

Cilt : 16 SAYI : 12 ARALIK 1988

**Türk
sanayicileri
ve
iş adamları
derneği**

görüŖ



GÖRÜŞ (AYLIK YAYIN) ARALIK 1988
Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği

Sahibi ve Sorumlu Yayın Müdürü
Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı *Ömer Dinçkök*

Yazı İşleri Müdürü :
Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
Genel Sekreteri *Ertuğrul İhsan Özol*

Yayına Hazırlayan :
Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
Ekonomik Araştırmalar Bölüm Başkanı
Nilgün Demirtaş

Görüş Araştırma Grubu :

Bu Sayıda :

Ahmet Ertürk
Nilgün Demirtaş
Ayda Alpat
Taylan Kovanlıkaya

Dergideki yazılar kaynak olarak TÜSİAD GÖRÜŞ'ün belirtilmesi koşuluyla izinsiz kullanılabilir. İmzalı yazılar, yazarların kişisel görüşlerini yansıtmakta olup, dernek görüşü olarak kabul edilemez.

Adres :
Cumhuriyet Cad. Ferah Ap. 233/9-10
80230 Harbiye - İstanbul
Tlf : 146 24 12 - 140 12 05

Basıldığı Yer :
LEBİB YALKIN YAYIMLARI VE
BASIM İŞLERİ A.Ş.
Tel: 152 11 00 / 5 Hat

Bu Sayıda

TÜSİAD'dan Haberler	4
AT Kimden Ne Alır ?	8
BIAC'ın Dış Borçlar Konusunda Tavsiyeleri	10
Şirket Birleşmeleri Kârlı mı ?	11
Doğu Batı Mali İlişkilerinde Son Gelişmeler ve Orta Vadeli Beklentiler	16
Gelişmekte Olan Ülkelerde Karayolu Taşımacılığı	22
AT'da Yoksul Sayısı Artıyor	26
Korumacılığın Bedeli	29

TÜSİAD'dan Haberler

TÜSİAD Yüksek İstişare Konseyi'nin 1988 yılı ikinci toplantısı 22 Kasım 1988 tarihinde İstanbul Sheraton Oteli'nde yapıldı. Basına açık olarak yapılan Toplantı'da Konsey Başkanı Sakıp Sabancı ve Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Dinçkök ekonomik durum ve gelişmeler ile ilgili, daha sonra söz alan Konsey üyeleri ise çeşitli ekonomik konularda görüşlerini dile getirdiler.

* * *

Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Dinçkök ve Başkan Yardımcısı Cem Boyner 28 Kasım 1988 Pazartesi günü Avrupa Komisyonu Başkanı Jacques Delors'un bir konuşma yaptığı UNICE'nin 30'uncu yılı kutlama törenine ve daha sonra Salı günü yapılan UNICE Başkanlar Toplantısı'na katıldılar. Bu toplantıda 1989 yılında göreve başlayacak yeni komisyon üyelerine verilecek UNICE raporu, 1992 yılında

UNICE'ye verilecek yeni şekil, UNICE bütçesi ve Avrupa şirketlerinin statüsü görüşüldü.

* * *

Başkan Ömer Dinçkök, 28 Kasım 1988 tarihinde AT Komisyonu Kuzey Akdeniz Bölgesi Başkanı Jean Joseph Schwed ve Türkiye'nin AT nezdindeki Daimi Büyükelçisi Özdem Sanberk ile Brüksel'de Türkiye-AT ilişkileri konusunda birer görüşme yaptı.

* * *

Danimarka Ticaret Bakanı Sayın Nils Wilhjelmsen, Danimarka Sanayileri Federasyonu Başkanı Otto Christensen ve 35 kişilik Danimarka Ticaret Heyeti 17 Kasım 1988 tarihinde TÜSİAD'ı ziyaret etti. İki ülke ekonomilerindeki gelişmelerin ve ticari ilişkilerin ele alındığı ziyaret sırasında yeni işbirliği olanakları üzerinde görüş alışverişinde bulunuldu.

* * *

Avustralya Sanayi ve Enerji Bakanı Sayın John Charles Kerin ve beraberindeki heyet 24 Kasım 1988 tarihinde TÜSİAD'ı ziyaret ederek Başkan Ömer Dinçkök ile iki ülke arasındaki ticari ilişkiler ve Türkiye ile Avustralya Hükümeti arasında imzalanan Ticari, Ekonomik ve Teknik İşbirliği Anlaşması ile ilgili görüş alışverişinde bulundular.

* * *

Dünya Bankası uzmanlarından Patricia Clarke Annez 25 Kasım 1988 tarihinde TÜSİAD'ı ziyaret ederek Başkan Ömer Dinçkök'ten mali aracı kuruluşlar konusunda bilgi aldı.

* * *

Başbakan Sayın Turgut Özal'ın 28-29 Kasım 1988 tarihlerinde Fransa'ya yaptığı resmi ziyarete Üzeyir Garih başkanlığında Ünal Akpınar, Hüseyin Bayraktar, Halil Bezmen, Necmettin Gökçe, Nuri Güven, Jak Kamhi, Davut Kölük, Hüsnü Özyeğin, Naim Sungur ve İbrahim Yazıcı'dan oluşan bir TÜSİAD heyeti katıldı.

* * *

30 Kasım 1988 tarihinde Dünya Banka'sından 3 kişilik bir heyet TÜSİAD'ı ziyaret ederek yatırım imkanları, tekstil sektöründeki gelişmeler ve ihracatın finansmanı konularında Genel Sekreter E.İhsan Özol ile görüştiler.

* * *

30 Kasım 1988 tarihinde TÜSİAD'ı ziyaret eden İngiltere'den Export Credit Guarantee Department'ın üst düzey yetkilileri TÜSİAD Genel Sekreteri E.İhsan Özol ile görüştiler.

* * *

TÜSİAD Turizm Çalışma Grubu Alt Komitesi 2 Kasım 1988 tarihinde 1989 yılı faaliyetlerini görüşmek üzere toplandı.

AT Kimden Ne Alır?

Avrupa Topluluğu'nun, üyeleri arasındaki ticaret hariç olmak üzere, 1987 yılında toplam ithalatı yaklaşık 400 milyar dolardır ve Topluluğa en fazla ihracatı ABD yapmıştır. ABD'nin 66.4 milyar dolarlık ihracatını, Japonya 41.9 milyar dolar, Sovyetler Birliği 15.0 milyar dolar, Brezilya 8.3 milyar dolar ile takip etmektedir. AT'nun ithalatında önemli yer alan diğer ülkeler arasında Cezayir, Libya, Avustralya, Güney Afrika sayılabilir.

AT'nun ithal ettiği belli başlı mallar petrol ürünleri (55.7 milyar \$) büro cihazları (19.0 milyar \$), elbise ve aksesuardır (16.7 milyar \$). Tekstil, kağıt, plastik, sebze, telekomünikasyon cihazları da Topluluğun diğer belli başlı ithal kalemleri arasında sayılabilir.

1987 yılı sonu itibarı ile Türkiye'nin AT'na yaptığı ihracatta en büyük payı giyim eşyası, çeşitli tekstil ürünleri, pamuk ipliği, fındık, konserve, çeşitli makina aksamı, kuru üzüm ve kolemanit oluşturmaktadır.

Avrupa Topluluğu

Ne alır ?	Kimden Alır ?
Petrol ürünleri	ABD \$66.4
Büro cihazları	Japonya 41.9
Elbise ve aksesuar	SŞCB 15.0
Karayolu taşıtları (araba dahil)	Brezilya 8.3
Elektrikli makina ve parçalar	Kanada 8.0
Telekomünikasyon cihazları	Tayvan 7.9
Tekstil, iplik, kumaş	Hong Kong 7.4
Kağıt ve mukavva	Güney Kore 7.1
Sebze	S.Arabistan 6.6
Plastik, suni reçine	Mısır 6.1
	Yugoslavya 6.1
	Çin 5.9
	Libya 5.8
	Güney Afrika 5.6
	Avustralya 4.8

Kaynak : AT

Kaynak : OECD

BIAC'ın Dış Borçlar Konusunda Tavsiyeler

OECD bünyesinde uluslararası yatırımlar konusunda çalışmalar yapan ve OECD'ye üye ülkelerdeki iş ve endüstri çevrelerini temsil eden İş ve Endüstri Danışma Komitesi (Business and Industry Advisory Committee-BIAC) ekonomik problemleri tartışmak üzere toplandı. Konsey, dünya ekonomisindeki son gelişmeleri, yatırım politikalarını, 1992'de tamamlanacak Tek Avrupa Pazarı ile ilgili problemleri inceledi. Özellikle borç konusunun dünya mali piyasalarını tehdit ettiği ve bunun OECD ülkelerini de etkilediği belirtilen toplantıda, OECD hükümetlerinin krizin çözülmesi için çalışmalar yapmasını ve borçlu ülkelerin de gerekli politik reformları hızlandırması istenen toplantıda bu yöndeki girişimlerin Dünya Bankası ve IMF'nin artan mali yardımları ile desteklenmesi gerektiği görüşüne varıldı.

Özetle, BIAC genel ekonomik şartların iyileşmesinin (enflasyonsuz büyüme, düşük ve istikrarlı faiz oranları ve serbest ticari sistem) şart olduğu, ancak bu şartlar altında borçlu ülkelerin borç sorunlarına çözüm bulabilecekleri belirtildi.

Kaynak: Europe

Şirket Birleşmeleri Kârlı mı?

İngiltere'de son yıllarda şirket birleşmelerinde görülen artış, 1988 yılında da devam etmiştir. Yan kuruluşların satışları da dahil olmak üzere şirket birleşmeleri için harcanan miktar 15.4 milyar pound ile 1987 yılında rekor seviyeye ulaşmıştır.

Şirket birleşmelerinde ilk büyük patlama 70'li yılların başlarında gerçekleşmiştir. Benzeri patlama 80'lerin ikinci yarısında da yaşandı. Ancak bu ikisi arasında tam anlamıyla bir benzerlik bulunmamaktadır. Son yıllarda şirket birleşmelerinde temel amaç tekeli bir güç kazanmak değildir. Anti-tröst yasaların varlığı bu amaca yönelik birleşmeleri başarısız kılmaktadır.

Şirket birleşmeleri ve satın almalar, geniş çapta üretimden faydalanmak isteğinden çok pazarın şirket tarafından kontrol edilmesi doğrultusunda bir isteği yansıtıyor. Hedef şirketlerin yönetimleri herhangi bir ekonomik nedenden çok kendi verimsiz-

liklerinin bir sonucu olarak birleşme tekliflerini kabul etmeye yanaşmamaktadırlar.

Pazarın ortak kontrolü için, pek çok faktör şirket alımlarını teşvik etmektedir. Hedef şirketin yönetimi öyle başarısız olabilir ki şirketin başka bir firma tarafından satın alınması gelir artışına yol açabilir. Araştırmalar yönetimin mükafatlandırılmasının şirketin büyümesiyle doğrudan bağlantılı olduğunu göstermiştir. Bu nedenle büyüme güdüsü sadece yöneticilerin kendileri için bir güç isteğini yansıtmamaktadır.

Birleşmeler ile ilgili teoriler, bunları potansiyel alıcı şirketin serbest nakit akışı ile açıklamaktadırlar. Bir şirketin serbest nakit akışı, firmanın sermaye maliyetinden düşülen ve şimdiki net değeri pozitif olan bütün projeleri karşılamak için gerekli olan miktarı aşmayan nakit akışıdır. Temettü biçiminde ödenen bu gibi serbest nakit akışı hisse sahiplerinin çıkarına olmaktadır. Bununla birlikte, şirket yöneticileri bu fonları elde tutmayı tercih edebilirler. Çünkü bunların şirket dışına çıkması şirketin kaynaklarının azalması ve

bundan dolayı da güç kaybedilmesi anlamına gelmektedir. Bu fonları kontrol etmenin açık yolu, bunları diğer şirketleri satın almakta kullanmaktır.

Serbest nakit akışı teorisi, büyük nakit akışı ve birkaç karlı projesi olan şirketlerin satın alınabilir olduğunu varsaymaktadır. Bu firmalar büyüme beklentisinin zayıf olduğu olgunlaşmış sanayilerde yer alabilirler. Tütün ve yağ sanayi gibi sektörlerdeki el değiştirmelere ilişkin kayıtlar bu varsayımı doğrular nitelikte görünmektedir.

Motiflerin çoğu, birleşmelerin kârların maksimize edilmesi varsayımı ile uyumlu olmadığını göstermektedir. Bu durumda kar maksimizasyonuna dayanan teorilerin birleşmeleri önceden tahmin etme olasılığı düşük olacaktır. Böylece ekonomi biliminin birleşmelerdeki dalgalanmaları açıklamada neden zorluklar ile karşılaştıklarını açıklamaktadır.

Birleşmelerden kimin kazançlı, kimin zararlı çıktığını saptamak otoriteler için zor fakat gerekli bir iştir. Zorluklardan ilki, hemen hemen tüm pazarlarda tam rekabetin olmayışından kaynaklanmaktadır. Ürün farklılaşması, pek çok firmanın fi-

yat saptaması nedeni ile bir nevi tekel gücüne sahip olması anlamına geliyor. Bir diğer faktör, yüksek otomasyon seviyesine çıkılmasıyla sonuçlanabilecek olan geniş çapta üretimden yararlanmanın potansiyel olarak varolmasıdır. Bu durumda kesin olmamakla birlikte iki firmanın birleşmesi firmaların karlarını arttırsa bile topluma zararlı olabilmektedir. Birleşen firma, maliyetlerindeki düşüş ve bir oranda da tekelci gücü sayesinde fiyatlarını arttırarak karını yükseltebilir. Bu durum firma ortaklarını daha iyi, müşterileri ise kötü bir duruma getirebilir.

Böyle bir durumda, kamu politikalarının birleşmeleri engellemek yerine, birleşmeden doğan kar artışının tüketicilere dağıtılmasını sağlaması daha iyi olacaktır. Rekabetin korunması ilkesine dayanan birleşme politikası, rekabetin olmadığı ve ölçekten yararlanmanın söz konusu olduğu pazarlar için en iyi ikinci yoldur.

Konuya ilişkin araştırmalar birleşme haberinden sonra, piyasa değerinin üzerinde kazanç sağlayan hedef firmanın ortaklarının en kazançlı çıkanlar olduğunu ortaya koymaktadır. Şirketlerin birleşme son-

rası performansını tam anlamıyla saptayabilmek için birleşmenin olmaması durumunda ne olacağının bilinmesi gerektiğinden zordur.

Satın alan şirketin ortakları uzun vadede ve satın alma esnasında kazançlı görünmemekte iseler de, ortalama olarak bir şey kaybetmiş de olmamaktadırlar. Buna karşın, satın alınan firmanın ortakları yukarıda da belirtildiği gibi kazançlı çıkmaktadırlar. Gerçekte, bu kazanç aldatıcıdır. Eğer satın alan firmanın ortaklarının birleşmeden doğan herhangi bir zararları yoksa, bu durum satın alınan firma için düşük fiyat ödendiği anlamına gelmektedir. Ödenen fiyat piyasa fiyatının üzerinde ise, ya piyasa firmanın aktiflerinin değerini düşük tutmuştur ya da bu aktifler kötü yönetilmiştir. Her iki durumda da, satın alınan firmanın aktiflerinin gerçek değeri birleşme ile artmış olmaktan çok yeniden belirlenmektedir.

Ele geçirilme korkusu, şirketleri, çoğunlukla verimlilikte gelişme kaydederek yönetimde değişiklik yapmaya zorlamaktadır. Birleşme hamlesi yönetimde verimliliği teşvik ederek ortakların kazançlı çıkmasını sağlayabilmektedir.

Kaynak: Lloyds Bank Economic Bulletin

Doğu-Batı Mali İlişkilerinde Son Gelişmeler ve Orta Vadeli Beklentiler

Doğu-Batı finansal ilişkilerinde en çarpıcı gelişme, Doğu Avrupa'da 1980 başlarında azalan, ancak 1985'den itibaren artış gösteren sağlam paralarla borçlanma olmuştur. 1984'de brüt borçlar 82 milyar \$ civarından 1986'da 113 milyar \$ düzeyine çıkmış, bu dönemde net borç (brüt borç-Batı Bankalarındaki mevduatlar) 60 milyar \$'dan 86 milyar \$'a yükselmiştir. Bir diğer büyük borç artışı 1987'de görülmüştür. 1987 sonunda toplam brüt borçluluğun 129 milyar \$ olduğu tahmin edilmektedir.

Borçlardaki bu artışın asıl nedeninin Doğu Avrupa ülkelerinde 1984'den itibaren ödemeler dengesinin zayıflamasında yattığına inanılmaktadır. Doğu Avrupa 1982-84'te ithalatta kesinti yapmış ve dünya pazarlarına ihracatta halen süren

Avrupa Girişimcileri Ortak Bildirisi

29 Kasım 1988 günü Brüksel'de yapılan UNICE Başkanlar Konseyi toplantısında tartışılarak son şekli verilen bu bildiri, 13 Aralık 1988 Pazartesi günü Paris'te yapılan CNPF Genel Kurul vesilesi ile toplanan UNICE ve AT üyesi Avrupa Sanayi ve İşveren Konfederasyonları başkanları tarafından imzalanarak ilan edilmiştir. Bu toplantıya UNICE üyesi olan TÜSİAD adına Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Dinçkök katılmıştır.

Avrupa Girişimcileri Ortak Bildirisi

Giriş

Biz, Avrupalı sanayiciler, 21. yüzyıla hep birlikte başarılı olarak girmemizde Avrupa'nın bizim için ortak bir girişim ve bir fırsat olduğunu ilan ediyoruz.

Bu resmi açıklama iş dünyasının ortak bir sözleşmesi niteliğindedir. Biz bu vesile ile aşağıdaki hususları taahhüt ediyoruz.

1. Tek Pazar'ın gerçekleşmesine aktif şekilde katkıda bulunacak; stratejilerimizi belirleyecek ve bu amaca yönelik somut adımlar atacağız.

2. Kuruluşlarımız arasındaki işbirliğini yoğunlaştırarak gücümüzü arttıracak ve uluslararası rekabetteki yerimizi güçlendireceğiz.

3. İmkanlarımızı seferber ederek Avrupa'da kalite ve teknolojiye ilişkin amaçlarımızı gerçekleştireceğiz. Gerçek ideallerimiz olan büyüme ve istihdamın buna bağlı olduğunu biliyoruz.

4. Sanayinin iki tarafı arasındaki mevcut diyalog geleneğini destekleyecek ve Avrupalı mirasımızın bir parçası olan insan kavramını savunacağız. Bu diyalogu Topluluk düzeyinde sürdürerek ortak bir zemin oluşturmaya çalışacağız.

5. Kuruluşlarımızda çalışan kadın ve erkeklere Avrupa'nın onlar için en büyük fırsat olduğunu anlatacağız; onları eğitecek ve imkanlarını harekete geçireceğiz.

6. Avrupa iş dünyasının elçileri olarak hareket edecek ve uluslararası ortaklarımıza Tek Avrupa Pazarı'nın ticaretin daha dengeli bir şekilde gelişmesine katkıda bulunacağını anlatacağız.

Fakat bunları tek başımıza gerçekleştiremeyiz. Bu sebeple Topluluk Kurumlarına aşağıdaki hususlarda çağrıda bulunuyoruz

7. Ekonomik politikaların yakınlaşması sürdürülerek Avrupa'da mali ve parasal bir işleyiş alanı oluşturulmalıdır.

8. Az gelişmiş yörelere özel yatırımların yönlendirilmesini ve Yapısal Fonların kullanılmasını kapsayan politikalar geliştirilmelidir. İç Pazar'ın uyumlu bir biçimde gelişmesi, Avrupa ülkelerinin işbirliği içinde hareket etmelerine bağlıdır.

9. Geniş bir Avrupa ekonomi alanı yaratılabilmek ve bunun ekonomik büyümenin ve özgürlüğün eksenini olmasını sağlayabilmek için Batı Avrupa'nın diğer ülkeleri ile işbirliği geliştirilmelidir.

10. Ticaret müzakerelerinde, pazarlara girebilmek için, GATT ilkeleriyle uyumlu olarak, eşit ve karşılıklı şartlar sağlanmalı, haksız ticaret uygulamaları ile etkin biçimde mücadele edilmeli; gerekli bir dayanışma bilinciyle az gelişmiş ülkelerin gelişmesine katkıda bulunulmalıdır.

Aşağıdaki hususlarda hükümetlerimize çağrıda bulunuyoruz.

11. Bütün alanlarda bürokrasinin yükü hafifletilmeli; hareket özgürlüğü sağlayan, haklarımızı ve sorumluluklarımızı belirleyen bir Avrupa iş dünyası yaratılmalıdır. Bürokratların ve kamu kuruluşlarının da hepimizden istenen uyum yeteneğini göstermeleri sağlanmalıdır.

12. Genç kuşakları geleceğin iş alanlarına hazırlamak için eğitim sistemi yeniden düzenlenmeli ve onlara Avrupa Tek Pazarı'nda başarılı olmaları için her türlü şans verilmelidir.

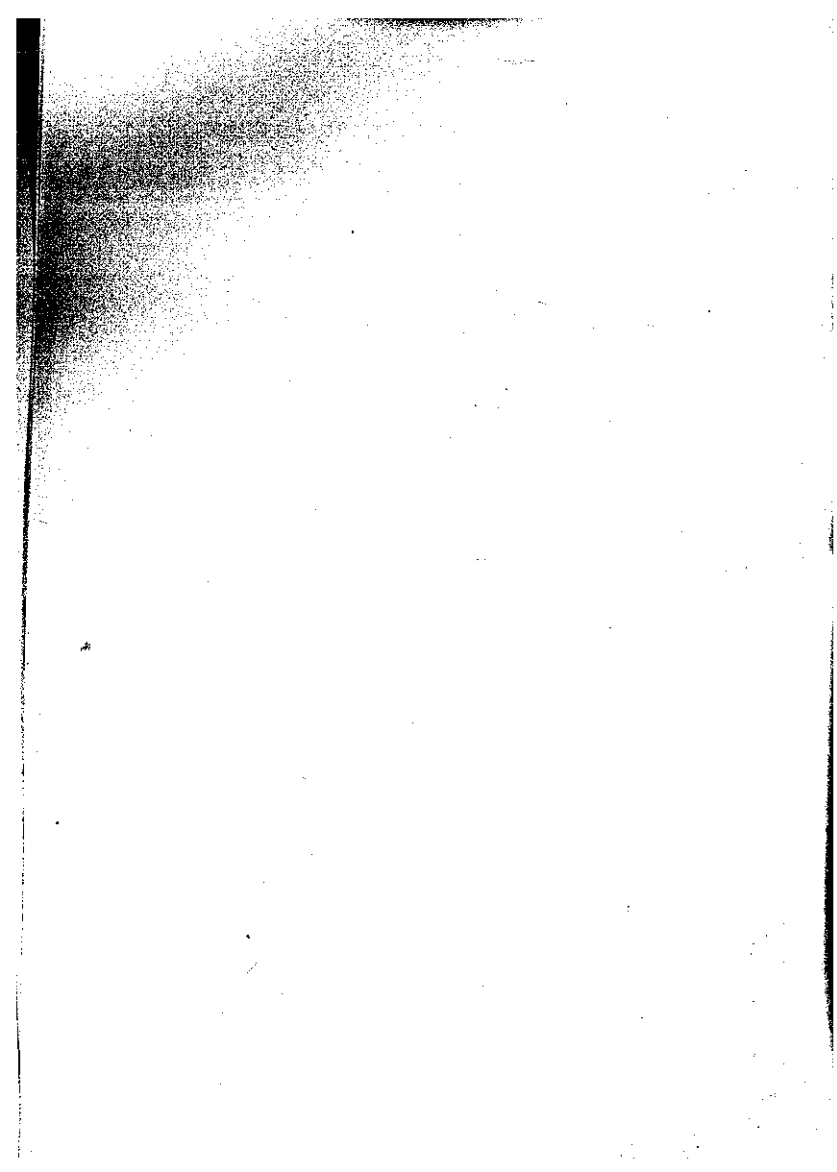
Bütün Avrupalılara çağrıda bulunuyoruz

13. Avrupa Projesinde öncü rolü oynamalı, bir Avrupalı olarak düşünmeli ve davranmalıdırlar. Avrupa, kanunlarının sınırlarından çok halkının inancı sayesinde daha fazla birleşecektir.

14. Tek Pazar'ın gerçekleşmesinin yol açacağı zorunlu değişiklikleri -özgürlüğümüz, işimiz ve hayat standartımız buna bağlıdır- kabul etmeli ve böylece büyük

bir dünya ekonomik gücünün, Avrupa'nın inşasına aktif biçimde katkıda bulunmadırlar.

Bu dava, açıklık ruhu ve diyaloga girişme bilinci gerektirir. Bu, cesaret ve kararlılık gerektirir. Geleceğimiz kendi elimizdedir. Başarımız onu birlikte inşa etmemize bağlıdır.



ciddi sorunlarla karşılaşmıştır. 1985 sonrasında ekonomik gelişme ve yatırımları yeniden başlatma çabalarıyla, ithalat artmış ve borç yükü tekrar yükselme göstermiştir. Doğu Avrupa'da bir bütün olarak bir finansal sorun bulunmamakla birlikte bazı ülkelerin borçluluk durumu açısından dikkatle gözlenmesi gerekmektedir.

Bu ülkeler 1986'da ve daha çok 1987'de, direkt banka kredilerine yönelerek, anlamlı bir biçimde "Forfaiting" pazarında varlıklarını güçlendirdiler. Doğu Avrupalı borçluların çoğu düşük spread'li krediler sağlamış, ancak 1987 sonlarında borçlular arasında büyük ayrımlar ortaya çıkmış ve kredilendirme şartlarının daha ağırlaştığı gözlenmiştir.

Bölge ülkelerine tek tek bakıldığında; Sovyetler Birliği'nin borç artışını yavaşlatma çabalarına karşın, borçluluğun düzenli biçimde arttığı görülmekte, görece olarak borçlar düşük de olsa, orta vadede muhtemelen düzenli olarak artacağı tahmin edilmektedir. Bulgaristan'ın hızla artan borç yükü nedeniyle, 1984'ten bu yana bozulan borç göstergelerinde 1987'de

ılımlı bir düzelme izlenmiştir. Çekoslavakya ve Doğu Almanya'nın hala oldukça hafif borç yükü olduğu (para değerindeki değişikliklere göre sürekli artan borçlara rağmen) söylenebilir. Polonya'nın ağır borçları olmakla birlikte, uluslararası kredi kuruluşlarıyla ilişkilerinde bir atılım içine girerek ekonomik reformları hızlandırmayı amaçlamaktadır. Macaristan borçlarının hızla yükselmesi ve kredi kuruluşlarının direnmesi sonucunda ülkede sert karşılanacak da olsa reformları genişletmeyi planlamaktadır. Sadece Romanya borçlarını azaltmaya devam etmekte, ancak bu nedenle ülke içinde çok sert önlemler almaktadır.

Doğu Avrupa ülkelerinin politikalarında büyük benzerlikler görülmektedir, bu nedenle genel "yeniden düzenlenmiş" bir Sosyalist ekonomi modelinin şöyle çalışması beklenmektedir:

– En önemli öneri; kararların, idari emirlerle değil, ekonomik kritere dayalı üretim ve dağıtım esaslarına göre alınmasıdır.

– Girişimcilikte karar alma mekanizmasında merkezi planlama otoritesinin rolü-

nü azaltmak, kaynak dağılımı ve çıktı türleri arasındaki tercihleri esas almak önerilmektedir.

– Fiyatların rolü arttırılarak "fiyatlar ekonominin göstergesidirler" düşüncesi temel alınacaktır.

– Mali sistemin rolünün ve paranın güçlendirilmesi ile başarının esas kriteri olarak "şirket verimliliği" alınması gerekmektedir. Bankacılık sisteminde işlevleri ayrılan "Merkez Bankası" geleneksel konumu itibariyle para politikasını belirlemeli, "diğer kredi kuruluşları da" kredi değerliliği yüksek müşterilerine parasal kaynak sağlama görevini sürdürmelidir.

– Merkezi gücün dağıtılması politikasıyla, dış ticarete devlet tekeli kırılarak, birçok şirkete dış ticarete haklar verilmelidir.

– Özel girişimciliğe özellikle küçük hizmet birimlerine ekonominin pekçok sektöründe izin verilecektir.

DOĞU AVRUPA'NIN BORÇLARI
(KONVERTİBL PARALARLA)
(Milyon S)

(Net Borçlar ***)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987*
Bulgaristan	2.352	2.017	1.312	737	1.549	3.794	4.600
Çekoslovakya	3.528	3.268	2.672	2.132	2.500	3.037	4.000
D. Almanya**	13.273	11.118	8.801	6.798	7.036	8.312	10.500
Macaristan	7.799	7.222	6.920	7.303	9.468	12.898	15.800
Polonya	24.708	23.730	25.170	25.253	28.105	31.805	35.300
Romanya	9.859	9.466	8.370	6.557	6.265	5.760	4.750
Toplam 6 ülke	61.519	56.821	53.245	48.780	54.923	65.506	74.950
SSCB	18.084	16.707	12.547	11.172	15.403	18.292	24.500
Toplam 7 ülke	79.603	73.528	65.792	59.952	70.326	83.798	99.450

* Tahmin

** Almanya içindeki borçlar dahil

*** Brüt Borç-BİS Bölgesi bankalarındaki mevduatlar

Macaristan ve Bulgaristan gibi borcu çok hızla artan ülkeler dışındaki ülkelerde artış yavaş ve düzenli olmaktadır. (örneğin DM'a karşın yüzde 21). Doların özellikle son 2 yılda hızlı düşüşü brüt ve net borç rakamlarının kabarmasına neden olmuştur. 1985'te altılar grubunun net dövizli borçları genelde dengedeysen, (Sovyetler Birliği'nin artan borçları hariç), 1986-87' de net döviz kur hareketlerine göre borç rakamları önemli artış (Romanya hariç) göstermiştir.

1987 yılı sonunda borç/ihracat oranı 100'ün altında olan Çekoslavakya, Sovyetler Birliği ve Romanya'nın borç yükünün hafif, Polonya ve Macaristan'ın ise, bu oran 200'ün üzerinde olduğu için, borç yükünün ağır olduğu belirtilmektedir.

Kaynak: Financial Market Trends

Gelişmekte Olan Ülkelerde Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, sadece ekonomik canlılığın ve yatırımların anahtar sektörü değil, ekonomik ve sosyal kalkınmada önemli bir unsurdur.

Üçüncü dünya ülkelerinde tüm taşımacılığın yüzde 80 veya 90'ı karayoluyla yapılmaktadır. Asya'da karayolu trafiği kıtacı taşımacılık sisteminin can damarıdır. Karayolu kargo taşımacılığı, toplam kargo taşımacılığı içinde Tayland ve Laos'da yüzde 80-90 düzeyinde, Nepal, Malezya ve Endonezya'da daha da yüksek orandadır. Çin, bir istisna olarak yolcu ve kargo taşımacılığını ağırlıklı olarak demiryolu ile yapmaktaysa da, yeni ekonomi politikaları hafif sanayie, tarımsal pazarlanmanın etkinliğinin sağlanmasına yönelmekte ve kara taşımacılığına talep hızla artmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerde taşıt sayısının artması ve 1960 ve 70'li yıllarda karayolu yapımının hızlanması, çok ciddi güvenlik ve yeterlilik sorunlarını beraberinde getirmiştir. Öte yandan yeni yol yapımlarında belirli bir sistematiğe uyulmadığı için, gerekli bakım yapılamamakta artan maliyet sorunu ile karşılaşmaktadır.

Üçüncü dünya ülkelerinde ana yollar genelde çok kötü durumdadır. Dünya Bankası'nın yol yapım planlamasına yardım ettiği 85 ülkede, kentlerin dışında yüzde 26'sı kaldırımlı (toplam 270 bin km) ve yüzde 32'si kaldırımsız olmak üzere yolların yüzde 58'inin, tekrar bakım görmesi gerekmektedir. İkincil yollar geliştirmekte olan ülkelerin toplam yollarının yüzde 80'nini oluşturduğundan, onarım ve korunmalarının önemi çok açıktır. Koruma ve sürekli bakım sadece yollara tamir için para dökmekle değil, üçüncü dünya ülkelerinin en büyük sorunu olan nitelikli personel alımı, eğitimi ve yönlendirilmesiyle ve gerekli malzeme tedariğiyle sağlanacaktır. Bu konuda, birçok OECD ülkesinin bu ülkelerle karşılıklı işbirliği yapmaları, teknik ve mali yardım sağlamaları büyük önem taşımaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerde, karayolu kazaları ölümlerin en önemli on nedeni arasındadır. OECD ülkelerinde onbin kayıtlı aracın 2 ya da 7'sinin, gelişmekte olan ülkelerde ise 30-40'ının ölüme neden olması, olayın tehlike boyutları konusunda fikir vermektedir. Üçüncü dünya ülkelerinde daha az sayıda insanın özel araç sahibi olmasına karşın, kazaların maliyeti GSMH'nın yaklaşık yüzde 1-2'si olarak hesaplanmaktadır.

Üçüncü dünya ülkelerinde şehirleşmeye paralel olarak kamu taşımacılığı da artmaktadır. Sanayileşmiş ülkelerde kullanılabilir gelirin artması kamu taşımacılığına olan talebi düşürürken, gelişmekte olan ülkelerde tam tersi bir durum gözlenmektedir.

Üçüncü dünya ülkelerinde, şehirlerde trafik yoğunluğu ve artan araç sayısına paralel olarak trafiğe açılan yol sayısının artmaması kazaların ana nedenleridir. Şehir dışında kaza nedenleri ise dar köprüler, dik yokuşlar, kötü drenaj, dar yollar vs. sayılabilir. Kontrol olmayan yollarda fazla yükleme yapılması da bir diğer nedendir.

Gelişmekte olan ülkelerde, yol güvenliği bilincinin olmaması, sürücü ehliyeti alma kolaylığı da büyük tehlike doğurmaktadır. Altyapının, kullanılan araçların niteliğinin çok farklı olması, yasal, idari ve sosyo-ekonomik çevrenin, mali durumun, teknik kapasitenin ve teknolojik gelişmeleri destekleyecek teçhizatın yetersizliği tüm gelişmekte olan ülkelerin taşımacılık sorununa cevap verebilecek evrensel bir çözüm bulunamamasının nedenleri arasında yer almaktadır.

Kaynak : OECD Observer

AT'da Yoksul Sayısı Artıyor

Yoksulluk konusu AT ülkelerinin politik gündeminde son yıllarda yer almaktadır. Bazı ülkelerde (Örneğin Federal Almanya) 80'li yıllar, savaşı takip eden yıllar dışında yoksulluğun en ciddi şekilde hissedildiği dönem olmuştur. Tüm ülkelerin bu konudaki ortak endişesi, tam istihdamın sağlanamamasının, nüfusun önemli bir kısmının hayatını çalışarak kazanma imkanlarından yoksun kalmasına ve böylece diğerlerinin yardımlarına muhtaç hale gelmesine neden olmasıdır.

Sosyal güvenlik sisteminin beklenmedik bir şekilde korunması dışında kalan, rahat ve güvenli bir yaşamdan sonra aniden yoksulluğa düşenler, borçları artarken diğer insanların yardımlarından da faydalanma becerisini gösteremeyenler olarak tanımlanan "yeni yoksullar" konusu da sık sık gündeme gelmektedir.

AT Komisyonu 70'li yıllarda yaptığı bir çalışmada, üye ülkelerdeki ortalama kullanılabilir gelirin yüzde 50'si olarak tanımlanan bir dizi yoksulluk sınırı belirlemiştir.

Komasyon'un AT üyesi 12 ÷lkede tekrarladığı bu çalışma AT'da 40 milyondan fazla insanın yoksul olduğunu ve bu rakkamın gñn geçtikçe yükseldiğini göstermiştir. Araştırmanın sonuçları, Topluluğun 1992 Tek Pazar'ı gerçekteştirirken ne tip sosyal stratejiler uygulaması gerektiği konusunda çelişkiler yaratmıştır. Örneğin İngiltere, Topluluđunun serbest piyasa ekonomisinin işleyişini bozacak müdahaleci sosyal politikalar uygulamasını istememektedir.

Komasyon'un çalışmasına göre AET nüfusunun yüzde 14'ü sadece gelir yönünden değil, konut, eğitim, okur-yazarlık, sağlık hizmetleri, sağlığa zararlı ortamda yaşama ve çalışma yönlerinden de yetersiz şartlar altında yaşamaktadırlar. Bu durumun en önemli nedenlerinin düşük ücret, işsizlik ve tek ebeveynli ailelerin artması olduğu belirtilmektedir.

Ayrıca, bu şartlardan kadınların erkeklerden çok daha fazla etkilendikleri, sosyal güvenlik kapsamındaki yaşlıların diğerlerinden daha güç durumda oldukları ve işsizlikten en çok gençlerin zarar gördükleri anlaşılmıştır.

Topluluk hükümetlerinin yoksulluk ile savaş amacı ile gelecek 4 yıl için ayırdıkları fon 20 milyon pound civarındadır. Öte yandan sosyal güvenlik uygulamaları yönünden ülkelerarası farklılıkları gidermek için bir yasa çıkarılması düşünülmektedir.

Komisyon, yoksulluğun her çeşidinin önlenmesi konusuna birinci derecede öncelik verilmesini ve bölgesel ve sosyal gelişme için ayrılan bütçenin arttırılmasını, sağlık ve güvenlik standartlarından başlanması kaydı ile sosyal hizmetlerde asgari seviyenin yükseltilmesini istemektedir.

AT ülkeleri, birçok işveren kuruluşunun itirazlarına rağmen, sosyal politikaların özellikle işçi sendikaları ile yakın işbirliği ile kurulmasının Tek Avrupa Pazarı'nın çalışanlar ve aileleri tarafından daha kolay kabul edilmesini sağlayacağı, görüşündedir.

Kaynak: The Guardian, Intereconomics

Korumacılığın Bedeli

OECD ülkelerinde imalat sanayinin temel taşlarından biri olan otomotiv sektörü aynı zamanda, ticari kısıtlamalara en fazla maruz kalan sektörlerdendir. Bu kısıtlamaların başında kota ve gümrük tarifesi uygulamaları (İtalya ve Avustralya'da), gönüllü ihracat kısıtlamaları (Avrupa ve Kuzey Amerika'da Japonya çıkışlı mallara uygulanıyor), ithalatı sınırlama ve yönlendirme çabaları (Kanada ve Fransa'da Japon mallarına uygulanıyor) ve son olarak bazı güvenlik ve egzoz gazı standartlarına uygunluk (çoğu zaman teknik konuda bir ticari kısıtlama olabilmektedir) gelmektedir.

İçeriği ne olursa olsun bütün bu kısıtlamalar tek bir ülkeye yöneliktir : Japonya. Bu ülke, 1970'li yılların ortalarından itibaren Kuzey Amerika ve özellikle Avrupa pazarlarına girmeye başlayınca yukarıdaki uygulamalar başlatılmıştır. Örneğin, "ihtiyatlı pazarlamacılık" sistemi İngiltere'de

uygulanmıştır. Bu sistem Japon üreticilerin pazar paylarını yüzde 10-11 arasında sınırlamalarını öngören bir anlaşmadan ibaretti. Almanya'da ise Japonların otomobil satışlarının bir önceki yılın rakamlarına göre yüzde 10'dan fazlasını aşmaması gerekmektedir (Ancak pazar payları 1986'da yüzde 15'e ulaşmıştır). Japonlar son altı yıl içinde ABD'ye olan ihracatlarını azaltmayı kabul etmişlerdir. Kanada'da ise Japon motor üreticilerinin pazar payı belli bir yüzde ile sınırlandırılmıştır.

OECD tarafından yaptırılan dört ayrı araştırmanın sonuçlarına göre bu kısıtlamalar yerli sanayi ve işgücü için kısa dönemde bile en iyi yaklaşımla, mütevazı faydalar sağlarken tüketiciler açısından menfi sonuçlar doğurmaktadır. Uzun dönemde etkileri ise yatırımları saptırması, Kuzey Amerika ve Avrupa'daki yapısal uyumu geciktirmesi ve en kötüsü de kısıtlama dışında tutulan yabancı malların ithalatını patlama noktasına getirmesidir. Japonlara mahalli imalat imkanı verilmesinin üretkenliği olumlu yönde etkileyebileceği belirtilmektedir.

Japon otomobillerine getirilen ithalat kısıtlamaları sadece bunların değil bazı ülkelerde yerli otomobillerin ve hatta diğer yabancı arabaların fiyatlarını artırmıştır.

ABD ve Kanada'da Japon üreticiler bu şartlar altında üretim tarzlarını değiştiren daha pahalı modellere geçmişler ve bu pazara arz talep kuralları çerçevesinde satış yapmışlardır. İngiltere'de ise zaten yüksek olan fiyatlardan dolayı rekabetçi Japon arabalarının pazar paylarının dūřürölmesi, sadece ve sadece fiyatların aşağıya çekilmesine engel olmuştur.

Fiyat etkisi zaten alternatif ithalat imkanlarına bağlı olarak değişebilmektedir. Mesela; kısıtlamadan dolayı en yüksek fiyat artışı çok az sayıda düşük fiyatlı alternatif arabanın olduğu ABD'de gerçekleşmiştir. Amerikan Uluslararası Ticaret Komisyonu'nun yaptırđıęı bir araştırma sonucunda Japon malı araba ithalatının yurtiçi fiyatları yüzde 6 arttırdığı bulunmuştur (araba başına 650 dolar).

Bir ölkeden yapılan ithalatın sınırlamaya tabi tutulması sınırlamayı getiren ölkenin yerli endüstrisinin sınırlanan oran ölçüsünde kazanılı olacağı anlamına gelmemektedir. Bunun nedeni boşluğun sınırlama kapsamı dışında kalan ölkelerce doldurulmasındandır. Yatırım açısından ise, Gönüllü İhracat Kısıtlamaları (GİK) anlaşmaları yerli oto sanayi yatırımlarının etkinliğini azaltmış ve Japon imalatçıların dış