve oranı bakımından bir fikir vermek için eklenmiştir.

7) Karayolları gelirlerini (KYG), karayolları giderlerini (KYM) demiryolları gelirlerini (DYG) ve demiryolları giderlerini (DYM) göstermektedir.

Grafikte açıkça belirdiği (yıllar) üzere, memleketimizde, demiryolu sektörünün 1959 dan sonraki kaynakları (gelirleri) dışında, kara ve demiryollarımız harcamalar (gider) ve gelirler bakımından, hemen hemen paralel bir trend göstermektedir. Yalnız 1959 dan sonra demiryollarımızdaki gelir - harcama açığı, 1963 deki nisbi bir daralmaya rağmen, devamlı olarak artmaktadır. Belki 1964 den itibaren gelirlerdeki artış hızı giderlerdeki artış meylinde daha belirli görüldüğünden, aynı tempoda devam edilirse, demiryollarımızdaki açığın azalacağı düşünülebilir.

Ancak Türkiye'de, karayolları ile demiryolları arasındaki en bariz «strüktürel» fark, bu konuda karayollarımızın hemen hemen devamlı gelir veya kaynak fazlalığına karşı, demiryollarında, özellikle 1959 dan sonra, gider çokluğunun gelir seviyesini gittikçe genişliyerek aştığıdır. İki sektör arasındaki bilinen rekabetin bu sonucu doğurduğu muhakkaktır. Arzu edilen şey, bu gediğin kabil olduğu kadar kapatılmasıdır.

b — *İlk Beş Yıllık Plân hedeflerine göre varılan seviye:*

Yukarıdaki tabloda çizilen eğrilerin istikameti, 1959 dan bu yana, demiryollarında girilen masrafların, elde edilen gelirleri gittikçe açılarak aştığını göstermektedir (1945 den sonraki nisbi trend daralmasına rağmen). Aynı şekilde, karayollarımızda devamlı olarak elde edilen fazla gelirlerin de, 1959 dan sonra -1961 yılı hariç- demiryollarımızdaki masraf seviyesinin altında fakat 1959 - 1963 arasında bütünü düşen demiryolları gelir seviyesinin oldukça üstünde olduğu görülmektedir.

Nitekim İlk Beş Yıllık Plânda yol ve taşıt yatırımları olarak öngörülen miktarlar aşağıdaki rakkamlara varmakta idi (8) :

8) Bk: İlk Beş Yıllık Kalkınma Plânı (1963-1967), s. 390-391, (tablo 297/3 ve 298).

(Milyon T.L.)  
Karayolları ve demiryolları  
(a) yol yatırımları

	1963	1964	1965	1966	1967	g. toplam
Demiryolları	159.5	162	223.5	332	513	1.390
Karayolları	547.5	540	570	571	580	2.808,5
Toplam	707	702	793.5	903	1093	4.198,5

(b) taşıt yatırımları

Demiryolları	50	200	220	467	546	1.483
Karayolları	78	106	130	150	214	678
Denizyolları	31	42	71	70	90	304
Toplam	159	348	421	687	850	2.465

Yukardaki resmî makamlara göre, İlk Beş Yıllık Kalkınma Plânında 5 yıl için ulaştırma sektörlerimize yol ve taşıt olarak yapılması düşünölen yatırım miktarları aşağıdaki yekûnları bulacaktır:

(Milyon T.L.)

1963 de	866
1964 de	1050
1965 de	1214,5
1966 da	1590
1967 de	1943

Genel Toplam 6.663,5

Halbuki 1967 yılı programında İlk Beş Yıllık Kalkınma Plânındaki rakamlar açılarak, 1963-1965 yılları için gerçekteşen ulaştırma sektörü yatırımlarıyla 1966 ve 1967 yılları için programlaştırılmış bulunan yatırımlar ,kamu ve özel sektörler'e ayrılma bakımından da aşağıdaki seyri göstermektedir:°

Ulaştırma Sektör  
Yatırımları  
(milyon T.L.)

	Gerçekleşme				Program	
	1963	1964	1965	1966	1967	Toplam
Kamu sektörü	1233	1000	1145	1554	1591	6523
Özel sektör	200	300	450	500	750	2200
Toplam	1433	1300	1595	2054	2341	8723

Yukardaki iki tabloda görülen rakamların da açıkça gösterdiği üzere, beş yıl için tespit edilen yatırım tutarları için ayrılan miktarlar, proje kredilerinin de ilâvesi ile bu devre sonunda 8.723 milyarı, yani takriben 9 milyar T.L. sını bulmuştur denilebilir. (1966 ve 1967 yılları rakamları kesin olarak gerçekleştirilmemekte olup bu toplamın 9 milyar lirayı aşacağı tereddütsüz söylenebilir).

### SONUÇ

Buraya kadar vermeğe çalıştığımız izahlarla modern ulaştırmada finansman meselesinin önemli ekonomik unsurları üzerinde durarak, memleketimizin bu açıdan ne durumda olduğunu belirtmeğe çalıştık.

Türkiye'nin ulaştırma sektörlerine yönelttiği yatırımlar son Beş Yıllık Kalkınma Plânı dönemi sonunda 9 milyar lirayı aştığına göre, bu miktar içinde kamu sektörü yatırımlarının özel sektör yatırımlarına oranla hemen hemen 3 kat bir seviyeye ulaştığı görülmektedir.

Bu durumda, memleketimizde yol ve taşıt yatırımlarının finansmanı dâvasının, neticede ancak bütçe gelirleri yolu ile kapanmak zorunda olduğu reallitesi ortadadır. Yukarıda özetlediğimiz tablolar ve grafik de, Türkiye'de bu ulaştırma harcamalarının büt-

9) Bk.: 1967 Yılı Kalkınma Programı, DPT yayınları, Birinci Beş Yıl (1963-1967), s. 316, tablo 256. Bu rakamlar, nakit yatırım harcamalarıyla proje kredileri toplamını ifade etmektedirler.

çe gelirleri yolu ile kolay kolay kapatılmıyacağını göstermektedir. Şu anda İkinci Beş Yıllık Kalkınma Plânı elimizde olmadığına göre, bu husustaki resmî «projeksiyonlar» hakkında da her hangi bir bilgi veya tahmine sahip değiliz.

Ancak burada, açıkladığımız esaslardan hareket ederek, ve karayolu demiryolu toplam harcamalarının da ulaştırma sektörleri genel yatırımlarının hemen hemen ortalama 2/3 ini teşkil ettiğini hatırlayarak, bazı sonuçlara varabiliriz:

1 — Bir kere önümüzdeki yıllarda ulaştırma sektörlerindeki kamu faaliyetinin üstünlüğünü ve kamu menfaati faktörünün hemen hemen bütün millî transpor sektörlerindeki önemini göz önüne getirirsek, daha uzun bir süre bu ulaştırma yatırımları açığının devam edecek bir karakter göstereceğini kolayca söyleyebiliriz. Şu halde ulaştırmada «devlet finansmanı prensibi» memleketimiz de, bütün gelişme halindeki ekonomilerde olduğu gibi, hâkim bir karakteristik arzelmektedir.

2 — Kaldı ki, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Plânı Hedefleri ve Stratejisi göz önüne getirilirse, «dış yardımlar yolu ile finansmanın gayri sâfî millî hasılanın % 2 sini aşmıyacağı, % 7 gelişme hızını sağlamak için «GSMH'nın % 22,5'i seviyesinde yatırıma gidileceği» ve bu yatırımların «% 20,5 .... yurt içi tasarruflar ve ancak % 2 sinin» kalkınma kredisi niteliğindeki uzun vadeli ve düşük faizli» istikrazlarla besleneceği ifade olunmaktadır. Bu durumda İkinci Plân hedeflerine varmak için, ulaştırma sektörleri yatırımlarını finanse edecek tasarruf kaynaklarının temelini bütçe yolu teşkil ederken, yukardaki son tablonun verdiği rakamlara da bakarak, özel sektör yatırımlarını meselâ 1967 de kamu yatırımlarının % 50 sine ve toplam yatırımların % 32 sine yaklaştığı gözükmektedir. Bu gelişme İkinci Beş Yıllık Plân döneminde devam ettirilebilirse, meselâ 1967 de toplam yatırımların hemen hemen % 75 ini karayolları çektiğine<sup>10</sup> ve bu sektörde yol yatırımları da taşıt yatırımlarının oldukça üstünde bulunduğuna göre, özel sektörün millî ulaştırma finansman mekanizmasına iştirak yayının önümüzdeki plân döneminde de büyük çapta tasarruflara bağlı kalacağı

10) Bk.: DPT 1967 yılı programı (1963-1967), s. 317 tablo 258 deki rakamlardan çıkarılmıştır. (Karayolu yatırımı 1765 milyon, genel toplam 2341 milyon T.L.).



ortaya çıkmaktadır. Şu halde özel sektörün bu ulaştırma finansmanına katılması bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır.

3 — Ulaştırma sektörlerinin finansman kaynakları açısından dış yardıma başlanma prensibi böylece zayıflayınca, ağırlık merkezi kamu sektöründe görülmekle beraber, memleketimizde özel sektörü de, gerek yol ve gerek taşıt yatırımlarının finansmanı bakımından vergi veya diğer zorlayıcı partisipasyon yolları ile bu geniş masraflara iştirak ettirmek usulleri düşünölmek gerekir. Özelikle karayollarımızda bu sisteme gitmekle, millî ulaştırma sektörlerimizden en önemli yeri tutan bir faaliyet alanının haksız rekabet durumunda oluşu şeklindeki üstünlüğünü, diğer transpor sektörleri karşısında (özellikle demiryolları), nisbeten de olsa gidermiş oluruz.

4 — Ancak, yukarıda özetlenen hedeflere varmak için ulaştırma sektörleri gelirlerinin de arttırılması çarelerine bakmak gerekir. Üçüncü Beş Yıllık Plân döneminde ulaşılması düşünölen ödemeler dengesi seviyesine varmak ve dış kaynaklardan sağlanacak uzun vadeli ve düşük faizli kalkınma kredisi mekanizmasından sıyrılıp normal kredi sistemine kavuşabilmek için, millî tasarruftan ulaştırma sektörlerimizde de faidelenebilmek tek yoldur. Bu finansman yolu yanında, kamu ve özel yatırımlarını geliştirmek de çifte hedef olarak belirmektedir. Ayrıca belirli transpor sektörlerimizde de gerekli reorganizasyon tedbirlerini almak rasyonel olmayan masraflardan kaçınarak, imkân olduğu oranda, bu işletmeleri verimli ekonomik teşebbüsler haline getirmek de, kaçınılmaz bir zorunluluk karakteri arzirmektedir.

Ancak yukarıda özetlemeğe çalıştığımız amaçlara yaklaşabildiği oranlardadır ki, ulaştırma sektörlerimize akan yatırımların finansman kaynakları, ekonomik verimlilik fonksiyonunu gerçekleştirebileceklerdir kanaatindeyiz.

*Faidelenen başlıca eser ve yayınlar*

A — ESERLER

- Barda, S. : Münakale Ekonomisi (2. baskı) İst. 1965  
Bigham, T.C. : «Transportation, Principles and Problems» New York 1947.  
Bonavia, M.R. : «The Economics of Transport» London 1954.  
Fair, M.L. and Williams Mr. E.W. : «Economics of Transportations» New York, 1950.  
Johnson, F.R. : «Government Regulation of Transportation» New York, 1938.  
Locklin, P. : «Economics of Transportation», Chicago 1947.  
Mans, Sir Osburn : «International Sea Transport», London 1945.  
McDawell, Carl E. and Helen M. Gibbs : «Ocean Transportation» New York 1954.  
Milne, A.M. : «The Economics of Inland Transport» London 1955.  
Parmelee, J. : «The Modern Railway», New York 1940.  
Pigou, G. : «Traité d'économie politique: Transports (Tome I, Vol. III) Paris 1942.  
Ponsonby : «London's Passengers Transport Problem» London 1950.  
Schumer, L.A. : «The Elements of Transport», London 1955.  
Symposium International de Bruxelles : «Symposium International sur la théorie et la pratique dans l'économie de transports» Strasbourg 1965 (Publication de CEMT: Conférence Européenne des Ministres des Transports).  
Tripp, H.A. : «Road Traffic and its Control» London 1938.  
Doç. Tütengil, C.O. : «İktisadi ve İctimai Bakımdan Türkiye'nin Karayolları», İstanbul 1961.  
Walker, G. : «Road and Rail, an Enquiry into the Economics of Competition and State Control», London 1947.  
Westmeyer, R.E. : «Economics of Transportation», New York 1952.  
Wilson, G.L. Huebner, G.G., Johnson E.E. : «Transportation Economic Principles and Practices», London, New York 1940.

B — DİĞER YAYINLAR

Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe - Birleşmiş Milletler  
Avrupa İktisadi Komisyonu Transpor Dairesi Yayını.

Aylık İstatistik (Değişik Yıllar Bültenleri).

Bayçu, O. : «Türkiye'de Karayolu» (br.) Ankara 1957.

Bayındırlık İşleri Dergisi (Cumhuriyetin 14. Yıldönümü dolayısıyla ya-  
yınlanan br.) Ankara 1937.

Demiryolu Dergisi (DDY yayını), değişik yıllar.

Denizcilik Bankası Raporları ve değişik etüdüleri.

Devlet Demiryolları İşletmesi Statistik Özeti (değişik yıllar).

DPT yayımları OPE : Kalkınma Plânları ve yıllık programlar (1963-1967).

Prof. Haurath, J.J. : «Türkiye limanları hakkında rapor», İst. 1957.

Interstate Commerce Commission : Annual Reports (değişik yıllar).

Karayolları İstatistik Yılığı (değişik yıllar).

Railways Year Book (değişik yıllar) Milletlerarası Karayolu Federasyo-  
nu yayını).

Türkiye Karayolları resmi Bültenleri.

Ulaştırma Seferberliği barışta nasıl hazırlanmalı ve nasıl uygulanmalı?  
(Genel Kurmay Başkanlığı Yayınları) Ankara 1951