



İKTİSAT DERGİSİ

— Sorunlar ve Öneriler —

Türkiye 79

Hikmet Çetin

İstanbul'da Toplu Taşımacılık

Zahide Özcan

OTOMARSAN

servis ağı



OTOMARSAN'ın görevi Fabrikada bitmez...

MARSAN, imâl ettiği MERCEDES-BENZ Otobüslerini;
kin ve mükemmel bir servis ağıyla, satıştan sonra da,
büyük bir titizlik ve dikkatle izler.

Yurt sathına yayılan yetkili servis istasyonları...
a yanınızda bulabileceğiniz uzman servis elemanları...

Bol yedek parça imkânları,

OTOMARSAN'ın bu servis ağını örer:

OTOMARSAN MERCEDES-BENZ Otobüsleriyle
dilediğiniz yere güvenle gidebilirsiniz.

Mercedes-Benz



OTOMARSA

"Yurt dışına taşan kurum"

İKTİSAT DERGİSİ

İ.Ü. İKTİSAT FAKÜLTESİ MEZUNLARI CEMİYETİ YAYIN ORGANIDIR.

Görüş 2

Prof. Dr. Yüksel ÜLKEN

Türkiye 79 Ekonomik
Sorunlar ve Öneriler 5

Hikmet ÇETİN

Türkiye'de Yemeklik Yağ Üretiminin
Toplum Sağlığı Açısından Değerlendirilmesi 11

Prof. Dr. Tuğrul ÖZGÜR

İstanbul'da Toplu Taşımacılık
Sorunlar ve Öneriler 31

Zahide ÖZCAN

Turizm'de Asgari Müşterekler 42

Dr. Yılmaz ÖZEN

Cemiyet Adına Sahibi : Prof. Dr. Yüksel ÜLKEN

Yazı İşleri Müdürü : Şeref ÖZGENÇİL

İdare Müdürü : Sedat SANATKÂR

Dergi Yönetim Komitesi : Bşk. Prof. Dr. Akın İLKİN, Doç. Dr. Toktamış ATEŞ,

Nihat BATUR, Kenan MORTAN, Selçuk KALENDERLİ, Kaya ARDIÇ

Teknik Sekreter : Bülent YARDIMCI



**Abone Ücreti Yıllık : 300 - 6 Aylık - 150 TL. — Reklâm Tarifesi : Ön kapak içi 2000 TL,
İç sahife 1500 TL. Arka kapak içi 2000 TL. Arka kapak 3000 TL. — İdare Yeri : Tünel
Galıpdede Cad. No. 48/1 — ☎ : 44 04 36 - 49 89 03 - 44 48 63 — P. K. 599 Karaköy/İst.
Daha evvel başka yerde basılan yazılara ücret ödenmez. Yazılardaki fikirler yazara aittir.**

Gönderilen yazılar basılsın veya basılmasın iade edilmez. — Fıatı : 25 TL

Basıldığı yer : Yenilik Basımevi İstanbul — ☎ 43 55 72

Görüş

Yakıt darlığı, ulaşımdan mutfağa kadar yaşamı etkilemekte devam ediyor. Ham ve ara madde darlığı, üretim kapasitesinin yarısına yakın bölümünü kullanma olanağı vermiyor. Günlük yaşantı'da gereksinimi duyulan malların yetersizliği, kuyrukların uzamasına neden oluyor. Bir yandan dışalım için gerekli dövizin olmayışı, diğer yandan büyük ölçüde buna bağlı olarak kendini gösteren üretim yetersizliği, fiyatları arttırmaktadır. Ayrıca, fiyat artışlarının sürekli olduğu dönemlerde halkın «paradan kaçma» eğiliminin ortaya çıkması, fiyat artışlarını hızlandıran bir etki yapmaktadır.

İşte, bu arada, Türkiye'nin geçirmekte olduğu tarihinin belki de en büyük iktisadi bunalımına bir çözüm bulmak umuduyla geniş boyutlu bir operasyona geçildi. Talemi kıstak amacıyla çeşitli fiyat yükseltmeleri yanında Türk parasının dışı değeri de % 44 oranında düşürüldü.

Burada, iki soruya cevap aramak gerekir. İlki, bu önlemler, özellikle devalüasyon niteliği taşıyan operasyon gereklimiydi? İkincisi, gerekli ise, istenen amaçlara varmak şansı ne kadardır?

İlkin, kökenleri en az onbeş yıl geriye uzanan yaşadığımız bunalımın bu aşamasında adı geçen önlemleri almak, gerekli değil, zorunlu saymak, gerçekçi bir yargıdır. Yaşam mücadelesi veren bir hastaya verilecek ilâcın yan etkilerini düşünmek anlamsızdır. Önemli olan, o noktaya gelinmemesidir. Gelindikten sonra, yapılacak başka şey yoktur. Bilnen iç ve özellikle dış koşullar, alınan önlemleri, alınması zorunlu önlemler durumuna getirmiştir.

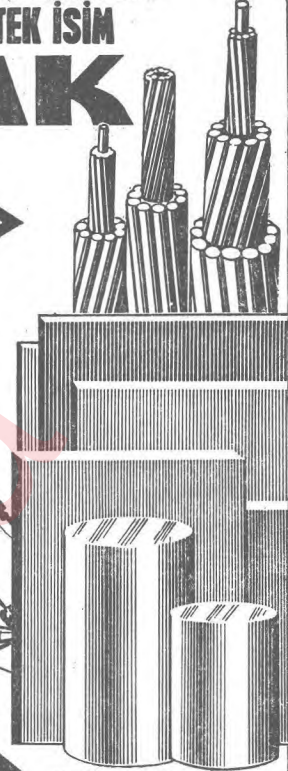
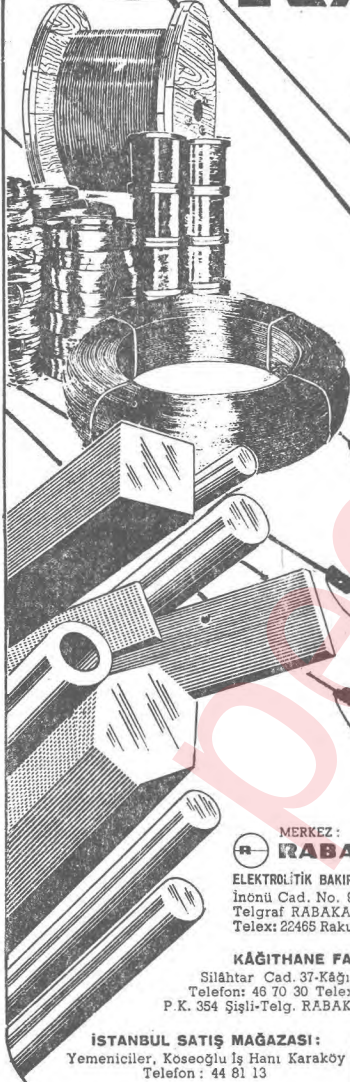
Önlemlerin başarı şansı ne ölçüdedir? Önlemlerin bu defa daha titiz, daha düşünülmüş ve tutarlı olarak uygulamaya konması, bu konuda umudu arttırmaktadır. Özellikle, Türk ekonomisinin yapısı gözetilerek, tarımsal ürünlere dışsatımda düşük kur verilmesi, yerinde bir tercihtir. Bilindiği gibi, tarım kesimi henüz vergilendirilemeyen bir kesimimizdir. Hiçbir siyasal iktidar da tarım kesimi henüz vergilendirilemeyen bir kesimimizdir. Hiçbir siyasal iktidar da tarım kesimini vergilendirme gücünü şimdiye kadar bulamamıştır. Tarım ürünlerine, dışsatımda düşük kur uygulanması, tarım kesimini dolaylı biçimde vergileme alanına sokma girişimi sayılabilir. Ve kuşkusuz, ağırlıklı önemi olan bir girişimdir.

Son olarak, büyük ölçüde döviz yetersizliğinin sonucu olarak beliren ve fiyat artışlarının temel nedeni olan üretim yetersizliği, alınan dış kredilerin etkin ve ciddi biçimde kullanılmasıyla bir ölçüde giderilebilirse, sıkıntıların hafiflemesi ve bunalımdan sıyrılma olasılığı sözkonusu olabilecektir.

Prof. Dr. Yüksel ÜLKEN



ELEKTROLİTİK BAKIR ve ALÜMİNYUM MAMÜLLERİ İMALİNDE TEK İSİM **RABAK**



MAMÜLLERİMİZ:

- Elektrolitik bakırdan mamül:
 - Tel, çubuk, lama ve borular
 - Princi; tel, çubuk ve borular
 - Yataklık bronz çubuklar (İci dolu ve boş)
- Alüminyumdan; levha, disk, tel
- Alüminyum ve Çelik özlü alüminyum enerji nakil iletkenleri.
- Galvanizli çelik tel ve yaylık çelik tel
- Altın-Gümüş
- Külçe alüminyum alaşımlar (her nev'i)
- Granüle alüminyum
- Enerji nakil hatlarında kullanılan alüminyum iletken ek parçaları
- Göztaşı (bakır sülfat)
- Alüminyum Plâta
- Alüminyum Kütük (Bilet)



MERKEZ:

RABAK

ELEKTROLİTİK BAKIR ve MAMÜLLERİ A.Ş.

İncönü Cad. No. 60/5-6 Taksim-İSTANBUL

Telgraf RABAKAŞ-İST. P.K. 447 Beyoğlu

Telex: 22465 Raku-Tr İst. Tel: 46 68 35 Santral; 4 hat

KÂĞITHANE FABRİKASI:

Silâhtar Cad. 37-Kâğıthane-İstanbul

Telefon: 46 70 30 Telex: 22287 bafa tr, .

P.K. 354 Şişli-Telg. RABAK Kâğıthane-İstanbul

İZMİT FABRİKASI:

Kosekoy-Izmit Telefon: 1408-4280-2

Telex: 33125 alka tr. P.K. 106 Izmit

Telg: RABAKAL-İZMİT

İSTANBUL SATIŞ MAĞAZASI:

Yemeniciler, Koseoğlu İş Hanı Karaköy
Telefon: 44 81 13

ANKARA SATIŞ MAĞAZASI:

Çankırı Cad. 58 A Tel: 11 10 70
Telex: 42728 tepa tr.
Telg: RABAK - ANKARA

İZMİR SATIŞ MAĞAZASI:

Anafartalar Caddesi No. 143
Tel: 134 220 - İZMİR

Türkiye 79

Ekonomik Sorunlar ve

Öneriler

Devlet Bakanı — Başbakan Yardımcısı Hikmet Çetin, «Türk Ekonomisi — 79» konulu açık oturumda yaptığı konuşmada, ekonomimizde «yapısal sorunlar, dünyanın ve ülkenin konjonktürel etkileri ile birleşince ve bunun gerektirdiği önlemler zamanında alınmıyınca sorunlar ertelenerek ağırlaşmıştır» dedi.

Devlet Bakanı, Başbakan Yardımcısı Hikmet ÇETİN, İktisat Fakültesi Mezunları Cemiyetinin Sharaton Otelinde düzenlediği «Türk Ekonomisi — 79» konulu açık oturumun başlangıcında bir konuşma yapmıştır. ÇETİN, bu konuşmasında, ekonomimizin bugün içinde bulunduğu sıkıntıların nedenlerini anlatmış, alınan ve alınmakta olan önlemler konusunda açıklamalarda bulunmuş ve ana hatları ile şunları söylemiştir :

«— Yapısal sorunlarına ve bazı alanlardaki darboğazlarına Türkiye, 3. Beş Yıllık Kalkınma Plânının ortalarına kadar gelişmesini sürdürmüştür. Hatta, sağlıklı da olsa, dünya ortalamasının üstünde bir büyümeyi gerçekleştirebilmiştir.

— Ancak, 1974 den başlayarak dünyanın birçok ülkesiyle birlikte, Türkiye de özel ve yeni darboğazlarla karşı karşıya kalmıştır.

Böylece, yapısal sorunlarla konjonktürel sorunlarla biraraya gelmiş ve yeni boyutlar kazanmıştır.

— Türkiye ölçüsünde yapısal ve toplumsal sorunları olmasa da, darboğazları gören, sıkıntıları yaşayan, sanayileşmiş, sanayileşmemiş, gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerin çoğu, ekonomik politikalarında, uygulamalarında temel hedeflerini saptırmayacak biçimde, köklü ekonomik ve toplumsal önlemler alma yoluna gitmişlerdir.

— Dünyanın değişen koşullarını ve bu koşulların yarattığı ek sorunları ve darboğazları görerek zamanında gerekli önlemler alabilen ve bunların gereğine halkını inandırabilen ülkeler büyük ölçüde düzlüğe çıkarken, bunları başaramayan ülkelerde durum giderek ağırlaşmış ve sorunlar önemli boyutlara ulaşmıştır.

— Türkiye, sorunları ertelenerek ağırlaşan ülkeler arasında yer almaktadır. Oysa, Türkiyenin gerekli önlemleri zamanında alması beklenirdi. Bunu zorunlu kılan ve bir kısmı yapısal olan çeşitli nedenler bulunmaktadır:

- ° Türkiye petrol üreticisi bir ülke değildir. 1974'den başlayarak, sürekli artan petrol fiyatlarının dış ödemeler dengesindeki yükü büyük boyutlara ulaşmıştır. 1950 li yıllardan, 1972 sonuna kadar, varili 1.80 dolar olan ham petrol, 1979 mayıs sonunda 17 doları aşan bir resmi fiyata ulaşmıştır. 1972 yılında petrol ve petrol ürünleri dış alımına ödediğimiz 145 milyon dolar toplam dışsatımımızın % 16'sı ile karşılanabilirken, bu yıl petrol ve petrol ürünleri dışalım gereksinimi 2 milyar doları aşmış ve toplam dışsatımımızın % 80'i ile karşılanabilir bir düzeye ulaşmıştır.
- ° Türkiye yeterli düzey ve ölçüde sanayileşmiş ve sanayi ürünleri ihracatımcısı bir ülke de değildir. Dünya sanayi ürünleri fiyatlarında hızlı artışlar sürmekte ve Türkiye gibi bu ürünlerin dışalımıcısı durumunda olan ülkelerin ödemeler dengesi bundan olumsuz etkilenmektedir. Buna karşılık tarımsal ürünlerin dünya fiyatlarındaki artışı çok daha yavaş olmaktadır.

- ° Dünyadaki bu oluşum ve bunun ileri sanayi ülkeleri ekonomilerinde açtığı bunalım Türkiye'ye ek sorunlar da getirmiştir :
- °° Yılda 100 bin kişiye ulaşan ek dış istihdam imkânı büyük ölçüde ortadan kalkmıştır. Bu durum Türkiye'nin işsizlik sorununu daha da ağırlaştırmıştır.
- °° Yılda 1.5 milyar dolara yaklaşan işçi dövizleri giderek zalmıştır.

— Yapısal sorunlar dünyanın ve ülkenin konjonktürel etkileri ile birleşince ve bunun gerektirdiği önlemler zamanında alınmayınca sorunlar ertelenerek ağırlaşmıştır. Bu politika ve uygulama son yıllarda toplumun bazı kesimlerine ülke ekonomisinin gücünün ve olanaklarının üstünde bir yaşam sağlarken, günümüz toplumunun önemli bir bölümünü haketmediği bir bunalımın içine sokmuştur.

— Böylece, çoğu yapısal nitelikte ve kalkınma plânlarının çözme-yi amaçladığı,

- ° Döviz darboğazı,
- ° Hızlı fiyat artışları,
- ° Düşük kapasite kullanımı,
- ° Duraklayan tasarruflar ve
- ° İşsizlik

gibi başlıca sorunlar son yıllarda ekonomik ve toplumsal yaşamımızı etkileyen boyutlara ulaşmıştır.

— Bunlardan özellikle döviz darboğazının yarattığı sorunlar temel maddelerin dışalımında güçlüklerle yolaçtığı gibi, ülkedeki üretim gücünün kullanılmasını sınırlandırmış ve giderek üretimin azalması sonucunu doğurmuştur.

— Uzun yılların politikalarının ortaya çıkardığı yapıyı kısa süre içinde değiştirme olanağı elbette yoktu.

— Daha çok dış kaynaklara bağlı ve yeteri kadar dışarıya açıla-

mayan sınai yapının değiştirilmesi belli bir sürenin geçmesini zorunlu kılar.

— Yılların uygulaması ülkeyi ancak 2 milyar dolar dolayında dışsatım olanağına kavuşturmuştur.

— Bu sorunların taşıdığı önemi, zaman boyutu içindeki gelişimi, sayısal değerlerle ve teknik ayrıntılara girerek ortaya koymak olanaklıdır. Bu aşamada ve benim konuşmama çerçevesinde bunun yararlı olduğunu sanmıyorum.

— Ülkenin bugünkü güç ortamında bir yandan Türkiyenin ulusal gücünü ve olanaklarını harekete geçirerek değerlendirebilmek için çaba gösterirken, önlemler alırken bir yandan da, ulusal bağımsızlığımızı zedelemeyecek, ülkenin toplumsal sorunlarını ağırlaştırmayacak koşullar içinde dış kredi sağlama girişimleri sürdürülmektedir. Bunların ayrıntıları çoğunlukla bilinmektedir.

— Alınan ve alınmakta olan kararların, uygulamaya konulan önlemlerin yeterliliği, yetersizliği tartışılabilir; farklı düşünceler ortaya konulabilir. Bunlar doğaldır. Ancak, gerek ekonomik alanda, gerek diğer alanlarda önlemlerin ve kararların kendisi kadar bunların uygulamada etkinliğini artıracak bir ortamın oluşturulması da önem kazanmaktadır. B u durum, özellikle ekonomik karar ve önlemlerde daha ağırlıklı olarak belirlemektedir. Çünkü, ekonomik kararların bazı özellikleri vardır:

- ° Ekonomik kararlar ve önlemler bireylerin yararlarını etkilerler. Bu nedenle toplumsal kesimler ekonomik kararların kendi yararlarını artıracak yönde oluşturulmasını isterler ve bu yönde çaba gösterirler.
- ° Ekonomik karar ya da önlemler bazı toplum kesimlerinin yararlarını artırırken, bazı kesimlerin de yararlarını en azından sınırlarlar ya da azaltırlar.

— Diğer bir deyişle oluşturulan kararların toplum açısından getireceği yararlar yanında katlanılması gereken bazı yükleri de vardır. Bu yüklerin toplumun çeşitli kesimleri arasındaki dağılımı da

önemli bir olgu olarak belirlemektedir. Bu dağılımın gelir bölüşümünü iyileştirici yönde ve hakça olması gözetilmesi gereken temel ilkelerden biridir.

— Toplumda çeşitli kesimler haklılık savı altında ulusal gelirden daha çok pay almak çabası içindedirler. Bu doğaldır. Ancak, «haklılık» savı yanında «sorumluluk» savına da yeterli ağırlığın verilmesi gerekir. Hepimizin toplumun tümünü ve toplum yararını zaman süreci içinde değerlendirmemiz zorunluluğu vardır.

— 1979 daki sorunlar bugün ortaya çıkmış sorunlar değildir. Ancak bunları çözmek zorundayız. Tüm güçlüklerle karşı, ülkenin toplumsal ve siyasal yapısı ve durumu dikkate alınarak bu sorunlara çözüm getirmesi çaba ve uğraşı içindeyiz.

— Türkiye, elbette ki dış kredi almalıdır ve alacaktır. Ancak bu, bize hiçbir zaman temel çözümün kendi ulusal olanaklarımızı en üst düzeyde değerlendirmeye bağlı olduğunu unutturmamalıdır.

— Döviz gelirimizi artırmak zorundayız.

— İç finansman dengesini sağlıklı kaynaklarla gerçekleştirmek zorundayız.

— İç tasarrufları ve üretimimizi artırmak zorundayız.

— Bireysel ve yöresel gelir dağılımını iyileştirmek durumundayız.

— Bütün bunlarla birlikte ülkenin gerçek bir sanayi toplumuna dönüşmek zorunda olduğunu, bu aşamaya gelmeden yapısal sorunların tümüyle çözülemeyeceğini bilmek durumundayız.

— Sorunlarımız ve darboğazlar önemli olmakla birlikte karamsar değiliz. Kaynaklarımızın, olanaklarımızın belirli güçlükler aşıldıktan sonra, ulusumuzu çok daha ileri bir gelişme düzeyine çıkarmağa yeterli olduğuna inanıyoruz.

— Biz, sadece ekonominin içinde bulunduğu bunalım ortamından kurtulmasını değil, aynı zamanda daha sağlıklı ve gelişmiş bir toplum düzenine ulaşmayı da amaçlıyoruz.

— Bütün bunlar gerçekleştirilirken, toplumumuzun bütün kesimlerinin ve her bireyin dengeli katkısının sağlanması gereklidir. Kendi gücümüze güvenin getirdiği bilinçli ve hakça bir özveri bu sıkıntılı ortamdan çıkılması için zorunlu koşuldur. Bu, aynı zamanda özgürlükçü demokrasinin yaşaması için zorunlu olan sorumluluğun da bir gereğidir.»

Türkiye'de Yemeklik Yağ Üretiminin Toplum Sağlığı Açısından Değerlendirilmesi (1)

Prof. Dr. Tuğrul ÖZGÜR (2)

GİRİŞ :

Yüksek serum lipid düzeyleri ile koroner kalp hastalıkları ve arteriyoskleroz arasındaki insidansı günümüzde tartışılan bir konudur. Kolesterol ile serum trigliseridleri veya fosfolipid ve lipoproteinler arasındaki ilişkilerin bozulmasında kişinin sağlığını ve yaşamını etkilemektedir.

Arterlerin çeperlerindeki bağ dokusu içine kolesterol ester veya diğer lipidlerin birikmesi ile arterioskleroz gelişmektedir. Kan kolesterolünü düşüren başlıca etken diyetteki hayvansal yağların kaldı-

(1) Sağlık Kurultayı'na tebliğ olarak sunulmuştur.

(2) E. Ü. Tıp Fakültesi Toplum Sağlığı Kürsüsü Müdürü

rılmasıdır. Doymuş yağ asitlerinin bir kısmı yerine poliansatüre yağ asitlerinin konması besine sıvı yağlar ithal etmekle gerçekleştirilir. Bunlar yer fıstığı, mısır, ayçiçeği, pamuk çekirdeği ve soya yağlarıdır. Tereyağ ve yağ kolesterolü yükseltir. Poliansatine yağ asitlerinin kolesterol düşürücü etkisi henüz tartışma konumundadır.

Diyet yanında arteriyoskleroz oluşumunda daha pek çok değişik etken sıralanabilir. Fakat diyetin önemi ön planda olduğuna göre ülkemizde bitkisel yağ üretimi sorunuda insan sağlığı yönünden önem kazanmaktadır. Ekonomimizin gerçek anlamda kalkınmasında öz kaynaklarımıza dönmekten başka bir çıkar yol olmadığı anlaşıldığından bu araştırmayı yağ yağ üretim-tüketim dengesi yönünden sunmayı uygun bulduk.

1) Beslenmemizin önemli bir ögesi olarak tanımlanan bitkisel kaynaklı yemeklik yağlar konusunda 1974'ten bu yana bir darboğaz yaşanmaktadır. Bu darboğaz, beslenmeyle yakın ilintisi nedeniyle, Toplum Sağlığı'nın da ayrılmaz bir parçası olmaktadır.

Bu tebliğde bşlıca iki soruya yanıt aranmaya çalışılacaktır :

a — Yağ konusunda üretim gelişimi, Toplum Sağlığı'nın gerekli gördüğü beslenme biçimiyle ne ölçüde uyuşum sağlayabilmektedir; ve,

b — Türkiye'de gideerik daha sıkça ortaya çıkan yağ açıklarının kökeni nedir?

2) Türkiye ölçeklerinde, günlük gereksinim 2.800 kalori olarak saptanmıştır. Beslenme kalıplarına göre bu kalorinin % 15-25'lik kısmının yağ ile karşılanması öngörülmektedir (420-600 kalori). Buna göre, 1 gr. yağ 9 kaloriye karşı verdiğinden günlük yağ gereksiniminin de 45-65 gram arasında değişmesi gerekmektedir. Ancak değerler yaklaşık olup, yağ gereksiniminin ölçümlenmesinde de 20-30 yaş dilimi dikkate alınmıştır (1).

Bu değer yıllık tutar olarak 16-25 kilogramlık bir yağ gereğini beslenme için zorunlu kılmaktadır.

(1) Prof. Dr. Ayşe Baysal, Beslenme, H. Ü., Ank., 1971.

3) Türkiye'de ilk üç kalkınma planı dönemlerinin başlangıç yıllarında kişi başına toplam yağ tüketimi ve bunun alt gruplarının dağılımı şöyledir :

Yıl	Nüfus (1.000)	Kişi başına tük. (Kg.)	Likit rafine (Kg.)	Z. Yağı (Kg.)	Mar.
1963	29.655	9,7	2,9	2,7(a)	3,0
1968	33.585	11,5	2,9	2,9	3,6
1973	38.054	13,2	3,9	2,3	4,6
1980(b)	44.905	15,9	5,2	2,2	5,6

b/ Tahmini

a/ Zeytinyağında var yılı olması nedeniyle 1962 yılı alındı

(Kaynak : DPT TKB, Yemeklik Yağ Sanayii, İst., 1976, S. 49)

Dağılımdan şu olgular ortaya çıkmaktadır :

a) İnsan vücudunun günlük kalori gereksinimine göre kişi başına yağ tüketiminde bir sapma, ya da diğer bir deyişle geri kalma sözkonusudur.

b) Alt gruplar açısından dağılımında, oleik asit tutarı yüksek, dolayısıyla kalp çalışmasını etkileyici ve Türkiye'de doğal olarak bulunan üretim faktörleri likit rafine yağ, zeytinyağı yerine, doymamış yağ asitlerinin hidrojenle doyurulduğu ve yağın katı hale geçirildiği temel yağ asitlerinin büyük bir kısmının yapı ve özelliklerini yitirdiği ve ayrıca Türkiye'de en kıt üretim faktörü sermaye ve dövizle gerçekleştirilen margarine yönelme görülmektedir (2).

Özetle yurdumuzdaki yağ açığı ekonomik etkinlikten en uzak ve toplum sağlığı açısından sosyal maliyeti en yüksek çözüm yollarından gidilerek kapatılmak istenmektedir.

4) Yağlarda gelecek yıllara yönelik arz-talep dengesi ne durumdadır?

Dördüncü Plan hazırlığı için ÖİK Tarım Grubu'nun yaptığı sap-
tama şöyledir : (1982 yılı esas alınarak)

Arz	Bin ton
Ayçiçek	319,8
Çiğit	177,0
Zeytinyağı	119,4
TOPLAM	616,2
Diğer yağlı bitkiler	87,1
Genel TOPLAM	703,3
Talep	716,13
FARK	12,8 (—)

Yapı ve Kredi Bankası'nın Türkiye'de Nebati Yağ Sanayii konu-
lu araştırmasında denge şöyle ölçümlenmiştir: (1982 yılı esas alın-
arak)

Arz	Bin ton
Pamuk	123,800
Ayçiçek	239,300
TOPLAM	363,100
Talep	479,8
FARK	116,7 (—)

(2) DPT Bitkisel Yağlar Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ank. 1967. S. 361.

TSKB ile zaman serileri yöntemiyle dengeyi hesapladığında şu
tablo ortaya çıkmaktadır: (1980 yılı esas alınarak)

Türkiye, 1980'lere ulaşıldığında 12,8 ile 116,0 ton arasında bir
açık karşılaşacaktır. Oysa DPT/ÖİK 1967 yılından itibaren şu ön
tesbiti yapıyordu:

Arz	Bin ton
Ayçiçek	246,0
Çiğit	171,0
Zeytinyağı	100,0
TOPLAM bitkisel yağlar	517,0
Terayağı	132,0
Genel Toplam	649,0
Talep	718,0
FARK	69.0 (—)

«1970 yılından itibaren, yağ üretim miktarının bitkisel yağ talebini karşılamaya yeteceği devre gelecektir.» Bu projeksiyondan günümüzdeki açığa nasıl gelindiği sorusuna en iyi yanıt, tarımsal destekleme fiyatlarının gelişiminde aranabilir. Bu amaçla, yağlı tohumlar içinde direkt girdi olan ayçiçeğini ele alalım :

Ayçiçek yağında reel destekleme fiyatları :

Yıl	Taban fiyat	Nakdi artış %	top. eşya TL iç değer tab. fiy. reel fiyat artışı	TL iç değer tab. fiy. reel kayıbı	fiy. reel artışı
1970	118	16,0	6,7	6,3	8,7
1971	226	20,2	15,9	13,7	3,7
1972	224	—0,1	18,0	15,3	—15,3
1973	243	8,5	20,5	17,7	—9,0
1974	422	73,7	29,9	23,0	33,4
1975	550	30,3	10,1	9,2	18,3
1976	575	4,5	15,6	13,5	—9,0
1977	650	13,0	24,1	19,4	—9,9
1978	850	30,8	50,9	33,7	—2,7

KAYNAK : Kişisel hesaplama

Üreticinin ekim kararı almasında ikinci etken, toprağın ikame ettiği ürünlerle fiyat makasının fazla açılmamış olmasıdır. Bu oran, ayçiçek ekim alanlarında ikame ürün buğdayla birincisi arasında 3/1 olarak ölçümlenmiştir. Yani üretici, buğdaya göre üç kat yüksek olan bir ayçiçek taban fiyatında bu ürünü ekme kararı almaktadır. Biz, bu orndan sapmayı şöyle ölçümledik :

Yıl	(3) buğday taban fiyatı (Kg/Kr)	(1) yapılan it ayçiçek taban fiyatı (ton)	(2) 3/1'den sapma (Kr)
1969	87	142	99
1970	88	7617	76
1971	99	26239	71
1972	101	33878	75
1973	120	2009	117
1974	225	10665	253
1975	243	119401	179
1976	261	92613	208
1977	280	35000	105
1978	348	34000	104

KAYNAK : Kişisel ölçüleme DPT

Buğday-ayçiçek makasının açıldığı yıllarda ayçiçek ekip alanlarının daraldığı ve bunun sonucunda da üretimin düştüğü görülmektedir. Nitekim, 1972 yılı üretimi 560 bin ton iken, gerçekleşme 1974'te 420 bin tona, 1975'te 342 bin tona ve 1977'de de 455 bin tona düşmüştür.

Üretimdeki düşüşler Ezeckiel'in 1938 yılında ortaya attığı Cobweb Teoremini (Örümcek ağı teoremi) doğrular niteliktedir. Yani, üretim önceki yılın fiyatının fonksiyonu, talep ise bu yılki fiyatın fonksiyonudur. Bu ise denge üretimine göre dalgalanmanın başlıca nedenidir.

Üreticiye gerçek destekleme fiyatın verilmediği yıllar, aynı zamanda ham yağ ithalatının yapıldığı yıllardır. Örneğin, en yoğun ithalatın yapıldığı 1975 yılında ithalat için 82,7 milyon dolar ödenmiştir. Oysa aynı yıl ayçiçek ekimi denge üretimine ulaşmak 179 Kr/Kg ile ek bir taban fiyatla yeterli olacaktı. Bunun maliyeti ise 98,4 milyon lira ile sınırlı kalacaktı (550.000 ton x 175 Kr).

Gerek reel indeks, gerekse buğdaa göre fiyat makası Türkiye' de suni bir yağ açığının oluştuğunu göstermektedir. Prof. Gülten Kazgan'ın dediği gibi: «Cari fiyatta üretim açığı olan yağlı tohumlarda sorun, destekleme fiyatın düşük tutulmasıdır» (3).

5) Yağ açığının nasıl önlendiği bir anlamda bize üretim kaynakları dağılımının nasıl etkilendiğini gösterecektir.

Kaynak dağılımı şu ögelerle belirlenir :

- a — Fiyat sistemi (nihai fiyat, destekleme fiyatı)
- b — Üretimi geliştirici sistemler (prodüktivite belirlenmesi, üretim kapasitesini geliştirici)
- c — İthalat.

6) Türkiye'de birinci şıkkın destekleme fiyatı anlamında çalıştırılmadığı ortadadır. Esasen fiyatın üretim fonksiyonunu etkilemediği yani ekim alanlarının genişlemesiyle sonuçlandığı sürece etkili bir verim artışından söz etmek olanaksızdır. Çünkü, ekime yeni açılan toprakların giderek verimliliklerini yitireceği ve azalan verim yasa-sının geçerli olacağı açıktır.

Bu durumda fiyat sistemiyle birlikte üretim arzını etkileyecek ikinci bir mekanizmanın harekete geçmesi zorunludur. Bu da, başta verimliliği arttıran tohum türlerinin kullanılmasından geçmektedir. Oysa yurdumuzda ekim alanlarının yayılmasına karşılık 1972-1978 yılları arasında dekardan kg verimi 98-126 kg arasında değişmiştir. Ne var ki, 1974 yılında Türkiye'de 98 kg olan dekar verimi Romanya'

(3) Prof. Dr. Gülten Kazgan, Tarım ve Gelişme, İstanbul 1977, S. 518.

da 131 kg., Yugoslavya'da 148 kg. ve Bulgaristan'da 184 kg. olmuştur.

7) Unilever şirketinin yaptığı tesbite göre üreticiye dağıtılan yerli melez tipler (hibrit tipi) % 25 daha fazla verim vermektedir. Bu durumda 1980 yılında 600 bin hektar ekim alanında şöyle bir verim artışı tablosu belirlenmektedir :

	Toğum/ton	Yağ/ton
Bugünkü verim (yaklaşık 100 kg)	600.000	246.000
Alternatif verim (yaklaşık 125 kg)	725.000	296.000
FARK (+)	125.000	50.000

Buysa 1980 yılında belirecek olan açığın tek başına önlenmesi-ne yetecektir. (Dekar başına 1 Kg. tohum kullanılması zorunludur.)

Açığın önlenmesi için yılda 6.000 ton sertifikalı tohum verilmelidir. Oysa, D. Ü. Ç.'lerin dağıttığı tohum 2.000 tonu geçmemektedir. Yine, 1969-76 döneminde ayçiçek tohum ithali 15.000 tonda kalmıştır.

8) Zeytindeyse, Delice zeytinlerinin aşılınması büyük üretim artışları getirebilecektir. Nitekim, 1963 yılında Bedelsiz Delice Dağıtım Projesi başladığında, yayınlanan Zeytin Dergisi'nde şu satırlara rastladık :

«Zeytincilik seferberliğinde diktiğimiz her Delice, 25 Türk neslinin karnını doyuracak, dövizini sağlayacak, günlük işi-gücü olacak ve ilerde üç kişinin kucaklayamadığı, insanların yanında küçücük kaldığı, mübarek bir varlık olacaktır. Hem bugün, hem yarın hem de yarından sonrası için çalışıyoruz» (4).

(4) Süleyman Aksu, Zeytin Dergisi, İzmir 1965, C. 2, S. 20.

İkinci plan öncesinde bu amaçla yapılan tesbitte 60 milyon Delice ağacı ve altı milyon dekar elverişli boş olan olduğu görülmüştür. Bu yoldan, dönem başına 100.000 ton olan üretimin, ikinci plan sonrasında 200.000 tona yükseleceği öngörülmüştü.

Proje, dört aşamalıydı :

- a — Bedelsiz Delice Dağıtım Projesi, (ayda 1,5 milyon ağaç; maliyet 325-600 kuruş)
- b — Delice plantasyon çalışması,
- c — Aşılı Delice Dağıtım Projesi (3-4 yaş arası)
- d — Aşılı Zeytin Fidanı Dağıtım Projesi

1963'te 1 milyon, 1964'te 1 milyon, 1965'te 1,8 milyon, 1966'da 2,0 milyon, 1967'de 2,2 milyon Delice ağaç dağıtıldıktan sonra, çalışmaların durduğu görülmektedir. Toplam 15 il içinde en büyük dağıtımın gerçekleştirildiği İzmir'de, 1965'te yılda 650 bin ağaç dağıtılırken, Teknik Ziraat Müdürlüğü'nün geçici kayıtlarına göre, bu rakam 1978'de 18.000'e düşmüştür.

Bu çalışmaları gerçekleştiren Tarım Bakanlığı Zeytincilik Şube-siyle dağıtılmıştır.

Sonuç, Akdeniz ülkeleri arasında yapılan kıyaslamalardan orta-ya çıkmaktadır :

	Kişi başına tüketim	
	1965	1975
Yunanistan	16,0	15,2
İspanya	12,0	9,4
Tunus	9,8	9,8
Portekiz	9,1	9,1
İtalya	8,3	8,3
Türkiye	2,3	2,3

(Kaynak : B. Becer, IV. Yağ Semineri, İzmir 1965)

(Kaynak : IV. Plan Ö. İ. K. Raporu, Ank. 1976)

Toplam kapasite	242.000 ton
Ek Yatırım kapasitesi	204.000 ton
(9 proje=600 milyon TL sermaye)	446.000 ton
Talep (1980 yılı)	284.000 ton
Fark (+)	162.000 ton

Oysa, daha 1967 yılında Ö. İ. K., «margarin sanayii kapasitesi, plan dönemi sonuna kadar yeterlidir» diyordu.

Buna karşılık, İkinci Plan döneminin başında, 500.000 ton zeytinyağı işleyebilecek bir zeytinyağı kapasitesi önerilmişti. Bu kapasiteyi gerçekleştirebilmek için, her biri 1.250 ton kapasitesi olan 400 zeytinyağı fabrikasının kurulması düşünülmüştü. Bu kapasite, 1967 yılı yatırım değerleriyle 160 milyon liraya maloluyordu. Buna ek, yağane ıslahı, santirfüj, depolma tesisi, ambalaj-kutulama birimleriyle maliyetin portesi 227 milyon lirayı buluyordu. İkinci Plan öncesi Ö. İ. K. tarafından yapılan bu önerinin gerçekleşmediği anlaşılmaktadır. Üstelik, bu projelerin teşviklendirilmesi yıllık teşvik tabloları kapsamına bile alınmamıştır. M. K. E.'nin yağhanelerin modernizasyonunda temel gerek olan süper pres yapımında dokuz yılda 140 preste kalındığı görülmektedir. Bu teşvik yoksunluğu, diğer bir negatif-teşvik mekanizması 1975 yılı sonunda toplam kapasitenin 100.000 tonda kalmasıyla sonuçlanmıştır.

11) Üretim faktörlerinin teşvik ögesiyle yağın alt gruplarında kapasite üstü görünüm vermektedir. Bu kapasite artışı, ürün artışıyla koşut olmadığından, üretim kaynaklarının göreceli üstünlük gösterdiği insan gücü - toprak yoğun alanlarda açık belirmiş, sermaye-yoğun alanlardaysa fazlalık oluşmuştur.

12) Bu durumda, anlık yağ sıkışıklıklarını önlemek için özde üretim kaynaklarının dağılımın hiç etkilemeyen ithalat yoluna gidilmektedir. Türkiye'de yağ ithalatı PL-480 Yasa'sı uyarınca ABD'nin fazla ürününün alınmasıyla başlamıştır.

Bu yolla, yurdumuza 1955-63 döneminde yaklaşık 367'8 bin ton pamukyağı, don yağı ve soya yağı ithali edilmiştir. Bu ithalatın so-

nuçları, Prof. Gülten Kazgan tarafından şöyle değerlendirilmektedir :

«İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde, ABD'nin (PL-480) kanununa göre artık ürün yardımları kendi paralarıyla, geri kalmış ülkelere ithalat imkanı vermiştir (...) tarımsal gelişme için gerekli tedbirlerin alınmaması ve ihmale yolaçması yanında, ithalatın enflasyonist etkileri olmuştur (...) anlaşmalar dolayısıyla (zeytinyağı gibi) bazı ürünlerin ihracını baltaladı; gerek (soya yağı gibi) bazı artık ürünlere piyasa yaratabilmek için üretimin elişmesini önledikleri görülmüştür» (5).

İthalatta ikinci dönem, 1969 yılıyla başlamakta, kesintisiz ve yükselen bir trend halinde her yıl 142 ton - 120 bin ton arasında ithalat yapılmaktadır.

1978 yılı ithalat kalemleri arasında yağın alt dökümüne bakılacak olursa, tereyağı, içyağı ve soya yağı bile ithal edildiği anlaşılmaktadır. İthalat mekanizmasının varlığıyla üretim kaynaklarının optimum dağılımını sağlayacağı varsayılan fiyat ve teşvik ögeleri tüm etkinliklerini yitirmektedir. Oysa, öncelikle planların üretim kaynakları dağılımında temel belirleyici olarak çalışması, bu oluşumda fiyat ve teşvikin bağlı değişken olarak kaynak dağılımının önem sıralamasını gerçekleştirmek için katsayı işlevini görmesi gerekir. Ancak, planların insan hayatının temel olayı olan beslenmede bile yol göstericilikle yetinmesi nedeniyle, kaynak dağılımını etkileyememekte, fonksiyonun bağlı değişkeni olması gereken fiyat ve teşvik ögeleri bağımsız değişkenler haline gelmektedir. Bunun sonucu, üretim kaynakları ihtiyaç duyulan alanlar yerine en kârlı alanlara yönelerek, özellikle Türkiye gibi piyasası aksak rekabet koşullarından oluşan bir ülkede kar maksimizasyonunu hedef haline getirip, beslenme konusunda önemli dengesizlikler, başlangıçta devreyi, kısa bir süre sonra zincirleme etkilemesiyle süregelen hale gelmektedir.

13) Kaynak dağılımında politik tutarsızlıkların çok etkili olduğu açıktır. Bu tutarsızlıklar demetinden üç örneği sıralamak isteriz :

(5) Age. S. 487-88.

a — Soya yağı, sindirim değeri % 93,9, protein değeri % 60'ı aşkın bir yağ üretim girdisidir. Bu özelliğiyle çocuk beslenmesinde kullanılmak üzere plan Ö. İ. K. metninde yer alan bir protokol 20.3.1974 tarihinde imzalanarak, «soya sanayii çocuk maması ve diğer insan gıdasında sarfedilmek üzere yetki verilmesi» istenmiştir. Yetkiyi dört gıdasında sarfedilmek üzere yetki verilmesi» istenmiştir. Yetki dört yıldır verilmemiştir.

b — Tarım Bakanlığı İstihsalı Arttırma Komitesi Raporu yorum bile gerektirmektedir. Raporda şu ifade yer almaktadır: «Bugün Türkiye'deki yabancı zeytinlik sahalarında 80 milyon civarında Delice'nin bulunduğu tahmin edilmektedir. Ama Orman Genel Müdürlüğü, yabancı zeytin sahalarından odun kesme ruhsatı vermektedir. Bu arada, belki yüzbinlerce Delice de kesilip odun ya da kömür olarak satılmaktadır.»

c — Dördüncü Plan için kurulmuş Ö. İ. K. Raporu'nda şu satırlar yer almaktadır; «Ülkemizde yağ darlığının bütün şiddetiyle hissedildiği 1974 yılında 4.993 ton yağ ithalatına karşı, 2.037 ton da ihracat görülmektedir. 1974 yılı dönemselsel olarak detaylı incelendiğinde, ihracatın senenin ilk yarısında, ithalatınsa yılın son aylarında yapıldığını görmekteyiz. Bu basit karşılaştırma, ülkemiz halkının en önemli gıda maddelerinin başında gelen yağın, sorumlularca birkaç ay öncesinden bile tahmin edilemediğini maalesef göstermektedir.»

14) Türkiye'de 1980 yılı üretim kapasitesi, şöyle olacaktır :

	Talep (+)	Fark (+)
Ayçiçek		
hamyağ	732.750	67.250
rafine yağ	290.300	135.325
Ciğit		
hamyağ	1.000.000	693.000
Margarin	284.650	162.000
Zeytinyağı	124.000	24.000 (—)

(Kaynak : Kendi ölçümlerimiz DPT)

Kısacası, üretim kapasitesinde 1980 yılı için büyük bir kapasite fazlalığı gerçekleşmiş olacaktır. Bunun sonucu, önümüzdeki yıllar için herhangi bir işleme kapasitesi açığından söz etmek olanaksızdır.

15) Yurdumuzda son yıllarda sürekli açık veren hamyağın dengesizliğinin önlenmesi için Türkiye Şeker Fabrikaları tarafından bir proje uygulamasına geçilmiştir. Sanayi ve Teknoloji Bakanı Orhan Alp'in 22 Ocak 1979'da TBMM Kamu İktisadi Tşebbüsleri Karma Komisyonunda yaptığı açıklamaya göre, 700.000 ton pancar ekim sahasına münavebeli olarak yağlı tohum ekilecektir. Buna göre, «bu sayede en geç iki yıl içinde Türkiye'nin yağ ithal etmesi önlenmekle kalmayacak, gerektiğinde ihracat bile yapılacaktır» (6).

16) Destekleme alımlarının kompozisyonuyla 1978 yılında ilk kez yağlı tohumları da kapsayacak şekilde genişletilerek bu amaçla Karadeniz Yağlı Tohumlar Tarım Satış Koopertifleri Birliği kurulmuştur. Yer fıstığı, haşhaş tohumu için ilk kez, ayçiçek tohumunu yeniden destekleme fiyatı uygulanmıştır.

1) Z DPT yağların gelir elastikiyetini 100 olarak hesaplamıştır. Yani, gelir ile yağa yapılacak harcama arasında pozitif bir ilişki söz konusudur. Gelir yükseldikçe beslenme dengesizliği de düzelebilecektir.

Ancak, dengesizliğin düzelmesi, toplum sağlığımızın temel ögesi beslenme konusunda plan ilkelerinin yolgösterici olmaktan çıkıp, vazgeçilmez hale getirilmesine bağlıdır.

Türkiye gibi, dört bir taraftan güneş alan, 2.000 saata yakın 10°C altında ısı ile zeytinin aradığı ekolojik ve klimatolojik özelliklerin varolduğu ve bu alanlarda üretim üstünlüğü sağlayabilecek tek dünya ülkesinde, gelecek neslin hidrojenize yağlarla beslenmesini istemiyorsak, önlem alınmasını günü geçmektedir. Bu anayasal ilkenin hayata geçirilmesinde hekimlere herkesten fazla görev düşmektedir.

(6) Milliyet, 23.1.1979.

SONUÇ :

Türkiye'de halkın temel beslenme konularında temel öneriler çokca «Ulusal Beslenme Politikası» vb. şeklinde yapılagelmıştır. Anıak çözümünü kendi içinde göstermeyen tüm bu öneriler sonuçta iyi niyet beyanı olarak kalmaktadır.

Devletin Sosyal ve İktisadi Hak ve Ödevlerini düzenleyen Anayasa'nın 49. maddesi **Sağlık hakkı** başlığı altında şöyle ifade edilmiştir :

«Devlet, herkesin beden ve ırıh sağlığı içinde yaşayabilmesi ve tıbbi bakım görmesini sağlamakla ödevlidir. Devlet yoksul veya dar gelirli ailelerin sağlık şartlarına uygun konut ihtiyaçlarını karşılayan tedbirleri alır.»

Söz konusu maddenin gerekçesinde Devlete bu yükümlülüğün sosyal devlet esprisinden kaynaklanarak yüklendiğı belirtilmektedir. Anayasamızın 49. maddesi ve gerekçesi bu bütünlük içinde ele alınınca 53. maddede ifade edilen, «Devlet, (...) iktisadi ve sosyal amaçlara ulaşma ödevlerini, ancak iktisadi gelişme ve mali kaynaklarının yeterliliğı ölçüsünde yerine getirir.» hükmünün geçersiz kaldığı düşüncesindeyiz.

Nitekim görüşümüzü doğrular biçimde Anayasa Mahkemesi 21/12/1978'de verdiği kararda 1978 yılı Bütçesini 5. Yıllık Kalkınma Planı öncesi yasalaşmış olduğı gerekçesiyle iptal etmiştir (7). Kararda Anayasa'nın 129. maddesi uyarınca, «Ekonomik ve sosyal hedeflere politikaların saptanmasını esas alacak hususlar, yani plan stratejisi, kararlaştırıldıktan ve buna uygun olarak uzun dönemli plan hazırlanarak onaylanmak suretiyle yürürlüğe konulduktan sonra bu planın bir yıllık bir dönem içinde uygulanmasına ilişkin yıllık programın uygulanmasına geçilir. Bütün bu işler bütçelerden önce bitirilerek bütçenin hazırlanmasında bu **programlardaki esaslara uyulması gerekmektedir.**» denilmektedir.

Bize göre, bu karar, Devletin sosyal hedeflerine ulaşmada mali

(7) Resmi Gazete, 3 Nisan 1979, Sayı 16598

kaynakların elverişliliğine bir kısıtlama gerekçesi olamayacağı yönündedir.

Bu nedenle temel beslenme hedeflerind yolgösterici planlara yetinilmeyeceğini, Devlete bu hedeflere ulaşmada zorunlu ödevler düş-tüğü kanısındayız.

Temel çerçeve böyle çizilince buna dayalı olarak üretim, üreti-min özendirilmesi, üretimin fiyatlandırılması, bu üretimde kamu ya-rarına sübvansiyon uygulanması ve üretimin pazarlanması konuları-nın geliştirilmesi mümkün olacaktır.

TABLO : I
TÜRKİYE'NİN 300 BÜYÜK ŞİRKETİ
İÇİNDE
YEMEKLİK YAĞ SEKTÖRÜ (*)

	Satış	Kâr MARGARİN	Özsermaye	İstihdam
Unilever (23)	1.438.826	—19.863	283.604	1058
Turyağ (31)	1.102.556	—	65.949	1078
Marsa (41)	801.638	41.213	164.276	561
Ayeks (85)	501.696	— 2.992	23.157	186
Toplam	3.844.753	18.350	546.986	2883
Şirket Ort.	961.188	4.589	136.746	720

ZEYTİNYAĞI + LİKİT YAĞLAR

Trakya (62)	660.190	34.055	90.570	365
Komili (129)	357.015	32.910	57.337	425
Kırlangıç (165)	265.248	1.022	12.359	105
Cidersan (191)	232.467	1.209	10.493	246
Bağ yağları (247)	207.685	2.129	26.249	183
Toplam	1.722.605	70.722	201.008	1328
Şirket Ort.	344.211	14.144	40.201	265
Çs;ajRü6				(000 TL)

(*) İsim açıklayanları kapsıyor.

TABLO : II
ÇALIŞAN BAŞINA DURUM

	Ciro/çal.	Kâr/çal.	Özsermaye/çal.
Margarin Şirketleri	1.334.983	6373	189.925
Zeytinyağı + 38 mışanısan	1.289.909	53733	151.701 (TL)

TABLO : III
YEMEKLİK YAĞ İLE TÜRKİYE TOPLAMI
KIYASLAMASI (Genel)

+ Yemeklik yağ	çalışan	Kâr/çalışan	Özsermaye/çalışan	Ciro/çalışan
Sanayi (8)	2.040	47.490	185.120	1.405.470
— Kamu	—	—	—	—
— Özel	2.040	47.490	185.120	1.405.470
+ Toplam (271)				
Şirketler	249.686	56.410	206.720	592.420
— Kamu	74.664	25.350	231.940	378.900
— Özel	175.022	69.660	195.950	683.500
38 mışanısan				(TL)

TABLO : IV
YEMEKLİK YAĞ İLE TÜRKİYE TOPLAMI
Kıyaslaması (çalışan başına)

	Kâr/ Ciro ,%)	Ciro/ Özsermayex100	Özsermaye/ çalışan (1)
Yemeklik yağ sanayii	3.37	759.19	= 157.000
Toplam şirketler	9.52	286.58	= 181.000
(1) TL.			

TABLO : V
YEMEKLİK YAĞ SEKTÖRÜ İLE TÜRKİYE TOPLAMI
KIYASLAMASI (Kâr-zarar durumu)

+ Yemeklik yağ

	Sayı	Üretimden Satışlar	Bilânço Kârı	Özsermaye
Sanayii	12	5.992	67	776
— Kâr edenler	8	2.774	97	378
— Zarar edenler	3	2.963	—30	383
— Kârını bildirmeyen	1	255	—	15

+ Toplam

Şirketler	300	169.256	12.445	333.550
— Kâr edenler	271	135.260	14.086	249.686
— Zarar edenler	17	18.499	—1.641	175.022
— Kârını bildirmeyen	12	15.496	—	16.792

Değerlendirme :

I) Türkiye'nin 300 Büyük Şirket sıralamasına Yemeklik Yağ Sektöründen 12 firma girmiş durumdadır. (1977 yılı itibariyle) Söz konusu 12 şirket genel sıralama içinde 22-247 arası bir yer almıştır. 12 şirketin 8'nin kâr ettiği bilânçolarından anlaşılmaktadır. 3 şirket zarar ettiğini bildirirken, 1 şirket bilânço rakamlarını açıklamaktan kaçınmıştır (Bkz. Tablo I).

II) Yağ sektöründe zarar ettiğini bildiren şirketlerin satış hacmi kâr eden 8 şirketin satış hacmini aşmaktadır. Buna göre, zarar eden şirketler grubu 2.9 milyar TL'lik ciro yaparken, kâr eden şirketler 2.7 milyar TL'lik ciro (satış) yaptıklarını bildirmişlerdir. Bu durumda üretimin etkin bir biçimde sürdürüldüğünü söylemek mümkün olmamaktadır. Zarar eden şirketler arasında özellikle margarin firmalarının bulunması dikkati çekmektedir. Ayrıca margarin şirketle-

rinin kâr zarar durumunun içinde kendi içinde gösterdikleri gelişim açısından dikkat çekmektedir. Oysa Margarin şirketlerinin satış fiyatları Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından belirlenmekte ve firmaların piyasa yapısına göre fiyat tesbit etme şansı verilmemektedir. Oysa aynı satış döneminde margarin firmalarının ikisi aynı satış fiyatlarında kâr ettiklerini açıklarken, ikisi zarar ettiklerini bildirmeleri düşündürücüdür.

Kâr-zarar dağılımı bize bir başka tesbit yapma olanağı daha vermektedir. Zarar eden şirketlerin ileri teknoloji uygulayan ve makina yoğun tekniklerle çalışan kuruluşlar olması böyle bir teknolojiyi sanayileşmenin zorunlu adımı olarak ileri süren hipotzi doğrulamaktadır (Bkz. Tablo I ve V).

III) Şirketlerin kurulması sürecinde kişi başına 185 bin TL'lik harcama yapılması ve bunun sonucu ancak 5992 kişilik istihdam yaratmış olması bu tekniklerin istihdam yaratmada son derece yetersiz olduklarını kanıtlamaktadır (Tablo I).

IV) Yağ sektöründe kişi başına (çalışan) ciro 1.4 milyon TL olarak belirmektedir. Bu ciro sayısı 300 Büyük Şirket arasında yer alan 15 sektör içinde de en yüksek miktar olmaktadır. Bir başka deyişle 1977 yılı içinde yemeklik yağ sektörü bir bütün olarak ele alındığında Türkiye'de en yüksek satış hacmini yarattığı anlaşılmaktadır. (Türkiye'de ilk sıralamay giren 271 şirketin çalışan insan başına yaratılan cirosu yarım milyon lira dolayında olmaktadır.) (Bkz. Tablo III).

Oysa aynı tablonun ortaya çıkardığı bulgular margarin şirketlerinin kârlılığının Türkiye ortalamasının çok gerisinde olduğunu kanıtlamaktadır.

V) Yağ sektörünün kişi başına ciro, kâr vb. gerçekleştirmeleri Türkiye'nin 300 Büyük şirketi ile kıyaslandığında (Bkz. Tablo IV) yemeklik yağ sektörünün içinde kârın ciro içinde yüzde payı 3.37 iken, toplam şirketlerde bu üç kat fazlasıyla 9.52 olarak gerçekleşmiştir. Oysa yemeklik yağ sanayi içindeki şirketler ciro hacmi itibariyle öz sermayeyi yıl içinde 7 kez çevirmişken, 300 büyük şirkette bu oran ancak 2 olmuştur. Bu oranlarda yemeklik yağ sanayinde gizli bir kâr (ekonomik kâr) varlığını kanıtlamakta, bir başka deyişle vergi kaçağı bulunduğunu göstermektedir.

VI) Bulgular Türkiye’de margarin kesimini özendirici, buna karşılık zeytinyağı ve likit yağlarında caydırıcı teşvik (negatif teşvik) uygulamasının sonuçlarını test etmemize olanak sağlamaktadır (Bkz. Tablo I ve II).

Margarin kesiminde kişi başına 189 bin TL ile şirket kuruluşu tamamlanırken, zeytinyağı ve likit yağlarda bu sayı 151 bin TL olmaktadır. Özetle, zeytinyağı ve diğerlerinde sabit sermaye gereği daha düşüktür.

Üretimi geçen bu şirketler içinde margarin grubunun zeytinyağı grubuna göre daha yüksek bir satış hacmi gerçekleştirdiği görülmektedir. (Birinci grup 1.3 milyon TL, ikinci grup 1.2 milyon TL.) Bunun doğal sonucu margarin şirketleri grubunun kârlılığının daha yüksek olmasıdır. Ancak gerçekleşme aksini kanıtlamaktadır. (Birinci grup 6 bin TL, ikinci grup 53 bin TL.)

Sonuçlar margarin üretiminde üretim fonksiyonunun etkinlikten uzak olduğunu gösterdiği gibi, Türkiye’nin doğal kaynaklarını daha kolay değerlendirebilecek zeytinyağı kesiminde üretimi özendirici önlemlerin daha az kaynak gerektirici, daha kârlı ve daha yüksek istihdam sağlayıcı olacağını göstermektedir.

İstanbul'da Toplu Taşımacılık Sorunlar ve Öneriler

Zahide ÖZCAN

ZAHİDE ÖZCAN (1953 Konya) 1975 yılında İ. Ü. İktisat Fakültesinden mezun olmuştur. 1976 yılında doktora tezini tamamlamış, 1977 yılında İ. Ü. İşletme İktisadi Enstitüsünden mezun olmuştur. Halen Osmanlı Bankası A. Ş. Müfettiş Yardımcılığı yapmaktadır.

Tünel işletmesi devir alındığı 1939 yılından beri çalışmalarını zaman zaman yapılan tamir ve bakım çalışmaları dışında sürdürmektedir. 1975 yılında 100. hizmet yılını tamamlamıştır. Çalışmamızda sadece Tünel İşletmesini ele almanın nedeni tünelin küçük bir

metro niteliğinde olmasıdır. Ayrıca İstanbul yolcu taşımacılığında metronun yeri ve önemi hakkında bazı karşılaştırmalar yapılmıştır.

Tünel İşletmesi'nin yıllar itibariyle gelir ve giderleri taşınan yolcu başına hasılat, km. başına hasılat ve işletme emsali rakamları alınarak incelenmiştir. Aslında bu işletmenin durumunu açık bir şekilde ortaya koyan işletme emsali (gelir/gider) oranı ile km. başına sağlanan hasılattır.

Çalışmamızın ilk bölümünde yıllar itibariyle aylar olarak durumu tablolar halinde gösterilmiştir. Ayrıca 1973-1976 dönemi itibariyle aylar olarak gelir ve gider durumları gösterilmiş ve mevsim indeksi hesaplama yoluna gidilmiştir. Burada aylar itibariyle mevsim indeksi hesaplamamızın nedeni gelir ve giderlerimizin aylar itibariyle gösterdiği dalgalanmaları görebilmek içindir. Amaç hangi aylarda gelirimiz veya giderimizin arttığını (azaldığını) görmek, finansman ihtiyacının hangi aylarda maksimum olduğunu bilmek ve gelecek yıl için tahminler yapmak suretiyle, önceden bilerek tedbirlerin alınması içindir. Meselâ bazı aylarda minimum olmaktadır. Bu minimum olan aylarda çalışmaların devamlılığını sağlamak için gereken finansmanın hangi kaynaklardan hangi şartlarla ve nasıl karşılanacağı problemini çözebilmek amacını taşır.

Üçüncü bölümde işletme emsalinin 1971-1976 dönemi itibariyle trendi hesaplanmıştır. Amaç işletme faaliyetlerinin genel eğilimi hakkında bir fikir sahibi olmaktır. 1971 yılını dönem başı olarak almamızın nedeni tünelin elektrifikasyonunun tamamlanarak modern bir görüüşle yeniden hizmete girmesidir. Ayrıca bulduğumuz trend denklemini yardımıyla 1977 yılı için bir tahmin yapma yoluna gidilmiştir.

Aynı dönem itibariyle gelir ve giderlerin trendi bulunmuş ve 1977 yılı için tahminler yapılmıştır.

Dördüncü bölümde Tünel İşletmesi'nin analiz edilmesinden sonra İstanbul'da yolcu hareketleri ile metropol taşımacılık soruna değinilmiştir. Ayrıca metropol taşımacılığı ile otobüs taşımacılığı arasında çeşitli karşılaştırmalar yapılmıştır.

I. B Ö L Ü M :

— T Ü N E L İ Ş L E T M E S İ —

1 — Tünel işletmesinin satın alındığı 1.1.1939 tarihine kadar şirket zamanına ait durum :

Dünyada üçüncü yeraltı treni olan 573 m. uzunluğundaki Tünel 17. Ocak 1875 açılışından itibaren 17. Ocak 1975 yılında 100. ncü yılını doldurmuştur.

Karaköyü Beyoğluna bağlayan tünel inşa imtiyazı 6.11.1869 tarihinde inşaatın bitiminden itibaren 40 sene müddetle Fransız Mühendis «GAYAN»a verilmiştir. Şirket tanesi 20 lira kıymetinde 12.500 hisseden ibaret 250.000 İngiliz lirası sermaye teşekkül etmiştir. 3,5 yıl süren inşaat Aralık 1874 de tamamlanmış ve 170.000 liraya mal olmuştur.

2 — Tünel işletmesinin satın alma tarihi olan 1.1.1939 tarihinden bugüne kadar olan durum :

1.1.1939 tarihinden geçerli olmak üzere Şirketin Türkiye'de mevcut menkul ve gayrimenkul mal hak ve menfaatleri 175.000 lira bedel mukabilinde hükümetçe satın alınmıştır. Daha sonra malzeme temini için yapılan girişimler ve harp dolayısıyla tünel faaliyetleri 20.8.1941 den 6.12.1941 tarihine kadar tatil edilmiştir.

Dağa sonraları ise tesisatın ekonomik ve teknik ömrünü tamamlaması nedeniyle yenileme yoluna gidilmiştir. Yenileme için Türk - Fransız kredisinden istifade edilerek 14,5 milyon liraya ihale yapılmaya çalışılırken 1970 Ağustos ayındaki devalüasyon kararı üzerine maliyet 27,5 milyona çıkmış ve yan tesislerle birlikte 33 milyon lira sarf edilerek Tünelin yenilenmesi sağlanmıştır.

25.11.1968 tarihinden 3.11.1971 tarihine kadar süren yenileme faaliyeti ile tekrar hizmete sokulan tünel modern olarak Karaköy - Beyoğlu arasında yolcu taşımaya devam etmekte ve asırlık hizmetini sürdürmektedir.

II. B Ö L Ü M :

— MEVSİM İNDEKSİNİN HESAPLANMASI —

Hareketli ortalamalar metodunu kullanarak mevsim indeksini hesaplama yoluna gitmemizin nedeni; konjonktür ve mevsim dalgalanmalarını bertaraf etmektir.

A — İlk olarak Tünel işletmesinin gelirini (aylar itibariyle ve 1974-1975 dönemi olarak) hareketli ortalamaya nispet usulü ile mevsim indeksini hesapladık.

Gelirimizin minimum olduğu ay Şubat ayı (90,1) iken maksimum olduğu ay ise Aralık ayı olmaktadır (153,1). Tünel işletmesinin aylar itibariyle görülen bu dalgalanmalarını iki sebebe dayandırmak mümkündür.

1 — Hava şartları

2 — Reklâm gelirleri ve hurda satışları.

B — Tünel işletmesinin gideri (aylar itibariyle ve 1974-1975 dönemi olarak) hareketli ortalamaya nispet usul ile mevsim indeksini bularak giderimizin minimum ve maksimum olduğu ayları tesbit ettik. Ekim ayında minimum olan giderimiz (73,4), Aralık ayında maksimum olmaktadır (121,8). Bu dalgalanmaların nedenleri olarak;

1 — Daha sonraki bölümde detaylı olarak verilen; Tünel işletmesinin giderlerinin dökümüne bakacak olursak toplam giderler içinde en fazla payı sigortalı personel giderleri almaktadır.

Meselâ 1975 yılı için toplam giderlerin % 52,1 sigortalı personel giderleridir.

Her iki senede bir yapılan toplu sözleşmeler yoluyla ücretlere yapılan zamlar giderleri artırmakta, buna mukabil tarifelerin 15.6. 1974 den bu yana sabit kalması giderlerle gelirler arasındaki farkı

büyütmekte ve işletmeyi bir finansman sorunuyla karşı karşıya bırakmaktadır.

2 — Bakanlar Kurulu kararıyla işçilere iki maaş tutarında yapılan ikramiye ödemeleri ve bu ikramiyeleri İETT 4 taksit halinde ödemekte olduğundan Mevsim İndeksinde ödemelerin olduğu aylarda giderlerin yükseldiğini görmekteyiz.

S O N U Ç :

Bugün İstanbulun en önemli sorunları arasında insanların bir taraftan diğer tarafa yolculuk edebilme yani trafik sorunudur. Çeşitli sebeplerle hızlı nüfus artışı, (köyden kente göçler, sanayileşmenin şehirlerde başlaması, ekonomik nedenler, şehirdeki nüfus artışını hızlandırmaktadır) ve yerleşim durumu insanların güvenlik içinde rahat ve ucuz olarak seyahat edebilme imkânlarını kösteklemektedir. Bu engelin aşılması ise kitle taşımacılığını rahat ve ucuz bir şekilde gerçekleştirebilecek bir sistemin kurulmasıyla mümkün olabilir. Dünyada büyük kentlerde uygulanan sistem metrodur. Metro bilindiği gibi belirli güzergâhlar arasında sefer yapan otobüs taşımacılığına göre çeşitli mukayeseli üstünlükleri olan bir ulaşım aracıdır. Kitle taşımacılığında ilk tesis masrafları hariç en ucuz taşıma aracı olduğundan dünyanın çeşitli ülkelerinde çeşitli şehirlerinde kullanılmaktadır.

Aşağıdaki tabloda 1965-1975 dönemi itibarıyla otobüs adedi ile otobüsle taşınan yolcu adedi arasında bir ilişki aranmıştır. İkisi arasında oldukça ($r = 0,85$) yüksek bir korelasyon katsayı bulunmuştur. Regresyon denklemi ise;

$$Y = -15,2 + 0,3 \bar{X}$$

X = Otobüs adedi

Y = Taşınan yolcu miktarı)

bu denklemden gidilerek otobüs adedindeki bir birimlik değişme taşınan yolcu sayısında 0,3 lük bir değişme meydana getirmektedir. Otobüs adedindeki değişmelerin taşınan yolcu sayısı üzerindeki etkisi büyüktür.

Ancak; otobüsün yatırım sermayesi ömrü ile metronun yatırım sermayesi ömürleri arasında büyük fark vardır. Zira bir otobüsün ekonomik ömrü 10-15 yıl olarak kabul edilirken, 20 km. lik bir metronun ömrü ise 100 yıl olarak kabul edilmektedir. Ancak metronun ilk tesis masrafları çok yüksek olması nedeniyle bazı ülkelerde hükümetler finansmanını bizzat yüklenmiş sonra mahalli idarelere devr etmiş, ya da ucuz kredi vermek suretiyle kurulmasına öncülük etmişlerdir. Bugün mini metro diyebileceğimiz tünel çok kısa mesafe arasında yolcu taşımaktadır. Ancak mesafenin çok kısa oluşu ve masraflarının yüksekliği kâr etmesini engellemektedir. Mesafenin kısa oluşu yanında diğer bazı ulaşım araçlarının da aynı ücret mukabilinde taşıma yapmaları geliri azaltan faktörlerdendir. Yolcu başına gider artarken gelirin azalması işletmenin zarar etmesine sebep olmaktadır.

Nüfus ile taşıma araçları arasında doğrusal bir ilişki vardır. Yukarıda belirttiğimiz çeşitli nedenler dolayısıyla İstanbul şehrinin nüfusunun artışı ile taşıma araçlarında bu artışı karşılayabilecek miktar ve kapasitede olması gerekir. Halbuki otobüs sayısının sınırlı finansman kaynakları nedeniyle artırılmaması sorunun büyümesine ve yolcunun zaman kaybına, milli servete ise zarara sebep olmaktadır. Otobüs taşımacılığı ile Metro taşımacılığı arasında mukayese yapacak olursak, uğranılan yıllık iş değeri kaybı, yedek parça, akaryakıt tasarrufu bakımından metronun mukayeseli üstünlüğünün daha fazla olduğunu görmekteyiz.

İstanbul şehrinde düzenli bir trafik sağlamak ve iyi bir ulaşım sistemi kurmak isteniyorsa mutlaka yolcu taşıma işleminde metroya gitmek zorunludur.

4 milyonu aşkın nüfusu ile metropol karektere sahip dünyanın 70 şehri arasında 42. sırada bulunan ve böylece metropol karektere sahip olduğunu bütün dünyaya kabul ettirmiş dünya metropol şehirler birliğine de kabul edilmiş bir şehrimizdir.

529,01 Km² si İstanbul belediyesi içinde

218,72 Km² si İstanbul belediyesi dışında olmak üzere toplam

747,73 Km² lik ve içinde 27 belediye ve köyün bulunduğu metropol alanı anlamak geerki ve hatta şarttır.

İstanbulun en önemli sorunları arasında şehrin ulaşım, trafik sorunu diğer bir deyişle insanların bir taraftan diğer bir tarafa yolculuk edebilme sorunları gelmektedir. Yolcu taşımının kuralları arasında rahat, ucuz ve boşuna zaman kaybetmeden güvenle yolculuk edebilme birinc derecede gözönünde tutulması gerekir.

Çık hızlı nüfus artışı yanında kötü yerleşmeninde büyük payı vardır. Ayrıca topografik durum şehirde yeni yollar açılmasına veya mevcut yolların bazen genişletilmesine de imkân vermemektedir.

Şehrin ulaşım, trafik ve yolcu taşımada çektiği sıkıntının en büyük sebebi motorlu araç ve otobüs geçmesine elverişli yolların azlığı, motorlu araç geçmesine elverişli yolların azlığı motorlu araç geçmesine elverişli yollara yardımcı olabilecek paralel yolların azlığı da rol oynamaktadır. Bütün motorlu araçlar ve otobüsler hep belirli ve sayılı yollardan geçme zorunluğunda kalmaktadırlar. Bu sebeple de İstanbulda diğer Avrupa şehirleri ile kıyaslırsak arasında çok fazla denilecek kadar motorlu araç yoktur. Trafik tıkanmalarının başlıca sebepleri arasında kamu büyük taşıma aracı başına düşen nüfusun çokluğu ve küçük araçlar başına düşen nüfusun ise azlığı büyük pay olmaktadır.

	NÜFUS (Kamu aracı başına)	NÜFUS (Küçük araç başına)
İstanbul	3623	134
Paris	851	405
Gloskow	658	772
Berlin	1450	574

Görölüyorki İstanbulda küçük araçlar sayısı büyük araçlar sayısına oranla fazladır. Bu oranın büyük araçlar lehine dönüştürölme-

sine çaba sarf edilmesi halinde lüzumsuz yere kullanılan bir çok küçük araçlara ihtiyaç kalmayacaktır.

Ancak motorlu araçlara elverişli cadde yol ve sokak azlığı tıkanıklara neden olmaktadır. Ayrıca İstanbul ve civarının nüfus artışı hızının fazla olması nedeniyle taşımacılık sorununu gittikçe artırmaktadır. Yani yolcu hareketleri de bu nüfus artışı ile orantılı olarak artmaktadır.

Yıllar itibarıyla otobüs ve trolleybüs sayısına bir gözatacak olursak :

Yıllar	Otobüs adedi	Trolleybüs adedi	Tünel	Toplam
1970	738	101	—	839
1971	706	101	2	809
1972	708	101	2	811
1973	753	101	2	856
1974	742	101	2	845
1975	692	101	2	795

— METROPOL İSTANBULDA YOLCU HAREKETLER —

Bir şehrin günlük yolcu hareketlerinin toplamı şehir nüfusu kadar kabul edilmektedir. Buna göre İstanbul metropol alanında günde yaklaşık olarak gidiş ve dönüş olarak 4 milyonluk bir yolcu hareketi olması lâzımdır. Böylece taşıma araçlarının bu yolcuları taşıyacak miktar ve kapasitede olması gerekmektedir. Şehir içinde ve metropol alanda yolcu taşıma tekeli İstanbul belediyesi adına İETT'ye ait bir hak ve görevdir. Ancak mali imkânsızlıklar dolayısıyla yetersizlik olduğundan İstanbul belediyesi İETT mütalaasını aldıktan sonra belirli hatlarda geçici ruhsat vererek işletilebilmektedirler (özel halk otobüsleri).

ARAÇLAR ARASINDA BAZI EKONOMİK MUKAYESELER :

Trafik kürsüsü Prof. Kemal Kutluya idare tarafından yaptırılan tüdlere göre :

Birim zamanı içinde yolcu miktarı (debisi) bakımından bir karşılaştırma halinde (trafik düzenli olursa), debiyi ticari hızla çarparak taşıma kudretlerini bulursak;

Dolmuşun saatde	1800—3600	30.000—40.000 yolcu
Minibüsün saatde	3500—5000	50.000—60.000 yolcu
Otobüsün saatde	14000—16000	500.000—750.000 yolcu
Metronun ise	25000—40.000 yolcu olduğunu görüyoruz.	

1 — YOLCU TAŞIMA MUKAYESESİ : Aynı yolcuyu taşımak için gerek araç sayısı ve gerekse yol şeridi ihtiyaç farkı değişmekte ve küçük araç aleyhine sonuç vermektedir.

2 — TAŞINACAK YOLCU SAYISI BAKIMINDAN :

3 — Yol şeritleri otobüs sayısı işgal ettiği yol şeridine göre metronun ağır bastığı bir gerçektir.

4 — İŞ SAATİ KAYBI BAKIMINDAN : Günde en az 400.000 iş adamının sabahları ve akşamları gidiş ve dönüşlerinde trafik tıkanıklığı dolayısıyla günde 2 şer saat kaybettiklerini kabul etmek mübalağasız bir sonuçtur bu hesaba göre.

Günde kaybolan iş saati 800.000

Bir saatin iş değeri ortalama 10 lira hesabıyla iş değeri kaybı 8.000.000 TL.

İş saati kaybının yıllık toplam değeri 2.400.000.000 TL. eder.

Görülüyorki İstanbul halkı bu hesapla yılda 10 km lik bir metronun inşa masrafını karşılayacak kadar bir iş değeri kaybı yanında

akaryakıt, yedek parça, amortismanlar, dolayısıyla diğer masraf ve kayıplar ilâve edilirse yıllık kaybın daha da büyük olduğu anlaşılabilir.

5 — TİCARİ HIZ BAKIMINDAN : Metronun ortalama hızı 40-50 km. olarak kabul edilmektedir. Trafik düzeni sağlanan şehirlerde ise 25-30 km. dir.

6 — YAKIT EKONOMİSİ BAKIMINDAN

7 — YEDEK PARÇA VE BAKIM SARFIYATI VE MASRAFI BAKIMINDAN

8. — PERSONEL MASRAFI BAKIMINDAN

9 — YATIRIM SEVİYESİ BAKIMINDAN : İlk bakışta metroya yapılacak yatırım fazla görünür. Ancak 100 yıl ömrü olduğunu gözönünde tutmak lâzımdır. Otobüsün yatırım sermayesi ömrü 10-15 yıl olarak kabul edilmektedir.

20 Km. lik metronun ömrü 100 yıl, gerekli sermaye 4 milyon olduğu halde aynı ihtiyaca cevap verebilecek bir otobüs filosnu 1000 otobüs hesabı ile 650-700 milyon milyon lira tutmaktadır. Ancak ömürleri kısa olduğu için yatırımın tekrarı icap eder.

10 — TEKNİK VE SOSYAL GÜVENLİK BAKIMINDAN : Metronun üstünlüğü tartışılmaz bir sonuçtur. Metroya gitmek zorunludur. Şehirde sağlıklı bir ulaşım sistemi ve düzenli bir trafik sağlamak istiyorsak; mutlaka yolcu taşıma işinde metro sistemini koymamız gerekir. Ayrıca İstanbulun topografik durum itibarıyla fazla caddeler açılması mevcut caddelerin daha genişletilmesi ve ulaşım ile trafiğin bu çözümlerle halledilemeyeceği bir gerçektir.

— METRO ŞEBEKESİ İHTİYACI —

Şehirde sadece bir metro hattına değil, uzun vade için de gereken plan ve projelerin finansmanın programlanmış bir metro şebekesine şiddetle ihtiyaç vardır. Metro yapımında ilk hat bugünkü şehre uzunca zaman hizmet edebilme gayesiyle seçilmeli metro şe-

bekesinin şehre yayılması ise şehrin yeni yerleşme planına göre genişletilmesi çalışmaları yapılmaktadır. Finansman ihtiyacının karşılanması ise hemen bütün dünyada metroları hükümetler finanse etmişler ve işletmelere karşılıksız olarak devr etmişlerdir. Diğer bazı memleketlerde ise mahalli idareler yaptırmakta ve masraf hükümet tarafından, mahalli idarelere yardım olarak verilmektedir. İETT nin öngördüğü ise İstanbulda tahsil edilen bazı belediye vergi ve resimlerinden küçük nispetlerde (Metro resmi) ilâve sistemidir.

Turizm 'de Asgari Müşterekler

Dr. Yılmaz ÖZEN

Truzim yapmayı, truzimden döviz geliri kazanmayı amaçlayan her ülkede truzimle ilgili her faaliyet birimi için bazı asgari müştereklerin oluşmuş olması ilk koşuludur. Bilindiği gibi turizm küçüklü büyüklü bir takım hizmet birimlerinin zincirin halkalarını andırır biçimde birbirleriyle uyumlu çalışmalarıyla gerçekleşir. Her birim hizmetini aksatmadan turisti memnun ettiği sürece turizm gelişir. Aksi halde birimlerden bir tanesinin neden olduğu bir aksama diğer birimlerin olumlu etkilerini de siler götürür.

HİZMET BİRİMLERİ

Turizm zincirinin halkalarından ilkinin, ülkeyi tanıtmakla yükümlü özel ve kamu kuruluşları oluşturur. Bunların tanıtım faaliyetleri yabancı ülkelerin halkına ve tur operatörlerine yöneliktir.

İkinci halka, ulaşımı sağlayan hava, kara, demir ve deniz yolu kuruluşlarından oluşur.

Zincirin bir diğer halkası yerel seyahat ecantalarıdır. Bunlar yabancı tur operatörlerinin grup halinde ve tek tek gönderdikleri turistlere hizmet sunarlar. Ayrıca ülke dışına ve ülke içinde vatandaşları için seyahatler düzenlerler. Yerel seyahat acentalarına hizmet veren birimler de otobüs işletmeleri, rehberler ve konaklama tesisleridir.

Turistin ülkesine memnun veya gayri memnun dönmesinde katkısı olabilecek diğer halkalar da lokantalar, eğlence yerleri, hediyelik eşya mağazaları, tek tek ve toplum olarak ülke halkının bizzat kendisidir.

Kuruluş yerleri, faaliyet alanları ve içsel yönetimleri bakımından birbirinden bağımsız bu kadar çok hizmet biriminin uyumlu çalışabilmesi birleştirici büyük çabaları gerektirmektedir. Her birim ekonomik, sosyolojik, psikolojik, coğrafi, tarihi, askeri, tıbbi her türlü olayın etkisine çok hassas bir biçimli açıktır. O yüzden birbirleriyle uyumlu organizasyonları çok güçtür. Eğer ülke olarak turizm yapmayı amaçlıyorsak ilk önce birimlerin tek tek ve toplu halde belirli asgari müştereklerde birleşmeleri, davranış düzeylerini daima bu müştereklerin üzerinde bir seviyede oluşturmaları, hiç bir zaman bu müştereklerin altında ucuz davranış biçimlerine yönelmemeleri gerekir.

TANITIMDA ASGARİLER

Bu asgari müştereklerin ilki, tanıtımda asgariyi tutturmaktır. Önce ülke, toplum, toplumun yaşam biçimi, kültürü, tarihi, görmeye değer dinlenmeye uygun yerleri tanıtılır. Bu konuda görev esas olarak devletindir, hükümetlerindir. Bu iş için yıllık asgari harcama fonu oluşturulur. Fonun miktarı, hükümetin bütçesine, diğer ülkelerin yaptıkları harcamaların tutarına bakılarak kestirilir. Hiç bir hükümet bir

daha bu asgarinin altına inmemelidir. Tanıtım kesiksiz sürdürülürse etkili olur. Yılda 40 milyon turist çeken İtalya, 35 milyon çeken İs-

panya, 4 milyon çeken Yunanistan tanıtım yayınlarını devamlı olarak sürdürmekte, hiç bir sebeple aksatmamaktadırlar.

Diğer ülkelerde bulunan Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Informasyon büroları yabancı dil ve konuyu bilmeyen politik kayırmalı elemanlardan kurtarılmalı, buralara, sempatik, ticari anlayışa sahip, yetenekli, az fakat öz elemler gönderilmelidir. Bu merkezlerle eleman tayininde asgari müştereksi daima «ülke yararı» teşkil etmelidir. Yoksa bu bürolar broşür dağıtıcısı olmaktan öte bir iş göremezler.

UPTAA, ASTA vbg. uluslararası turizm birliklerinin yıllık kongreleri ülkenin tanıtımı için büyük fırsatlardır. Fakat ne yazık ki Turizm ve Tanıtma Bakanlığının çeşitli nedenlerle tanıtma konusunda yeterli olamaması bu kongrelerden yararlanmayı olanaksız kılmaktadır. Enufak turizm ülkeleri dahi kongre üyelerine folklor gösterili ziyafetler verirlerken bizler bir kokteyl dahi verememekteyiz. Oysa turistik yatırımın alfabesi, her fırsattan yararlanarak ülke hakkında konuşulmasına zemin hazırlamakla başlar. Turizm yapmak isteyen bakanlar, bakanlıklar önce bu konularda asgari müşterekleri oluşturmalı ve sürekli olarak onlara uygun hareket etmelidirler.

SEYAHAT ACENTALARI

Seyhat acentaları ve oteller önce kendilerini, kendilerini tanıtırken de ülke ve bölgelerini tanıtmak durumundadırlar. Bu görevin yapılabilmesi için de kendilerine devletçe yeterli sayıda ülke dışına çıkış hakkı verilmeli, yeterli yabancı para, telex ve benzeri zorunlu alet tahsisleri biran önce yapılmalıdır. Seyahat acentalarında bazı asgari müşterekler oluşturmaları beklenir. Herşeyden önce yabancı tur operatörleri ile görüşürken rakibi durumundaki diğer yerel

acentaları yerici konuşmalar yapmamaları uygun olur. İyi bir araştırmayla saptanacak tur taban fiatları altında fiat verilmemelidir. Yarım günlük bir turda turist başına sadece 5 lira kazanmak hatta zararına tekliflerde bulunmak ülkemize pek çok döviz kaybına mal olmaktadır.

ULAŞIM

Ulaşımında asgari müşterekler bir kamu kuruluşu olan THY'nin sadece transport fonksiyonunu benimsemiş olmaktan kurtarılmasıyla gerçekleşir. Turizme yönelik plânlamalara, turizmi amaçlayan ilâve sefer ve charter tahsislerine THY'nin en kısa zamanda yönelmesi zorunludur. Bunun için de filonun yeni uçaklarla güçlendirilmesi, politik nedenlerle sürdürülen iç hatları kaldırıp, uçakların döviz getirici hatlara tahsişi kısa vadeli çözüm yollarından biri sayılır. Avrupa turizminde hava ulaşımının payı % 50-55 dir. Kısa gelecekte bunun % 75-80 e ulaşacağı umulmaktadır. THY'ndan zamanın gerisinde kalmak değil, turizmde can damarı bir kuruluş olarak zamanın önünde gitmesi beklenir.

Son zamanlarda bir hükümet kararıyla ülkemizde bulunan sivil, askeri her türlü hava alanlarının turist charter uçaklarının inişe açılmış olması turizmimizin geleceği için çok önemli bir adımdır.

Demiryolu-feribot, karayolu-feribot bağlantılarının turizm amaçlarına uygun yapılması önemli asgarilerden bir diğeridir. İstanbul Boğazı'nda demiryolu-feribot veya köprü-demiryolu bağlantısının kurulmamış olması turizmimiz için büyük kayıptır. Bundan daha önemlisi özel otobüsleriyle gelen turizms gruplarının ülkeye nereden girip nereden, nasıl ve nereye çıkacaklarının iyi plânlanarak feribot hatlarının buna göre yerleştirilmesi konusu hâlâ ele alınmamıştır. Bugün en gerekli hat İzmir-Pire vya Kuşadası-Samoz Adası feribot hattıdır. Samos haftada 5 kere gelip giden Truva tipi feribotlarla Pire'ye bağlıdır. Samos-Kuşadası mesafesi ise Yalova-Kartal kadardır.

Trakya'dan giren turist otobüsü veya arabasının Ege'den Yunanistan'a gitmesi veya tersi yönde bir akımın sağlanması büyük bir zorunluluktur. İstanbul'dan, İzmir'den kalkan feribotların Adriyatik yoluyla İtalya kıyılarına kadar gitmesine gerek yoktur. Boşuna kaynak israfıdır. İtalya-Yunanistan, İtalya-Yugoslavya arasında halen en az on feribot hattı mevcuttur. O yollarla Yunanistan'a veya Yugoslavya'ya gelen turisti oralardan ülkemize akıtmak esas olmalıdır. Nitekim son ayların bu konudaki en olumlu olayı Magosa-Mersin-Suriye feribot hattının açılmış olmasıdır.

OTEL REZERVASYON BÜROLARI

Ülkemize turistler grup halinde veya tek tek ulaşırlar. Grupların otel rezervasyonları genellikle yapılmıştır. Gelişlerinde yerel seyahat acentalarının elemanları tarafından karşılanırlar. Fakat kendi başlarının gelen turistlerin otel rezervasyonu ve karşılayıcısı genellikle yoktur. Bu gibi turistlerin ilk gereksinimi harcama kapasitelerine uygun bir otel bulup yerleşmektir. Kenti tanıma gereksinimi bundan sonra gelir. Ulaşım terminallerimizde 24 saat açık otel rezervasyon bürolarının bulunmaması turizmimizin en büyük eksiğidir. Halen var olan bir kaç bilgi bürosu turistlerin eline bir kaç broşür tutuşturmakta öte hiç bir şey yapmamaktadır. Dolayısıyla yeterince fonksiyonel değildir. Oysa bu bürolarda turistten alınacak 20-25 lira karşılığı otel rezervasyonu yapılması, ayrıca otellerden de % 10 komisyon alınması, turiste otobüs, dolmuş veya taksi ile otele ulaşmasında yol gösterici yardımda bulunulması turizmde asgari gerekliliklerden biridir. Bu kabil bir hizmet İspanya'da iş saatleri dışında dahi yürütülmekte telefonla yapılmaktadır. Turist, kimsenin bulunmadığı bilgi bürosuna konmuş özel, dahili bir telefonla duvarda yazılı numarayı aramakla ve her dilde istediği bilgiyi sorabilmektedir. Ülkemizde pansiyonculuğun gelişmesi rezervasyon bürolarının bulunup bulunmamasına sıkı sıkıya bağlıdır.

OTEL SINIFLARI VE STANDARTLAR

Konaklama tesisleri ve otellerde asgarilerin oluşturulmasında gecikilmiştir. Otellerimizin sınıfsal ayrımları yetersizdir. Mevcut ayırım sisteminde çoğunlukla oda büyüklüğü, merdiven, park yeri genişliği cinsinden ölçüler kriter olarak kullanılmış, dekor, personelin özellikleri, giyimi gibi görece unsurlar üzerinde hiç durulmamıştır. Bu yüzden aynı sınıfta gösterilmiş oteller arasında kalite farkları bazen öylesine büyüktür ki bu farklı kaliteler üstüne bazan iki üç sınıflama daha yapmak mümkündür. Otel standartları, odaların tef-tişinden servisin biçimine, yemeğin kalitesine kadar etkili olan çok önemli unsurlardır. Bunları diğer ülkelerin kullandıkları standartlardan yararlanarak elle tutulur, gözle görülür belirgin donelere göre tekrar saptamak ve kontrol etmek en önemli turizm gereksinimlerindendir. İyi bir sınıflandırmadan sonra aynı sınıfta olan otellerin kalite ve fiyat müştereklerinin oluşmasına özen gösterilmelidir. Gittikçe ufalan tabaklar içinde ancak bir kaşık denebilecek miktardaki yemeğin turist önüne konulması zamanla Türk mutfağının tarihi ününü yitirmesine neden olmuştur. Tabağındaki yemekle gözü ve karnı doymayan turist hiç bir zaman ülkesine iyi izlenimlerle dönmez.

FİATLAR

Tur ve otel fiyatlarımız dünya ve özellikle bize yakın ülkelerin fiyatlarıyla devamlı olarak kıyaslanmalı ve daima daha ucuz fiyatlarla turizm pazarına çıkılmalıdır. Bu konu ülke ekonomisinin bütününüyle ilgili olduğu için turizm birimlerinin kontrolü dışındadır. Fakat bilinen gerçek odur ki turizmde yeni olan ülkelerin ne yapıp yapıp cazip, ucuz fiyat ve kalitelerle dünya turizm pazarlarına çıkmaları ilk koşuldur. Ekonomimizdeki son enflasyon hadleri otel fiyatlarını % 30-50, otobüs kira bedellerini % 60-65 gibi büyük oranlarda etki-

lemiştir. Bunlara bir de müze giriş ücretlerine yapılan % 100-500 oranındaki komik zamlar ilâve edilince yerel seyahat acentaları dış tur operatörlerine iki ay öncesine kıyasen % 30-50 arasında değişen daha yüksek paket tur fiyatları teklif etmek zorunda kalmışlardır. Bu durum tur operatörlerinin 1979 da Türkiye'ye tur düzenlemekten vazgeçmelerine yol açmıştır. Bu olasılığa mani olabilmek için âcil geçici çare, yerel acentalara döviz girdisi primi vererek tur fiyatlarının ucuzlatılmasının sağlanmasıdır.

ZAMANLAMA

Turizmde zamanlama ve bununla ilgili asgari müşterekler, en önemli fakat Türk turizminde hemen heemn yok denebilecek olanlardır. Dış tur operatörleri turlarını iki yıl öncesinden plânlar, programlar, bir yıl öncesinden de vapur, uçak rezervasyon ve anlaşmalarını yapar, turlarının fiyatlarını belirler ve broşürlerini basarak turizm piyasasına arz ederler. Avrupa ülkelerinde turistler tura katılma kararını bizdeki gibi son hafta veya son günde değil, altı ay, bir yıl öncesinden verirler, ücretlerini ödeyerek yerlerini ayırtırlar. Son bir ay içinde tur operatörleri yerleri kalsa dahi yeni başvuranları geri çevirir kabul etmezler. Bu yüzden son on ay içinde yer alacak her türlü fiyat değişimleri tur operatörünün cebinden çıkar, turiste yansıtılamaz. Rekabetin büyüklüğü karşısında küçük kâr paylarıyla turlar düzenleyen operatörler zamansız fiyat değişimlerine karşı çok hassastırlar. Belirsiz zamanlarda fiyat dalgalanmalarına maruz kalan ülkeleri gelecek yıl programlarından çıkarıverirler. Nitekim Londra'da Bales Tours, Oceanways Travel Türkiye'ye bu nedenlerle tur düzenlemekten vazgeçtiklerini belirtmişlerdir. Dünya turizm piyasasında otel ve tur fiyatları her yılın Mayıs, Haziran, Temmuz en geç Ağustos ayında belirlenir. Ondan sonra da fiyatlar değişmez. Uluslararası bir iş dalı olan turizmin de kendine göre oluşmuş oluşturulmuş kaideleri vardır. Ya bu kaidelere uyarız, uyabilmek için her türlü çabayı gösteririz ya da turizmden iyi bir gelecek beklemekten vageçeriz.

DÖVİZ BOZMA YETKİSİ

Turizmimizde döviz bozma konusu bugüne değin kontrol dışı kalmıştır. Herkes, her yerde döviz bozabilmektedir. Sonuçta bozulan dövizlerin yarısı bile devlet kasasına gitmemektedir. Kapalı çarşı bu konuda başlıbaşına bir olaydır. Döviz bozma yetkisi konusunun tekrar gözden geçirilip yeni koşullara bağlanması zorunludur. Gerekli yerler çok iyi bir araştırma ile saptandıktan sonra basit bir işlemle fakat muhakkak makbuz karşılığında döviz bozacak büroların kurulması, bundan sonra da döviz bozma yetkilerinin ya toptan kaldırılması veya çok belirli ve sayıca az kuruluşlara çok iyi kontrol altında tutulmak koşuluyla verilmesi gerekir. Döviz bulundurmanın cezası arttırılır. Gelen turist her yerde bu büroları kolaylıkla bulabilmeli, fazla zaman kaybetmeden parasını bozdurabilmelidir. Bu arada İstanbul, İzmir, Kuşadası turistinin % 50-60 ının günlük vapur turisti olduğu unutulmamalı ve turistin döviz bozdurmada zaman kaybetmemesine özellikle eğilinmelidir. Dövizle alış veriş katıyettele kaldırılmalıdır. Döviz bozdurma büroları yeterince v yerli yerince açılmadan söz konusu yasaklamalara gidilmemelidir. Döviz karaborsası, sıkı kontrolün söz konusu olduğu sol blok ülkelerinde dahi vardır. Bu ülkelerde dövizin resmi ve karaborsa fiatları arasında 3-5 misli farklar görülür. Fakat devlet, döviz kontrolünü tam anlamda elinde tutmaktadır. Otel ücretleri döviz bozdurma koşuluna bağlıdır. Ancak alış veriş ve lokantalarda döviz bozdurma makbuzu aranmaz. Turistler harcamalarının bu kısmını tehlikeyi göz alarak isterse sokakta karaborsada bozdurabilmektedir. Fakat sonuçta, döviz, kendi halkına dahi dövizle satış yapan devlet mağazaları yoluyla yine devletin eline geçmektedir. Bu yöntemle devlet, halkın elinde biriken ulusal paraların yerel tüketim mallarına yönelmesine, aşırı talebin fiyat yükselmelerine yol açmasına mani olmaya amaçlamaktadır. Belki de bu yüzden döviz karaborsasını gevşek tutmaktadır. Ama Türkiye Ekonomisi için durum farklıdır. Döviz çeşitli yollardan ülke dışına çıkmaktadır.

DİNLENME TURİZMİ

Konaklama tesislerin inkuruluş yerleri çok önemlidir. Ülkemiz kıyıları boyunca oraya buraya kurulmuş bir çok tesis mevcuttur. Bu gibi tesislerde dinlenme turizmi yapılamaz. Turist, konakladığı yerin çevresinde canlılık, hareket, yerel yaşam ve eğlence olanakları arar. Turistin tüm yaşamı kumda geçmez. O bakımdan turistik konaklama tesisi planlamalarında ve kredi dağıtımında tesis yerinin turist için ilginç olabilecek yerel yaşam çevrelerine, kâş ve kentlere yakın olup olmamasına da dikkat edilmelidir. Tesislerle beraber bu köy ve kenlerde turistik eğlence yerlerinin, küçük küçük turistik lokantaların kurulması kredilerle teşvik edilip çevrenin turist için tümüyle doyurucu olması amaçlanmalıdır. Turizmde mutfak temizliği, servis temizliği, çarşaf, tuvalet temizliği, plaj kumunun temizlenmesi en zorunlu asgarilerdendir.

GÜVEN

Turistin «bu ülkede kimseden turiste zarar gelmez» düşüncesine varması, güven duyması, onun böyle bir güveni duyabilmesi için her türlü önlemin alınması şarttır. Tedhiş olayları, turiste tecavüz olayları turizmi en çok yaralayan olaylardır. Özellikle turiste tecavüz olaylarının yok edilmesi, büyük cezalar verilmesi, halkın misafirperverliğinin her vesile ile teşvik edilmesi gerekir.

TURİST REHBERLERİ

Turistin memnun olmasında rehberlerin rolü çok büyüktür. Açılan rehber kurslarına öğrenci seçerken, yalnız dil özelliklerine değil,

cevval zekallık, ani karar verebilme, rahat konuşma kabiliyeti, sempatiklik gibi özelliklere de ağırlık verilmelidir. Turizm hacmimizin kaldırılabilceğı miktarda rehber yetiştirilmesi gerekir. Fazla sayıda rehber, hemen hiç birinin geçinecek miktarda gelir sağlayamaması ve mesleğı bırakması sonucunu doğurabilir.

OTOBÜS SERVİSİ

Turizmde çalışan otobüslerin şoförlerinin davranışı, traş ve giyimleri, otobüslerin air-conditionlu olması çok önemlidir. Otobüs işletmelerinin turizme ağırlık verenlerinin saptanması, krediyle donatılmaları, karşılığında belirli fiat kontrolü ve davranış biçimi göstermeleri istenebilir. Tükiye Seyahat Acentaları Birliğı etrafında bu gibi amaçlara yönelik bir turizm işletmesi kurulması girişimlerine başlanmıştır.

SONUÇ

Turizmimizin geleceğı yöntemlerin iyi saptanmasına, iyi tatbikine, otuşturulmalarına ve kontrollerine bağılıdır. Turizmimiz bugünkü başıboşluktan her hal ve karda kurtarılmalıdır.

**Sevgili
iktisatçılar...**

**Dergiye ilân
veriniz,**

*

**Dergiye ilân
bulunuz,**

*

**Zira bu eser
sizindir !..**



Yeni bankacılık Garanti Bankası'nda

Yeni bankacınız, bankacılığın
bir hizmet kurumu olduğuna inanıyor.
Ve yeni bankacılık yeni hizmetler vermektir,
bunu da biliyor.

Garanti Bankası, yılbaşından bu yana sizlere yeni hizmetler getirdi:

Çocuk Kulübümüz ilk kez
şube içi video ve film gösterilerinden
başka, aile bütçesine katkıda
bulunmak üzere, alışverişlerde
%10 indirim imkânı da getirdi.
Şimdilik Kulübümüz İstanbul,
Ankara, İzmir, Adana ve
Gaziantep'te faaliyet gösteriyor.
Ayrıca, çocuk dergimiz ve
kumbaramız da var.

Yurt dışındaki çalışanlarımıza
seslenmek, onların sorunlarını
duyurmak için,
Garanti Gazetesi'ni
çıkartıyoruz. Şubelerimize
başvuranlar, yurt dışındaki
yakınlarına gazetemizde mesaj
gönderebiliyor.

Çocuk Yılı nedeniyle, yurt dışındaki
işçilerimizin çocukları arasında
yaptığımız ödüllü bir yarışma sonucu
açtığımız **Resim Sergisi** ile, sanat
faaliyetlerini sürdürüyoruz.

Tarım Programı çiftçi ve
köylülerimize hizmet sunuyor.
Bu programda, ilk olarak üç elkitabı
yayın ediyoruz. Ayrıca, tarımla ilgili
sorularınızı da uzmanlarımız
cevaplandırarak.

Her şubemizde bulunan
"Yeşil Yoncalı" elemanlarımız,
müşterilerimizin bankacılık ve
özellikle emeklilerin, emeklilikle
ilgili sorunlarını çözmeye çalışacak.

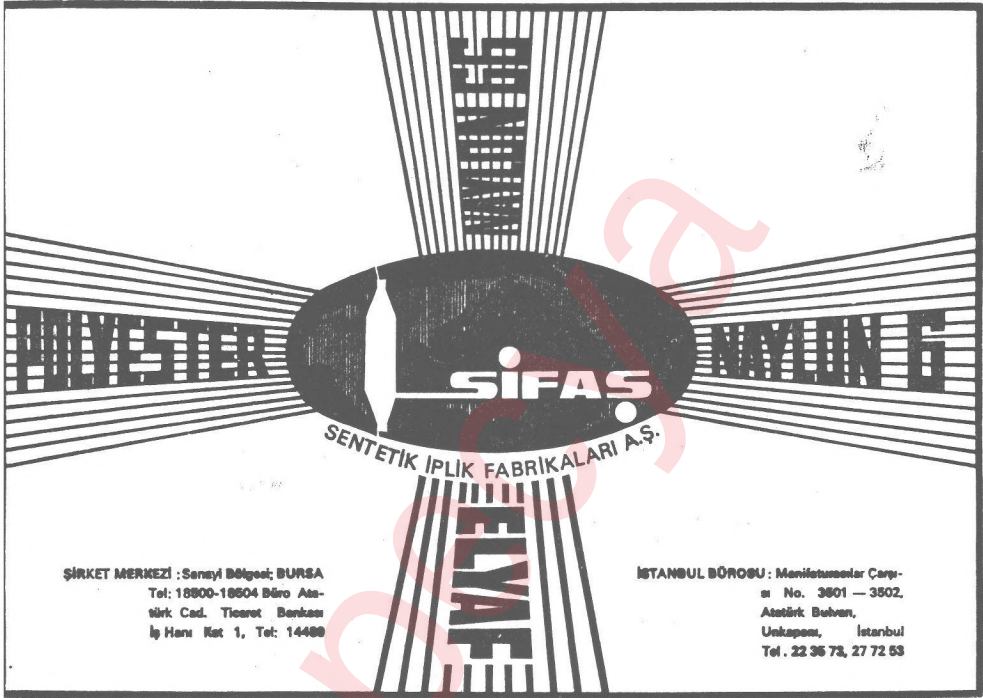
Size yakın olan Garanti Bankası,
tüm banka işlemlerinin yanı sıra,
Garanti Çeki ile de hediye seçme
güçlüğünü ortadan kaldırıyor.

Garanti Bankası, bankacılıkta
yeni örnekler vermeye devam edecek.



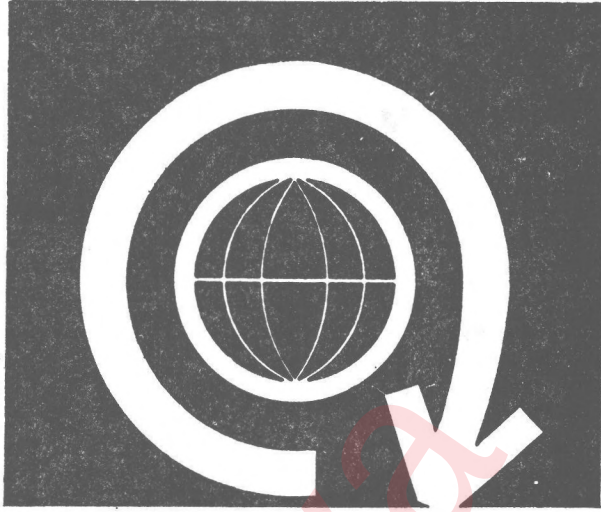
**TÜRKİYE
GARANTİ
BANKASI**

"yeni bankacınız"



ŞİRKET MERKEZİ : Sanayi Bölgesi; BURSA
Tel: 18800-18804 Büro Ata-
türk Cad. Ticaret Bankası
İp Hanı Kat 1, Tel: 14488

İSTANBUL BÖRÖSÜ : Manifattörler Çarşı-
sı No. 3801 — 3802,
Atatürk Bulvarı,
Unkapanı, İstanbul
Tel . 22 36 73, 27 72 53



Türkiyede ve bütün dünyada

İhracat ve ithalat işlemleriniz,
döviz, mevduat ve kredi hesaplarınız
ve diğer bütün bankacılık işleriniz için
Akbank'ı tercih ediniz.

Akbank, bütün dünyadaki birinci sınıf muhabirleri
ile işbirliği yapmak suretiyle emrinizdedir.

AKBANK



BO RU SAN

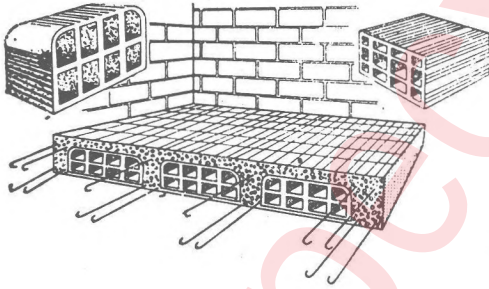
Endüstrimizin, yaşıntımızın en önemli bölümlerinde önemi giderek artan, teknolojik alanda öncülüğü ilke bilen, içerde ve dışarda devleşen satış grafiğiyle, ulusal ekonomiye katkıda bulunan güçlü kuruluş...

su ve gaz boruları - sanayi boruları - profil borular - elektrik boruları - paslanmaz çelik borular - yassı çelik ürünler - düz ve oluklu galvanizli saçlar



TUĞLA, ASMOLEN ve HAZIR YAPI ELEMANLARI FABRİKALARI

TOPRAK SANAYİİNDE GÜÇLÜ KURULUŞ



size
telefonunuz
kadar
yakınız



demirden . harçtan
sıvadan . ısıdan ve
işçilikten azami
tasarruf
bir telefon kapidir.

43 20 55 (5 HAT)

- GENEL MÜDÜRLÜK : Meclisi Mebusan Cad. Ar han Salıpezarı - İSTANBUL
43 20 55 (5 HAT)
- MERKEZ Satış Müdürlüğü : Meclisi Mebusan Cad. Ar han Salıpezarı
43 20 55 (5 HAT) 45 90 18 (2 HAT)
- KADIKÖY Altiyol Bürosu : Çilek Sok. Ak el İş hanı kat 4 Altiyol
36 34 76 - 36 56 45



ÇBS PLÂSTİK BOYA duvarlarınıza kanat gersin...

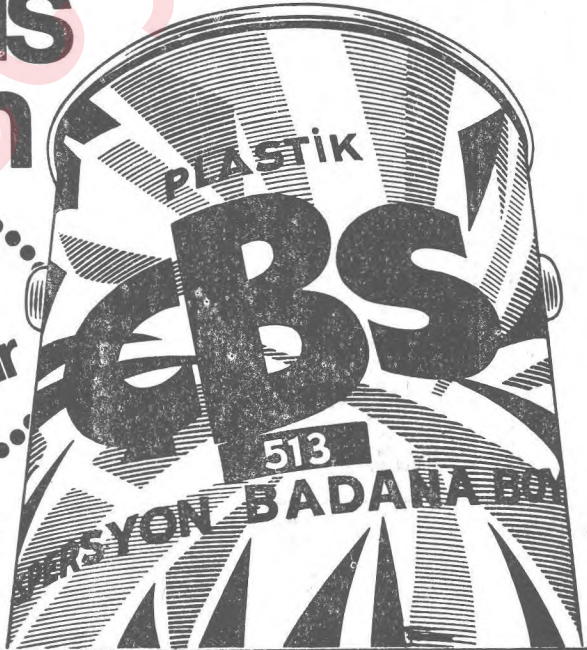
Korusun duvarlarınızı
o emsalsiz gücüyle ÇBS Plâstik...
Aman vermesin zamana ve
onun yıpratıcı etkilerine...
Duvarlarınız en renkli
en gösterişli, en güzel

günlerini yaşasın
ÇBS Plâstik'in koruyucu
kanatları altında...
ÇBS Plâstik ile mutlu olsun
duvarlarınız, mutlu olun siz
ve yuvanız...

duvarlarınız yıllara göğüs gersin

daha
iyisi
yoktur

ÇBS BOYA-KİMYA SANAYİİ
ve TİCARETİ A.Ş.
Karaköy, Kardeğim Sok. No. 44/3 İstanbul
Telefon: 43 49 55



İnşaatta güvenilir isim: Kutlutaş.

KUTLUTAŞ NELER YAPAR?.

- Makine ve teçhizat imalatı, mekanik montaj, elektrik enstrümantasyon, izolasyon, çelik konstrüksiyon ve inşaat işleri dahil komple anahtar teslimi sınai tesisler:

- Çimento Fabrikası
- Şeker Fabrikası
- Kağıt Fabrikası
- Tekstil Fabrikası
- Seramik Fabrikası

- Sun'i Gübre Fabrikası
- Halı Fabrikası
- Enerji Santrali
- Cevher İşleme Tesisleri
- Asit Fabrikaları
- Malt Fabrikası
- Petrol ve Petro - Kimya Tesisleri
- Tank Çiftliği, Petrol Boru Hattı ve Tesisleri

● Özel İnşaat Tekniği Gerektiren Yapılar:

- Betonarme, hiperbolik - paraboloid Soğutma Kuleleri
- Betonarme Yüksek Bacalar
- Betonarme Silo ve Kuleler

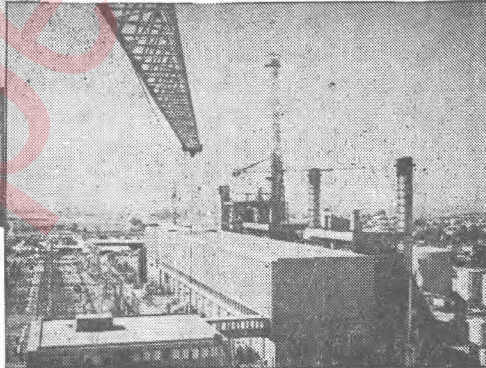
● Konut ve Turistik Tesisler

● Otel, Okul ve Hastaneler

Inter-Continental, İstanbul



Daura Kuvvet Merkezi, Bağdat



KUTLUTAŞ

İNŞAAT VE TİCARET SANAYİ LİMİTED ŞTİ.

Atatürk Bulvarı, No. 193/2-3

Kavaklıdere - Ankara

Tel. : 18 22 00 - 5 hat

Tlx. : 42201 ktlm tr

Tig. : KUTLUTAŞIM ANKARA

enerji mi? haberleşme mi?
İHTİYACINIZ KABLO İSE

AKLINIZ ARKADA KALMAMALI..!

YENİ TEKNOLOJİYİ BULUP SİZİN MAMÜLLERİNİZ İÇİN
UYGULARKEN DAİMA.

AKLINIZIN ARKADA KALMAMASINI DÜŞÜNÜRÜZ

TÜRK STANDARDLARI ENSTİTUSU'NA GÜVEN VERMEK İÇİN
BİZİMLE BERABERDİR. MAMÜLLERİMİZDEKİ TSE GARANTİSİ İLE

- ENERJİ KABLOLARI (20 KV'a kadar)
- TELEKOMÜNİKASYON KABLOLARI.
 - 1800 çiftte kadar çok perli askı telli veya ekranlı yeraltı tipi.
 - Jönksiyon kablosu
 - Tamdolu kablo
 - Camper telli
 - Askı telli, askı telsiz dış tesisat kablosu
- TESİSAT KABLOLARI
- PLASTİK İZOLASYONLU HER NEVİ ÖZEL KABLOLAR
 - Gemi tipi kablolar
 - Televizyon anten kabloları
 - İstek üzerine her tip özel kablo
- VE
- EMAYE BOBİN TELLERİ 0.05 ile 3.00 mm arası yuvarlak ve dikdörtgen
- İLE



KAVEL Kablo ve Elektrik Malzemesi A.Ş.
Telefon: 45 35 05 - 45 34 94

EN İYİ HİZMET İÇİN BİZİ ARAYINIZ.

Gerçek Kültür
hazinesi

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

Konforlu ve güvenli yakın ulaşım için:

OTOMARSAN O 309 D Mercedes - Benz midibüs

Bugüne kadar, unlu O 302 Mercedes-Benz otobusleriyle uzun mesafe yolcu taşıma sorununu çözen Otomarsan, şimdi de konforlu ve güvenli yakın ulaşım için, 22 kişilik yepyeni O 309 D Mercedes-Benz midibüsü hizmetinize sunuyor

Otomarsan O 309 D Mercedes-Benz midibüs il-ilçe, ilçe-köy arası ulaşımı; fabrika, okul, otel ve çeşitli kuruluşların personel taşıma hizmetleri; turizm; otobüs ve uçak terminal seferleri ve belediyelerin yolcu taşıma hizmetleri için en ideal araçtır

Mercedes-Benz



OTOMARSAN

"Yurt dışına taşan kuruluş"

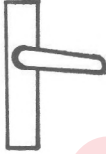
P.K. 2 Davutpaşa - İstanbul Tel: 76 05 55



ELKA



garantili tek kapı



ELKA

ELYAFLI PLAKA SANAYİİ TÜRK A.Ş.

Cumhuriyet Caddesi No. 273 Harbiye - İstanbul Tel : 40 10 96 (4 Hat)

İSTANBUL

EMİN BRANDA

Sanayii Kollektif Şirketi

MEHMET NALBANT VE ORTAĞI

- Teksa Döşemelik Ve Perdelik Kadifeleri
- Metsaş perdelikleri ve Saçakları
- Portatif piknik eşyaları, Kamp ve Dağ çadırları, Portatif Gardrop, Şemsiye
- Kamyon, Kamyonet örtüleri, otomobil dış Kılıfları, Balkon ve pazar Tenteleri
- Her Cins Branda ve Tentelik Kumaş imalâtı ve boya - apre işleri
- 3 Metre eninde Dekora, Evore perdelikler ve Brade Tül çeşitleri
Her model perde dikilir ve yerine Monte edilir

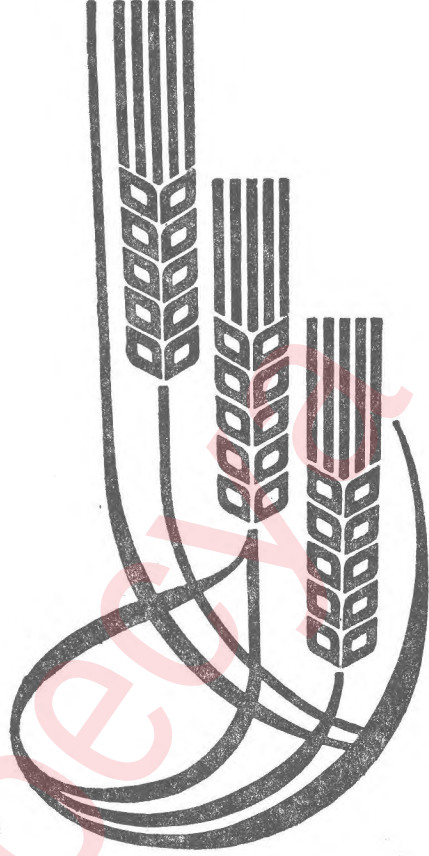


MAĞAZA : İ.M.Ç. 1 Blok No. 1303

Unkapanı - İST. Tel : 27 33 05

FABRİKA : Topçular Cicoz yolu Ferhat

Paşa Cad. No. 8/A Tel : 76 01 12



MUR.

T.C. ZİRAAT BANKASI
HER YERDE HER ZAMAN
hizmetinizde bulunmaktan
kıvanç duyar.

