

banka ve EKONOMİK yorumlar

AYLIK DERGİ

HAZİRAN 1982 • YIL : 19 • SAYI : 6

FİYATI : 100 LİRA

Okurlara Mektup /6

Piyasa Mekanizmalarına
İşlerlik Kazandırabildik mi? /7

Kemal Kurdaş

Ekonomik Göstergeler /16

Ekonomik Yorumlar /17

Necmettin AKten

Prof. Dr. Süleyman Barda

Orhan Buldac

A. Aydın Dündar

Taner Gürkan

Prof. Dr. Müh. Kemal Kafalı

Sermaye Piyasası /53

Doç. Dr. Şeref Türen

Ayın Ekonomik Olayları /59

Doç. Dr. Yıldırım Kılıç

İşletme Yönetiminde

İnsan Faktörü /65

Besim Baykal

Ulaştırma sektörünün Türk ekonomisi
içindeki yeri. Diğer kesimlerle sorunlar
ilişkileri. Karşılaşılan sorunlar
çözüm yolları ve öneriler.

Dış Bankacılık Hizmetleri:



Yurt Dışından Ön Finansman

**İhracatçıya, peşin parayla
ihracat olanakları.**

Artık, Türk ihracatçısı, dünya pazarlarındaki rakipleriyle aynı düzeyde, eşit koşullar içinde!

Çünkü İstanbul Bankası, ihracatçıya, yurt dışı kaynaklardan organize finansman sağlıyor.

Ön finansman (Prefinansman) nedir?

İstanbul Bankası'nın yarattığı büyük olanak: Yurt dışından, 6-12 ay vadeli, Euro-market standartlarında ucuz faizli dış finansman.

İhracatçı, ihracatının karşılığını peşin alacak, mali sonra yollayacak. İhracatçıdan istenen, dünya standartlarında kaliteli mal, zamanında teslim.

Ön finansman ne kazandırıyor?

Avrupa bankalarıyla yapılan özel anlaşmalar sayesinde, ihracatçıya geniş finansman kaynakları kazandırıyor.

Türk ihracatçısına, dünya pazarlarındaki rakipleriyle güçlü rekabet olanakları kazandırıyor.

Artık, ülke ekonomisi ve ihracat sektörü rahatlıyor, güç kazanıyor, hız kazanıyor.

Çünkü İstanbul Bankası, ihracata, bir bankadan beklenenden fazlasını veriyor.

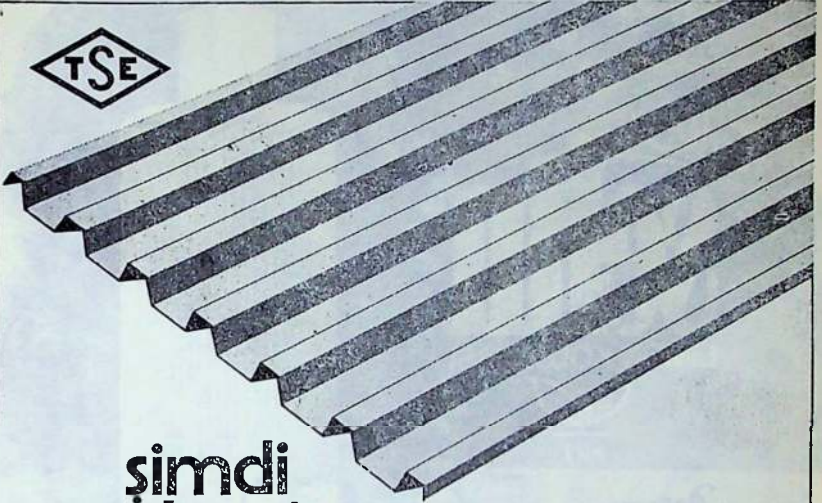
İhracatçılar, buyurun!

MARFİCARI
İstanbul Bankası T.A.Ş.
Dış İşler Müdürlüğü
Meşrutî Sok. No 1
Tunel, İstanbul
Tel: 456607-491833
497752
Telex: 24583 İSTC-TR
24614 İLİM-TR
24401 İSTB-TR



**İSTANBUL
BANKASI**

“dış finansman bankası”



şimdi alüminyum daha kârlı çözüm

Çatı cephe ve tavan kaplamasında
en fazla malzeme tasarrufu sağlayan
yüksek mukavemetli 3004 alaşımını
sizler için geliştirdik.

nasaş-trapez 3004



NASAS
ALÜMİNYUM SANAYİ ve TİCARİETİ A. Ş.

MERKEZ: ANKARA BÜRO:
Büyükdere Cad. No: 18 Mecidiyeköy-İstanbul Güniz Sok. No. 29/5 Kavaklıdere-Ankara
Telefon: 66 33 00 Telefon: 28 15 06 - 28 14 54
Telex: 26 140 Almc-TR Telex: 43 245 Alan-TR

ESTER
Selin[®]

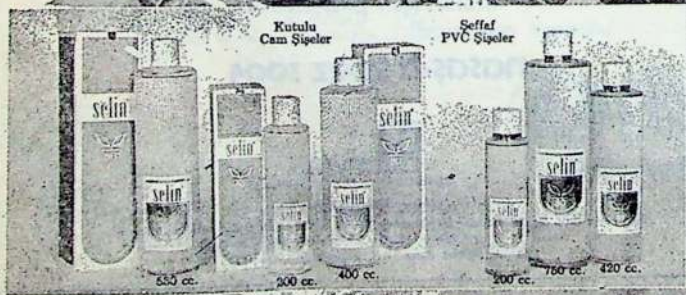
LİMON KOLONYASI



*Doğanın
Saf Damlası...*

Bir yasantı düşsün... Serinlik ormanında...
Kokular pazarında...
Doğanın kıyımında.

Selin'in her damlasında
bir doğa parçası gizlidir.



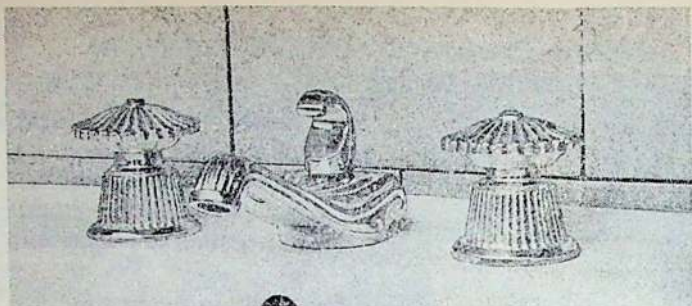
Silen, Selpak, Solo adlarıyla bilinen
ipek gibi yumuşacık, emici
kâğıt peçeteler, kâğıt mendiller,
kâğıt havlular, tuvalet kâğıtları,
temizlik kâğıtları, çocuk bezleri.
Orkidler.

Temizliğiniz, sağlığınıza için.
Her bütçeye uygun, çağdaş, kullanışlı,
zaman kazandıran...

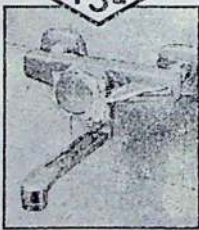
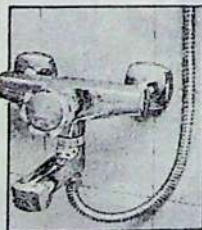
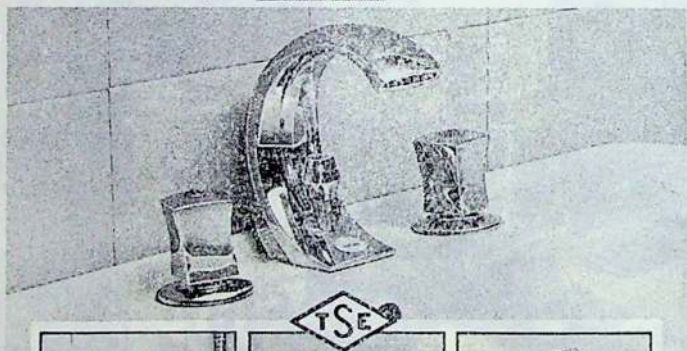
İpek Kâğıt'tan.

İPEKKAĞIT
ipek kağıt sanayi ve ticaret a.ş.





E.L.A.[®]
tartışılmaz
kalite...



Genel Dağıtım

ELMOR

Tesisat Malzemesi Ticaret A.Ş.
Kemeraltı Cad. Ummuhan No. 71/2 Karaköy-İst

banka ve
ekonomik
yorumlar
Aylık Dergi

Ekonomik ve Sosyal Yayınlar A. S.
Adına Sahibi

Kemal Kurdas

Yazı İşleri Müdürü

Prof. Dr. Erdoğan Alkin

Danışma Kurulu

Dr. Öztin Akgüç • Dr. Orhan Altan • Prof. Dr. Osman Fikret Arkan • Dr. Aydemir Aşkın • Prof. Dr. Mustafa A. Aysoy • Besim Baykal • Prof. Dr. Kenan Bulutoğlu • Prof. Dr. Nasuhi Bursal • Ege Cansen • Prof. Dr. Lâtif Çakıcı • Mehmet Gün Calık • Şinasi Çelikkol • Özer U. Çiller • Bülend Çorapçı • Ahmet Demirel • Zeki Döşlüoğlu • Necdet Durakbaşı • Aydın Dündar • Kaya Erdem • Tarhan Erdem • Özhan Eroğuz • Oktay Ersoy • Prof. Dr. Cumhuri Ferman • Prof. Dr. Emre Gönensay • Memduh Güpçüoğlu • Prof. Dr. Zeyyat Hatiboğlu • Erhan Işıl • Dr. Halûk Kabaaloğlu • Prof. Dr. Müh. Kemal Kafalı • Adnan B. Kafaçoğlu • A. Nazif Keyman • Doc. Dr. Yıldırım Kılış • Prof. Dr. Kemal Kurtuluş • Nuh Kuşçulu • Doc. Dr. Orhan Margil • Ziya Nebioğlu • Ergin Neng • Rahmi Önen • Ertan Özgür • Selâhattin Özmen • Prof. Dr. Erqun Özsunay • Prof. Dr. Reha Poroy • Osman Nuri Torun • Prof. Dr. Kemal Tosun • Fikret M. Tuncer • Doc. Dr. Şeref Türen • Dr. T. Güngör Uras • Doğan Yalım • Doc. Dr. Ahmet Yüksel •

Basım-Yayım Danışmanı
M. Tarık Yasa

OKURLARA
MEKTUP *L. VII. 1982*

Sevgili Okurlarımız,

Basında çıkan haberlerden öğrenildiğine göre, Türkiye'de ulaştırma alanını düzenleyecek 10 yıllık bir "Ana Plan" çalışması yapılmaktadır. Milli gelirimizde yaklaşık %9 gibi önemli bir payı olan ulaştırma sektörü, son yıllarda birdenbire ön plana çıkmıştır. Bu arada Avrupa-Ortadoğu ulaşım yolu üzerinde bulunan ülkemizin, ulaştırma hizmetlerinden büyük miktarlarda döviz girdisi sağlayabileceği anlaşılmıştır.

Demiryolu, denizyolu, karayolu, havayolu, su yolu ve boru hattı şebekelerini clusturduğu ulaştırma sektörü; ekonominin sanayi, tarım ve turizm gibi diğer sektörleriyle yakın ilişkisi içinde bulunmakta ve bu sektörlerin başarısını etkilemektedir. Genel kabul gören bir görüşe göre, bir ekonominin büyüyebilmesi, iç ve dış pazarlamasının sağlıklı yürüyebilmesi, ulaştırma hizmetlerinin iyi işlemesine bağlıdır.

Bu sayının "Ekonomik Yorumlar" bölümünde, ulaştırma sektörünün Türk ekonomisi içindeki yeri ve genel görünümünü ayrıntılı bir şekilde tartışılmaktadır. İşlenen konunun uzmanı olan konuşmacılar; ülkemizde ulaştırma sektöründe karşılaşılan sorunların altını çizerek, bunların çözüm yollarını göstermekte; daha iyi bir ulaştırma hizmeti için alınması gereken önlemleri belirlemek; bazı öneri ve tavsiyelerde bulunmaktadırlar.

Saygılarımızla,

AYLIK DERGİ

HAZİRAN 1982

YIL: 19

SAYI: 6

100 LİRA

İDARE YERİ : Çatalçeşme Sokak No. 17, Kat: 4; Cağaloğlu-İstanbul • TELEFON: 26 34 11
• YAZIŞMA : P.K. 769; Karaköy - İstanbul • AÇIKLAMA : Dergimizde çıkan yazılar kaynak göstermek şartıyla iktibas edilebilir • YILLIK ABONE : 1.200.— TL.; Öğrencilere 600.— TL. • İLAN FİYATLARI : Arka kapak 15.000.— TL., Kapak içleri 10.000.— TL., Tam Sayfa 7.500.— TL., Yarım Sayfa 4.000.— TL., Renk Farkı 3.000.— TL. • BASKI : Met/Er Matbaası; Çemberlitaş — İstanbul; Telefon 28 28 90 • Tarihi : 4 Haziran 1982



Kalkınma, tasarrufla başlar...

...Tasarrufun yatırıma dönüşmesiyle
sürer, gerçekleşir.
Sermaye piyasasının görevi,
bu oluşuma hizmet etmektir.
Banker Kastelli 21 yıldır
bu bilinçle hizmet sunuyor.
Öncüler, önceden görenler
ve ilk adımı atanlardır.



Banker Kastelli
Menkul Değerler Ticaret A.Ş.

Sermayesi 500.000.000 TL.

"BORSA BANKERİ"

PIYASA MEKANİZMALARINA İŞLERLİK KAZANDIRABİLDİK Mİ?

KEMAL KURDAŞ

24 OCAK 1980 kararları, üst yöneticilerce, sık sık bir «Piyasa Mekanizmalarına İşlerlik Kazandırma» ya da «Ekonomik Politikada Piyasa Ekonomisinin Kurallarına Uyuma» hareketi olarak tanımlanmaktadır. Kararların alındığı ilk yılda da bu yönde; prensip olarak fiyat kontrollerinin kaldırılması, mevduat ve kredi faizlerinin aşamalı serbest bırakılması, döviz kurunun sık sık ve elastiki olarak ayarlanması gibi olumlu adımlar atılmıştır. Alınan sonuçlar da tahminlerin ötesinde başarılı olmuştur.

Fakat 24 Ocak kararlarının üstünden 2 yılı aşkın sürenin geçtiği günümüzde geriye bakılıp alınan tedbirler bütünüyle bir sistem yaklaşımı içerisinde değerlendirildiği zaman, piyasa ekonomisine işlerlik kazandırmak yönünde atılan bu adımların hayli sınırlı ve eksik kaldığını belirtmek zorunlu olmaktadır. Aradan 2 yılı aşkın bir süre geçmiş olmasına rağmen, bugün Türk Ekonomisi 2 yıl öncesine göre bir piyasa ekonomisi olabilme ölçülerine belirgin şekilde yaklaşmıştır, görüşünü savunabilmek açık ve rahat olamamaktadır.

Türkiye Ekonomisi'nde piyasa kurallarına işlerlik kazandırabilmek için bazı önemli adımlar atılmıştır. Fakat ya bu adımlar tam mantıklarına kadar götürülmemiştir; ya 24 Ocak

1980'den önce idari karar ve müdahalelerin yoğun olduğu bazı önemli alanlara hiç girilmemiş, buradaki piyasa ekonomisi anlayışı dışındaki kontrol ve müdahaleler aynen bırakılmıştır; ya da çok yüzeyde değinilmiş, buna karşılık bazı alanlardaki idari müdahale ve yönetimin dozu daha da artırılmış, hatta evvelce nispeten idari müdahalelerden masun kalmış bazı konulara yoğun yeni idari düzenlemelerle girilmiş, ekonomide piyasa kuralları dışında işleyen yeni yapay bölmeler oluşturulmuştur.

Buraya kadar söylediklerimizin havada, indi gözlemler olarak kalması için, aşağıda piyasa ekonomisinin işleyişi açısından Türkiye Ekonomisi'nin son 2 yıldaki gelişmeleri ve 1982 Mayıs sonundaki genel görünümünü ana çizgileriyle kısaca özetlemeyi faydalı görüyoruz.

Fiyatlar

24 Ocak kararlarıyla perakende ve toptan fiyatlar üzerindeki ayrıntılı kontroller, müdahaleler genel düzeyde kaldırılmıştır. Fakat bazı ana maddelerde (Çimento, tarım ilaçları, ilaçlar, ana tarım girdileri gibi...) hâlâ fiyatlara devletin müdahalesi devam etmektedir. KİT kesiminde fiyatların ilgili kuruluşlarca serbestçe belirlenme vaadi de tam tahakkuk et-

memiştir. Bu alanda devletin fiyatlara müdahalesinin dozu son aylarda ters yönde biraz daha da artar görünmektedir.

Tarım alanında büyük bir grup ürünün fiyatı, destekleme politikası çerçevesinde bugün de devletçe tespit edilmektedir. Fiyat destekleme kapsamına giren ürünlerin adedi son 2 yılda azalmamış, bilakis yeni kalemlerin eklenmesiyle daha da genişlemiştir.

Döviz Kuru

24 Ocak'tan sonra döviz kuru eski dönemlere nazaran daha elastiki, daha sık ayarlanır bir durumda olmakla ve kambiyo kontrolleriyle Dış Ticaret Rejimi'nin çerçevesi, esasları eskiye nazaran biraz daha yumuşak tutulmakla beraber; 24 Ocak kararlarından sonra uygulanan döviz politikası aslında gene piyasa tarafından değil idari kararlarla tespit edilen, döviz rezervleri ve dış borçlanma ile birlikte azaltılmış olsa da, gene bir miktar ithal yasağı, kısıtlaması ve kambiyo kontrolleri ile desteklenen bir «Fazla Değerlenmiş Kur» niteliğinde kalmıştır. Fiyasanın değil, idarenin tespit ettiği yapay bir kur olmuştur. Böyle bir kurun ihracat üzerindeki olumsuz etkilerini azaltabilmek için ihracat kesiminde karışık, çetrefil, yaygın ve bir hayli keyfi bir teşvik düzeni ihdas edilmiştir. Bir ihracat kalemine «a», «b», «c», «d» teşvikleri verilmekte; bir diğerine sadece «a» teşviki tanınmakta; büyük bir kısım ise hiçbir teşvikten faydalanamamaktadır. En çok bağırabilenin en çok aldığı bir düzen bahis konusudur. Bu düzenin yönetim ve kontrolü da bir idari makamın, Devlet Planlama Teşkilâtı Teşvik Uygulama Dairesi (TUD) ya da son adıyla Teşvik Uy-

gulama Başkanlığı (TUB)'nın elindedir.

İhracatta, bazı tarım ürünlerinden idari bir komisyonun kararlarıyla prim alınmakta, bir kısım ödemeler ve ithal kalemlerine ise resmi kurun altında kurlar uygulanmaktadır.

Kısacası 24 Ocak kararlarının geliştirdiği döviz kuru politikası, piyasa ekonomisinin mantığı dışında bir idari tercih ve düzenleme düzeni içinde işleyen bir sistemdir.

Ücretler

Son 2 yılda Türkiye'de ücret kesimi Yüksek Hakem Kurulu (YHK) kararlarıyla, bütünüyle denebilecek şekilde, piyasa ekonomisi kuralları dışında idari kontrol düzeni içinde işlemektedir.

Faiz Politikası

24 Ocak kararlarıyla ticari mevduat ve vadesiz mevduat haric, genel olarak mevduat faizleri ve kredi faizleri prensip olarak serbest bırakılmıştır. Fakat uygulamada bankalar arası anlaşmalara göz yumulmaktadır. Tahvil faizlerini ise Merkez Bankası tespit etmektedir.

Diğer taraftan devlet, banka kredilerinin çeşitli maksat ve kesimler arasında dağılışına ve faiz mekanizmasına; teşvik belgeleri, faiz farkı tade sistemi, Merkez Bankası reeskont kredileri ve Merkez Bankası kredi limitleri kararları ile yaygın ve hayli ayrıntılı bir biçimde müdahale etmektedir. Faiz farkı mekanizmasının işleyişine kısa bir bakış, sistemde idari karar ve müdahalelerin ağırlığını hemen ortaya dökmektedir. Diğer bir örnek, Merkez Bankası'nın reeskont haddi ile avans işlemlerine uyguladığı faiz oranlarındaki hızlı çeşitlenme-

Merkez Bankası'nın reeskont haddi ile avans işlemlerine uyguladığı faiz oranları 1979 başında sadece 8 bölmeye ayrılmıştı. Bu bölmeler azaltılacağı yerde 1930 Mart'ında 9'a, 1980 Temmuz'unda 11'e, 1981 Mayıs'ında 13'e, 1981 Eylül'ünde 15'e, son defa da 18'e çıkarılmıştır. Yani Merkez Bankası, kredilerini 18 bölme içinde ayrı ve farklı muamelelere tabi tutmakta ve düzenlemektedir.

Fara Piyasası

24 Ocak kararlarına kadar para piyasasının «Bankacılık» kesimi; Bankalar Kanunu ve bu kanundaki kontrollerle kısıntıları, müeyyideleri artırıp sertleştiren kanun kuvvetindeki bir kararname hükümleri çerçevesinde, dar ve sert bir idari düzenleme sistemine tabi idi.

24 Ocak kararlarının; bu idari düzenlemede hissedilir bir yumuşama yapmamasına, hatta son defa alınan kararlarla bankaların ve şubelerinin asgari kuruluş sermaye limitlerini artırarak eski düzeni bir manada daha da sertleştirmesine rağmen; mevduat ve kredi faizlerini serbest bırakarak, bankaların piyasa mekanizması içine girmelerine ve orada çalışmalarına imkân verdiği söylenebilir. Böylece son 2 yılda para piyasasının banka kesimi piyasa mekanizmasının mantığına yaklaşmıştır.

24 Ocak hareketi para piyasasının «Banker» kanadına başlangıçta ilgi göstermemiş, hatta bu konuya uzun süre lâkayt kalmıştır. Devlet, banker piyasası için en ufak bir düzenleyici tedbir almamıştır. Bu kesimde karar bulutlar toplanıp, tehlike çanları çalmaya başlayınca da devlet, bankerlik olayının birtakım temel ekonomik sebeplerden doğduğunu (Aşırı enflasyon ortamında sabit faiz sisteminin

uzun süre sürdürülmesi, bankacılık kesimi üzerindeki aşırı vergi yüklerinin bankerlerle rekabeti kısıtlaması gibi...) dikkate almayıp, konunun üzerine alışlagelen şekilde sert, yasal düzenlemeler, kısıtlamalar ve yasaklamalarla gitmeyi tercih etmiştir.

Sonuçta bankerlik müessesesi para piyasasından külliyen silinip, mevduat alım satımı sadece bankalara hasredilerek (Bunun ne derece yasal olduğu da tartışmaya açıktır!), para piyasası sadece bankaların tekeline bırakılmıştır.

Sermaye Piyasası

24 Ocak'tan sonraki 2 yılı aşkın dönemde devletin sermaye piyasasına müdahalesi azalmamış; bilakis bu müdahale, piyasa ekonomisi anlayışı ile açıkça ters düşen bir biçimde yeni yön ve şekillerde hızla gelişmiştir. Bu tutumun hisse senedi piyasasında ortaya çıkardığı olumsuz tablo dergimizin Mayıs 1982 sayısında «Hisse Senedi Kesiminin Çilesi» başlıklı yazıda ayrıntıları ile incelendiğinden, burada tekrarından kaçınılarak, sadece son yıllarda tahvil piyasasında olan gelişmelerin kısa bir özetinin verilmesi ile yetinilecektir.

1970'li yılların başlarına kadar Türkiye'de şirketler nispeten basit bir formalite ile (Genel Kurul ve Mahkeme Kararı) faiz oranlarını ve diğer şartları kendileri tespit ederek, ödenmiş sermayeleri tutarınca serbestçe tahvil çıkarabiliyorlardı. 1970 yılında yayınlanan 1211 sayılı Kanun'la Merkez Bankası tahvil piyasasına müdahale yetkisini aldı ve bir süre sonra da tahvillere verilebilecek faiz oranlarının başlangıçta çok defa tavanını, sonraları ise tabanını tespit ederek tahvil piyasasını yönetmeye başladı. Bu arada tahvil çıkarılmasında

uyulacak esasları da tebliğlerle düzenledi. Kısa bir süre sonra bu tebliğlerin Türkiye'de tahvil çıkarmayı inanılmaz formalitelere boğulmuş; zaman, enerji ve kaynak israf eden bir sistem; bir cins sözde ilim haline getirdiği görüldü. İşte 24 Ocak kararları dönemine böyle girildi.

24 Ocak kararlarından sonra da Merkez Bankası tahvil piyasasına; tahvillerin miktar, şekil, faiz oranları, çıkarılma prosedürü ve diğer şartlarını tespit ederek; eskisinden de daha yüksek ölçülerde müdahaleye devam etmiştir. 1981 Ağustos'unda ise bu müdahale tablosuna Sermaye Piyasası Kanunu ile yeni bir unsur ve yeni bir baş (Sermaye Piyasası Kurulu) daha katılmıştır. Böylece, tahvil piyasasındaki idari düzenleme sisteminin asgari iki başı (Merkez Bankası ve Sermaye Piyasası Kurulu) olmuştur. Kanundan sonra Merkez Bankası özel sektöre mensup anonim şirketlerce çıkartılacak tahvillerin miktar, faiz ve satış şartlarını düzenlemekten sorumlu ve yetkili hale gelmiştir. Yalnız, çıkartılacak tahvil tavani, ödenmiş sermayeden, ödenmiş sermaye ve ihtiyatlar toplamına yükseltilmiştir. Sermaye Piyasası Kurulu ise tahvillerin halka arzına ilişkin esasları, kısaca tahvil çıkarmanın prosedürünün (bürokrasisinin), düzenlenmesinden sorumlu olmuştur.

1982 Mayıs sonunda Türkiye'de tahvil piyasası, Merkez Bankası ile Sermaye Piyasası Kurulu'nun tebliğlerle ortaya koydukları esaslar çerçevesinde işlemektedir. Bu iki başın tebliğlerle kurdukları sistem ise bir piyasa ekonomisinin işleyişiyle hiç ilişkisi olmayan son derece bürokratik ve kısıtlayıcı bir düzenleme olmuştur. Türkiye'de artık tahvil çıkarmak ancak uzmanların anlayabileceği karı-

şık bir ilim halindedir ve tahvil çıkarma idarenin kesin yönetimi altındadır.

1982 Mayıs'ında Türkiye'de cari tahvil piyasası mekanizmasının, ana birkaç noktasını aşağıda okuyucularımızın bilgisine sunalım :

1 — Türkiye'de özel sektöre mensup anonim şirketlerce tahvil çıkarılması izne bağlıdır. Menkul kıymetlerini halka arzeden şirketler için bu izin Sermaye Piyasası Kurulu'ndan, diğer şirketler için ise Merkez Bankası'ndan alınır.

2 — Çıkarılacak tahvillerin miktar, faiz ve satış şartlarını Merkez Bankası tespit eder. Bu tespit son defa 4 Şubat 1982 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan bir Merkez Bankası tebliği ile şöyle düzenlenmiştir :

- Özel sektöre mensup kuruluşlar azami 4 yıl vadeli kısa veya asgari 5 yıl vadeli uzun dönemli tahvil ihraç edebilirler.
- Kısa vadeli tahvillerin ödeme planındaki son itfa vadesi 4 yılı aşamaz.
- Uzun vadeli tahvillerin ödeme planındaki son itfa vadesi 5 yıldan aşağı olamaz.
- Özel sektöre mensup kuruluşlar itfa vadesi sonuna kadar sabit faizli ya da değişken faizli olmak üzere 2 çeşit tahvil ihraç edebilirler.
- Sabit faizli tahviller için tespit edilecek faiz oranı ile değişken faizli tahvillerin cari faiz oranı bankalarca 6 aydan fazla (6 ay dahil) vadeli mevduata uygulanan faiz oranının 5 puan eksikliğinden (yani günümüzde % 46'dan) aşağı olamaz.

.....

3 — Menkul kıymetlerini halka arz etmeyen özel sektöre mensup ano-

nim şirketler yukarıdaki esaslara ila-
veten ayrıca bazı özel düzenlemelere
tabi tutulmuştur. Bu düzenlemeler 4
Şubat 1982 tarihli tebliğde 1 sayfa
boyunca ayrı ayrı zikredilmektedir.

4 — Menkul değerlerini halka
arzeden şirketler tahvillerin miktar,
faiz ve satış şartları konusunda Mer-
kez Bankası'nın koyduğu esaslara
uyumla beraber; ayrıca Sermaye Pi-
yasası Kurulu'ndan da ön izin olmak
zorundadırlar. Bu ön iznin alınmasın-
da uyulacak esaslar, Sermaye Piya-
sasası Kurulu'nun 12 Mayıs 1982 tarih-
li Resmi Gazete'de yayınlanan 6 say-
falık bir tebliğinde ayrıntılarıyla düzen-
lenmiştir. Son derece karışık bir bü-
rokratik anlayışla yazılmış olan ba-
his konusu tebliğ hakkında bir fikir
vermek için, tebliğin ön müsaade için
Kurul'a başvurmada aranacak husus-
ları gösteren 9 uncu maddesini aşa-
ğıda kısaca özetleyelim.

«Ön izin için Kurul'a aşağıdaki
belgelerle başvurulur :

- Tahvil ihracına ilişkin Genel Ku-
rul kararının tasdikli örneği.
- Tebliğe bağlı örneklerle uygun
«İzahname» ve «Sirküler».
- Ortaklık esas sözleşmesi ile gel-
miş geçmiş bütün değişikliklerin
metinleri.
- Son 3 yıla ait «Bilanço» ile «Kâr-
Zarar» cetvelleri.
- Basılacak tahvil örneği (Speci-
men).
- Tahvil hasılatının nerelerde kul-
lanılacağına ilişkin finansman
projesi, Tahvil vadesinin kap-
sadığı yıllara ilişkin (tahvil 7
yıl vadeli ise gelecek 7 yıla ait)
«Bilanço» ile «Kâr-Zarar» hesabı
tahminleri, kaynak kullanım tab-
losu ve fonların akış tablosu pro-
formaları.

g) Tahvilleri ihraç eden ortaklığın
varsa banka ve aracı kurumlarla
yaptığı anlaşma metin veya me-
tinleri.

h) Aracı kurumların ortaklık hakkın-
da düzenleyeceği istihbarat bül-
teni.

i) Tahvillerin ihraç bedelinin % 03'ü
tutarında Kurul hesabına Merkez
Bankası'na yatırılacak ücrete ait
belge».

Sermaye Piyasası Kurulu'na ya-
pılan ve ana hatları yukarıda özetle-
nen başvuruyu, belge alınmasından
sonra daha pek çok formalite izle-
mektedir. Kısaca özetlenirse, 24
Ocak'tan sonraki dönemde Türkiye'-
de sermaye piyasasının işleyişi bir
piyasa ekonomisinin kurallarına doğ-
ru gelişmemiş, bilakis bu kesim dev-
letin ürkütücü bir idari ve bürokrati-
k yönetimi altına alınmıştır.

Yatırımlar

Bir piyasa ekonomisinde yatırım
kararları ve yatırım tercihlerinin piya-
saca yapılması esastır. Böyle bir eko-
nomide devletin yatırımları teşviki
özellikle isteniyorsa, teşvik tedbirleri
genel nitelikte ve genel kurullar ola-
rak ortaya konur. Yatırım kararları ve
yatırım tercihleri kurulan genel çer-
çeve içinde piyasaya bırakılır. Oysa
Türkiye'de, uzun bir süreden beri ya-
tırimların teşviki sistemi adı altında
devlet, teşvikini uygun gördüğü ya-
tırim dallarını ve konularını ayrıntılı
listeler halinde tespit etmekte, her
konu için uygulanacak teşvik tedbir-
lerini teker teker göstermekte ve bu
çerçeve içinde yatırım yapacakların
yatırımlarına ait fizibilite raporlarını
da devletin bir dairesine sunmalarını
(eskiden TUD şimdi TUB) istemek-
tedir. Yatırımın tasvibi, nihai olarak
tercihi ve uygun görülecek tedbirler-

le teşviki bu dairenin tercihine bırakılmaktadır.

Piyasa mekanizması anlayışının dışında kalan bu sistem 24 Ocak kararlarından sonraki dönemde daha da ayrıntılarına indirilerek uygulanmaya devam edilmiştir. Yani 24 Ocak'tan sonra yatırımlar konusunda da piyasa mekanizmasına doğru bir gidiş değil, ondan, eskisine nazaran biraz daha fazla bir uzaklaşmış meydana gelmiştir. Yatırımların incelenme dairesi olan Teşvik ve Uygulama Dairesi (TUD)'nin yetkileri artırılmış; kredi politikası, ihracatın teşvik tedbirleri, Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu uygulamaları da bu dairenin yetki sınırları içine alınarak;

başka bir piyasa ekonomisinde kolayca rastlanamayacak şekilde; Türkiye Ekonomisi'nde geniş yetkileri olan bir idari müdahale ve sevk ünitesi yaratılmıştır. Son 2 yıllık dönemde alınan pek çok tedbirde yetkileri TUB'a devretmek eğilimi o kadar açık şekilde belirlemektedir ki, durumu yakından inceleyenlerin kafasında; «24 Ocak kararlarının yöneticileri gerçekten piyasa ekonomisinin kurallarına doğru gitmek mi istiyorlar, yoksa böyle bir görünüm altında ekonomik bütün karar ve tercih yetkilerini bir merkezde toplayarak kendi yönetimleri altında bir güç mekanizması mı yaratmak istiyorlar?» şüphesi doğmaktadır. Bu konuda 2 örnek verelim :



24 Ocak kararlarından sonra Türkiye'de özel sektör kesiminde ciddi bir finansman bunalımı olduğu pek çok kişiye belirtilmiş ve bu konuda acilen tedbir alınması istenmiştir. Bir piyasa ekonomisinde ya da bir piyasa ekonomisi sistemine doğru götürülmek istenen bir ekonomide, böyle bir finansman bunalımı karşısında; bilanço aktiflerinin revalüasyonuna müsaade etmek, işletmeler üzerindeki Kurumlar Vergisi'ni ve diğer vergileri azaltmak, ticari ve özellikle sınai kredilerde reskont limitlerini yükseltmek ve iskonto hadlerini düşürmek, banka kredileri üzerindeki çeşitli vergileri kaldırıp kredi maliyetlerini düşürmek, bir süre amortisman hadlerini yükseltmek (vb.) gibi genel nitelikte tedbirlerin alınması beklenirdi.

Türkiye'de bu tedbirlerin hiç biri alınmamış; fakat finansman bunalımı da ortada olduğundan, soruna tam eski tip, yani ekonomiyi idari tercih ve düzenlemelerle yönetme anlayışına uygun bir tedbirle yönelinmiştir. 20 Şubat 1982'de yayınlanan Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 25 sayılı Karar'a ek bir karar ile denmiştir ki: Belirlenen bazı sektörlerdeki zor durumdaki işletmelerin sermaye ihtiyaçları için Merkez Bankası'nda tarım ürünleri ihracatından alınan primlerden oluşan Fon kullanılacaktır. Bu Fon'dan zor durumdaki kuruluşlara KOB (Kâra Ortaklık Belgesi) karşılığında faizsiz kredi verilebilir. Bunun için zor durumdaki kuruluşlar birer fizibilite raporuyla DPT'ne başvuracaklardır. DPT Para ve Kredi Kurulu bu raporları inceleyecek ve uygun gördüğü şartları bildirerek zor durumdaki işletmelere teker teker Fon tahsisi yapacaktır.

Bir başka örnek daha verelim: 30 Nisan 1982 tarihli Resmi Gazete'

de yayınlanan bir tebliğ ile DPT (TUB) Türkiye'de yatırım malı imal eden firmalara Merkez Bankası kaynaklarından istifade edebilen orta vadeli yatırım malları imalatçı kredisi verilebileceğini duyurmuş ve şöyle bir sistem getirmiştir.

«Bu krediden istifade edebilmek için:

1 — İmalatçılar gerekli belgelerle TUB'a müracaat ederek «Yatırım Malı İmalatçısı Yeterlik Belgesi» alırlar.

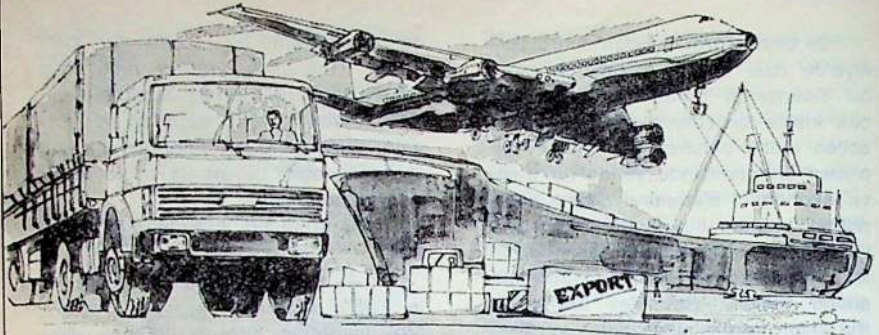
2 — Belgeyi alan firma yurt içindeki bir yatırımcı ile ön mukavele imzalar.

3 — Bu ön mukavele ile yatırımcı DPT (TUB)'na müracaat ederek «Yatırım Teşvik Belgesi» alır. İmalatçı da TUB'dan «Uygunluk Yazısı» alır.

4 — Teşvik belgesi, uygunluk yazısı ve nihai mukavele ile satıcı ve alıcı aracı bankaya müracaat eder.»

Açıktır ki böyle tip düzenlemelerin, piyasa ekonomisi anlayışıyla ciddi bir bağlantısı olamaz.

Yukarıdan beri verilen izahatın ve getirilen örneklerin ışığında, şimdi yazımızın başlığındaki soruyu tekrar soralım: 24 Ocak 1980'den bu yana Türkiye Ekonomisi'nde piyasa mekanizmalarına işlerlik kazandırma yönünde ne kadar mesafe alınmıştır? Soruya verilecek cevap maalesef bu mesafenin, eğer bir mesafe alınmışsa, çok sınırlı kaldığı şeklinde olacaktır. Herhalde 1982 Mayıs'ında Türkiye Ekonomisi'nin işleyişinin sağlıklı bir piyasa ekonomisinin işleyişinden hâlâ çok uzak bir çizgide bulunduğu yadsınamaz bir gerçektir. Zihniyetimizde de bir piyasa ekonomisinin anlayışına uyum sağlanabildiği kolayca ileri sürülemez.



İhracat, kalkınma ve HİSARBANK gerçeği...

Ülke ekonomisinde, ihracat önemli bir sorundur. İhracatın; döviz getiren pazara ulaşmak, üretim, anında ve titiz nakliye, servis, teminat, finansman gibi ihraç edilen ürünün yapısına uygun problemleri vardır.

HİSARBANK; Türk ekonomisini büyük ölçüde etkileyen ve yönlendiren ihracat sorunlarına köklü çözümler getirmiş, ülkemiz ekonomisine döviz katkısında bulunmuştur.

HİSARBANK,
ihracata verdiği bu hizmetlerinden ötürü gururludur.



HİSARBANK

kale gibi banka..

Ürünleriyle
büyüyen isim

Turyağ



Turyağ

1916'dan beri sizinle

ekonomik göstergeler

	1980	1981	1982		
			Ocak	Şubat	Mart
T. C. MERKEZ BANKASI					
Altın ve döviz mevcudu (milyon \$)	1161.4	1101.2	1342.7	1250.1	1370.3
Tedavüldeki banknotlar (milyar TL.)	278.6	386.4	371.9	381.4	367.9
Merkez Bankası kredileri (milyar TL.)	655.2	920.3	841.0	845.6	850.3
Hazineye kısa vadeli avans (milyar TL.)	188.7	261.9	221.1	233.8	250.4
BANKALAR (milyar TL)					
Toplam Mevduat	813.8	1649.3	1567.7	1559.0	
Ticari	287.0	470.2	333.2	345.0	
Tasarruf	383.1	901.8	933.6	977.7	
Vadesiz Tasarruf	198.5	223.7	195.7	194.8	
Vadeli Tasarruf	186.6	678.1	737.9	782.9	
Resmî	84.1	157.4	134.9	131.6	
Bankalar	56.9	111.9	98.1	96.1	
Diğer Mevduat	2.7	8.0	8.0	8.5	
Toplam Krediler	864.0	1392.1	1377.3	1387.0	
Tarım	194.8	340.2	346.0	343.9	
Kalkınma Bankaları	42.6	63.5	66.1	66.6	
Küçük Esnaf ve Sanatkâr (Meslek)	37.2	63.3	64.7	71.3	
İpotek Karşılığı (Gayrimenkul)	15.2	19.7	19.7	19.8	
Denizcilik	3.8	15.4	13.9	11.0	
Ticari, Sınai, Sair	503.1	880.6	858.2	865.2	
İller Bankası	7.2	9.5	9.1	9.1	
PARA ARZI (milyar TL.)	678.1	872.8	863.7	878.8	890.0
FİYATLAR (1963 = 100; Tic. Bak.)					
Toptan Eşya Fiyatları İndeksi	3071.4	3858.8	3998.9	4038.1	4226.7
Gıda Maddeleri ve Yemler	2768.3	3395.9	3538.6	3603.6	3700.5
Sanayi Hammaddesi ve Yarı Mamul	3576.6	4630.4	4766.0	4842.2	5103.7
İstanbul Geçinme İndeksi	3339.5	4294.5	4501.5	4698.7	4842.0
Ankara Geçinme İndeksi	2799.3	3523.2	3620.3	3708.3	3754.3
DIŞ ÖDEMELER (milyon \$)					
Dışalım	7909.4	8933.4	608.0	1275.5	1960.3
Dışsatım	2910.1	4702.9	446.1	856.3	1303.6
İşçi Dövizleri	2071.0	2489.6	149.2	280.0	430.0

1 — Rakamlar yıl ve ay sonları itibariyle birikmeli (kümülatif)'dir.

2 — Toplam kredilere ve kalkınma bankası kredilerine, Devlet Yatırım Bankası kredileri dahil değildir.

ekonomik yorumlar

AÇIK OTURUM

KATILANLAR :

- Necmettin AKTEN
- Prof. Dr. Süleyman BARDA
- Orhan BULDAÇ
- Taner GÜRKAN
- Prof. Dr. Kemal KAFALI

YÖNETEN :

- A. Aydın DÜNDAR

Ulaştırma sektörünün Türk ekonomisindeki yeri.
Diğer kesimlerle olan ilişkileri ve sorunları.

DÜNDAR — Bugünkü konumuz ulaştırma sektörü, özellikle bu sektör içerisinde son yıllarda gelişen karayolu ulaştırmacılığının milli gelirmize ve büyümemize etkileri ve genel olarak ulaştırma sektörünün sorunları. Bilindiği gibi ulaştırma ve haberleşme sektörü milli gelirimiz içinde önemli bir yer tutmaktadır. Son istatistiklere göre bu rakam % 9 civarındadır. Meseleyi sadece ulaştırma sektörü olarak ele almak bizi yanıltıcı noktalara götürebilir. Zira ulaştırma sektörünün tarım ve sanayi sektörü ile çok büyük bir ilişki içerisinde olduğu da gerçektir. Sanayi sektöründe büyük çapta sürükleyici bir etki yapmaktadır. Çünkü gemi inşa sanayii, gemi bakım sanayii, otomotiv endüstrisinin önemli bir bölümü, demiryolları imalat ve

bakım endüstrisi ve bu endüstrilere bağlı yan sanayiler neticede hepsi ulaştırma sektörüne hitap eder. Ayrıca ulaştırma sektörü diğer sektörlerde de bir aracı sektör olarak daima işleme girmiştir. Nakliye olmadan diğer sektörlerin başarılı olmaları düşünülemez. Ulaştırma sektörünün özellikle 1981 ve 1982 başlarında birdenbire ön plana çıkması ve çok tartışılması nedeniyle bu sektörün sorunlarını tek tek ele almayı, büyüme ve milli gelirin artırılması açısından çözümlenmek zorunda olduğumuz sorunların altının çizilmesi ve tavsiyelerin ne olacağı konusunun açıklanmasını, bu tartışmanın sonunda elimizden geldiğince belirtmeye çalışacağız. İzin verirseniz ulaştırma sektörü ve ülkemizin ulaştırma alanında uyguladığı ve takip ettiği politi-

kalar konusunda ilk sözü Sayın Hocamız Prof. Dr. Süleyman Barda'ya verelim ve kendisini dinleyelim.

ulaştırma sektörümüzün genel görünümü

BARDA — Teşekkür ederim Sayın Dündar. Dikkat edilirse konu esas itibariyle memleketimizin son zamanlardaki gelişme temposu içerisinde ulaştırma sektörünün nasıl görünümünde olduğunu göstermektedir. Bu kadar dar bir zaman süreci içinde bu konunun etrafıyla ele alınması hemen hemen olanaksız. Bu bakımdan belirli noktalara sadece değinmekle yetineceğim. Önce sektörler üzerinde ayrı ayrı durmanın gerektiği kanaatindeyim. Demiryolu ulaşımı, karayolu ulaşımı, denizyolu ve havayolu ulaşımı. Onun gerisinde pipe line veya boru hattı ulaşımı sektörlerinin memleketimizdeki uygulama imkânlarının kısıtlı olması dolayısıyla -ki önemi bakımından bunların en ön planda geldiklerine ben şahsen inanıyorum- bu konuya yer ayırmaya sanırım zamanımız olmayacak. Önce bir noktaya dikkati çekmek istiyorum. Karayolu ulaşımının etkililik derecesi, bir yerde demiryolu ulaşımı hatta ona bağlı koordinasyon düzenlemesinde denizyolu ulaşımı ile de bir anlam taşıyacak niteliktedir. Özellikle denizyolu ve karayollarındaki konteyner sistemlerinin karşılaşması bakımından.

Bilindiği gibi demiryolu ulaşımı Osmanlı devrinden beri gelen bir uygulama sistemi veya örneği Hazırladığım şemadan görüleceği üzere Osmanlı döneminden Türkiye Cumhuriyeti'ne 4138 km. demiryolu intikal etmiş, bu demiryolu tamamıyla Avrupa devletlerinin sömürgeci veya emperyalist nitelikte olan birtakım politikaların etkisiyle İzmir havalisi, İzmir - Bandırma havalisi, Şark Demiryolları dediğimiz Edirne - İstanbul ve uzantısı, ondan sonra da Nu-

saybin'den Suriye'ye kadar çıkan güney hattı ve nihayet Rusya'dan intikal eden Erzurum - Kars ve Arpaçay sınır hattı. Başka bir hat ve şebeke yok. Bunun dışında bütün demiryolu ulaşımı gerek Zonguldak - Mersin bağlantısı, gerek Samsun - Çarşamba ve Malatya - Narlı bağlantısı -ki bu hat Nusaybin'e kadar ulaşıp dışarıya çıkıyor-, bir başka deyişle kuzey-güney bağlantısı cumhuriyet döneminde sağlanmış bulunuyor. Ayrıca cumhuriyet döneminde demiryollarının Sivas, Malatya ve Orta Anadolu'nun doğuya bakan kısmıyla bağlantısı, kısmen Kars yolu ve Erzuruma kadar olan kısım cumhuriyet devrinde yapılmıştır. Yolçatı'dan ikiye ayrılan yol evvelâ Kurtalan'a gitmiş, ondan sonra Eiaziğ - Muş vadisinden Tatvan'a kadar gelmiş, oradan Van'a, Van'dan da Kurtalan'a kadar giderek böylece İran ile bağlantı kurulmuştur. Şimdi şu şebeke bize gösteriyor ki, ana damarlar olarak nitelendirebileceğimiz demiryollarımız, dört hattan güneye ve doğuya bağlanmış durumdadır. Mevcut şebeke aşağı yukarı 8000 kilometrelik bir demiryolu ağını oluşturmaktadır. Bunun 4000 km.'lik bölümünü Osmanlı Devleti yabancı sermayesiyle 60 sene yapmış, Türkiye Cumhuriyeti'nin 1923'den 1938'e kadar geçen dönemi içinde, 10. Yıl Marş'ında da denildiği gibi, memleket şu saydığım çerçeve içinde demiraglarla örülmüş ve bağlanmıştır. O halde cumhuriyet hükümetlerinin ilk yaptığı atılım demiryolu ağını kurmak, Orta Anadolu'da hiç olmayan demiryolunu inşa etmek, ayrıca Batı Anadolu'yu Doğu Anadolu'yla bağlamak suretiyle birbiriyile bağlantılı bir ana demiryolu şebekesi kurmak olmuştur.

Şimdi bu şebeke tam mıdır? Biraz da bu noktaya değineceğim. Eksiklikler vardır ve diyebilirim ki 1939'dan sonra demiryolu inşaatı hemen hemen durmuştur. Oysa 1939'dan bugüne kadar 43 sene geçmiştir.



AÇIK OTURUMA KATILANLAR : Yukarıdaki fotoğrafta soldan sağa doğru; Orhan Buldağ (T.C. Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı), Prof. Dr. Müih. Kenal Kafalı (İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörü), A. Aydın Dündar (MAT Motorlu Araçlar Ticaret A.Ş. Genel Müdürü), Prof. Dr. Süleyman Barla (İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Öğretim Üyesi), Taner Gürkan (GÜR Uluslararası Nakliye ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği Genel Sekreteri) ve Necmettin Akten (İstanbul Ticaret Odası Deniz Ticareti Danışmanı - Keptan): «ulaştırma» konusunun tartışması başlamadan önce toplu halde görüşüyorlar.

Bu 43 senelik zaman içinde, demiryollarına gereken önem gösterilmemiş, gösterilmediği için de atıl kalmıştır. Demiryollarımızın ortalama sürati 60 km.'yi geçmez. Halbuki bugün demiryollarında saatte rahatlıkla 150 km. yapan yük trenleri vardır. Bu mekanizma içinde, 60 km.'lik bir süratle bu hizmeti sağlamak tabii ki, olanaksızdır. Daha ucuz ve daha avantajlı olan karayolunun rekabeti devam ettikçe, demiryollarının bundan büyük zarar görmesi mukadderdir. İşte bu çerçeve içinde demiryollarında yapılacak ilk iş, kanaatimce düzeltme ve iyileştirme çalışmalarıdır. Açılması gereken demiryollarına birazdan değineceğim. Demiryolu ağımız, bana sorarsanız, eksik bir görünüm göstermektedir. Bu eksikliği 26 yıl önce yapılan bir araştırmadan söz ederek belirtmeye çalışayım.

1956'da memleketimize gelen Prof. Haurath adındaki Hollandalı bir uzman Türk limanları ile ilgili ayrıntılı bir araştırma yaptı ve bir rapor hazırladı. İstanbul Üniversitesi ve Teknik Üniversite'den bilim adamlarıyla da istişarelerde bulundu. «Turistik olarak kabul edilen bölgeler aynı zamanda ticari ve ekonomik önemi de haiz olabilirler. Örneğin, Orta Anadolu bölgenin tahıl deposudur. Ürünün dış ülkelere en yakın sevk noktası da Antalya'dır. Kanımca bölgenin bir numaralı limanı da Antalya'dır.» demişti. Prof. Haurath liman liman bütün bölgeleri gezerek ve enteresan hesaplamalar yaparak raporunu hazırladı. Bölgelerin ithalat katsayılarını hesapladı. Her liman bölgesine gelen gemilerle o liman bölgesinin hacmini ve tonajını buldu. İkl oranı karşılaştırıp yüzdesini almak suretiyle is-

tikrar faktörü katsayısına ulaştı ve bu yoldan her limanın massedeblime potansiyelini ortaya koydu. İstanbul, İzmir, Mersin, İskenderun, Trabzon gibi 7 büyük limanın dışındaki tali limanlarla ilgili hesaplamalar yaptı. Büyük limanların dışında 35 tali limanın inşa edilmesi gerektiği sonucuna vararak geniş bir proje hazırladı. Bu proje, bazı tali limanlardaki derme çatma tesislerin ıslahını da kapsıyordu. Bu proje, hinterlant verimliliği bakımından, Türkiye bir tahıl deposu niteliğinde olduğu için büyük değer taşıyordu. Nitekim bugün buğday tıpkı petrol gibi kıymetli bir maddedir. Günümüzde petrole nasıl aşırı bir talep varsa, insanlar yaşadıkça buğday için de aynı şey olacaktır. Türkiye bir buğday deposu olarak kabul edildiğine göre, bunun dış ülkelere sevk meselesi üzerinde de önemle durmak gerekir. Sayın Tarım Bakanı halen tarım alanında üçte bir kapasite ile çalışıldığını açıklıkla ortaya koymuştur. Tabii sulama ve diğer teknik yeniliklerden yararlanılarak tahıl üretimi üç katına çıkarılınca, bunların dış pazarlara sevk edilmesi, bir sorun olarak ortaya çıkacaktır. Orta Anadolu'da üretilen tahılın, İstanbul veya İzmir'e gönderilerek oralardan sevk edilmesi, dolambaçlı bir yolu seçmek olur.

demiryolu, karayolu ve denizyolu politikaları birbirini tamamlayıcı nitelikte olmalıdır

DÜNDAR — Sayın Barda, izin verirseniz burada araya girip bir şey sormak istiyorum. «Son 40 yılda demiryolu inşaatı yavaşlatılmış veya durdurulmuştur. Yanlış veya eksik bir politika izlenmiştir. Oysa demiryollarının geliştirilmesi devam ettirilmeliydi. Ayrıca limanlarla da

bağlantı kurulmalıydı. Diğer gelişmiş ülkeler istatistikleri de bizi teyit ediyor. Demiryolu ulaştırması karayoluna nazaran daha ekonomiktir. Dolayısıyla demiryoluna ağırlık vermek lazımdır. Gelişmiş ülkelerde de bu böyle olmuştur.» gibi bir varsayımınla mı hareket ediyorsunuz? Acaba bu son 40 yılda demiryoluna fazlaca ağırlık verilmemesi sadece bir ihmali miydi, yoksa ekonomik bir hesaplama mı yapıldı?

BARDA — Açıklamaya çalışayım. Efendim, demiryolu inşaatı 1925'lerden 1930'lardan itibaren Ali Çetinkaya Hükümeti'nin de büyük gayretleriyle 15-20 sene içinde tamamlanmış ve 8000 km.'ye varılmış. Galiba bunun 3846 km.'si ülkemiz imkânlarıyla cumhuriyet devrinde yapılmış. O tarihler için demiryolu inşasından başka bir yatırım yapmak söz konusu olamazdı. Türkiye'nin o gün içinde bulunduğu şartlar dolayısıyla. Evvelâ ana damarlara kavuşmamız lazımdı. Nitekim devrin hükümetleri çok isabetli bir görüşle demiryolu politikasına girdi. Yalnız bu girişten sonra demiryolu politikası oluşturulunca, bunun karayolu politikası ile de tamamlanması lazımdı. İşte orada da açık vermeye başladık ve o zaman demiryollarını tamamen ihmal ettik. Bu noktaya birazdan karayollarına gelince değineceğim.

Bu çerçeve içerisindeki tablo bize önemli bağlantıların kurulmadığını gösteriyor. Elimdeki şemaya baktığım zaman görüyorum ki, hakikaten kuzey-güney bağlantısı hemen hemen yok, bir Mersin ile bir de Hatay ile bağlantı var, onun dışında Karadenizin hiç bir limanına Orta Anadolu'dan bir çıkış veya kuzeyden bir giriş yok. Demiryolu ulaşımı büyük çapta ulaşımın tipik örneğidir. Ayrıca uzun mesafeler için ucuz bir ulaşım aracı. Büyük çapta eşya taşımak için ideal vasıta. Beynelmille standartlara göre bir kamyon, bilemediniz 23 ton taşır. Bir demiryolu

katarı ise en aşağı 150 ton taşır. Şu halde tek seferde 5 veya 6 kamyonun yapacağı taşımacılığı yapabiliyor. Ama neyle yapacak bu işi? Tabbii 60 km. hızla değil. Ona gerektiği taşıma olanakını sağlamak suretiyle. Rentabilite ancak bu şekilde oluşturulabilir. Hele bir de Asya - Avrupa bağlantısı kurulabilseydi, büyük çapta bir nakliyecilik oluşturulabilirdi. Her an için bu imkân vardır. Her an için demiryollarımız bu transiter ka-



Prof. Dr. Süleyman BARDA

rakterini oluşturabilir ve geliştirebilir. Bir noktayı daha açıklayayım. Şu haritaya baktığımız zaman bizim bütün komşularımızla demiryolu bağlantımız var. Rusya ile, İran ile ve Suriye ile. Sadece Irak ile yok. Demiryolu Kurtalan'a kadar gelmiş ve dağlık ve masraflı olduğu için orada bırakılmış. Oradan Elazığ'a dönmüş ve Tatvan'a kadar gitmiş. Halbuki bu demiryolu aradan geçen 35 sene zarfında bir yol bulunup Irak'a kadar gitse idi iyi olurdu. Bugün Suriye ile Irak'ın arası açık ve hudut kapalı. Böylece sınırlarda yığılan eş-

yaların Irak'a nakli için çok güzel bir olanak hazırlanmış olurdu. O zamandan bugüne kadar kaç sene geçti. Bunu ben ilgili toplantılarda çok söylemişimdir. Fakat yolun çok pahalıya mal olacağı söylenmiş ve bu Cizre - Irak hattı tamamlanamamıştır. Bu yüzden de Irak ile olan bağlantı kurulamamıştır. Demek ki bizim memleketimizin transiter bir karakteri vardır. Üstelik bütün ulaştırma sektörlerimiz de bu transiter karakterin içindedir; hem karayolu, hem demiryolu, hatta hem de denizyolu olarak. Şu halde böyle bir ortam içinde, şu transit imkânlarını geliştirmek bakımından bu Irak bağlantısının da yapılması gerekirdi. O zaman çevremizle ve hudutlarımızla tam bir bağlantı ortamı hazırlanmış olabilirdi.

Şimdi geliyoruz karayolu ulaşımına. Bizde modern anlamda karayolu ulaşımı ancak 1948'de, rahmetli Prof. Nihat Erim ve Kasım Gülek'in teşebbüsleriyle başlamıştır. Biri Ulaştırma, diğeri Bayındırlık Bakanı'dir. İlk adımlar ikisinin gayretleriyle atılmıştır. Burada da çok enteresan tablolar var. En ideal bir müessese yaratılmış: Karayolları Genel Müdürlüğü. Söylenecek bir söz yok. Memlekette gerçekten Avrupal tarzda çalışan bir müessese. Ancak bu müessese tek başına çalışmıyor. İnşaat politikası tamamen Bayındırlık Bakanı'nın elinde. Bazı hallerde dizginler başkalarının elinde olunca, tabiidir ki bu müessese kendi anlayış çerçevesi içinde verimlini oluşturamamıştır. İşin içine 1950 ile 1960 yılları arasında bir de politika girince, 1948'lerde başlayan karayolu inşaatı 1958'e kadar dış yardımların da etkisiyle fevkalâde hızlı bir şekilde gelişti ve gerek devlet gerek il yolu olarak bir karayolu şebekesi kuruldu. Yapılan ilk teklifleri Mr. Hiltz diye bir mütehassis getirdi. A.B.D. California eyaletinin baş uzmanlarından birisi. Bu kişi memleketimize gelip

durumu gördükten sonra ilgililere bir rapor sundu ve 9 yıllık bir program hazırladı. Bu 9 yıllık program 3 yıllık programlar halinde tamamlanacaktı. Dikkatinizi çekerim sene 1948'dir. Bu programa göre 26 bin km. il yolu, 24 bin km. devlet yolu, 150 bin km. köy yolu yapılacaktır. Eğer bu plan yürütülmüş olsa idi, bu 150 bin km. köy yolunun 1956'da tamamlanmış olması gerekiyordu. Halbuki bu plan bir tarafa kondu. Demiryolları, devlet yolları ve il yolları olarak toplam 60 bin km. bir yol şebekesi kuruldu. Devamlı olarak onlar ıslah edildi. Üst tabakaları asfaltlandı. Dolayısıyla inşaat bu şekilde gelişti. Onun yanında 150 bin km.'lik köy yolu gerl kaldı. Halbuki 9 yıllık programla 1965'de ikinci ve 1974'de üçüncü 150 bin km.'lik köy yolları yapılması olacaktı. Yani Türkiye 1974'de 450 bin km.'lik bir köy yolu şebekesine sahip bulunacaktı. Nedense bu konu ihmal edildi veya bu konu üzerinde gerektiği şekilde durulmadı. Tahsisatın ve imkânların daha ziyade diğer sektörlerle yansıtılması tercih edilmiştir.

DÜNDAR — Sayın Barda, izin verirseniz araya girmek istiyorum. Burada küçük bir tereddüt daha var. Biraz önce demiryollarının kuzey-güney bağlantısının eksik kaldığını, Karadeniz limanlarının İç Anadolu'ya bağlanmadığını ifade buyurdunuz. Acaba karayolları uygulamasına geçildiğinde süratli olarak bu eksikliğin tamamlanması mı istendi? Yani karayolları seçilirken, demiryollarının ulaşamadığı yerlere mi gidilmek istendi?

BARDA — Efendim, karayolu ulaşım şebekesi oluşturulduğu zaman, demiryollarının ulaşamadığı noktalar hedef alınmaya çalışılmış. Konuyu dağıtmamak için bu noktalara girmek istemiyorum. Önümüzde gayet enterasan bir harita var. Bu haritada devlet yolları ile demiryolları-

nın görünümü gayet enteresandır. Yol şebekesinin dörtte üçü paraleldir. Şimdi dünyanın her tarafında demiryolu - karayolu birbirini tamamlayan sistemlerdir. Birbirine rakip olan sistemler değildir. İstanbul'dan kalkıp İzmir'e kadar biz tren - otomobil yarışı yapardık. Şimdi bizim yollarımıza bakıyorum, dörtte üçü böyle. Demek ki başlangıçtaki hedefe ulaşamamış. Şu halde bir karayolu politikası yürütülürken, bu noktaya dikkat etmek lazımdır. Önce ana merkezlerin, bağlanmayan noktalarının birbirleriyle olan bağlantısının tamamlanması, ondan sonra da imkân oldukça diğer bağlantıların yapılması gerekir idi. Bu yapılmamıştır. Haritaya bakıyorum, meselâ Konya'yla Ankara'nın direk bağlantısı hemen hemen imkânsız gibi bir durum gösteriyor. Tabii karayoluyla bunun tamamlanması yoluna gidilmiş bulunuyor. Bunun gibi daha bir çok noktalarda bağlantılar tamamen yapılamamış. Biraz önce belirttiğim gibi, demiryollarının ideal taşıma karakteristiği büyük çapta ve ucuz taşıma olmasıdır. Bu avantajlı bir şeydir. Bunu sağlayabilmek için bu bağlantıların olması lazım. İşte burada konteyner problemi ortaya çıkıyor. Batı dünyasında bugün konteyner sistemi demiryolu - karayolu arasında saat gibi işleyen bir sistemdir. Karayoluyla demiryolu bağlandıkça, bu bağlantı fonksiyonu devam ettikçe, A noktasından B noktasına rahat taşıma mükemmelen ve aksamadan oluşturulabilecektir. Maalesef bu olmuyor. İstanbul'dan Mersin'e yahut Adana'ya herhangi bir eşyasını nakletme durumunda olan kimse demiryoluyla naklederse; Afyon'da, Eskişehir'de günlerce, belki haftalarca depolarda, antrepolarda yükler kalıyor; halbuki karayolu aldı mı, vasıta değişerek bir-iki günde eşyayı yerine ulaştırabiliyor. Tabii avantajından faydalanarak. İşte demiryolunun arızalı işleyişi, eksik işleyişi, muntazam işleyemeyişi, bir de bünyenin buna

elverişsiz bulunuşu; neticede çıkmazların doğmasını hazırlamıştır diyebiliriz.

Konuyu şöyle bir toparlarsak, demiryoluyla karayolunun işbirliğine gitmesi gereğini dikkatli çekmek istiyorum. Meselâ, Edremit Körfezi'nin bütün zeytinlik bölgelerine karayolu araçlarının ulaşması sağlanmış, ama bu büyük çapta ulaşım avantajından faydalanabilmek için bu bölgenin Bandırma - İzmir demiryolu şebekesine bağlantısı yapılmamıştır. Bu durumda kamyon ve TIR'larla taşıma yoluna gidilmiştir. Halbuki demiryolu 10 kamyonun taşıyacağı yükü bir seferde götürebilirdi. Bu demiryolu ağı bağlantısı yapılabilirse, taşımacılık büyük çapta kolaylaşmış olacaktır. Tabii ana şebekenin iyi ve hızlı işlemesi şartıyla. Bütün bu tablo gözümüzün önüne gelince, bağlantıların eksik olduğunu üzülerek belirtmemiz lazım. Bir ikincisi, genel olarak demiryollarının ve rampaların ıslahı meselesidir. Hatta ana merkezlerde çift yol yapılarak, daha hızlı şekilde taşımanın sağlanmasını gerçekleştirmek gerekir.

Şimdi geliyor demiryolu ulaşımına. Demiryolu, gerçekte çok önemli bir ulaşım sektörüdür. Karayolları'nın son yayınladığı bültenlerden birinde, km./ton ve km./yolcu olarak memleketimizdeki yük taşıma oranları verilmektedir. Buna göre; karayollarının yük taşımadaki payı 1973'de % 75, bugün % 80'in üzerindedir. Yolcu taşımacılığında ise karayollarının payı % 96'ya varmış bulunuyor. Demiryollarının taşımacılığın payı, yuvarlak rakam olarak % 30 ile karayollarından sonra geliyor. Oysa demiryollarının payı ancak % 1-% 2 arasında değişen bir potansiyel gösteriyor. Havayollarının taşımacılığın payı, demiryollarının da altındadır. Ancak kargo taşımacılığı geliştirilebilirse, havayollarının bugüne göre taşımacılıkta % 10'luk bir artış göstereceği sanılmaktadır.

ulaştırma sektörleri arasında koordinasyon sağlanırsa, Türkiye uluslararası taşımacılıkta bir köprü başı olabilir

Görüldüğü gibi, bugün için memleketin taşıma potansiyeli içinde ağırlık, karayolu ve demiryoludur. Karayollarının başta gelmesi ise, demiryoluyla olan rekabetin biri lehine tecelli etmesinden ileri geliyor. Çünkü karayolu kısa mesafelerde daha ucuz, küçük çapta eşya taşımalarında daha avantajlı ve taşıma dinamiğini bakımından elverişlidir. Kapıdan kapıya taşınmayı en mükemmel şekilde sağlayabiliyor. O zaman gayet tabiidir ki her taşıtıcı karayolunu tercih ediyor. Şimdi bu durum karşısında yapılacak şey, ulaştırma sektörleri arasında koordinasyonun sağlanmasıdır. 1960'da Birinci Ulaştırma Şurasına katıldığımız zaman, bu koordinasyonun gereği üzerinde durduk. Türkiye'de ulaştırma sektörleri ayrı ayrı işliyor. Karayolları Genel Müdürlüğü, Demiryolları Genel Müdürlüğü ayrı kuruluşlar. Demiryolları İşletmesi keza tamamen ayrı. Havayolları ise büsbütün ayrı. Şimdi dört ayrı telden çalan bu müesseselerin, birleşik bir milli ulaştırma politikasının içerisine girmesi lazımdır. O zaman bizim teklifimiz bir Ulaştırma Teşkilatı'nın kurulması olmuştur. A.B.D.'deki Devletlerarası Ticaret Komisyonu (ICC) gibi, özel teşebbüsün elinde bulunan ulaşım sektörlerinin de işleyişini kontrol altına almak, onları da tam bir işbirliğine yöneltmek... A.B.D.'de ulaşım, su yolu, göller ve kanallarla birleşince, büyük bir işbirliği esprisi ortaya çıkmış oluyor. Zaman israf edilmiyor. Konteyner sistemi en mükemmel şekle bağlanmış; hem demiryolu - karayolu arasında, hem karayolu - de-

miryolu arasında, hem de nehiryolu - karayolu arasında.

Türkiye'nin transiter karakteri göz önünde bulundurulur, Irak bağlantısı vesair bağlantılar tamamlanırsa, ülkemiz uluslararası taşımacılıkta bir köprü başı olacaktır. Türkiye Ortadoğu'nun bütün hammaddesini en kestirme ve ucuz yoldan Avrupa'nın merkezlerine ulaştırabilen olanaklarına sahiptir. Adam Ortadoğu'dan malını yükleyip Cebelitarık'dan geçerek Kuzey Denizi'ne geliyor. Su yolları vasıtasıyla Orta Avrupa'ya kadar ulaşıyor. Çekoslovakya, İsviçre ve Avusturya bundan faydalanıyorlar. Türkiye'de yeterli imkânlar sağlanabildiği takdirde, Orta Asya'nın Orta Avrupa'ya bağlanması, bu ters gidişi önleyecektir. Bununla ilgili olarak 1938'de bir plan yapılmıştı. Bir yazarın araştırmasına dayanıyordu. Planda Ren ve Tuna nehirlerini bağlayan 38 km.'lik bir kanal öngörülmüştü. Bu kanal açılabilseydi, elverişli nehirler olan Ren ve Tuna'da dünyanın en ucuz taşıması olan nehir taşımacılığı gerçekleştirilecekti. Şimdi bu konteyner sistemi de alabildiğine geliştiğinden, Anadolu'nun ve Ortadoğu'nun malları denizyoluyla; ister Trabzon limanından, ister İstanbul'dan geçerek Tuna ağzına varılabilir; oradan nehiryolu izlenmek suretiyle aynı kaplar hiç değiştirilmeden Avrupa'nın ortasına kadar gidebilir. Tabii Avrupa'nın mamulleri de aynı yolla Anadolu'ya, Ortadoğu'ya ve dünyanın diğer taraflarına daha kısa bir şekilde ulaştırılabilir. Bu taşımacılıktan da Türkiye büyük kazanç sağlar. Transiter taşımacılığın en büyük avantajı da buradadır. Ama bu, uzun vadeli bir yatırım işidir. Yarın, öbür gün Ren-Tuna bağlantısı gerçekleşirse, biz geride kalmış olmayacak mıyız? Geleceği gözönünde tutarak, bu konuya yönelik birtakım tedbirleri şimdiden almak ve gerekli bağlantıları yapmak lazımdır. Bu arada demiryollarını

rını islah etmek, büyük çapta taşımayı geliştirmek, İstanbul'da iki yaka arasında ikinci bir köprüden önce bir tünel bağlantısı kurarak, büyük çapta eşyanın aktarmasız taşınmasını sağlamak gerekmektedir.

Açıklamalarım sırasında Türkiye'deki havayolu taşımacılığına değinmedim. Çünkü bugün için havayolunun ülke taşımacılığında % 0.2'lik bir yeri var. Fakat havayolu taşımacılığı çok hızlı bir gelişme içinde ve istikbal vaat ediyor. Teşekkür ederim efendim.

DÜNDAR — Teşekkür ederim Sayın Barda. Sayın Buldaç, hocamızın yaptığı makro değerlendirmeye devam edelim. Türkiye'nin ulaştırma politikaları hangi esaslara göre çerçelenmiştir? Özellikle son yıllarda çok tartışma konusu olan demiryollarının hizmet aksamalarının nedenleri neler olabilir? Demiryolu - karayolu rekabeti bazı yanlış kararlar ve uygulamalar sonucunda mı oluşmuştur? Yoksa strüktürel bir durumla mı karşı karşıyayız? Gerçekte durumun böyle mi olması gerekirdi?

BULDAÇ — Çok değerli hocam Sayın Barda'yı yıllar sonra yeniden dinleme olanağı sağlayan bu toplantıyı düzenlediğinizden dolayı size ve mükellem açıklamalarından dolayı Sayın Hocama teşekkür ederim. Kendilerinin müsamahasına sığınarak, bazı noktalara değineceğim. Sayın Barda, hem Türkiye'nin safha safha izlediği ulaşım politikalarını, hem de her safhada belirli nedenlerle yapılan bazı hata ve noksanlıkları son derece somut olarak ortaya koymuşlardır. Yalnız bu meselelere bakarken o günün şartlarını da, ümit ediyorum ki en iyi şekilde değerlendirmişlerdir. Türkiye'de 1960'larda demiryolu politikasına, Osmanlı Devleti zamanında, Batı ekonomilerinin özellikle Ortadoğu'ya ulaşmak için Osmanlı topraklarını ve Anadolu top-

raklarını demiryoluyla geçmek arzu ve hedeflerinden dolayı başlanmıştır. Söylenildiği gibi 1923'lere varıncaya kadar geçen zaman içerisinde Osmanlı İdaresi 3600 km.'lik bir demiryolu şebekesini bünyesine ilâve imkânını bulmuştur. Fakat tabii ki, o günün imkânları içerisinde değişik şirketlere, değişik ülkelere verilmiş imtiyazlarla yapılan bu yatırımlar, ülke ihtiyaçları açısından bir tutar-



Orhan BULDAÇ

lık, bir bütünlük hiç bir zaman gösterememiştir. 1923'lerden sonra bu politika milli ihtiyaçlara yönelik olarak, gerçekten isabetle, cesaretle uygulanmış ve o günün teknolojisine göre çok süratli denebilecek bir tempoda demiryolları inşa edilmiştir. Böylece kısa sürede 3400 km.'lik bir şebeke demiryolu ağına katılmış ve Türkiye'nin övünebileceği bir inşaat programı uygulanmış oluyor. 1950'lerden sonra, hatta 1948'lerde ulaşım sektöründe, dünya ulaşım stratejisinde birtakım yenilikler ortaya çıkmıştır. Bu, otomotiv endüstrisinin

patlaması ile izah edilebilecek bir konudur. Daha çok hızla olan ihtiyaç karayoluna yönelmeyi ortaya çıkarmış ve Türkiye de bu yeni gelişmenin tesirinden kurtulamamıştır. Ülkemiz demiryolu sektöründe yapması gereken modernizasyon tedbirlerine henüz başlamadan, şebekenin klasik yapısını muhafaza ederek, bu kez süratle karayolu yapımına geçmiştir. Ancak karayoluyla demiryolunu yekdiğerini besliyen iki şebeke olarak inşa etmek yerine, bunlar âdetta birbiriyle rekabet ediyorlarmış gibi, maalesef birini diğerine tercih eden bir inşaat programının ve politikasının içerisinde girilmiştir.

DÜNDAR — Bu uygulama gerçekten hatalı mı olmuştur? Önce ana arterler yapıp, daha sonra toplar damarlar için kılcal şebekeler kurulamamış mıdır? Yoksa buna fırsat mı bulunamamıştır? Başlangıçta ana hatların kurulması tabii değil mi?

BULDAÇ — Burada hassasiyet şudur. Sayın Barda bir bilim adamının ölçüleri içerisinde meseleyi ortaya koydular. Bir Amerikalı uzmanın çok isabetli olarak önerdiği; 9 yılda 24 bin km.'lik devlet yolu, 26 bin km.'lik il yolu ve bunu besleyen 150 bin km.'lik köy yolu projesi. Bu aradaki nispetlere dikkatlice bakmak lâzım. Yani o zamanki ekonomik yapımız, Türkiye'nin iktisadi coğrafyasının birtakım hususiyetleri, böylesine bir karayolu inşaat politikasını ona ilham etmiş, herhalde bunu isabetli birtakım bulgulara dayandırmış. Ancak biz bunun yapabildiğimiz kadarını yaparak işe girmişiz. Yani yapabildiğimiz kadar il yolu yapmışız ve illeri birbirine bağlamak bu işte asıl politikamız olmuş. Ama, demiryoluyla karayolu münasebetini iyi düşünemediğimizi itirafta bence hiç bir sakınca yoktur. «Yalnız karayolu yapmak yanlış mıdır?» sorusuna «Hayır.» diye cevap vermek de son derece tabiidir. Çünkü karayolu gerçekten

Türk ekonomisinde fevkalade büyük bir itici rol oynamış, böylece kırsal ekonominin schirsel ekonomiyle bütünleşmesi ve milli ekonomi içerisinde bir değer ifade etmesi imkânı doğmuştur.

Şimdi efendim, acaba bugün yapılanlarla nereye vardık? İzin verirsiniz biraz da bu noktaya temas edeyim. Demiryolunda 1950'den sonra da birtakım gelişmeler olmuştur. Demiryolu hat uzunluğuna 1200 km.'lik net bir değer katılmıştır. Ayrıca 1950'lerden sonra demiryolunda küçümsemememiz gereken birtakım önemli gelişmeler de ortaya konulmuştur. Bunların «modernizasyon» başlığı altında toplayabileceğimiz başlıcaları; buharlı lokomotiften dizelizasyona geçiş, birtakım çift hatların devreye sokulması, elektrifikasyon çalışmalarının başlaması ve bunun yanında önemle kaydetmemiz gereken demiryolu endüstrisindeki yeni atılımlardır. Adapazarı'nda vagon fabrikası, Eskişehir'de lokomotif fabrikası, Sivas'taki demiryolu fabrikaları; bu dönemin demiryolu ulaşım sektörüne kattığı önemli değerler olarak zikredilmeye değer. Bugün tali hatlarıyla beraber

10 bin km.'nin üzerinde bir demiryolu şebekesine sahip olmuşuz. Ama problemleri, maalesef 1950 yıllarına göre daha da büyümüş, daha da artmış bir demiryolu ulaşım sistemi ile karşı karşıya bulunuyoruz. Karayolunda devlet ve il yolu olarak 60 bin km.'yi aşan bir değere ulaşımsınız. Tabii bu sektörde 1954 - 1956'larda vazedilen programa göre son derece geride kaldığını da görmekteyiz. Köy yolunda 175 bin km.'lik bir değere varmışız.

hazırlanan «on yıllık ana plan» ulaştırma sektörüne yön verecek

Sayın Hocamın «Münakale Ekonomisi» derslerinden hatırladığım bir prensibi izin verirsiniz burada söylemek istiyorum. Hocam şöyle açıklamışlardı: «Ekonomik kaynaklarınızın miktarı ve kalitesi siz, iyi kullanmanızla kaydıyla belirli bir zaman sonra belirli bir ekonomik gelişme noktasına getirir. Yapacağınız hatalar süreyi uzatabilir. Ama eğer bugünizde pazarları birbirine bağlayan bir ulaşım sisteminiz yoksa, hele millî pazarınızı dış pazarlara bağlayacak diğer ulaşım sistemleriyle bütünleşmemişseniz, onlarla entegre olmamışsanız; sizin kalkınma noktasına varmanız esasen mümkün değildir.» Demek oluyor ki, Türkiye'nin demiryoluna da ihtiyacı vardır, karayoluna da... Bu, Türkiye'nin ekonomik imkânlarına ve ekonomik imkânların kullanılmasındaki birtakım ekonomik ve politik tercihlerine göre vardığımız bir noktadır. Bundan sonrası için Türkiye daha geniş imkânlarla ve tecrübelerle sahiptir. Binaenaleyh ulaşım sistemiyle ekonomik ihtiyaçları arasındaki münasebeti gayet iyi tespit etmeliyiz. Diğer sistemlerin birbiriyle olan ilişkilerini, birbirini besleme ihtiyacını ve karakterini de isa-

Abonelerimize ve Okurlarımıza Duyuru

Banka ve Ekonomik Yorumlar Dergisi

Ocak 1981 sayısından itibaren

Yıllık abone : 1.200.— TL.

Öğrenci aboneliği : 600.— TL.

Abone bedelleri posta ile adresimize gönderilebileceği gibi, aşağıda sayıları belirtilen İstanbul'daki banka hesaplarımıza da yatırılabilir.

İş Bankası Türbe Şubesi: 1541

Akbank Türbe Şubesi: 4512

Ziraat Bankası Beyoğlu Şubesi: 768

betle tayin edip, ulaşım altyapı sistemlerimizi buna göre geliştirmek, buna göre islah etmek ve yeni yatırım kararlarımızda da bu temel ilkelere, prensipleri kesinlikle ihmal etmememiz gerekiyor. Bu noktadan sonra da Türkiye; ulaştırma araçlarının elde edilmesinde birtakım yeni endüstriler yaratmak, mevcut endüstrilerini geliştirmek, yeni teknolojileri Türk endüstrisinin bünyesine sokmak; diye ifade edebileceğimiz birtakım yeni politikaların eşğine gelmiş bulunuyor. Ümit ediyorum ki, hazırlanmakta olan «On Yıllık Ulaşım Ana Planı»nda bu ihtiyaçlar yerli yerine konacaktır. Bundan sonraki konuşmalarımızda artık; «Şunu yap-saydık daha iyi olurdu. Bunu yap-saydık daha iyi olurdu.» şeklinde görüşler belirtmemize gerek kalmayacaktır. Birtakım hatalara düşmeyip, neyi yapmamız lazım geliyorsa onu yapacağımız bir noktaya geldiğimiz ümidi içerisinde olduğumu ifade etmek istiyorum. Teşekkür ederim.

DÜNDAR — Teşekkür ederim Sayın Buldaç. Sayın Kafalı, ulaştırma sektörünün ekonomimiz içindeki yerini ve diğer sektörlerle olan ilişkilerini açıklar mısınız? Bu arada özellikle gemi inşa sanayii üzerinde durmanızı rica ediyorum. Ülkemiz koşullarını göz önünde tutarak, bu iş kolunun genel bir değerlendirmesini yapar mısınız?

KAFALI — Türkiye İkinci İktisat Kongresi'nde yapılan çalışmalar göstermiştir ki, ulaştırma sektörü Türkiye ekonomisinde iki ana sorun kaynağının başında gelmektedir. Bunlardan birincisi «enerji» ve dolayısıyla bu alanda yapılan harcamaların ekonomiye verdiği ağırlık, ikincisi «ulaştırma»dan dolayı memleket ekonomisine getirilmiş diğer sorunlar. Ulaştırma sektörü içinde kanaatimce en önemli olanı deniz ulaştırmasıdır. Çünkü Türkiye'nin dış taşımalarının çok büyük yüzdesi, hatta tamamına

yakını denizyolu ile taşınmakta, buna ait hizmetlerin getirdiği ekonomik ağırlıklar önde gelmektedir. Eğer deniz ticaretimizi dikkatle izleyecek olursak, elimizdeki rakamlar genellikle mevcut dış taşımalarımızın ortalama % 25 kadarlık bir kısmının Türk gemileriyle yapıldığını göstermektedir. Bu değer yıllardan beri aşağı yukarı sabit bir değer olarak durmaktadır. Kalkınma Planı çalışmalarında deniz ticaret filomuzun bu yetersizliğini ortadan kaldırmak için bazı incelemeler ve hesaplamalar yapılmıştı. Milletlerarasındaki cari anlaşmaları da dikkate alarak % 50 ve % 50 taşıma oranı, plan çalışmalarında bir hedef olarak seçilmişti. Bu hedefin gerçekleşmesi için de, Türk deniz ticaret filosunun aşamalı olarak belirli bir tonaja erişmesi gerekiyordu. Bugün memnuniyetle görüyoruz ki rakam olarak bu hedeflere varılmıştır. Ancak ne yazık ki taşıma yüzdemiz bir değişiklik göstermemiştir. Bu bakımdan planlama çalışmalarında değerlendirmeler açısından bazı değişiklikler yapmak lazım geleceği anlaşılmaktadır. Ancak burada hemen bir hususa işaret etmek gerekiyor. Ticaret filomuzun sayısal bakımdan belirli bir noktaya erişmesi hedef alınırken, yan hizmetlerdeki yetersizliklerimiz de göz önünde tutulmalı ve bunların tamamlanmasına çalışılmalıdır. Şöyle ki; başta işletme yönetimi açısından yetersizliklerimiz, limanlarımızın belirli seviyelere erişmemesi, gelişmiş teknolojilerin yarattığı yeni tekniklerin uygulanması ro ro taşımacılığı, konteyner (vb.) gibi hususlara uyumdaki gecikmelerimiz; bu nispetleri arttırmamıza engel teşkil eden hususlardır. Şüphesiz bu taşımalarda en önemli husus, belirli hizmetin gayet iyi şekilde yerine getirilmesidir. Tabii her taşımacılıkta böyledir. Ama özellikle deniz taşımacılığında maliyeti düşük, muntazam ve emniyetli bir taşıma hizmeti istenir. Taşımada hız önemlidir. Dış rekabete dayanacak nitelikte tek-

nik vasıfları haiz gemiler kullanmamız icap eder. Bunlar tatminkar bir işletmecilik anlayışı ve gerekli mali ve idari kolaylıkları sağlayan bir devlet anlayışı içinde çalışmalıdır.

Şüphesiz taşıma oranındaki düşüklüğü artırma yollarının başında, herhalde işletme tekniklerinin yahut gemi işletmeciliğinin bazı özelliklerinin bilinmesi gelmektedir. Nitekim bugün deniz ticaret filomuzun karşılaştığı sorunların başında eğitim sorunu gelir. Personel sorunu da bunun içindedir. Tabii personel sorunu dediğimiz zaman, bu personelin belirli vasıfları haiz olması yanında, ücreterin de tatminkâr bir seviyede bulunması önem taşımaktadır. Bugün özellikle kamu hizmeti gören kuruluşlarımızın personel bakımından sıkıntı çekmelerinin başlıca nedeni, muhtemelen bu ücret politikasının yetersiz oluşudur. Bunun dışında deniz ticaret filosunun yetersizliği bakımından ara eleman noksanlığı önde gelen hususlardan bir tanesidir. Yıllardan beri bu ara eleman ihtiyacı giderilememiştir. Armatörlerimizin bu husustaki istekleri bir türlü yerine getirilememiştir. Ümit ederim ki, bu mesele de bir an önce ortadan kaldırılabilir. Tabii bunun yanında ilgili arkadaşların ekleyeceği sigorta sorunları, transit taşımacılığın istediği hususlar, serbest limanlar veyahut bunun gibi konular; her halde işletme tekniklerinin içine kolaylıkla sokulabilir.

gemi inşa sanayiinin gelişmesi, Türkiye için çok yönlü yarar sağlar

Deniz ulaştırmasının kanaatimce en önemli hususlarından biri endüstri ile olan sıkı ilişkilerdir. Endüstri deyince direkt endüstri ve yardımcı endüstri kollarını düşünmekteyim. Bunların başında gemi inşaatı gelir. Bugün Türkiye'de gemi inşaatı

bir gerçektir. Bundan 20 sene evvel Türkiye'de 500 tonluk bir geminin yapılıp yapılmaması söz konusu iken, bugün özel sektör tersanelerinde 15-20 bin tonluk gemilerin yapılması bir problem şeklinde gözükmemektedir. Şu şartla ki, bunlara ait gerçekleri iyi bilmek ve bu yolda yapılan yardımları ve teşvikleri iyi kullanmak gerekir.

DÜNDAR — Bir soru sorabilir miyim? 15-20 bin tonluk gemiler derken, özel teşebbüsten söz ettiniz. Her halde kamu kesiminin tersaneleri de buna imkân veriyor.

KAFALI — Tabii. Üstelik kamu kesiminin tersaneleri buna fazlasıyla imkân verir. Bildiğim kadarı ile kamu sektöründe Denizcilik Bankası başta olmak üzere Camialtı Tersanesi'nde, Gölcük Tersanesi'nde 15-20 bin tonluk gemiler yapılmış, indirilmiş ve hizmete girmiştir. Halen de büyük ölçüde yapılmaktadır. Kamu sektörüne değinmemin sebebi şu: Özel sektör çok daha gerilerde idi. Şimdi özel sektör de kamu sektörüne yaklaşacak bir seviyeye gelmiştir ve hatta hızına bakılırsa, bu bakımdan kamu sektörünü geçecek bir görünüm içindedir. Özellikle gemi inşaatı sanayiinde bugünlerde hakikaten bir patlama vardır. Eğer Tuzla Tersaneleri denen bölgede, aynı limanda bulunan özel sektör tersaneleri de bu gelişmeyi takip edebilirlerse, zannediyorum Türkiye'nin deniz ticaret filosu için talep ettiği soğuk gemilerin önemli bir kısmı rahatlıkla yapılabilecektir. Bu iki bakımdan önem taşır. Birincisi, Türkiye'deki istihdam sorunu bakımından; ikincisi, Türkiye'nin dışa açılmasında ulaşım sektörüne ayırmış olduğu ödemeler dengesi açısından. Öte yandan imkânlar iyi kullanıldığı takdirde, Türkiye'nin inşa ettiği gemileri dış pazarlara ihraç etmesi mümkündür. Bu benim yıllardan beri ileri sürdüğüm bir husustur. Şöyle ki, bazı özel tipte ve belirli tonaajdaki gemi-

ler üzerine ihtisaslaşma yapıldığı takdirde, Türkiye'nin Avrupa Tersaneleri ile kolaylıkla rekabet etmesi mümkündür. Özel sektörün elinde, özellikle 15 bin tona kadar gemilerin inşası bakımından büyük bir imkân vardır. Bu imkân rekabete rahatlıkla elverişlidir.

Türkiye'de gemi inşaatı neye yarar? Bir, deniz ticaret filomuzu takviyeye yarar. İkincisi, Türkiye'deki endüstri kollarına büyük bir iştirak payı vardır. En ufak bir makinadan, en ufak bir parçadan, en büyük bir makinaya ya da parçaya kadar, elek-



Prof. Dr. Müh. Kemal KAFALI

trik sanayii, makina sanayii, ahşap sanayii ve bütün yan sanayi kolları; bir gemi inşası sahasının gelişmesiyle büyük bir gelişme içine rahatlıkla girebilir. Türkiye'deki mevcut teknik potansiyel bunu rahatlıkla karşılayacak durumdadır. Tabii burada şöyle bir sorun çıkabilir: Deniz ticaret filomuzun bir yetersizliği varsa, bu yetersizliği karşılamak için acaba gemilerimizin tamamını Türkiye'de mi yapalım, yoksa bir kısmını ithal mi edelim? Buna verilecek cevap gayet

basittir. Ekonomik kurallara uygun olmak şartıyla her iki yoldan yararlanılabilir. Bunkdaki kastım şudur: Dış fiyatlarla rekabet edebilecek, süre bakımından dış fiyatlardan daha pahalı olmayacak, teknik açıdan yetersizliği bulunmayacak ve yapılabilecek her geminin Türkiye'de inşası kural olarak kabul edilmelidir. Türkiye'nin yapamayacağı gemilerin dışarıdan alınması da şüphesiz ekonominin şartlarındandır. Buna da karşı çıkmak temayülü gösterilmemelidir.

DÜNDAR — İzin verirseniz burada bir sorum olacak. Okuduklarımıza ve öğrendiklerimize göre son yıllarda dünya gemi inşa sanayii büyük bir kriz içerisinde. Türkiye tezgâhlarında inşa edilecek gemilerimizin kompetitif olma şansı nedir? Yani Türkiye'nin bu konuda bazı mukayeseli avantajları var mıdır? Başka bir soru ile devam etmek istiyorum. Acaba gemi inşa sanayii gerçekten emek-yoğun bir endüstri şekli midir?

KAFALI — Şöyle söyleyeyim. Genellikle gemi inşaatında, gemi inşaat maliyetinin % 25'ine kadar olan kısmı, daha doğrusu geminin büyüklüğüne göre değişmek üzere % 15'den % 25'e kadar olan kısmı, tamamen emeğe ayrılan kısımdır. Büyük gemilerde bu değer aşağıya iner, küçük özel gemilerde büyür. Bu normal bir durumdur. Demek ki bu büyük bir rakam. İkincisi, gemi inşası bazı cihazlar için aşırı şekilde hassasiyet istemez. Bir ananeye dayanması da birçok ağılardan yararlıdır. Türkiye'de de bu anane vardır. Fakat bu anane artık bugünkü teknikler karşısında kaybolmuştur. Örnekler verilebilir. Mesela Kore gibi, Brezilya gibi hiç ananesi olmadığı halde gemi inşasında önde gelen ülkeler vardır.

Kompetitif olup olmamasına, gemi inşaatında son zamanlardaki krizle ilgili sorunuza gelince... Tabii bu çok enteresan bir soru. Dünyadaki gemi inşaatındaki kriz bazı gemiler ve tonajlar için söz konusudur. Biliyorsu-

nuz Süveys olayından sonra dünyada petrol gemilerinde aşırı bir büyüme oldu. Süper tankerler meydana geldi. Belirli bir noktadan sonra bütün dünya ülkeleri tersanelerini yeni şekle göre dönüştürdüler. Avrupa'nın birçok tersanelerinin gemi inşaatı sınırları 70 ila 200-300 ve 400 bin tonluk gemiler yapmaya göre düzenlendi. Japonya'daki tersanelerin birçoğu da böyledir. Bu gibi tersanelerde küçük gemi yapmak şanslı ekonomik açıdan azaldı. Çünkü büyük tersanelerin dizaynı ve bütün teçhizatı 250 veya 300 bin tonluk gemilere göre düzenlenmiştir. Burada küçük bir gemi yaptığınız zaman, o tersanenin ekonomik bir sınır içinde bulunduğu hiç bir zaman söylenemez, düşünülemez. Türkiye'nin buradaki şansı tamamen farklı. Türkiye genellikle küçük ve orta tip gemiler yapabilecek tersanelere sahip. Halbuki bugün dünyadaki mevcut tersaneler bu vasıftaki tersaneler değildir. Bu açıdan Türkiye bu boşluğu uzun seneler kapatacak durumdadır. Bu bir ikinçisi. Türkiye'nin gemiye olan ihtiyacı o seviyededir ki, son yaptığımız bir inceleme ve araştırmaya göre, Tuzla tersaneleri tamamlansa, Pendik tersanemiz tamamen devreye girse dahi, Türkiye'nin ticaret filosuna ait eksikliklerini bugünkü tersanelerle karşılamak mümkün değildir. Şu halde Türkiye için iç pazar açısından zaten bir kriz söz konusu değil.

Ayrıca dışa açılma açısından da bir şansı mevcut. Küçük ve orta tonajlı gemilerin inşası ve ihracı Türkiye'ye iki bakımdan yarar sağlar. Başta emek miktarının yarıdeminin fazla olması açısından; çünkü Türkiye'de emeğin ücreti dışa nazaran şimdilik daha düşüktür. Bu bize fiyat vermede büyük bir üstünlük sağlar. Buna ilaveten, gemi inşaatı diğer teknolojilere nazaran yüksek bir presizyon istemediğinden, Türkiye'deki elemanlarımız bu işe uyum için yatkındırlar. Üstelik Türkiye'nin gemi inşaatında yetişmiş eleman bakımından çok

şanslı bir durumu vardır. Türkiye'de üniversiteler ve bilim kuruluşları, Avrupa'daki düzeydedir. Bunlar dünyadaki örnekleriyle aynı seviyede olan kuruluşlardır. Eleman yetiştirmek bakımından herhangi bir güçlüğümüz ve sıkıntımız yoktur. Hatta araştırma kuruluşları olarak, gemi inşa eden birçok ülkeye göre üstünlüğümüzün de olduğunu ifade edebilirim. Bu açıdan sizin söylediğiniz kriz meselesi, bu sınırlar içinde Türkiye için endişe edilecek bir anlam taşımamaktadır.

GÜRKAN — Bir soru sorabilir miyim? Sayın Kafalı gemi inşası konusunda teknik elemanların yetiştirilmeleri ile ilgili herhangi bir sorun olmadığını gayet güzel belirttiler. Ancak maalesef, Ahırkapı önlerinde birçok geminin beklemekte olduğunu görüyoruz. Zannederim bunlar, bir ölçüde yeterli gemi adamının olmasından ileri gelmektedir. Kendi deniz ticaret filomuzu arttırsak, inşa bakımından teknik adamları yetiştirsek dahi, gemi adamı yeterli nispette yetişmediği takdirde bunun bizim ekonomimize katkısı menfi yönden olmayacak mıdır? Acaba bu alana da yönelmemizde fayda yok mudur?

KAFALI — Konuşmamın başında da belirtmiştim. Deniz ticaret filomuzun adam bakımından sorunları vardır. Bu sorunlar hem sayı hem de kalite bakımındandır. Kalite derken, yüksek seviyede öğrenim görmüş olanları değil, orta seviyedekileri kastediyorum. Diğerlerini karşılamak şansımız halen mevcuttur. Başta da işaret ettiğim gibi deniz ticaret filomuz halen Türkiye'nin dış taşımacılığının % 25'i mertebesinde bir taşıma yapmaktadır. Bu tabii bugünkü taşımaların artış nispetine göre büyük bir miktar olmakla birlikte, hedef % 50'dir. Demek ki Türkiye hâlâ % 25 kadar fazla bir taşıma yapma şansına sahip. Bunu nasıl yapabiliriz? Öncelikle uygun tonajda gemilere ihtiyacımız vardır.

İkincisi, bu gemiler için uygun personel temin edilmelidir. Tabii personel deyince, ücret politikası ve sair faktörlerin etkisi söz konusudur. Üçüncüsü, gemilerimizin işletilmeleyle ilgili eksikliklerimizin giderilmesi gerekmektedir. İşletme eksikliklerimiz arasında kanaatimce en önemli olanı limanlardır. Bu, benim konum değil. Ama sırası gelmişken bilgiler dahilinde olan birkaç noktaya değineyim.

Bugün taşımacılıkta özel tip gemiler var. Konteyner gemileri diyoruz, ro ro gemileri diyoruz, daha başka tip gemiler de sayılabilir. Yani her türlü taşıma şeklini düşünebiliriz. Limanlarımız buna uygun şekilde geliştirilmezse, gemilerimiz dışarıda tabii uzun süre bekler. Demek ki konunun limanla sıkı bir ilişkisi var. Dahası iş sadece limanla da bitmiyor. Konunun iç taşımacılıkla da çok yakın ilişkisi var. Demekki ulaştırma konusunda deniz ulaşımı, diğer ulaşımdan kopuk olmayacak. Tabii yetkili olan arkadaşlar bu konuya açıklık getireceklerdir.

Benim gemi inşaatına ait ekleyeceğim bir iki husus daha var. Gemi inşaatının Türkiye'ye katkısı açısından. Bakın Türkiye gemi ihraç edebilse ne yapar? Bugünkü şartlarda, bir geminin fiyatını birim olarak 100 kabul etsek, buna % 25 tahsis etmek suretiyle siz % 100'ü ihraç edebilirsiniz. Yani % 75'ini bugünkü şartlarda Türkiye'den temin edersiniz. Çok yakın zamanda ana makina ve sair parçaları da yaptığımız takdirde, bu oran rahatlıkla % 90'a çıkabilir. Tabii bunu Türkiye'nin şansı ve olanakları bakımından söylüyorum. Yoksa her tersane, kızakları müsait ise her tonajda gemi yapar. Hatta büyük gemi yapmak, küçük gemi yapmaktan daha zor değildir. Gemi inşaatının ikinci bir katkısını belirtiyim. Bu iş kolu yan endüstriye büyük ölçüde bağlıdır. Çünkü bir gemide yan sanayin faaliyet alanına giren; çok sayıda elektrik cihazı, makina aksa-

mi, araç - gereç, mefruşat (vb.) gibi akla gelebilecek her türlü madde vardır. Gemi inşa sanayii muntazam işler ve gelişirse, buna bağlı olarak yan sanayi de gelişecektir. Türkiye bu bakımdan da şanslıdır. Ana makinaların bazı özel elektronik cihazları hariç, gemiyi oluşturan pek çok parça artık ülkemizde yapılabilmektedir. Teşekkür ederim.

DÜNDAR — Biz teşekkür ederiz Sayın Kafalı. Sayın Akten, ulaştırmada çok önemli bir alt sektör olarak kabullendiğimiz deniz taşımacılığı konusunda, basında ve genel tebliğlerde çok karışık bilgiler karşımıza çıkıyor. Rakamlar birbirini hiç tutmuyor. Örneğin, navlun kaybımı konusunda çeşitli çevreler: 500 milyon dolar, 670 milyon dolar ve 700 milyon dolar gibi değişik rakamlar ileri sürüyorlar. Ayrıca: dış ticaretimizin % 95'i denizyoluyla, bunun % 80'i ise yabancı bayraklı gemilerle yapılmaktadır; deniyor. Öncelikle öğrenmek istediğimiz husus; Türkiye'nin yıllık dış ticaretinde deniz taşımacılığının ağırlığının ne olduğudur. Hangi oranda Türk bayrağı ile taşıma yapılmaktadır? Öte yandan deniz taşımacılığında bugün ulaştığımız nokta nedir? İleriye dönük olarak ne tür tedbirler alınmalıdır? Politikamızı nasıl tespit etmeliyiz? Bu konularda açıklamalarınızı rica ederim.

denizyolu taşımacılığı en ucuz ve ekonomik sistem

AKTEN — Teşekkür ederim Sayın Dündar. Efendim, Türkiye'nin ekonomisini incelediğimizde, ulaştırmada deniz taşımacılığının % 95 olmasa bile % 92 oranında payı olduğunu görüyoruz. Bu aslında bir rastlantı değildir. Bunu hazırlayan sebepler içerisinde en önemli faktör, deniz taşımacılığının ülke ekonomisi içinde Osmanlı döneminden bu yana en eski taşımacılık türü olmasıdır. Deniz

taşımacılığı bizde 1828'lere kadar uzanan eski bir geçmişe sahip. Öte yandan Türk ticaret hayatı içinde ilk tüccarlar armatörlerdir. Keza Türk kurumlaşma düzeni içinde ilk anonim şirket, bir denizcilik şirkettir. Bugünkü Denizcilik Bankası'nın dediği sayılan Şirket-i Hayriye'dir. Deniz taşımacılığı gerek eski bir geçmişe sahip bulunması, gerekse dünyada en ucuz taşımacılık sistemi olması nedeniyle, Türk dış ticaretinde haklı ağırlığını sürdürüyor. En ucuz taşımacılık dedik. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün yaptığı bir araştırma, bu dediğimizi vurgular niteliktedir. Taşıma sistemleri arasında bir kıyaslama yapıldığında; ton kilometre maliyeti tarifeli uçakta gerek yük, gerek yolcu ve gerekse posta olarak 25.2 birim iken; bu, karayolunda 3 ile 8 birim arasında, demiryolunda 0.75 ile 5 birim arasında, denizyolunda ise 0.1 ile 2 birim arasında değişen bir miktardadır. Yani denizyolu aşağı yukarı karayolu taşımacılığının 10 - 14 kat daha ucuza malolan bir taşıma sistemidir.

DÜNDAR — Sadece navlun mu dikkate alınıyor Sayın Akten? Yoksa deniz taşımacılığının beraberinde getirdiği diğer hizmetler buna dahil mi ediliyor?

AKTEN — Hepsi dahil efendim. Bir ton yükün 1 km. öteye taşınması için gerekli harcamalar, maliyet girdileri. Nitekim biz bunu Türkiye'deki mevcut karayolu taşımacılığı düzeyine oturtarak, İstanbul ile Ege bölgesi arasında bir taşıma maliyeti yaptığımız zaman, kamyon taşımacılığının deniz taşımacılığına göre dört kat daha fazlaya malolduğunu gördük. Aslında resmi rakamlar biraz daha değişebilir. Ama şurası bir gerçektir ki, deniz taşımacılığı taşıma potansiyelinin fazlalığı nedeniyle, diğer taşıma sistemleri içerisinde, hiç düşüklüğü dikkate alınmamak kaydıyla, en ekonomik sistemdir. Öte yandan Tür-

kiye'nin denizle içiçe yaşayan bir coğrafi yapısı vardır. Bugün bir Türkiye haritasına baktığımız zaman, 25 ilimizin kıyıyla içiçe olduğunu görürüz. Diğer bir deyişle, Türkiyemizin illerinin % 40'ı denizde kıyısı olan illerdir. Buradan şu sonuca gelmek istiyorum. Coğrafi yapı Türkiye'yi denizle içiçe olmaya, dolayısıyla dış ticaretinde denizi kullanmaya itmektedir. Bunun sonucu olarak da, konuşmamızın başında arzetmeye çalıştığımız % 92'lik pay, Türkiye'nin ekonomisinde, istesek de istemesek de ağırlığını ve etkinliğini duyurmaktadır. Öte yandan Türkiye'nin bölge içindeki yeri, yani Doğu - Batı arasındaki konumu, yine denizle içiçe olmasını gerektiren ve bunu körükleyen bir faktör durumundadır. Sayın Barda'nın söylediğine ben bir noktada eklemeye yapmak istiyorum. Üzerinde 1938'lerde çalışmaya başlanan, aslında geçmiş 17'nci yüzyıla kadar uzanan, bugünkü adıyla «Avrupa Kanalı», bu yılın sonunda doğacaktır.

DÜNDAR — Nerede bu kanal efendim?

AKTEN — Avrupa'da, Ren-Tuna projesi. Avrupa Kanalı Bavyera Hükümeti'nin baskılarıyla, Bonn Hükümeti'nin ufak çapta itirazlarına rağmen nihai aşamaya gelmiş durumdadır. Bu potansiyel de yürürlüğe girdiği zaman, Türkiye'nin başka limanlardaki sancıları giderek artacak, ama sonunda ülkemizin denizle olan içiçeliği Avrupa Kanalı'nın baskısıyla giderek belirginleşecektir.

DÜNDAR — Özellikle Karadeniz limanları önem kazanacak.

AKTEN — Evet. Türk ekonomisinde denizyolunun önemini kısaca vurguladıktan sonra, «Denizcilik bizde ne zaman başlamıştır?» sorusuna cevap vermek istiyorum. Gerçek anlamda denizcilik, bizde Atatürk dönemiyle başlar. Bunun temel Türkiye Birinci İktisat Kongresi'nde atıl-

miştir. Kongre'de alınan bir dizi kararla kabotaj hakkı elde edilmiş, bu kabotaj hakkı ile birlikte önce Türk deniz ticaret filusunun sermaye oluşumu sağlanmış ve sonradan Türkiye okyanuslarda bayrak dalgalandırır bir yapıya kavuşmuştur. Atatürk dönemi ni, denizcilikte sıçrama dönemi olarak nitelendiririz. Oysa 70'li yıllar Türk denizciliği için koşma dönemi niteliğindedir. Çünkü ilk kez 1 milyon groston limiti bu yılda aşılmıştır. Son 1 yıl

misiniz? Sanırım o zaman verdiğiniz değerler daha anlamlı olacak.

AKTEN — Efendim, dünya deniz ticaret filosu içinde Türkiye geçmiş yıllarda 37'inci sıradaydı. Bugün 1 milyon dedveyt tonluk bir taşıma kapasitesini katmış olmamıza rağmen alabildiğimiz yol ancak 35'incilik olmuştur. Çünkü deniz ticaret filosundaki yavaşlamaya rağmen, 1 milyon grostonun üzerinde sıralanan ülkelerin sayısal çokluğu bizl daha fazla öne gitmekten alkoymaktadır. Ama Türkiye gerek Ortadoğu yük akımı, gerekse kendi dış ticaretinin ihtiyaçlarının sonucu olarak, denizci bir devlet, denizci bir millet olmak durumundadır.

1981 yılı Temmuz ayı baz alınarak yapılan uluslararası kıyaslamalara göre deniz ticaret filomuz 508 gemiden oluşmaktadır. Bunun toplam tonajı 1 milyon 464 bin grostondur. Bu bir hacim ölçüsüdür. 100 kübik fit, 2.83 metreküpün denizcilikteki karşılığı groston adını almaktadır. 508 gemiden oluşan bu filonun sayıca % 70'i koster niteliğindeki gemilerdir. Diğer bir deyişle taşıma kapasitesi, 3 bin dedveyt tona kadar olan ve kıyı taşımacılığında kullanılan gemilerdir. Dışsattım seferberliğinin başlamasından bu yana bu gemilerimiz, özellikle Akdeniz'de Barbaros döneminde silah gücüyle kazanan etkinliği bayrak dalgalandırarak yeniden elde etmişlerdir. Türk deniz ticaret filosunda ağırlık yük gemilerindedir. Yolcu taşımacılığında özellikle dış pazarlara yönelik bir hizmet yoktur. Genellikle hizmet kabotaj taşımacılığında. Yani kendi ulusal limanlarımız arasında. Ancak karayolu rekabeti ve yolcu gemilerimizin -aslında biraz ithamkâr bir dil oluyor ama- çağdaşlık olma özelliklerini kaybetmelerinden dolayı, bu parkur istesek de istemesek de karayolu taşımacılığına bırakılmış ve yolcu taşımacılığında denizyolunun hiç bir önemi kalmamıştır.



Necmettin AKTEN

içinde, 12 Eylül'den bu yana, Türk deniz ticaret filosuna katılan gemilerin oluşturduğu tonaj 1 milyon dedveyt tonu aşmaktadır. Diğer bir deyişle Türkiye gemi piyasasındaki ucuzluktan da yararlanarak -ki bu bana göre çok isabetli bir yaklaşımdır- 1 milyon ton yük taşıyabilecek bir kapasiteyi bayrağı altına katmıştır.

DÜNDAR — Türkiye'nin sahip olduğu deniz ticaret filosunu, dünyanın diğer ülkeleriyle kıyaslayabilir

DÜNDAR — Sayın Akten, bu noktada birkaç sorum ve kısa bir açıklamam olacak. Türk gemileriyle uluslararası yolcu taşımacılığı, sanıyorum 1970 yılına kadar, hiç değilse Akdeniz içerisinde yapıyordu. Bugün bırakınız uluslararası, kabotaj sınırları içinde dahi yolcu seferleri yapılamamaktadır. Acaba bunun nedeni sadece karayollarının rekabeti midir? Yoksa deniz yolu işletmeciliğini ihisar altında tutan kuruluşlarımızın, meseleye gerektiği şekilde yaklaşmalarını mıdır? Bilindiği gibi deniz yolu yolcu taşımacılığında en gelişmiş ülkelerden biri İngiltere'dir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra İngiltere'nin transatlantik çalışan firmaları meseleye şöyle yaklaşmışlardır. Uçak rekabeti karşısında atlantik ötesine yolcu taşımaya bir taşımacılık olarak görmemişlerdir. Bunun bir turizm faaliyeti olarak görmüşler ve gemilerini bu amaca yönelik olarak inşa etmişlerdir. Seferleri de buna göre düzenlemişlerdir. Biz ise İstanbul - İskenderun, İstanbul - Trabzon seferlerini hâlâ bir taşımacılık olarak mı görüyoruz? Yoksa yukarıda değindiğim yaklaşım çerçevesinde mi?

AKTEN — Teşekkür ederim Sayın Dündar. Aslında çok haklısınız. İstanbul Ticaret Odası Gazetesi'nde bu konuya biz bir ölçüde değindik. Türkiye bugün turizmden para kazanmak isteyen bir davranışindedir. Aslında turizmin beklentileri sadece turistlerin gelip de Türkiye'de hoşça vakit geçirmesini amaçlamak değildir. Bir yandan da ona hizmet sunarak, cebinden parasını almak demektir. Bu konuda Türkiye'nin en köklü ve en önemli potansiyeli kıyılarında yatmaktadır. Fakat yolcu taşımacılığını ihmal etmiş olması nedeniyle Türkiye bugün turizmde umduğunu bulamayacak ülkeler arasında olma vasfını kanımca sürdürmektedir. Çünkü deniz turizmine dayalı olmayan bir turizm sektörü bence

yaşayamaz. Öte yandan yıllardır 5842 sayılı Denizcilik Bankası T.A.O. yasası ile yolcu taşımacılığı Denizcilik Bankası'na bir ödev ve bir anlamda da tekel olarak verilmiştir. Ancak bu tekelin gereği olan ödev, Denizcilik Bankası tarafından yerine getirilememiştir. Her şeyden önce Devlet Planlama Teşkilatı, Denizcilik Bankası'nın Türk ekonomisindeki fonksiyonunu iyice anlayamamıştır. Bundan dolaydır ki yolcu taşımacılığı, önce yük - yolcu bileşimi şeklinde başlamış, fakat sonradan yükler kamyonlara kayınca, yolcu da hızdan dolayı vapuru tercih etmeyince, Denizcilik Bankası modası geçmiş gemilerle bu hizmeti sürdürmenin ekonomik olmadığını anlamış, sefer iptaline gitmiştir. Oysa bugün Türkiye, turizmini geliştirmek ve turizm sektörünü canlandırmak istiyorsa, 5842 sayılı yasada, bu tekeli yumuşatıcı birtakım önlemler getirmek zorundadır.

BARDA — Bir noktaya değinmek istiyorum, müsaade ederseniz. Son zamanlarda öğrencilerle birlikte fakültede turizm konusunda bir çalışma yapıyoruz. Çocukların getirdiği rakamlara bakarken, dikkat ettim; son iki - üç sene içerisinde dışardan gelen turistlerin miktar itibariyle en hızlı gelişmesi denizyollarında oluyor. Yolcuların ne kadar yabancı gemilerle, ne kadarı Türk gemileriyle geliyor, onu bilemiyorum. Hepsii Türk gemileriyle gelse, bunun getireceği navlunun katkısı hiç şüphesiz çok daha fazla olacak. Yalnız ortada bir talep var. Memlekete gelen turistlerin büyük bir kısmını, hemen hemen % 60'ını deniz yolu ile gelenler oluşturuyor. Karayoluyla gelenler de çok. Ama, kitle taşımacılığı itibariyle deniz yolu ideal taşıma aracı. Daha konforlu, daha rahat. Hakikaten bu aynı zamanda turistik bir gezi oluyor. Bu imkanı biz kendi kendimize sağlayabilsek, bundan büyük avantajlar elde etme olanağımız var. Denizcilik Ban-

kası'ndan arkadaşlarla senelerdir bunun münakaşasını yaparız. Nendense bir türlü bu tarafa gelinmedi. Biz İngiltere gibi, Fransa gibi büyük atlantik gemileri işletelim demiyoruz. Ama orta çapta gemiler, mesela «Aşk Gemisi» gibilerini yapalım. Talep büyük olduğuna göre, bu, ülkemiz açısından faydalanılabilecek ve döviz girdisi sağlayacak bir konu olamaz mı?

Türkiye'de en çok döviz navlun için harcanıyor

AKTEN — Haklısınız Sayın Barda. Aslında Türkiye genelinde, ülkemize gelen her üç turistten birisi denizyoluyla gelir. İstanbul'a gelen her iki turistten bir tanesi denizyoluyla gelir. Fakat bunlar günübirlikçi turistlerdir. Bunların getirdiği parayı aslında Türkiye değil, o turizm organizasyonunu ya da paket turları düzenleyen ülkeler almaktadır. Bugün dünya turizmi içinde Yunanistan'ın, İtalya'nın ve İspanya'nın eski önemleri kalmamıştır. Bunlar içinde iki ülke, özellikle Yunanistan ve İtalya akıllarını başlarına almışlardır. Türkiye'yi düzenledikleri paket turların organizasyonu içine katmışlardır. Turisti önce Yunanistan'da yedirip içirmekte, parasını cebinden almaktadırlar. «Siz Türkiye'yi gösteriyoruz.» diyerek adeta kandırmak suretiyle bir günlüğüne Türkiye'ye getirmektedirler. Paranın büyük çoğunluğu, o denizyoluyla gelme aşamasında yolcu gemilerinde kalmaktadır. Türkiye'ye ise 2-3 dolar gibi ayakbaşı parasıyla, harcanan birkaç sent bırakılmaktadır.

Türk deniz ticaret filosunun bugün büyük ağırlığı yük gemilerindedir. Yolcu gemileri deniz ticaret filomuzun yaklaşık olarak yarısını oluşturmaktadır. Yük - yolcu dahil.

Yolcu gemisi deyince biz, yük taşımış olsa bile 12'den fazla insan taşıyan gemileri anlıyoruz. Öyleyse Türk deniz ticaret filosunun ağırlığı, dış ticaret mallarına yani yüklere hizmet edebilecek nitelikte olan gemilerdedir.

Sayın Dünder, bu arada Türk dış ticaretinde navlun konusunu sordunuz. Haklı olarak Türk kamuoyuna, çok çelişkili gibi gözükken, değişik rakamlar verildi. Öyle sanıyorum ki çıkış noktası gene bendenizin çalışmalarından neşet buldu. Bu «670 milyon dolarlık navlun» sloganını Türkiye'de ilk ortaya atan kişiyim. Hesaplarımızı doğruluğunu sonradan UNCTAD'ın yani Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın yayınlamış olduğu ödemeler dengesi istatistikleriyle de doğrulama fırsatını bulduk. Bugün Türkiye gerçekte en çok dövizini navlun için harcamaktadır. UNCTAD'ın 1979 yılı için belirlediği rakamlara göz attığımızda şunu görüyoruz: Ödemeler dengesi istatistiklerine göre Türkiye, 1970 yılı itibarıyla deniz ticaretinden 5 milyon dolarlık gelir sağlamış. Bunun içinde taşıma hizmeti, yani navlun ve sigorta gelirleri var. Buna karşılık o yılda 85 milyon dolarlık bir gideri söz konusu. 1977 yılında bu miktar 89 milyon dolarlık bir gelire, 642.1 milyon dolarlık da bir gidere dönmüştü. «UNCTAD bunu nereden buldu?» diyeceksiniz. UNCTAD'ın ödemeler dengesi istatistiklerinde baz aldığı konu IMF'nin kompüterleri. IMF sanayileşmiş ülkelerin ödemeler dengesinde FOB satış ve FOB alım esasını öngörmekte, navlun ödemeler dengesinde ayrı bir kalem olarak oluşturulmaktadır. Türkiye'nin ödemeler dengesinde gözükmemesine rağmen, elimizdeki rakamlar diğer ülkelerin navlun gelir - gider hesaplarından yararlanılarak yeni bir derleme yoluyla çıkartılmış ve IMF kompüterleri baz alınarak değerlendirilmiştir. Türkiye için de, bu navlun gelir ve giderlerinin olduğu açıkça

saptanmıştır. Bizim İtalyan veya İngiliz bayraklı gemilere ödediğimiz navlun kalemlerinde ülke bazında gösteriliyor. Onların geliri bizim giderimiz oluyor. Onların navlun gideri ise bizim gelirimiz oluyor. Bu yaklaşımla UNCTAD bunu IMF'den sağladığı için, biz bunu sağlıklı bir veri olarak kabul edebiliyoruz. Çünkü bizim ödemeler dengesi yaklaşımımız, navlunu ve sigortayı, yani hizmet sektörünün gelir ve giderlerini ayrı bir kalem olarak kabul etmeye cevaz vermiyor. Bu bakımdan yaptığımız hesaplar, Türk dış ticareti içinde, navlunun 1977 yılında % 10.59'luk bir pay aldığını gösteriyor. Diğer bir deyişle ihracatımız veya dış ticaret erbabımız mal için ödediği paranın % 10.59'unu da navlun için ödemektedir. 1970 yılı içinde navlun giderleri dış ticaret giderlerinin % 6.7'sini belirlerken, 1977 yılında % 10.59'unu belirlemiştir. Öyleyse biz 10.59'u sabit kabul ettiğimiz takdirde, 1981 yılı dış ticaret rakamlarını göz önünde bulundurduğumuzda, Türkiye'nin navlun potansiyeli 1.2 milyar dolar olmaktadır. Bunun geçmiş yıllarda % 80'lik payını yabancı gemiler taşımışlardır.

Devlet İstatistik Enstitüsü'nün bültenleri, istatistik verileri bir ölçüde sağlıklı değildir. Sebebine ge-

lince, Devlet İstatistik Enstitüsü, salt kamu armatörlerimizin, yani Denizcilik Bankası ve Deniz Nakliyat'ın rakamlarını göz önünde bulundurarak, dış taşıma istatistiklerini vermektedir. Fakat Deniz Nakliyat ve Denizcilik Bankası'nın fiili taşıma rakamlarını karşılaştırdığımız zaman, Devlet İstatistik Enstitüsü'nün iç taşımaları, sanki dış taşıma yapılmışçasına gösterdiği yanılgısı içine düşüğü görülmektedir. Yani Denizcilik Bankası ve Deniz Nakliyat'ın iç petrol taşımalarını Devlet İstatistik Enstitüsü geçmiş yıllarda dış taşımalara katkı şeklinde göstermiştir. Bu yüzden de Türk deniz ticaret filosunun payı yükselmiştir. Bu tür rakamları çıkarttığımız zaman kamu kesiminin Türk dış ticaretindeki payı % 10 ile % 12 arasında değişmektedir. Bunun bir yarısı kadar da özel sektör filomuzun taşımalarını kattığımız zaman bu pay, % 18 ile % 20 arasında değişmektedir. Yalnız son yıllarda özellikle AET'ye azalan ihracatımıza karşın, yakın çevre Akdeniz ve Ortadoğu ülkelerine artan dış ticaretimiz sebebiyle, Türk bayraklı gemilerin paylarında hızlı bir artışla karşılaşılması doğaldır. Ancak son yıllardaki istatistikleri elde edemediğimiz için, «Geçen yıl Türk deniz ticaret filosunun, Türk dış ticaretine katılma payı ne

114 yıldan beri halkımızın güvenine layık olmuş
asırlık tasarruf bankası



**EMNİYET
SANDIĞI**

olmuştur?» sorusunun yanıtını maalesef veremeyeceğim. Teşekkür ederim.

DÜNDAR — Çok teşekkür ederim, efendim. Sayın Gürkan, karayolu taşımacılığında çekici kamyonlarla daha yüksek tonaja ulaşma bir ileri teknolojidir. Bu teknoloji ile birlikte TIR, uluslararası nakliyecilik de gelişmiştir. Özellikle Süveyş Kanalı'nın kapatılmasıyla bir çok Batı menşeli mallar, Ortadoğu ve İran'a TIR'la nakledilmiş ve bu piyasa Türk nakliyecileri tarafından da cazip bulunmuştur. Son Irak - İran çatışması ve Basra Körfezi'nin kapanması, TIR nakliyeciliğinin önemini artırmıştır. Bu durumların ülkemize getirdiği avantajlar nelerdir. Bu avantajlar gelişebilir mi? Nasıl gelişmelidir? Irak - İran çatışması son bulduğunda, aynı düzeyde bu iş hacmi devam edebilecek mi? Ettiği takdirde ro ro taşımacılığı da dikkate alınarak, limanlar için yeni bir yatırım planına ve stratejiye ihtiyaç var mıdır?

sorular çözülürse karayolu taşımacılığı ülkemize büyük döviz girdisi sağlayabilir

GÜRKAN — Teşekkür ederim Sayın Dünder. Öncelikle çok büyük bir şekilde gelişmekte olan karayolu taşımacılığında TIR'ın ne demek olduğunu izah etmeye çalışayım. Malum halk arasında «TIRCI» şeklinde çıkan bir kelime vardır. TIR aslında uluslararası nakliyyede, TIR karneşiyle teminat almak suretiyle gümrüklerden kolaylıklı geçişi sağlayan bir sistemdir. Bu sistem merkezi Cenevre'de olan ITO organizasyonuna dahildir ve Türkiye'de Odalar Birliği'nin kefaleti altında işlemektedir. Biz 1970 senesinden itibaren TIR himayesindeki nakliyyeye tam mana-

ıyla başlamış bulunmaktayız. 1966 senesinde memleketimizde otomotiv sanayiinin ürettiği çekici ve treylerle yapılmakta olan nakliyyede, TIR himayesindeki teminatla yapılan nakliyenin bulunmadığını görüyoruz. Bu devrelerde devletimiz Pirintaş isimli bir şirket kurarak uluslararası nakliyye sahasına girmek istemiş ve 180 adet çekici ve treylerden müteşkil bir filo oluşturmuştur. Ancak daha sonraları bu şirketin istenilen düzeyde çalışmadığı görülmüş ve hepimizin de bildiği gibi çekiciler ve treylerler işlemeye hale gelmiştir. Ülkemizde 1970 senesinden itibaren bu konuda teşvik ihdas edilmiş ve özel şirketler bu alanda yatırım yapmaya başlamışlardır. Süratle gelişen karayolu trafiğinde 1975 senesine kadar teşvik devam etmiş ve yaklaşık 5 bin adede ulaşan bir çekici ve treyler filosuna ulaşılmıştır. Bu 5 bin adedin içinde, yaklaşık 900 adedi frigorifiktir; gerisi normal kargo taşıyabilmek çabası içinde olan treylerlerdir. 1975 - 1980 seneleri arasında teşvik tedbirlerinin durdurulduğunu, sadece yerli otomotiv sanayiinin ürettiği mamullerle bu iş koluna treyler ve çekicisinin girdiğini görmekteyiz.

Yine bu dönemde maalesef karayolu taşımacılığında yatırımların durmasıyla bir gerileme müşahade etmekteyiz. Aynı dönemde komşumuz Bulgaristan'ın büyük bir aşama kaydederek, 15 bin adet TIR, treyler ve çekiciye ulaştığını ve birçok Avrupa pazarlarını eline geçirdiğini görmekteyiz. 1980 senesinde tekrar başlatılan teşvik tedbirleri, eski filomuza ilave yaklaşık 1400 civarında yeni treyler ithalini mümkün kılmıştır. Kapasite olarak genel bir acıdan baktığımız takdirde, şu andaki ulaştığımız rakam 6500 - 7000 adet çekici ve treylerdir. Bunların bir kısmı transit nakliyyede kullanılmakta, bir kısmı da Avrupa'ya ithalat ve ihracat taşımalarını yapmaktadırlar.

Konuyu Avrupa taşımacılığı ve Türkiye üzerinden yapılan transit ta-

şımacılık olarak ikiye ayırmaya mecburuz. Avrupa taşımacılığında her geçen sene önümüze biraz daha büyük engeller çıkmaktadır. Bu engeller de maalesef kotalardır. Avrupa ülkelerinden birçokları karşılıklı olarak geçişleri sınırlandırmakta ve dolayısıyla bizim taşımacılık alanında birtakım engeller yaratmaktadırlar. Bu sebeple gerek teşvikle gelen, gerekse otomotiv sanayinin ürettiği araçlar, daha ziyade limanlar üzerinden yapılan transit nakliye kaymaktadır. Bilhassa İran - Irak savaşının çıkmasıyla limanların savaş sebebiyle tahrip edilmesi neticesinde çok büyük çapta bir transit trafiği içine girmiş bulunmaktayız. Yaklaşık 16 senedir uluslararası nakliye yapan bir kişi olarak, son 2 senede transit trafiğindeki artış gibisini şimdiye kadar hiç görmedim. Muazzam bir artış. Acaba bu artışın sebebi, sadece harp midir, yoksa bunun yanında bizim verdiğimiz iyi servis midir? Bunu incelediğimiz takdirde, artışa % 80 - 90 harbin neden olduğunu görmekteyiz.

Diğer ülkelere, alternatiflere nazaran, bizim ülkemizden transit geçmede birçok Avrupa ülkelerine göre daha müsait şartlarla çalışmaktayız. Fiyat politikası bakımından biraz pahalı olmakla beraber, bizi tercih ettiklerini görmekteyiz. Alternatifler malum, Yunanistan hattı üzerinden Suriye limanları ve Ürdün üzerinden Akabe limanı. Tabii konuyu Irak, Kuveyt ve Suudi Arabistan bakımından düşünüyoruz. İran hattı bakımından ise sadece Türkiye görülmektedir. Karadeniz limanları ve direkt transit Türkiye olarak. Çünkü şu anda İran'ın çalışmakta olan bir - iki tane harp alanına uzak limanları da; maalesef gemi beklemeleri, tahliye imkânsızlıkları ve limandan içeriye yapılacak olan taşımanın iyi organize edilememesi sebebiyle; hemen hemen durmuş gibidir. Biz bu fırsatlardan en iyi şekilde yararlanabilmek için organize olmuş durumdayız.

DÜNDAR — Bir noktayı öğrenmek istiyorum, Sayın Gürkan. Karayolu nakliyeciliğinde son 2 yılda büyük bir patlama olduğunu ifade ettiniz. Elimde bazı istatistikler var. Gerçi bunlar 1972 - 1980 dönemini kapsıyor. Ancak bu rakamlara göre transit nakliye son 10 yıldır hemen hemen aynı seviyede devam ediyor. Rakamlar şöyle: Avrupa'dan Ortadoğu ülkelerine (Suriye, Irak, İran) 1972 yılında toplam 202.000 ton, 1974'de 605.000 ton, 1980'de ise 253.400 ton mal nakledilmiş. Bunlardan Suriye'ye 1972'de 12.500 ton, 1974'de 54.000 ton ve 1980'de 59.400 ton; Irak'a 1972'de 156.000 ton, 1974'de 433.000 ton ve 1980'de 178.000 ton; İran'a 1972'de 33.000 ton, 1974'de 118.000 ton ve 1980'de 16.000 ton. Bu arada Irak ve İran'a yapılan nakliyede 1974 rakamlarının kabark olması dikkati çekiyor. Acaba bu rakamlar yabancı TIR'ların yaptıkları taşımacılığı da ihtiva mı ediyor? Yoksa son 2 yıldır kabaran sadece Türk plakalı araçların yaptıkları nakliye midir?

GÜRKAN — Efendim, senelere göre incelersek, durumu etkileyen iki faktör var. Birincisi petrol patlamasıdır. İran ve Irak'ın petrolden sağladıkları paraları kendi yatırımlarına süratle sevketmeleri sebebiyle nakliye de bir artma görüyoruz. Bu genellikle 1972 - 76 seneleri arasında oluyor. Bu devrelerdeki istatistikler de, zaten ülkemiz üzerinden geçen transit nakliyede bir artma olduğunu gösterir. Genellikle 1976 ile 1980 seneleri arasında bir duraklama görüyoruz. Bunun başlıca amili, bizim karşısında olmamıza rağmen ısrarla çıkartılan ücretli geçişle ilgili Transit Kararnamesi'dir. Bu, transit trafiğimizi çok büyük çapta etkilemiştir. Hatta gözle rahatlıkla görülebilecek seviyelere indirmiştir. Nitekim fırsatları yararlanan Yunanistan; Suriye hattını açmak üzere Rodos - Tartus üzerinden ro ro taşımacılığına yönelmiştir. Hatta istihbaratımıza göre,

normal gemileri kısa zamanlarda tersanelerde ro ro gemisi şekline sokmak suretiyle bu hattı açmıştır. Büyük çapta bir transit trafiği de o hatta kaydırılmıştır. Rakamlar oldukça büyüktür. Geçen sene ülkemizden geçen 120 bin civarında yabancı araç, 20 tonla çarpıldığı takdirde, milyon tonların üzerine ulaşan bir transit trafiği meydana çıkmaktadır. Halbuki ücretli geçişle ilgili Transit Ka-



Taner GÜRKAN

rarnamesi çıktıktan sonra bu rakamın 20 binlere kadar düştüğünü görmekteyiz.

Ashında transit trafiğine harbin getirdiği büyük artma, 1982 istatistiklerinde daha iyi görülecektir. Zira Mersin ve İskenderun limanlarından sadece Irak'a yapılan nakliyelerde rakam yaklaşık 600 - 700 bin tonu bulmuştur. Buna Karadeniz limanlarından İran'a yapılan nakliye de katıldığı takdirde, bu rakamlar milyon tonun üzerine çıkmaktadır. Üs-

telik bu, yalnız limanlarımızdan yapılan transit nakliyedir. Bunun üzerine bizim yerli araçlarımızla direkt yapılan nakliyeyi de koyduğumuz takdirde, rakamlar çok yukarılara çıkabilecektir. Bunun da navlun olarak döviz açısından ülkemize katkısı oldukça yüksektir.

Global olarak bizim yerli araçlarımızın gerek kamyon, gerekse TIR dediğimiz treyler ve çekicilerin yaptığı nakliyelerin, ihracat - ithalat taşımaları dahil yaklaşık rakamlarla navlun girdilerini şöyle hesabedeabiliriz. Geçen sene malum Irak harpten zarar görmesi sebebiyle çok geniş çapta çimento almıştır. Bu çimentonun nakliyesi tamamen Türk araçlarıyla yapılmıştır. Bunun sağladığı rakam yaklaşık 3 - 3,5 milyon ton olarak hesabedildiğinde, 250 milyon dolar civarındaki bir rakama ulaşılmaktadır. Bu, yalnız çimento nakliyelerinin sağladığı imkândır. Limanlardan yaptığımız taşımaların tonajlara göre hesaplanan navlun tutarı ise 150 milyon doları bulmaktadır. İhracat - ithalat taşımalarımızdaki döviz tasarruflarıyla, direkt transit taşımacılığımızdan sağladığımız rakamların da yaklaşık 200 milyon doları bulunduğunu görüyoruz. Yani söz konusu taşımacılıktan sağlanan toplam döviz girdisinin 1981 senesi için 750 ila 600 milyon dolar civarında olduğu sonucuna varıyoruz. Türkiye İkinci İktisat Kongresi'nde sunmuş olduğumuz tebliğde de bu rakamı vermiştik. Bu yılın sonuna kadar ithal edilecek yeni araç sayısının 2000'e ulaşacağını tahmin ediyoruz. Bunların ve mevcut araçların bir kısmı Avrupa hattında ihracat - ithalat taşımacılığı, diğer bir kısmı ise limanlardan transit ve direkt transit taşımacılığı yapacaktır. Bu arada ihracatımızı geliştirir ve geçen yıl sattığımız çimento gibi bir imkân da bulursak, kara taşımacılığı açısından 1983 yılında 900 milyon dolarlık bir navlun girdisinin sağlanabileceğini ümit etmekteyiz.

kamu hizmeti gören demir ve denizyollarında zararına taşıma hazineye yük oluyor

DÜNDAR — Teşekkür ederim Sayın Gürkan. Sayın Buldaç'ın ulaştırma politikasını yöneten önemli bir bakanlığımızda sorumlu bir pozisyonunda bulunması nedeniyle, kendisinden öğrenebileceğiniz bazı noktalar olacağını düşünmüştüm. Şöyle özetlemek istiyorum. Demiryollarında fiyat, hat ve yük tarifeleri hangi metodlarla yapılıyor? Münakale ekonomisinden öğrendiğimize göre, en zor işlerden birisi de demiryollarında fiyat tarifelerinin hesaplanmasıdır. Bu tarifeler oldukça grift ve çok bilinmeyenli denklemlerin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Hesaplamalar büyük olasılıkla ikame fiyatlarla, potansiyel işletme giderleri dikkate alınarak ve kompüterler vasıtasıyla yapılmaktadır. Bizdeki durum nedir? Ekonomik olmamaları gerekçesiyle kapatılan hatlar, iptal edilen seferler için bu tür araştırmalar yapıldıktan sonra mı karar verilmektedir? Yani fiyat ve tarife değişimleri acaba ekonomiyi sağlamada bir faktör olarak düşünülmüş müdür? Ayrıca özellikle son yıllarda demiryolculuğu sadece bir ulaştırma aracı olarak görülmemekte, hazırlanan çekici paket yolculuk programlarıyla turistik hale getirilmektedir. Bu hususta bütün Batı ülkelerinde, özellikle Fransa demiryollarında çok cazip programlar yapılmaktadır. Bizde böyle bir çalışma düşünülmüş müdür?

BULDAÇ — Bu demiryolu tarifelerinin iki önemli yanı olduğunu öncelikle dikkatinizi çekmek istiyorum. Bir tanesi Türkiye demiryolu şebekesi üzerinden diğer ülkelere yapılan transit taşımalara uygulanan tarifeler, diğeri de tamamen yurtiçi ihtiyaçlara yönelik olarak uygulanan de-

miryolu tarifeleri. Transit tarifeler, her ülkenin kendi iradesi ile saptadığı tarifelerdir. Yalnız bu tarifelere, gücendirici olmamaları, diğer demiryolu idarelerinin de ilgili bulunmaları yönünden, belirli bir koordinasyon ve işbirliği sağlamak için birtakım konferanslar yoluyla açıklık kazandırılır. Türk demiryollarının uyguladığı uluslararası nitelikte iki ayrı türde tarifesi vardır. Bir tanesi TSLİ tarifesi denilen, Türkiye - Suriye - İran ve Irak'ın demiryollarının uyguladığı tarifeleri bünyesinde taşıyan tarifelerdir. Bunlar, bu ülkelerle yapılan anlaşmalarla karşılıklı olarak saptanan ve belirli indirimleri hedef alan tarifelerdir. Diğeri de demiryollarının BKO diye tanımladığı Yakın ve Ortadoğu taşımaları adı altında diğer Balkan ülkelerine yönelik olarak uyguladığımız tarifelerdir. Bu tarife sistemleri karşılık amacı gözetilerek hazırlanmaktadır. Dolayısıyla, demiryolları yapabildiği transit taşımalarla oldukça önemli gelirler elde edebilmektedir.

Yurt içinde uygulanan tarifeler ise tamamen maliyet unsurlarına göre ortaya çıkarılmaktadır. En azından metodu öyledir. Belirli maliyet yüzdeleri olarak; akaryakıt, personel, malzeme tüketimi ve de demiryolunun diğer tüm tesislerinin amortismanını ihtiva eden bir tutar; bir formül içinde değerlendirilmekte ve de bulunan maliyet, demiryolu taşımacılığında yolcu/km. ve yük/km. esasına göre tarifeleri oluşturmaktadır. Yalnız uygulanan fiyatlar ile tarifeler arasındaki ilişki maalesef Türkiye'de henüz kurulabilmiş değildir. Çünkü demiryollarının gerek eşyada gerekse yolcуда bulunduğu maliyetlerle uygulanan tarifeler hep Demiryolları İdaresi'nin aleyhinde işlemektedir. Demiryolları yolcуда fevkalade maliyet altı taşımalar yapmaktadır. Bu, zoraki yaptırım diyebileceğimiz bir devlet politikasıdır. Demiryolları İdaresi, yolcu/km.'deki maliyeti 3 birim olarak kabul ettiği-

nizde, sanıyorum ki aşağı yukarı yarısı kadar veya 2 birim kabul ettiğinizde, bir birimlik bir tarife uygulama mecburiyetinde kalıyor. Demek ki her taşıdığı yolcu, demiryollarına kâr değil önemli oranda zarar getiriyor. Tabii utilizasyon da düştükçe, birim taşımadan elde ettiği hasıla maliyetin altında olduğuna göre, idarenin zararı gittikçe katmerli hale gelmektedir.

DÜNDAR — Ben de aynı şeyi sormak istiyordum. Maliyet kalemleri göz önünde tutularak tespit edilen fiyatın altında tarife uygulandığına göre, utilizasyonun çok yüksek olması gerekmez mi?

BULDAÇ — Tabii o nokta, çok önemli bir temel çelişkiyi ortaya koyuyor. Şimdi maliyet altında taşıma yapan bir idare, hasılatını maksimize edebilmek için, utilizasyonu artırmak mecburiyetindedir. Yalnız bizim idarelerimizde genellikle maliyet altı taşımaların neticelerini asgariye indirmek için, o taşımalardan tümü ile kaçınmak gibi birtakım tercihler yapılmıştır. Denizcilik Bankası'nın yolcu taşımacılığında caymasının asıl nedeni de budur. Hatta boğaz seferlerini iptal etme bulgusunun da temelinde bu yatmaktadır.

DÜNDAR — Yani fiyat - utilizasyon ilişkisi kurulamıyor.

BULDAÇ — Kurulamıyor. Çünkü utilize etmek, hasılatı artırma manasına geliyor. Ancak, maliyetin altında taşıma genelde zararı artıran bir faktör olduğu için, birtakım haklardan vazgeçmek ve taşımamak gibi, asıl fonksiyona ters düşen politika- lar ya da tercihler ortaya çıkıyor. Tabii bu kez de kamu ihtiyacıyla işletmenin politikası arasında önemli bir çelişki oluşuyor. Çünkü kamu, idareden bu hizmetin yapılmasını istiyor. Onlar da bu hizmeti âdeta zorakı yapan idareler durumuna düşüyorlar. Sonuç olarak görev zararı ve

işletme açığının kapatılması devlet maliyesine yükleniyor. Maalesef bu yüzden de, işletmelerin rasyonel çalışıp çalışmadıklarını kontrol etme imkânından da bütünüyle uzaklaşıyor bir noktaya düşüyoruz.

DÜNDAR — Seferi iptal ettiğiniz zaman, devam edecek sabit giderleri dikkate alarak saptanacak, bir maliyet tipine gitmekte yarar var.

BULDAÇ — Söz konusu idarelerin kendilerini savundukları noktaların temelinde birtakım rasyonel düşünceleri bulamadığımı, kişisel görüşüm olarak açıklamak istiyorum. Gerçekte bu işletmelerin buldukları fevkalade yüksek maliyetler, Türk ekonomisinin katlanabileceği maliyetler değildir. Bu maliyetlerle Türkiye'de yolcu ve eşya taşınması da mümkün değildir. Mersin, Köprü - Haydarpaşa arasında yolcu başına bulunan maliyet 80.— TL'dir. Böyle bir ücretle en ucuz taşıma modeli olan deniz yolunu uzlaştırmak mümkün değildir. Çünkü Haydarpaşa'dan dolmuşu binen bir kişi, daha az ücret ödeyerek kendisini Taksim'e götürmek imkânını bulabilir. Otobüse bindiği takdirde ise, çok ucuz fiyatla daha da uzak mesafelere gitmek olanağına kavuşabilir.

Demek oluyor ki, burada maliyet kavramıyla rasyonel çalışma arasındaki ilişkiyi arayıp bulmaya mecburuz. Evvela bu müesseseleri rasyonel çalışır hale getireceğiz, yani maliyetlerini en aza indirecek düzeltmeleri yaptıracağız; ondan sonra da bu düzeltilmiş maliyetlere eşit fiyat uygulama şansını vereceğiz. Bilindiği gibi 24 Ocak kararlarıyla İktisadi Devlet Teşekkülleri'ne fiyatlarını diledikleri gibi tespit etme serbestiyeti verilmiştir. Fiiliyatta niçin bu olamıyor? Çünkü Türk ekonomisiyle son derece ters düşen birtakım veriler sürülüyor. Hükümet de maalesef uygulamak istediği kararı ertelemek mecburiyetinde kalarak bu fiyatlara müdahale ediyor. Bunun sonucunda gerçekle

rasyonel olmayan bir maliyetin altında taşıma yaptırıyor, hizmet yaptırıyor. Bu uygulama ise zararlara yol açıyor ve KİT sorununu ortaya çıkaran başlıca neden oluyor.

DÜNDAR — Sayın Buldaç, bir sorum daha olacak. Demiryolları İdaresi'nin çok rasyonel çalıştığını farzedelim. Bu takdirde dahi, acaba maliyetleri deniz veya karayolu taşımacılığıyla rekabet edebilecek düzeye gelebilir mi? Acaba demiryolu taşımacılığının teknolojik bakımdan giderek gerilediği, yeni teknolojilerin getirdiği taşıma sistemlerinin bunu yendiği, şeklinde bir yoruma gidebilir miyiz? Gerçekte bu noktayı da araştırmak zorunda değil miyiz?

BULDAÇ — Henüz durumun buna müsait olduğunu zannetmiyorum, Sayın Dündar. Hatta ulaştırma felsefesiyle meşgul olanlar, sanıyorum ki, yakın bir vadede bu noktaları gündemlerine alacaklardır. Hangi sistem geleceğin taşıma sistemi olacaktır? Demiryolunun geleceğin taşıma sistemlerindeki yeri ne olacaktır? Bu konuda belirli görüşler!, alışkanlıklarımızı ve bilgilerimizi gerçekten aşan büyük gelişmeler var. Mesela hızda müthiş bir gelişme var. Fransız demiryolları idaresiyle, Japon demiryolları idaresi âdeta rekor denemesi yapıyorlar. Saatte 220 km.'lere varan bir hıza ulaştılar. Böyle bir hıza vardığınız andan itibaren demiryolu ulaşımı, bizim bildiğimiz klasik buharlı lokomotifli, güzel sesli demiryolunu çok aşıyor, yepyeni bir sistem oluyor. Trenler hava yastığı üzerinde gidiyor. Yani rayla olan ilgisini kesiyor. Bir bakıma o demiryolu değil artık, yepyeni bir sistem. Türkiye'nin coğrafi yapısı, maalesef bu standartta bir demiryolu şebekesini yurtda yaygın hale getirmeye manidir. Ama yer yer tatbik edilebilir. İstanbul - Ankara arasında, Ayas tüneliyle birlikte düşünülen güzergâhta, demiryolumuz saatte 125 km.'lik ortalama hıza ula-

şabilecektir. Bu, Türkiye'nin planlayabildiği azami sürattir, azami iyileşmedir. Biz ona ulaştığımız zaman, o vardığımız nokta da rasyonel bir noktanın çok gerisinde kalacaktır. Türkiye'nin demiryolu ulaşım sisteminin bence kader günlerini yaşıyoruz. Çok dikkatli kararlar vermeliyiz. Yapacağımız yatırımların ileride verimini alamamak gibi bir talihsizliğe uğramak riskini de bugünden hatıra getirmekte büyük fayda var. Bu bakımdan sualiniz fevkalade enteresan ve yerindedir.

GÜRKAN — İzin verirseniz bir noktaya değinmek istiyorum. Aslında çok enteresan bir konu. Sayın Buldaç'la birlikte bulunduğumuz bir karma komisyon toplantısı oldu, Almanlarla Bonn'da, Sayın Buldaç'ın toplantıyı yöneten Alman grubunun başkanına demiryolları ile ilgili bir sorusu oldu. Almanya'nın demiryolları harika olarak biliniyor. Sayın Buldaç; «Demiryolları İşletmesi olarak senede ne kadar zarar ediyorsunuz?» dedi. Onlar da çok büyük zarar ettiklerini kabul ederek, bunun devlet tarafından karşılandığını, demiryolu işletmeciliğinin kârlı bir işletme olmadığını ifade ettiler. Şunu vurgulamak istiyorum. Bu kadar modern bir şekilde yapılmış olan demiryolları Almanya'da zarar ediyor. Demekki demiryolculuğu işletmecilik olarak bir bakıma zarar etmeye mahkûm. Fransa'daki gibi daha hızlı bir sistemin faydalı olup olamayacağını tabii bilemiyorum.

toplu ve ucuz kara taşımacılığı söz konusu oldukça demiryolu devam edecektir

DÜNDAR — İzin verirseniz, toparlamaya çalışayım. Tabii burada zararın tarifi konusu ortaya çıkıyor. Fıllı rakamlarla, bir de görünmeyen kalem-

lerle. Zarar ediliyor, ama ekonomiye başka avantajlar sağlanıyorsa, ekonomi açısından konu bu şekilde yeniden yorumlanabilir. Zarar ettiğini bildiğimiz halde hâlâ: «Demiryolunu niye az yapıyoruz?» diyemeyiz. O zaman da bir çelişkiye düşmüş oluruz. Saniyorum ki Sayın Barda bu konuda bize ilave bilgiler verecektir. Ayrıca bu fırsattan yararlanarak başka bir soruyu da birlikte sormak istiyorum. Deniz, hava ve demiryolları ta-



A. Aydın DÜNDAR

şımacılığında ülkemizde kamu kesiminin ağırlığı çok fazla. Bu kesim uzun yıllar âdeta bir monopol durumunda çalışmıştır. Bugün de öyledir. Bu sektörlerde çıkan sorunlar, acaba onların birer KİT olmalarına mı, yoksa monopol durumunda çalışmalarına mı bağlıdır? Bildiğimiz gibi monopol firmalar, yönetim tarzı ne olursa olsun, hangi kökenli olursa olsun, monopolist çalışmanın sonucu birtakım randıman, yönetim ve pazarlama gibi faaliyetleri ihmal ederler. Fiyatlandırma da birtakım ihmalleri olur. Biz-

deki sorun, acaba biraz da bundan ileri gelmiyor mu? Her iki konuyu birden rica edeyim.

BARDA — Şimdi efendim, önce demiryolunun fonksiyonunu yitirdiği, veya böyle bir görünüm içinde olduğu düşünülebilir mi? Ben böyle bir fikre pek katılmıyorum. Çünkü dünya uygulamasına baktığımız zaman, Fransa'da, İspanya'da, Almanya'da ve A.B.D.'nde gördüğüm kadarıyla, tüm ülkelerde demiryolu ulaşımı fonksiyonunu sürdürülmektedir. Dünyanın her tarafında demiryolu, maliyeti pahalı bir hizmet. Üstelik bu hizmetin her bir km.'ye yansıyan tam bir masrafını bulmanın imkânı da yoktur. Biz öğretilde müşteriye masraflar manzumesinden bahsederek, Burada beher km.'ye düşen aktif payı bulmak maddeden imkânsız. Çünkü ne kadar masraf olduğunu nasıl değerlendireceksiniz? 10 sene evvel açılmış bir tünelin sağladığı avantajlık derecesi ile masraflar nasıl karşılaştırılabilecek? Bunu ölçmeye imkân yok. Sonuç olarak diğer sektörler cazip olmaya devam ettikçe de rekabet işliyor. Bu, yalnız Türkiye'de değil, dünyanın her tarafında böyle. Karayolu kısa mesafelerde daima daha egemen. Özellikle küçük çapta eşya taşımalarında kesinlikle demiryolunu vuruyor. Aynı «A» ve «B» noktaları arasında 400 km.'ye kadar yapılan bir teste göre, demiryolları dalma daha pahalı, buna karşılık karayolları ucuz. Ama 1000 km.'ye kadar olan mesafelerde demiryolu daha ucuz. Daha uzun mesafelerde ise demiryolunun uzuzluğu devam ediyor. Kilometre uzadıkça beher km.'ye isabet eden sabit masraflar aynı kalıyor, dolayısıyla değişen masrafların girdilerini bir nispette karşılıyor. Neticede demiryolları daima zarar eder durumda. Şimdi böyle olunca demiryolu ulaşımı acaba fonksiyonunu yitiriyor mu? Buna evet demek imkânsızdır. Çünkü, demiryolunun esaslı, temel bir fonksiyonu var. Büyük çapta eşya taşıyor.

Bugün dünyamız büyük çapta üretim, büyük çapta tüketim ve aynı şekilde büyük çapta taşımacılık esası üzerine kurulmuştur.

Ülkelerarası taşımacılıkta büyük çapta taşımacılık fonksiyonu devam edegeldikçe, pahada hafif yükte ağır maddelerin taşınmasında hiç şüphesiz demiryolları daima daha avantajlı olacaktır. Az evvel de dediğim gibi bir kamyon 20 ton, bir tren ise 150 ton yük taşıyor. Hele «A» ve «B» noktası arasında bir de su yolu varsa, nakliye çok daha ucuza malolacaktır. Denizi bir yana bırakıyorum. Kıtalararası düzeyde o tabii daha ucuz ve elverişli. Fakat kıta üstünde taşımacılık söz konusu olunca, uzun mesafelerde büyük çapta eşya taşımacılığında demiryollarının üstünlüğü muhakkak.

1804'de Richard Trevithick ilk lokomotifi yaptığı zaman, bu araç saatte 9 km. hızla gidiyordu. Tabii komik bir şey. Hatta üstünde şöyle yazıyordu: «Kim muktedirse beni yakalasın.» Bugün ise bazı ülkelerde demiryolunda saatte 230 km. hıza ulaşılmıştır. Demekki demiryolu bugün dahi fonksiyonunu sürdürüyor ki, bu gelişmeye varabilmiş. Bu itibarla, büyük çapta taşımacılık devam ettikçe, demiryollarının ulaşım şebekesinden tamamiyle çıkabileceğini ben çok uzak bir ihtimal olarak görüyorum. Çünkü bunun başka bir yolu ve ikamesi yoktur.

Gelelim tekel durumuna. İşletme fillen devlet elinde oldukça bu tekel durumu var.

DÜNDAR — Devlet elinde olmasa da tekel olsa diyorum. Çünkü devletin elinde olmayan bazı tekeller var.

BARDA — Açıklamaya çalışayım. Mesela A.B.D.'nde olduğu gibi, 8 veya 12 kumpanya var. Bunlar hepsi birinden birleşmişler, bir tekeli rekabet sistemi oluşturmuşlar. Büyük firmalar anlaşıp birleşerek, rekabet düzeyini önleyip bertaraf ederek, bir

fiili tekel durumuna giriyorlar. Buna biz iktisatta «tekeli rekabet düzeyi» diyoruz. Demiryolculukta tekeli rekabet düzeyi yaygındır. Amerika'da firmalar birleşerek bu işi üzerlerine almışlar. Halbuki imtiyaz durumunda işletmecilik yapan firmalar, ki Avrupa'da birçoklarında imtiyaz sistemi geçerli, onlar âdeta söylenilen filli inhisar durumuna girmiş bulunuyorlar. Onlar fiili inhisar durumuna girdikçe, bu mekanizma zaten yapısal niteliği dolayısıyla açık vermeye elverişli bir ortam. Sonra görülen fonksiyon kamu hizmeti, amme hizmeti. Boş da gitse, belirli saatte, belirli vakitte o tren kalkacak. Ama kamyon öyle değil. Doldurmadıkça kalkmaz. Mesela Amerika'da sipariş büroları var. Dönüş garantisini almadıkça yükü taşımaz. Demekki demiryolları satışında gitmeye mecbur. Ama 20 tonla, ama 100 tonla. Bu hizmet devam ettikçe, bazen boş gitme ihtimalleri de var. Nitelik çoğu kez de böyle oluyor. Tabii böyle olunca da her bir seferin maliyeti yüksek olduğundan, bu zararlar kolay kolay karşılanamamaktadır.

DÜNDAR — Yani şöyle anlayabilir miyiz. Sayın Barda? Demiryolunun patronu devlet olmayıp özel sektör olsa idi, yapısı itibarıyla bu zararlar yine de olacaktı.

BARDA — Amerika örneğinde olduğu gibi, tekeli rekabete gidecekti. İktisat literatüründe örneği vardır. Bu örnek ulaştırma tarihine girmiştir. Londra ile Manchester arasında demiryolu başlayınca, birkaç kumpanya imtiyaz almış ve rekabet yüzünden devamlı fiyat kırmışlardır. Neredeyse bu hatta bedava yük ve yolcu taşınmıştır. Bunun önlenmesi ise birleşme ile oluyor. Yani tekeli rekabet başlıyor. Aksı halde Prudon'un dediği gibi, rekabet rekabeti öldürecekler. İşte demiryolunun bu temel taşımacılık fonksiyonu ortadan kalkmadıkça, demiryolculuğun ikinci planda kalacak

bir ulaşım sistemi olacağını sanmıyorum. Aslında Fransa ve Japonya'da bazı yerlerde istisnai olarak 200 km. hızla gidiliyor demiryollarında. Ama ülke sathında her yerde demiryolları böyle yüksek hızlarla gitmiyor.

karayolu taşımasında en büyük sorun tonaj sınırlaması

DÜNDAR — Teşekkür ederiz Sayın Barda. Sayın Gürkan, Sayın Hocamızın belirttiği gibi kitle üretimi, kitle tüketimi ve dolayısıyla kitle taşımacılığı noktasından hareketle yine ülkemizin sorunlarına dönelim. Siz karayolu taşımacılığını temsil ediyorsunuz. Meselâ son aylarda Şeker Şirketi'nin İran'a yapacağı 200 bin tonluk şeker nakliyatının ihale ilanlarını okuduk. Keza çimento sanayi büyük tonajda, büyük çapta ihracat yapıyor. Bu kadar büyük tonajda ihracatın, üstelik çimento gibi ana maddesi navlununa göre daha düşük değerde olan maddelerin, kamyonlarla küçük tonajlarda taşınmasının ekonomik olmadığı bir gerçektir. Bu bakımdan kamyonla taşımamız dışında bir planlama imkânı yok mu? Meselâ bu gibi ulaştırma alanlarında karayolu taşımacılığı demiryolları ile koordineli bir çalışma içine giremez mi?

GÜRKAN — Şimdi efendim, sorun tamamen ekonomiktir. Şeker ihalesinin nakliyesinin yapılacağı yeri göz önüne alalım. İran'ın had safhada şeker, Irak'ın ise had safhada çimentoya ihtiyacı var. Bunlar öylesine bıçak kemiğe dayanmış durumdadır ki, bu maddelerin bir gün içinde dahi nakliyesini göze alabileceklerdir. İşte hadise buradan kaynaklanmaktadır. Ekonomik olarak alıcının içinde bulunduğu zor durumdan kaynaklanıyor. Alıcı biraz daha rahat durumda olsa, belki başka alternatifleri deneyerek daha ucuz maliyetlerle al-

maya kalkacak. Fakat bir şeker bugün için İran açısından çok önemli bir madde. Bunun için bu ülkeler bu maddelerin süratle alınması yollarını tercih ediyorlar.

DÜNDAR — Alıcı açısından durum böyle. Ama satıcı biz olduğumuza göre, daha ucuz bir nakliye bize daha çok kâr bırakmaz mı?

GÜRKAN — Aynı konuyu iki yanlı olarak değerlendirebiliriz. Birincisi şeker İran'a gidecektir. İran'ın demiryolu bağlantımız malum Van üzerindedir. Biz her ne kadar vagon temin edersek de, Van gölünün geçişini sağlayacak olan feribotlarla bu 200 bin tonluk nakliye zamanlama açısından, alıcının ihtiyacını karşılayacak şekilde, kısa bir sürede yapmamıza imkân yoktur. İkincisi, Irak çimento almaktadır. Oraya da kara, deniz ya da havayolu ile gitmeye mecburuz. Hava ve deniz yolunun imkânı mevcut değil. Çünkü ikisi de birbirine karayolu ile bağlantılı ülkeler. Irak'a demiryolu ile gitmemiz imkânı da şu anda tamamen ortadan kalkmış. Geriye tek alternatif olarak karayolu kalıyor. Bu, Irak'ın çimentosu bakımından. İran'ın 200 bin ton şekerini ise Van gölünü kısa sürede geçmek mümkün olmadığından demiryolu ile gönderemiyoruz. Burada da başka alternatif yok. Bu nakliye işlerinin karayolu ile yapılması zorunlu. Denizyolu ile İran'a taşıma yapmanıza zaten imkân yok. Çünkü Orta Anadolu'dan malı alıp 400 - 500 km. karayolu ile nakledeceksiniz ve limana indireceksiniz. Zaten onu yapana kadar İran sınırına gelmiş oluyorsunuz. Bununla da kalınmıyor. Gemi Türk limanından kalkıp Bender Abbas'a gidecek. Geminin boşalması için üç ay beklenecek. Yani hadiseler bunu ister istemez karayoluna itmektedir. Bir de tabii malı üretim noktasından alıp, kullanılacağı yere kadar teslim etmek kolaylığı var.

DÜNDAR — Yani malın kapıdan kapiya taşıma kolaylığı söz konusu. Şimdi bu noktada sayın Buldaç ile size sormak istediğim bir aktüel konu var. Etrafımızdaki ülkelerde cereyan eden olaylar nedeniyle ülkemizin karayolu taşımacılığında büyük bir şans olduğu konusunda anlaşlık sanıyorum. Ve deniyor ki kamuoyunda, mademki böyle okazyonel bir durum ortadadır, bundan döviz girdileri açısından azami derecede yararlanmalıyız, ve de bu sıralarda birtakım küçük formaliteleri bir tarafa itmeliyiz, özellikle tonaj tahdidini kaldırmalıyız. Bu konuda düşünceniz nedir?

GÜRKAN — Efendim, bu bizim başlı başına en önemli sorunlarımızdan biri. Hatta bu konuda geçen hafta Sayın Bayındırlık Bakanımızı ziyaret ederek kendisiyle birbuçuk saat görüştük. Karayolları Genel Müdürlüğü çıkardığı ve bütün trafik şubelerine ulaştırdığı bir tebliğde; trafik ruhsatlarında kayıtlı olan tonajın üstünde yük yüklemenin iptal edildiği, aksine harekette yükün boşaltılmasına kadar gidileceği belirtilmiş bulunuyor. Şimdi Sayın Buldaç gayet iyi bilirler. Tonaj, dingil ağırlıklarına göre Trafik Kanunu'muzda ve ilgili karnamede tarif edilmiştir. Dingil başına 10 ton verilmiştir, 38 ton limiti ile de dondurulmuştur. Şimdi biz geliyoruz, yerli otomotiv sanayii fabrikalarında imal edilen araçlara. Araçların normal olarak dingil ağırlıkları onar ton olmasına rağmen, fabrikalarından çıkışlarında, bilemiyoruz hangi sebeple olduğunu, trafik ruhsatlarına mehzaz teşkil edecek dökümanlara eksik tonaj yazılmaktadır. Bu yüzden normal şartlarda 22 ton taşınması gerekmesine rağmen, araçlar dingil ağırlıklarına göre, brüt 16 ton üzerinden trafik ruhsatı almaktadır. 16 ton trafik ruhsatı almış olan bir aracın net 9,5 ton yüklemesi halinde, memleketimizin ne çimento nakliyesini yapmanın, ne de transit limanlardan gelecek olan yükü kaldır-

manın imkânı vardır. Bu mümkün değildir ve sonuçta nakliye duracaktır. Çünkü aradaki tonaj farkı 500 kg. veya bilemediniz bir ton olsa doğrudur. Fakat bugün hiç bir kamyon yoktur ki 10 tonun üzerinde ruhsat almış olsun. Limanlardan transfer trafiğini idare eden 60 bin kamyon vardır. Bu kamyonların % 90'ı 10 tonun altındadır, Şimdi yeni çıkan bir yönetmeliğimiz var, 10 tondan aşağı taşıyan kamyonlar uluslararası taşımacılık yapamaz, diyor. Bakıyoruz, 60 bin tane kamyonun içerisinde 50 bin tanesi, çift dingilli olmasına rağmen, 9500 kg. üzerinden ruhsat almış. Merkez Bankası bu durumda çıkış vermez. Uluslararası taşımacılık yapılamaz. Sayın Bayındırlık Bakanı ile bulduğumuz tek çare şu oldu. Bize birbuçuk iki ay kadar müsaade edecekler. Durumu düzeltmek için bütün yerli otomotiv sanayii fabrikalarını dolaşacağız. Çünkü bu araçlar çift aks grubuna girer ve bunların tonajlarının gerçekte 9600 kg. değil, 14.300 kg. olması gerekmektedir. 14.300 kg. olduğu takdirde biz zaten razıyız. Zaten onu taşıyoruz. Fakat 9 ton ile 14 ton arasındaki 5 ton fark, şu biraz evvel verdiğimiz bütün istatistiki rakamları, milyonlarca tonları ve saireleri yaklaşık % 50 oranında etkileyecek ve limanlardan yapılan bu taşımacılık duracaktır. Ya da bu tebliğ uyularak taşımacılık yapıldığı takdirde, navlun 150 doları bulacaktır ki, zaten onu da Avrupa'dan almamıza imkânımız olmayacaktır. Başka alternatifler aranacaktır.

DÜNDAR — Sayın Buldaç, bu durumun Türkiye açısından kayıp olduğunu ifade eden Sayın Gürkan'a karşı sizin düşüncenizi öğrenebilir miyim?

BULDAÇ — Efendim, bu ağırlık tahdidine meselesi, arkadaşımın da çok iyi bildiği gibi, Bayındırlık Bakanlığının karayolu alt yapısının ömrünü uzatmak yönünden zaruri gördüğü

ve de tatbikatında büyük titizlik gösterme kararında olduğu bir konudur. Gerçekten son yıllarda limanlar üzerinde yapılan transit taşımalardan Türkiye'nin belirli ölçüde navlun geliri ve döviz sağladığı söylenebilir, ki doğrudur. Yalnız bunun karşısında da Türkiye henüz kaleme dökülmemiş bir sürü değer kayıplarına sahne olmuştur ve karayolu alt yapısının görüldüğü zarar da bunların başında gelmektedir. Şimdi karayolu yeniden ıslah edilmektedir. Yeni yatırımlara sahne olmaktadır. Limanlarda büyük yatırımlar, gümrük kapılarında büyük düzenlemeler yapılmaktadır. Bütün bunlar devletin Hazine'si tarafından finanse edilmektedir. Maliye tarafından finanse edilmektedir. Bütün bunları rasyonel olarak kullanmak da gene ekonomik bir maksatla izah edilebilir. Bunu bir mirasyedi hovardalığı içinde tüketmemiz, zannediyorum ki bu taşımalardan elde edeceğimiz yararları minimize etmekte de öte zararlı bir hale dönüşecektir. Böyle bir tehlike ile karşı karşıyayız. Binaenaleyh taşımayı ekonomik yapmada ölçüyü mutlaka bulmalıyız. Acaba bu ekonomik ölçüyü firmaların kârında mı arayacağız, yoksa total giderler muvacehesinde elde ettiğimiz gelirleri bir araya getirip ortaya çıkacak faydaya göre mi değerlendireceğiz? Bence bunu çok akıllıca yapmaya mecburuz. Firmaların genel gelirlerini artırmak için gerçekten isabetlidir ve bu isabetlilik içerisinde bu işte çalışanların tonaj tahdidini zorlamaları, hatta bazen kaldırıcı yönde tekliflerini anlamak mümkün değildir. Doğrudur, gerçekten 10 ton taşıyan bir araca siz 14 ton yüklediğiniz takdirde, navlun geliri bir seferde % 40 oranında artmış olacaktır. Personel gideri ile sair formaliteler yönünden yapacağı tasarrufları da inkâr etmek mümkün değildir. Firmalar bazında hadise ve iddia doğrudur. Yalnız bunun diğer yönünü, altyapısının ve de bunu finanse eden Maliye'nin uğradığı kayıpları hesaba katmaya mecburuz.

Binaenaleyh şöylesine bir sentez bulmaya mecburuz. Çok rijit bir uygulamanın Türkiye'nin gerçeklerine uygun olduğu kanaatinde değilim. Yani 9,5 tonluk bir kapasiteye 10 ton yüklemeyi de büyük bir günah olarak saymak bana göre uygulamada büyük sıkıntılar doğurur. Ama 10 tonluk bir karayolu direncine 15 tonla yüklenmeye kalkışmanın da doğru olacağı kanaatinde değilim. Bu konuda akılcı bir senteze ihtiyacımız vardır.

GÜRKAN — İzin verirsiniz, bu konu ile ilgili bir noktaya hemen değinmek istiyorum. Sayın Buldaç haklıdır, normal olarak şu ana kadar Türkiye'de karayolu taşımacılığında hiç kontrol yapılmamış. Açıkça söylemekte fayda vardır. 10 tonluk kamyonun sırasında 20 ton yüklenmiştir. Şimdi konu öyle bir noktaya gelmiş ki, artık bu iş Türkiye'de kontrol edilecektir. Biz uluslararası nakliye yürüten aşağı yukarı 400 kadar şirketi içinde bulunduran bir kuruluş olarak diyoruz ki, biz fazla tonaj yüklenmesine karşıyız. Bize kanunun vermiş olduğu yetki ne ise bunu tatbik edelim. Biz kanunun vermemiş olduğu yetkiyi istemiyoruz. Sayın Bakanımıza izah ettik. Şimdi dingil ağırlıklarını 10 tona çıkardılar, ön dingile de 6,5 veriyorlar. Biz onu da istemiyoruz. Onu istersek zaten normal olarak kamyonun 17 ton yükleyebiliriz. Arka iki dingil sekizer tonda 16 ton eder, ön dingille birlikte 22,5 ton eder bir kamyon. Şimdi 22,5'dan 8,5 ton kendi ağırlığını çıktığımız takdirde, bir kamyon 14 ton yükler. Ama siz bana 9 ton veriyorsunuz. Böyle yapacağınıza, kanunen tanınan hakkı verin.

DÜNDAR — Açıklamak gerekirse mesele şudur: Üretilen araçların teknik belgelerdeki dingil tonaj hesapları çok değişik kaynaklardan ve değişik metodlarla yapılmakta; karayollarının anladığı dingil başka türdü, hatta Maliye Bakanlığı'nın vergi-

ye esas tarifesi de başka türlü olmaktadır. Yani Türkiye'deki kargaşalık, aynı aracı çeşitli kamu kuruluşlarının çeşitli şekillerde tarif etmesinden doğmaktadır. Ama burada akılcı bir yol sudur: İşaret ettiğiniz gibi yıllardır Türkiye'de kamyonlar 10 - 15 ton yükü daima taşımıştır. Yollar bozulmuş mudur, ne ölçüde bozulmuştur? Taşımaları yollar bozulmayacaklar mıydı? Bunu göz önünde tutmak lazım. Bazı şehir içi yollara ağır kamyonlar girmiyor, ama delik deşik oldukları görülüyor. Onun için burada meseleye yine akılcı bir yoldan bakmamız gerekecektir. Bu yıllarda önümüze gelen böyle bir nimetli ülke kalkınması istikametinde nasıl daha iyi değerlendirebileceğimizi düşünmeliyiz. Geçen yıl vergi şampiyonlarının nakliyeciler arasında çıkması da, Hazine'nin bu kârlardan gerekli payını aldığını gösteriyor. İsterseniz konuyu bu şekilde bağlayalım. Son olarak Sayın Akten'e ilave etmek istediği bir husus olup olmadığını sorayım.

BARDA — Bu arada bir noktanın açıklamasını Sayın Akten'den bilhas-sa rica edeceğim. Ödemeler dengesi navlun ve hizmet gelirlerine yer vermiyor dediniz. Acaba memleketimizde ödemeler dengesi navlun ve hizmet gelirlerine yer vermiyor mu, yoksa memleketimiz ödemeler dengesinin hizmet ve görünmeyen kalemlerinin içine girebilecek navlun ve sigorta gelirlerinden yoksun mu bulunuyor? Ben daha çok ikinci şıkkı anlıyorum. Çünkü ödemeler dengesi bir girdi olursa bunu verir. Nitekim İngiltere'nin senelerce navlundan ve sigortadan beslendiği gibi. Ticaret dengesi açıklarını her zaman kapattığı gibi.

Bizde senelerce ticaret dengesi açık vermiş, hizmet kalemleri de açık vermeye devam etmiş. Bu noktayı biraz daha açıklar mısınız?

döviz girdisini artırmak için bölge limancılığına geçilmesi zorunludur

AKTEN — Şimdi efendim, dış ekonomik ilişkilerde, milletlerin aldıkları ile sattıkları arasında yapılan ticaretin bir dengesi vardır. Bu dış ticaret dengesi ya doğrudan satılan malı gösterir ya da bu malın sizin elinize geçene kadar olan hizmetleri de kapsar. Yani «ulaştırma artı sigorta» da bu mal bedeli içine sokulmuş olur. Türkiye'nin dış ticaretini dikkate aldığımızda, biz genellikle ihracat ve ithalatta, mal satışlarının % 80'inin taşımaların alıcıya yönelik bir biçimde düzenlendiğini görüyoruz. Yani diğer bir deyişle ithalatta CIF, ihracatta FOB satış şekli bizde egemendir. Böyle olunca, FOB bazlı bir satışta navlunu çıplak bir şekilde yani açık seçik görmenin imkanı vardır. Çünkü navlun ayrı bir kalem olarak ödenmektedir. Ama CIF satış olduğu zaman burada navlun ve sigorta malın bedeli içine katıldığından, burada navlunu ayıklayabilmeye imkan yoktur. Dolayısıyla bizim dış ticaret dengesi CIF baz üzerine oturtulduğu için, Merkez Bankası'nın düzenlemelerinde navlunu yekpare özel bir istatistik kalemi şeklinde göstermesine imkan yok. Görünmeyen kalemlere baktığınızda birtakım off-shore gelirleri var. Ama navlun hiç bir zaman açık seçik bir kalem değil. Keşke si-ze Norveç'in, İngiltere'nin, Fransa'nın ve Danimarka'nın ödemeler dengeleri bilançolarını getirseydim; orada navlun gelir ve giderleri açıkça görülecekti. Bu bakımdan biz navlun için ne kadar harcadığımızı ve navlundan ne kadar tasarruf ettiğimizi göremi-

Dergi'nin Notu: Yukarıda sunulan «Açık Oturum» 18 Mayıs 1982 tarihinde yapılmıştır.

yoruz. Çünkü ödemeler dengemizde ayrı bir kalem yoktur.

Ben aslında gerek karayolu gerek demiryolu taşımacılığını etkileyen bir olay olması nedeniyle limanlara değinmek istiyorum. Gerçekten limanlar bugün bir ekonominin boğazıdır. İnsan yutamayacağı lokmayı yediği zaman boğulur. Limanlar da ülke ekonomisine soluyamayacağı miktarda yük çıkardıkları zaman, ekonomi bu limanın soluksuzluğu nedeniyle boğulacaktır. Nitekim Türkiye bu olayı geçmişte yaşamıştır. İstanbul Ticaret Odası ile Ulaştırma Bakanlığı'nın ortaklaşa bir semineri olmuştur, 1974'lü yıllarda. Türkiye için petrol krizi daha ufukta yeni görünmüştü. Fakat o arada Ulaştırma Bakanlığı ile konteyner taşımacılığının düzenlenmesi ve uygulanması konusunda bir mutabakat tesis edilmişti. Bu mutabakat da şuydu : Türkiye kendi deniz ticaret filosunun, hazırlıksız alt yapısı nedeniyle, yani klasik gemiler ve pahalı yatırımlara gidememe olgusu gibi nedenlerle kollarını için, doğrudan konteyner taşımacılığına giremeyeceği sonucuna varılmıştı. Buna karşılık Ortadoğu yük akımının da başlamış olması nedeniyle, liman gerisi hizmetleri, TIR taşımacılığı da yaparak Türkiye'nin bu işten para kazanabileceği düşüncesinde birleşilmişti. Nitekim bu düşüncenin haklı olduğunu, Türkiye'de 7-8 yıl içinde TIR taşımacılığının ne düzeye geldiğini hep birlikte gördük ve yaşadık. Bugün Türkiye'de TIR taşımacılığı Ortadoğu'nun oluşturduğu bir üründür. Ama bunun boğazına takılmış bir yuları da limanlarımız teşkil etmektedir. Özellikle transit limanlarımızın TIR taşımacılığımızın ihtiyaçlarını karşılayamayacak durumda olması, gerçekten Ortadoğu yük akımında Türkiye'nin yerini gereği gibi, dilediği gibi alamamasına sebep olmaktadır.

Bugün Türkiye'de cari bir limanlık politikası vardır. O da az önce konuşmamın başında da söylemiştim,

Türkiye'nin illerinin % 40'ı denizde kıyısı olan illerdir. Bunun sonucu olarak politik yatırımlar, politik tercihler «her ile bir liman» şeklinde günümüze kadar işleyegelmiştir. Ancak deniz taşımacılığı açısından çok sayıda liman, armatörün tercih edeceği bir davranış değildir. Armatör az sayıda limandan yük almak ve vermek ister. Çünkü ona göre liman sayısı artıktıca maliyet de artmaktadır. Yani iki limana uğrayan bir geminin masrafı «2x» ise beş limana uğrayan bir geminin masrafı «5x» olacaktır. Çünkü her liman için yapılan değişmez masraflar vardır. Kılavuz, palamar, römorkaj, müruriye (vb.) gibi... Dolayısıyla bu bakımdan Türkiye Ortadoğu yük akımına limancılık stratejisi yönünden hazırlıksız bir şekilde girmiştir ve yakalanmıştır. Eğer limanlar geliştirildiği takdirde, Türkiye'nin Ortadoğu yük akımından edineceği nimetleri kendi saflarına çekilmesi çok uzun süre sürebilir. Çünkü bugün çevredeki gelişmeler dikkate alındığında, Süveyş Kanalı geçiş ücretleri alabildiğine yükselmiştir. Bu ise armatörleri deniz taşımacılığından alıkoyan bir handikap olarak gözükmektedir. Öyleyse Süveyş kanal ücretlerinin alabildiğine artması, bir ölçüde Türkiye üzerinden yapılan karayolu taşımacılığını pekala çekici ve avantajlı bir duruma getirebilir. Ancak bu noktada limanlarımızın yük kabul katsayılarının çok düşük noktada olması ve limanlara gelen gemilerin uzun süre beklemeleri bunu engellemektedir. Bu günlerde giderek belirginleşmeye başlamıştır. Bir saplama yapacak olursak, Mersin limanında bugün 50'ye yakın gemi vardır, bunun 25 tanesi limanda yük alıp verirken, geri kalanı alargada yani açıkta beklemektedir. Her bekleyen geminin alıcı ekonomiye bir maliyet ve külfet yükleyeceği tabiidir. Çünkü gemi, liman açığında yükü boşaltmak için bekleyeceği her günün faturasının alıcıya yükleyecektir. Biz buna demoraj ya

da tıkanıklık zammı diyoruz. Bu durum trafiğin kayması konusunda da birtakım handikapları kendiliğinden yaratacaktır.

Bugün Türkiye'nin limanlarını özellikle bölge limancılığına dönüştürmesinde zorunluluk vardır. Akdeniz kıyılarımızda bir ana liman oluşturmak zorunluluğundayız. Bu ana liman hem iç taşımacılığımızı, ulusal taşımacılığımızı yönlendirecektir, hem de çevre ülkelerin transit taşımacılığı hizmetlerine katkıda bulunacaktır. Ana limanın büyük kabul kapasitesinin olması, bir ölçüde liman alar-gasındaki beklmeleri azaltacaktır. Bunun sonucunda da Türkiye'de kara taşımacılığının navlun ya da taşıma ücretleri biraz kabarık olsa bile, denizin ucuzluğu ve düşüklüğü bu handikapı ertecektir. Dolayısıyla toplam ortak maliyet bazında Türkiye üzerine yapılan transit taşımacılığı yine de çekiciliğini koruyacaktır. Bu bakımdan ben limanlarımızın ivedilikle ve öncelikli bir altyapı yatırımı olarak yeniden ele alınması ve limanlarımızı çağdaş bir şekil verilmesinden yanayım. Nitekim bugün mevcut limanlarımızda üstyapı yatırımları şeklinde; vinç donatılması, forklift alınması, konteyner indirebilecek durumdaki mekanik araç - gerecin satın alınması gibi birtakım tedbirlere başvurulduğunu biliyoruz. Aslında bunlar sevindirici olaylardır. Fakat işin özüne altyapıdan, yani bizzatli limanın kendinden başlamak gerekir. Çünkü bugün Türkiye'nin liman anlayışı, dediğim gibi gümrüğün ayakbağı olma anlayışıyla iç içe kaynaşmış durumdadır. Liman boşalttığı yükü antrepolara aktarmaktadır. Antrepolar bir liman ünitesi midir, yoksa bir gümrük deposu mudur? Türkiye daha bu sorunu dahi kendi bünyesi içinde çözebilmiş değildir. Çünkü soruna gümrük rejimi olarak yaklaştığımız zaman, mallar gümrük yüzünden 10-15 sene gibi bir süre o antrepoda tutulabilmektedir. Ama li-

manı bir depolama ünitesi olarak gördüğümüz zaman, ürünlerin ya da malların bir hafta ya da 10 günden fazla antrepolarda kalması, her şeyden önce limana, sonra da ekonomiye birtakım külfetler getirmektedir.

Diğer bir olgu da şudur : Türk deniz ticaret filosu haklı olarak büyü-mektedir. Bu haklı olarak büyü-meyi ben dünya gemi piyasasının navlunlara bağlı olarak ucuzlamasında buluyorum. Türkiye ucuz zamanda gemi alma ve gemilenme politikasının çok sağlıklı bir şekilde yürütmektedir. Zamanında karar vermiştir. Ancak gemilerin donatılması konusunda birtakım problemler ortaya çıkmaktadır. Gemiler satın alınmaktadır, fakat gemiyi yürütecek personelin sıkıntısı çekilmektedir. Dolayısıyla başlayan bir olumlu hareket onu bütünlenecek girdilerde ya da yan faktörlerde dumura uğrayabilmektedir. Türkiye öncelikle deniz taşımacılığını bir bütün olarak ele alıp; limanıyla, personeliyle, gemisiyle ve çeşitli himaye tedbirleri ile birlikte götürdüğü takdirde; ekonomisini gerçekten büyü-tecektir. Çünkü şu gerçek unutulma-malıdır ki, bir ekonominin büyüye-bilmesi ya da pazarlamanın sağlıklı yürüyebilmesi, önce ulaşım hizmetlerine bağlıdır. Nitekim geçmiş yıllarda Türkiye'nin dış pazarlara gereği gibi mal satamaması, ulaşım ve dış satım ilişkilerindeki kopukluktan kaynaklanmıştır.

genel değerlendirme

DÜNDAR — Açıklamalarınız için teşekkür ederim. Sayın Akten. Ulaştırma sektörü gibi çok geniş ve her tarafa uzayabilen bir konuyu, bu kadar kısa bir zaman içinde ancak bu kadar görüşebiliriz. Mutlaka daha konuşabileceğimiz ve ilave edebileceğimiz şeyler var. Fakat zaman açısından buna imkânımız yok. Bununla

beraber bugünkü konuşmalarımızda bazı sonuçlara vardık. Ulaştırımada hiç değilse alt sektörler için yeniden bir planlama ihtiyacı ortaya çıktı. Yine son gazete havadislerinden öğrendiğimize göre, Türkiye'de ulaştırma alanında 10 yıllık bir makro plan çalışması yapıldığını öğreniyoruz. Sanayorum Sayın Buldaç bu konuda izahat verebilirdi. Herhalde bazı nedenlerle bu konuya girmedi. Diğer bir nokta, ulaştırma işletmelerinin yönetimlerinde rasyonalizasyonun önemli hâlâ devam ediyor. Bu konuda henüz başarıya ulaşamadığı anlaşılıyor.

Bir başka konu, halen dış ticaretimizde önemli bir taşıma potansiyeli mevcuttur. Verdiğiniz istatistik rakamlarda % 10.59 deniliyor. Türkiye'nin dış ticaret toplamı ithalat ve ihracat olarak önümüzdeki yıllarda 10 milyar dolara, 15 milyar dolara doğru uzanacaksa; bu takdirde hiç değilse 1.5 - 2 milyar dolar tutarında bir potansiyel de Türk bandralı gemiler için hazır bekliyor demektir. Küçük tonajlı gemi inşası konusunda ülkemiz tersanelerinin avantajlı durumda olduğu ortaya çıktı. Dünyada giderek büyük tonajlı gemilerin pazarının düşmesi nedeniyle, küçük tonajlı gemilere talebin artması, bizim tersanelerimizi avantajlı hale getirmiştir. Emek yoğun bu endüstrinin geliştirilmesinde, ülkemizin çıkarları olduğu meydana çıkmıştır.

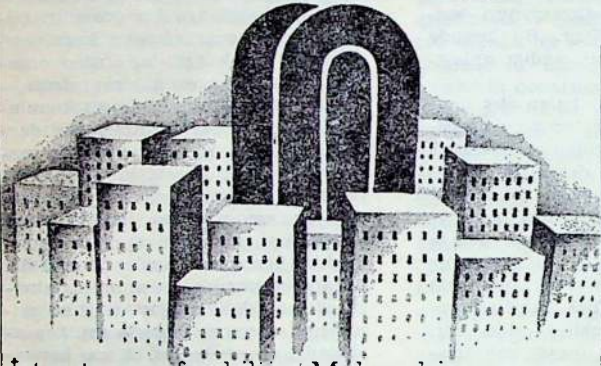
Karayolu taşımacılığı dış ticaretimizin önemli bir döviz girdisi olarak son yıllarda ortaya çıkmıştır. Sayın Gürkan'ın verdiği rakamlara ve piyasadan öğrendiğimiz bilgilerden çıkan sonuçlara göre, öyle sanayorum ki kısa sürede 900 milyon dolarlık hedefe ulaşılabilir. Hatta bu döviz girdisi milyar doları aşabilir. Öyle sanayorum ki bunu biraz daha ekzeje edebiliriz. Önümüzdeki yıllarda yani 1985'lere doğru Türk ekonomisi yabancı ülkelerde çalıştırdığı işçilerden yaptığı döviz transferleri yerine taşımacılıktan elde ettiği, en

azından karayolu taşımacılığında elde ettiği döviz ikame edebilecek noktaya gelebilecektir. Bu da sanayorum önemli bir bulgu oluyor.

Avrupa suyolları konusunda son kanal projesiyle yapılan gelişmeler, ülkemizin önemini Avrupalının Orta-doğu'ya ve Yakındoğu'ya açılması bakımından biraz daha artırdı. Bu noktada özellikle limanlarımız sorun olarak ortaya çıkıyor. Çünkü sanayorum bu, konteyner ve ro ro taşımacılığına yönelik akompanye bir projedir. Suyolu, deniz ve arkasından kara taşımacılığı olarak üçünün birden organize edilmesi gereken bir projedir.

Bunların ötesinde çeşitli konulara değindik. Ama vaktiniz çok dar. Bu yüzden konuşmadığımız meseleler de var. Mesela bir Deniz Ticaret Odası kurulması konusu tartışılıyor son günlerde. Ulaştırmanın önemli bir gelir kaynağı olan «sigortacılık» konusunda fazla duramadık. Lokal sigortacılık sistemimiz takviye edemediğimizi, sigortacılık anlayışımızın ulaştırma sigortasını kapsayamadığını görüyoruz. Keza bankacılık sistemimizin, dışa geç açılması nedeni ile bunu takviye edemediğini görüyoruz. Antrepolar ve biraz daha ileri aşamada serbest liman projeleri, ki bunlar transit ulaştırmanın can damarı olacaktır, tartışmalarımızın dışında kaldı. İhracatçılarımızın ulaştırmacılardan birtakım şikâyetleri vardı. Bunları da konuşamadık. Gerçekte bunlar şu sıralarda konuşulması gereken olaylar. Son olarak da konuyu uzatmamak için kısa kestiğimiz turizm sektöründen beklendiğimiz gelişme var. Bu gelişme çok önem verdiğimiz bir olaydır, gelecek yıllardaki dış ticaret dengemiz açısından. Bu gelişmenin ulaştırma sektöründen beklendiği hizmetler; altyapı hizmetleri, trafik hizmetleri (vb.) var. Maalesof bunları da konuşmak imkânını bulamadık. Bununla beraber birçok önemli noktaya değindik. Toplantıya katıldığımız için hepinize teşekkür ederim.

Türk sermaye piyasasında farklı kuruluş:



İster tasarruf sahibi
olun, ister yönetici...

Sermaye piyasasının
vermesi gereken
çok yönlü
hizmetleri size
yalnız Meban sunar.

Meban sadece bir
"borsa bankeri"
değildir.

Bu kapsamı aşar.

Meban bir
"mali kuruluş" tur.

Türk sermaye
piyasasının, ciroda
satışta, vergide
olduğu kadar
hizmette de
tek lideri
"mali kuruluş"
Meban'dır.

MEBAN

MEBAN DEĞERLER
BANKERLİK ve FİNANSMAN A.Ş.
"mali kuruluş"

İstanbul

Merkez Şubesi

İstiklal Caddesi
Odakule İş Merkezi No. 286
Beveçlü - İSTANBUL
Tel.: 45 12 50 (5 hat)

Kadıköy Şubesi

Ruhum Caddesi,
Derya İş Merkezi
No. 28 Kat: 3
Kadıköy - İSTANBUL
Tel.: 30 60 87 - 88 - 89

Bakırköy Şubesi

İstasyon Caddesi,
Ak İş Hanı No. 9/11 Kat: 3
Bakırköy - İSTANBUL
Tel.: 72 80 20 - 21 - 22

Ankara Şubesi

Gazi Mustafa Kemal Bulvarı
İğtaş Han. No. 8/10
Kızılay - ANKARA
Tel.: 17 42 66 - 25 29 82

İzmir Şubesi

Cumhuriyet Bulvarı,
1378. Sokak No. 4/4
Alsancak - İZMİR
Tel.: 21 47 07 - 21 47 09

"mali kuruluş" Meban.

Sermaye Piyasası

DOÇ. DR. ŞEREF TÜREN

PAY senedi pazarında geçtiğimiz birkaç ay süresince kendini hissettiren hafif canlılık Mayıs ayında da devam etmiştir. Nitekim pay senedi portföyümüzde bulunan pay senetlerinin 25 tanesi hiçbir fiyat değişikliği göstermezken 7 tanesi fiyat azalışı fakat 13 tanesi ise fiyat artışı gerçekleştirmişlerdir. Ortalama fiyat azalışı sadece 207 TL. olup Çimsa pay senetleri 200 TL, Kav 500 TL, Nasaş 150 TL. ve Şişe Cam'da 300 TL. değer azalışlarına uğramışlardır.

Buna karşın, ortalama fiyat artışları 973 TL. olmuştur. Batı Anadolu Çimento'nun pay senetleri 3.700 TL, Bursa Çimento 550 TL, İş Bankası 5000 TL, Sifaş 500 TL. ve Uniroyal'de 1250 TL. değer artışları sağlamışlardır.

Bu gelişmelerin sonucunda pay senedi pazar indeksimiz Mayıs ayında 102.60 düzeyine yükselmiştir. Böylece pay senedi fiyatlarında geçen aya oranla ortalama % 1.1'lik ve Ocak ayına oranla da % 8.9'luk bir artış meydana gelmiştir.

Tahvil pazarındaki durgunluk ise hâlâ devam etmektedir. Nitekim Nisan ayı içerisinde iki şirket toplam 800 milyon liralık tahvil ihraç etmişlerdir. Mayıs ayında ise sadece Bilsay adlı şirket 50 milyon liralık tahvil ihraç etmiş bulunmaktadır. Bu tahviller % 50 sabit faizlidir.

Tahvil pazarındaki durgunluğun belli başlı nedeni, şirketlerin tahvil ihraçlarının öz sermaye sınırına ulaşmış bulunmasıdır. Nitekim yapılan genel kurul toplantılarında, şirketlerin büyük bir kısmı ödenmiş sermayelerini büyük ölçüde arttırma kararına varmışlardır. Böylece işletmeler bir taraftan ihtiyacı duydukları fonların bir kısmını özsermayeden sağlamakta, bir taraftan da yeni tahvil ihraçlarına zemin hazırlamış olmaktadır. Gelecek günlerde, sermayelerini arttırmış bu işletmelerin yoğun bir şekilde tahvil ihraçlarında bulunması beklenebilir. Dolayısıyla tahvil pazarının tekrar canlanması ve finansal varlık sıkıntısı içinde bulunan bankerlik sektörüne yeni varlıklar yaratılması mümkün olacaktır.

Son aylarda sermaye pazarında kendisini hissettiren menkul değer darlığına bir çare olarak görülen kâra ortaklık belgesinin bu gereksinime cevap veremeyeceği anlaşılmaktadır. Nitekim ülke içindeki tasarrufçu kişilerin olduğu kadar yurt dışındaki işçi vatandaşlarımız ile Arap ülkelerinin tasarruflarını çekeceği ümit

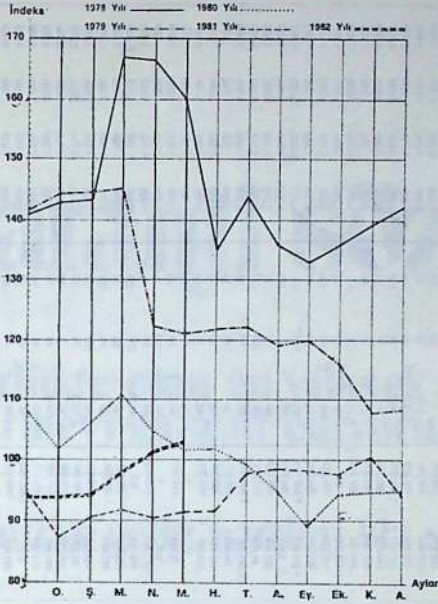
edilmiş olan bu yatırım olanağının gerçek adının ne olduğu bile açık değildir. Zaman zaman çıkmış banker ilanları ve Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 22 sayılı karara ek karar madde 1, fıkra (b)'de kâra ortaklık belgelerinden kâra iştirakli tahvil olarak da bahsedilmiş bulunmaktadır. Fakat kâra iştirakli tahviller, üzerinde yazılı olan faiz oranından ayrı olarak, işletmenin kâr sağlaması halinde, önceden belirlenen oranda sahibine kârdan da pay sağlayan menkul değerlerdir. Dolayısıyla kâra iştirakli tahvillerde zarara ortaklık sözkonusu olmayıp, aksine kâr garantili pay senetlerine benzetilebilir.

Bundan başka, kâra ortaklık belgelerinin (KOB) pay senetleri ile tahvil arasındaki yeri de pek açık değildir. Kâra ortaklık belgeleri, anonim şirketlere faizsiz kredi veren kişilere, önceden belirlenmiş olan bir oranda kâr veya zarardan pay veren menkul değerlerdir. Bu özelliği ile KOB'lar bir pay senedi niteliğindedir ama azami ömür olarak öngörülen 5 yıllık süre nedeniyle de tahvile benzemektedir. Ayrıca KOB sahiplerine ödenecek «kâr paylarının» işletme tarafından gider olarak yazılmasına olanak tanınması, menkul değerlerin yerini yine belirsizleştirmektedir. Bu örneklerin sayısı daha da arttırılabilir.

Nitelik yönünden KOB'un arzettiği bu belirsizlik yanında, işletme için uygulanması zor ve tasarrufçu için de pek cazip olmayan ve güven vermeyen özellikleri de vardır. Nitekim KOB sahiplerine işletmenin dağıtacağı kâr veya zarar payının, KOB çıkararak finanse edilmiş olan faaliyetten elde edilen gelirlerden, faaliyetin gerçekleşmesi için yapılan giderin giderin çıkarılarak bulunması öngörülmüştür. Böylece şirket KOB çıkararak finanse ettiği projelerini maliyet muhasebesi ilkelerine benzer şekilde takip edecek ve kâr veya zararını böyle saptayacaktır. Ayrıca, faiz oranlarının düşme eğilimi gösterdiği bir ortamda, işletme sermayesinin KOB gibi orta vadeli ve ilerde maliyeti yüksek görülebilecek bir kaynakla finanse edilmesi de tartışılabilir.

Tasarrufçular yönünden KOB'un cazibesini azaltan hususlardan belli başlıları ise şunlardır: Bir kere KOB çıkaran işletmenin zarar etmesi halinde, KOB'un nominal değeri kayba uğramaktadır. Dolayısıyla kişi yatırımını aynı düzeyde tutmak istiyorsa, zarar etmiş işletmeye KOB'un değer kaybı kadar yeni kaynak vermek zorunda kalacaktır. Diğer bir zorluk da tasarrufçu kişinin vade bitimini takibe zorunlu bırakılmasıdır. Bu hususta kişinin göstereceği bir gecikme dolayısıyla vade, bir altı ay daha uzamaktadır. Fakat KOB'un cazibesini azaltan en önemli nokta, bu menkul değer, işletmenin denetimini özellikle kârın belirlenmesi açısından gerekli kılmamasıdır. Ülkemizde işletmelerin bağımsız denetçiler tarafından denetlenmiyor olması nedeniyle, bazı şirket gruplarının kâr kayımlarına gitmeleri sözkonusu olabilir. Dolayısıyla tasarrufçu kişilerin yatırımlarından bekledikleri kârları elde etmeleri zorlaşabilir ve sermaye pazarında bir güvensizlik ortamı doğabilir.

Görüldüğü gibi bu haliyle KOB'un sermaye pazarımızda uygulanabilmesi oldukça zordur. Bu yeni menkul değer, sermaye pazarına sürülmeden önce içerdiği belirsizliklerin giderilmesi, gerekli hukuki-mali ön koşulların gerçekleştirilmesi ve «Yeminli Muhasebe Uzmanı» uygulamasının getirilmesi gerekir. Ancak bu sayede KOB'lar sağlıklı olarak gelişir ve yakın gelecekte yaşadığımız acı bir «para bankerisi» serüvenine benzer finansal sarsıntıların ortaya çıkması engellenebilir.



Banka ve Ekonomik Yorumlar Dergisi

Hisse Senedi Fiyat İndeksi ve Grafiği

(Ocak 1974 = 100)

Aylar	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Ocak	95.26	118.85	118.91	142.21	144.23	101.76	87.04	94.18
Şubat	96.11	118.57	120.82	144.09	144.25	105.08	90.24	94.60
Mart	96.67	121.11	123.65	166.76	144.79	110.80	91.76	97.99
Nisan	97.86	125.34	136.12	166.05	122.40	104.31	90.37	101.49
Mayıs	97.23	118.00	127.26	159.26	120.40	101.63	91.66	102.60
Haziran	96.67	119.13	128.05	134.63	121.36	101.90	91.83	
Temmuz	94.58	119.81	128.22	143.21	121.69	98.18	97.63	
Ağustos	96.33	124.15	125.56	135.39	119.05	95.18	98.53	
Eylül	98.65	126.02	134.48	132.82	119.48	89.12	97.89	
Ekim	101.24	137.81	139.11	135.55	115.69	94.21	97.35	
Kasım	104.46	119.19	139.00	138.71	107.66	94.51	100.27	
Aralık	109.20	117.44	141.93	141.58	107.81	94.64	94.18	

Sıra No.	Kuruluşun Adı	Kayıtlı Sermaye (000) TL.	Ödenmiş Sermaye (000) TL.	Tasarruf Yılı Kârı (000) TL.			Değişim Kârı Prop. (%)			Piyasa Fiyatı (TL.)			
				1979	1980	1981	1979	1980 (Nö.)	1981 (198)	Mayıs 1981	Mayıs 1982	Mayıs 1982	
1	AKCİMENTO	137.900	315.000	1.427	128.619	336.320	d	50	50	1.300	2.050	2.100	2.000
2	ALTAS	30.000	30.000	9	70.708	50.303	35	35	45	1.200	800	600	600
3	ANADOLU CAM	350.000	350.000	231.720	351.408	301.419	37	34	100	1.300	3.100	3.200	3.600
4	AROMA	226.000	100.000	38.195	3.159	7	50	d	f	1.100	700	600	500
5	ASİSİNİ CİMENTO	1.000.000	626.635	1.000.000	1.000.000	1.000.000	50	d	d	450	500	1.800	1.900
6	BAGIŞ	104.000	536.000	852.321	1.251.181	1.251.181	50	d	54	1.250	1.250	1.800	1.900
7	BASTAS	104.000	104.000	8.625	83.325	344.670	12,50	d	110	1.000	1.000	3.300	2.500
8	BATI ANADOLU CİM	26.000	104.000	3.092	223.200	289.000	6	60	200	3.000	2.300	3.700	3.000
9	BATI ANADOLU CİM	189.000	189.000	41.431	207.359	238.261	31,20	50	50	3.000	3.200	2.500	3.800
10	CELIK HALAT	432.000	218.000	187.345	322.528	253.814	45	50	50	1.500	1.750	1.800	1.800
11	CİMSA	180.000	180.000	105.902	306.455	1.364.015	30	100	200	1.250	2.400	8.500	6.500
12	CUKUROVA ELEKTRİK	470.000	400.000	81.725	186.342	660.200	25	81	81	1.600	1.600	1.600	1.600
13	ECZACIBASI YATIRIM H	600.000	600.000	160.707	246.638	832.715	20	40	50	1.300	900	900	650
14	EĞE GÜRLÜ	400.000	400.000	296.101	1.173.035	b d	30	54	80	1.650	1.650	1.600	1.800
15	GOOD YEAR	81.000	81.000	128.752	184.025	105.303	40	60	100	1.300	1.700	1.750	1.500
16	HEKAS	320.000	320.000	2.876.821	2.876.821	2.876.821	43,75	d	31,33	1.200	1.200	1.300	1.300
17	İŞ BANKASI	40.000	40.000	2.876.821	8.538.000	234.055	233	930,7	d	34.073	35.000	25.000	30.000
18	İZOCAM	101.250	50.825	1.181.916	353.530	353.530	240	d	100	1.750	3.300	3.350	3.200
19	KARTONSAN	308.000	308.000	186.000	307.386	622.749	50	40	80	1.300	2.500	2.600	2.500
20	KAJ	30.000	30.000	91.270	81.408	137.872	100	200	150	5.200	3.750	6.000	5.500
21	KOC HOLDING	600.000	375.000	b d	1.347.321	1.404.000	35	40	50	1.300	1.400	1.500	1.500
22	KOC YATIRIM	400.000	400.000	228.898	184.422	208.421	30	20	15	800	800	650	800
23	KORDSA	375.000	375.000	308.213	912.737	760.998	50	60	15	1.850	2.500	2.600	2.800
24	KORUMA TARIM	525.000	389.400	171.501	647.097	904.040	40	70	15	1.750	2.200	2.100	2.300
25	LASSA	3.000.000	3.000.000	141.985	z	z	10	d	z	700	750	700	700
26	MAKİNA TAKİM	250.000	194.477	50.221	75.138	211.187	40	50	50	1.500	1.800	1.850	1.850
27	MENSUCAT SANTRAL	324.000	1.000.000	323.121	b d	z	50	d	z	800	1.000	850	850
28	NAŞAŞ	1.000.000	1.000.000	225.944	521.087	910.128	40	65	50	1.600	1.900	1.950	1.800
29	NUM CİMENTO	71.300	71.300	1.000.000	742.458	b d	200	200	200	9.500	11.000	11.000	11.000
30	OLUKAN	300.000	300.000	114.000	226.366	1.123.352	31	50	50	1.300	1.800	1.900	1.900
31	OTOSAN	1.000.000	452.500	412.404	281.460	1.123.352	31	50	50	1.700	1.500	1.500	1.500
32	PIHMAŞ	200.000	200.000	75.195	185.629	114.488	40	50	50	1.300	1.500	1.560	1.500
33	PLASTİFAY	54.000	54.000	44.944	98.821	105.284	62,50	75	50	2.000	2.300	2.350	2.250
34	POLYEN	150.000	150.000	b d	130.755	345.509	50	5	80	1.800	2.400	2.600	3.000
35	RABAK	470.000	690.000	298.081	601.951	431.285	62,50	50	75	1.700	2.300	2.800	2.900
36	SARUYSAN	150.000	150.000	104.018	471.147	601.878	100	150	180	5.500	3.000	7.100	7.500
37	SIEMENS	350.000	350.000	127.548	3.000.000	3.000.000	36	85	95	1.000	3.000	3.000	3.000
38	SİFAŞ	104.000	104.000	453.116	308.070	308.070	60	60	50	5.000	7.500	7.500	8.000
39	SURTA	80.000	80.000	105.437	82.723	103.188	40	15	z	2.000	1.600	1.600	1.600
40	T. İSSE VE CAM FAB	700.000	200.000	441.216	441.216	1.038.928	40	25	80	1.400	3.750	3.200	3.000
41	TRANSURK HOLDING	600.000	600.000	142.874	189.638	279.632	40	25	37,5	2.000	1.009	1.059	1.050
42	T. DEMİR DÖKÜM FAB	600.000	400.000	218.186	311.475	618.000	64,18	100	100	1.200	1.100	1.100	1.100
43	UNİROYAL	600.000	600.000	7.867	31.008	818.000	17,50	25	120	1.400	1.400	1.500	2.750
44	YAPI VE KREDİ BANKASI	5.000.000	5.000.000	58.400	724.388	634.298	d	10	d	1.000	700	750	750

Notlar:

1) Ödenmiş sermaye toplamı; Mayıs 1982 tarihi itibarıyla güncellenmiştir.

2) z = Zorunlu; b,d = Ben; Değ. = Değişim

Kaynak: MEDAN, BANKER KASTELİ ve MERİTAŞ

Sermaye Piyasası Bülteni.



Garanti sözü

**Yürürlükte olan en yüksek faizi
vermeyi garanti ediyoruz.**

Garanti'ye gelin, şartları siz seçin.

İster uzun, ister kısa vadeli tüm tasarruflarınız için:

**Gelin şubelerimize,
yüksek kazanç yollarını
birlikte arayalım.**



**TÜRKİYE
GARANTİ
BANKASI**

İHRACATA YÖNELMEK İSTEYENLER EMLAK KREDİ SİZE DESTEKTİR.

Türkiye Emlak Kredi Bankası, karmaşık dış ticaret organizasyonları içinde en güvenilir yol göstericisi ve yardımcınızdır.

İhracat ve kambiyo işlemlerinde uzman kadrosu ve Türkiye'nin her yerinden doğrudan dış ilişki kurabilen subeleri ile emrinizde olan Emlak Kredi, teminat mektupları ile de en büyük güvencenizdir.

Dış ticarete başarınızın devamı için,
size Emlak Kredi gerek...



**TÜRKİYE
EMLAK KREDİ
BANKASI**



AYIN EKONOMİK OLAYLARI

DOÇ. DR. YILDIRIM KILKIŞ

A — Ekonomik Manzara

Geçtiğimiz dönemin ekonomik olaylarını ve ekonomiyi ilgilendiren yeni mevzuat hareketlerini incelemeden önce, içinde bulunduğumuz ekonomik manzaraya bakarak bazı yorumlar yapmak yararlı olacaktır.

1 — Maliyet Enflasyonu :

Dergimizin 1982 Mayıs sayısındaki yazımızda da belirttiğimiz gibi, maliyet enflasyonu devam etmektedir. Fiyat artışlarındaki yükselen oranlar, fiyat indekslerinin günümüz şartlarına uymayan yapısına rağmen, bu durumu açıkça göstermektedir. Mali bunalım içinde bulunan firmaların sayısı ile birlikte karşılıksız çeklerin ve protesto edilen senetlerin toplam meblağı artmaktadır.

2 — El Değiştiren İşletmeler :

Zor duruma düşen firmaların el değiştirdiği görülmektedir. Özellikle çok sayıda işçi çalıştıran sanayi kuruluşlarından bazılarının, kamusal veya özel bankalar tarafından desteklendiği veya devralındığı bilinmektedir. Asil Çelik, Güney Sanayi A.Ş. örneklerinin yanında, basına intikal etmeyen çok sayıda el değiştirme olayının var olduğu bilinmektedir.

Bu durum, makro açıdan, ülkemizin büyük ve güçlü potansiyelinin de ortaya koymaktadır. Bu genel ekonomik olayı ileride tekrar ele almak üzere dış ekonomik ilişkilerimizin genel manzarasına da kısaca bakalım.

3 — Dış Ekonomik İlişkilerimiz :

Talep enflasyonunu azaltmaya yönelik uygulamalar genel olarak olumlu sonuçlar vermiş, satın almaya yönelik potansiyel, bilindiği gibi banka ve banka faizlerinin cazibesıyla tasarruf mevduatına kaymıştır. Bu kaymanın, bankerlik faciasıyla sevimsizleşme olayları, maalesef ekonomi tarihimizde kara bir nokta olarak yeracaktır.

İç piyasanın durgunlaşan yapısı ile birlikte, ihracata yöneltilen iş âlemi, bu alanda tecrübe kazanmanın sıkıntılarını yaşarken, gerçekleştirilen dışsatımların, dış ekonomik ilişkilerimizi olumlu şekilde etkilediği de görülmektedir.

Merkez Bankası Genel Kurul Raporu'na göre, son iki yılda dış borçlarımızda hem azalma olmuş, hem de, ihracatımızın dış borçlarımızı karşılama oranı, 1977'de % 16,2 iken 1981'de % 31,1'e yükselmiştir. 1982 yılının geri kalan ayları

içinde ihracatımızın artmaya devam edeceği görüşü yaygındır. Bununla beraber, ihracata yönelmek zorunluluğunda olan sanayicilerimizin, dış pazarlarda dış rakiplerimizle olduğu kadar, diğer Türk ihracatçıları ile de rekabet ettiklerini görmek üzüntü vermektedir. Bu konuda devlet kesin bir müdahaleden kaçınmakta ise de, sığır eti ihracatında taban ihraç fiyatlarının konması ile, bazı tedbirler almak zorunluluğunu duyduğu anlaşılmaktadır. Nitekim, daha sonra değineceğim ihracatta vergi iadesiyle ilgili yeni kararın bu zorunluğun bir sonucu olarak nitelendirilmesi gerekmektedir.

4 — Libya Olayı :

Dış ekonomik ilişkilerimizi ilgilendiren bir konu da Libya olayıdır. 1981 sonlarına doğru dış ödeme sıkıntısına düşen Libya'nın bu durumu başta bu ülkede çeşitli işler almış olan müteahhitlerimizi ve Libya'dan alacaklı olan işadamlarımızı zor duruma düşürmüştür. Devlet yetkilileri seviyesinde 1982 Nisan ayı son-



Türkiye'de ve bütün dünyada

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

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

Dış Temsilcilikler ve İrtibat Büroları

NEWYORK

FRANKFURT

LONDRA

Essen, Batı Berlin,
Münih, Hamburg

AKBANK

güveninizin eseri

larında yapılan görüşmeler sonucu, Libya'nın borçlarını petrol ile ödemesi hususunda anlaşmaya varıldığı anlaşılmaktadır. Ancak bu durum, geçen yıla kadar Türkiye için önemli bir pazar olan Libya'nın 1982 için cazibesini kaybetmesine muhakkak ki neden olmaktadır.

Dış ekonomik ilişkilerimizi etkileyen iki olaydan daha kısaca bahsetmek gerekir. Bunlardan biri petrol fiyatları, diğeri de sanayi ülkelerinde görülen durgunluktur.

5 — Petrol Fiyatları :

Dünya ekonomisinde görülen durgunluğun da nedeniyle petrol fiyatlarındaki artış durmuş, düşmeler görülmeye başlamıştır. 35 doların civarında seyreden petrol fiyatlarının 1982'de 30 doların altına inmesi dolayısıyla petrol üreten ülkeler üretimlerini kısalmaya yönelmişlerdir. Arz azalmasının ve genel ekonomik durgunluğun alınan tedbirlerle giderilmesi gayretlerinin sonucu, 1982 yazı sonlarında yeni yükselmeler beklenmelidir.

Ülkemizde doların değer kazanması dolayısıyla devamlı artış gösteren akaryakıt fiyatları, elektrik, çimento gibi çeşitli ürünlere de yansımaktadır.

6 — Büyüme'nin Yarattığı Sorunlar :

Ekonomik olayların yarattığı genel manzara dolayısıyla, ülkemizin güçlü potansiyelinden biraz önce bahsetmiştim. Bu konuda görülen gelişme, büyük mali güçlerin ortaya çıkması ve bu güçlerin oligopol veya tekel şeklinde büyümeye yönelmesidir. Ortadoğu İktisat Bankası (Odibank), Osmanlı Bankası gibi mali kuruluşların geçirdikleri yeni aşamalar yanında, bazı küçük bankaların da, yeni büyük güçlerin eline geçeceği rivayetleri, ülkemizde iki önemli ekonomik tedbirin alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Birinci tedbir, kartel, tekel ve tröslerin, serbest rekabete zararlı olmalarını önleyecek tedbirlerdir. Bu hususta geç kalınmaması gereklidir.

İkinci tedbir ise, büyüyen ve dışa daha fazla açılan kuruluşlar ile ilgilidir. Bu hususta özellikle işletme eğitimi veren kuruluşlarımıza önemli görevler düşmektedir.

B — Ekonomiye İlgilendiren Mevzuat ve Olaylar

1 — Zamlar :

1982 Nisan ayı sonlarında çimentoya ton başına 900 TL. zam yapılırken, hemen aynı tarihlerde linyit kömürü, dumansız yakıt ve asfalt fiyatlarına da % 20 zam yapılmış ve zammın yürürlük tarihi 1 Nisan 1982 olarak ilan edilmiştir.

Linyite yapılan zam dolayısıyla, 13 Mayıs 1982 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan bir genelge ile elektrik fiyatları da kw/saat başına 30 kuruş yükseltilmiştir. Buna göre 1 Mayıs 1982'den itibaren evlere verilen elektrik 917 kuruşa, sanayi elektriği ise 940 kuruşa yükselmiştir.

2 — Mali Tedbirler :

a) Orta Vadeli Kredilerin Reeskont Faizleri : 6 Mayıs 1982 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan bir tebliğ ile Merkez Bankası, teşvik belgeli orta vadeli kre-

dilere uygulanan reeskont faiz oranlarını yeniden değiştirmiştir. Tebliğde yer alan oranlar şöyledir :

Orta Vadeli Kredilerde (Teşvik Belgesi)

A — Genel olarak	% 33
B — Tarım kredilerinde	% 17,75
C — Gider Vergisi istisnasından yararlanan kredilerde	% 29
D — Yatırım malları imalatçı kredilerinde :	
a) İhracata dönük krediler	% 31,50
b) Diğer krediler	% 27,25

b) Tahvillerle İlgili Yeni Esaslar : Sermaye Piyasası Kurulu'nun 12 Mayıs 1982 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan iki tebliği, tahvillerle ilgili yeni esaslar



Dünyanın her yerindeki muhabirleri
Yurdun dört köşesindeki şubeleriyle
Dahili ve harici bütün bankacılık işlerinizde



getirmektedir. 2 No.lu Tebliğ ile, tahvillerin halka arzına ilişkin esaslar açıklanmakta ve bu hususta izin alınması, bilgi formu, satış sonuçlarının Kurul'a bildirilmesi gibi esaslar ayrıntılarıyla belirtilmektedir. 3 No.lu Tebliğ ise, hisse senetleriyle değiştirilebilir tahvillere ilişkin esasları açıklamaktadır.

3 — Dış Ekonomik İlişkilerle İlgili Kararlar ve Tebliğler :

a) **Yatırımlar ve İhracatı Teşvik Tebliği** : 18 Nisan 1982 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 82/4 No.lu Tebliğ ile 82/1 No.lu Tebliğin bazı maddelerinde yapılan değişiklikler açıklanmaktadır. Bazı önemli değişiklikler şöyle özetlenebilir :

- Teşvik Belgesi'ne göre geçici ithali yapılan mallarla ilgili uygulamalar.
- Yaş meyve, sebze, su ürünleri, el dokuma halısı ve bakliyat ihracatında aracı ihracatçı kabul edilmez.
- Döviz tahsisi alan sanayicilerin ve ihracat taahhüdü olan firmaların taahhüt kapama işlemleri.
- 23.4.1981 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan İhracatta Vergi İadesi Kararı'nın eki 8 sayılı listede, yer alan pamuk ipliği, 5 sayılı listeye alınmıştır.

82/4 No.lu Tebliğ, aynı zamanda, 19 Mart 1982 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 72/2 No.lu yatırımların teşviki ve yönlendirilmesi ile ilgili Tebliğ'in iki maddesini değiştirmektedir. Buna göre, ithal edilecek gemiler için uygulanarak öz kaynak oranları açıklanmakta ve bu gemilerin IMCO tarafından tespit edilen hususlara uygun olup olmadığının araştırılacağı belirtilmektedir.

b) **İhracatta Vergi İadesi Kararı** : 22 Nisan 1982 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan sıra No. 11 Karar ile 1982 yılından itibaren uygulanacak ilave vergi iadesi tablosu açıklanmaktadır. 1982 yılı sonuna kadar 4 ve 15 milyon dolar alt sınırlarıyla verilmesi kabul edilen % 5'er ek vergi iadeleri, 1.1.1982'den itibaren 2-10 milyon dolar sınırı içinde % 6; 10-30 milyon dolar sınırı içinde ise % 12 olarak değiştirilmiştir. İhracatın 30 milyon doları aşması halinde 0'dan itibaren bütün toplama % 10 ek vergi iadesi verilecektir.

11 No.lu Karar, İstihsal Vergisi muafiyetine açıklık ile, FOB toplam değerden vergi iadesi yapma yerine, harcanan ve kazanılan dövizler arasındaki farktan vergi iadesi uygulaması getirmektedir. 22.4.1982'den itibaren yürürlüğe giren bu uygulama ile birlikte, vergi iadesi listesine ilave edilen ve çıkarılan maddelerin listeleri de yayınlanmış bulunmaktadır.

c) **AET İle İlgili Uygulamalar** : 14 Nisan 1982 tarihli Resmi Gazete'de AET Ülkelerine yapılacak karde ring pamuk ipliği asgari ihraç fiyatları şöyle açıklanmıştır :

	Ege Pamuğu ile	Çukurova Pamuğu ile
No. 16/1	5,85 DM	5,51 DM
No. 20/1	6,07 DM	5,72 DM

AET ile ilgili diğer bir sirküler de 18.4.1982 günlü Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Bu sirküler ile 1.1.1982 - 31.12.1982 tarihleri arasında AET ülkelerinden yapılacak ithalatta çeşitli maddeler için uygulanacak iyileştirilmiş gümrük vergisi oranları bir liste halinde yayınlanmaktadır.

38.

kuruluş yıldönümünde Yapı Kredi'den...

HİZMET BEYANNAMESİ.

1 Kurulduğu günden bu yana tasarrufu ödüllendirmeyi ilke edinmiş Yapı Kredi, 38. hizmet yılında, kendisini bugünlere erıştiren Türk tasarruf sahibine, şükran borcunu, en parlak biçimde ödeme azmindedir:

- Daha ustun, daha yaygın hizmetle..
- Geleneksel Yapı Kredi güvencesiyle...
- En yüksek faizle...

2 Tasarrufu ister küçük olsun, ister büyük, her tasarruf sahibi bilgili, saygılı hizmeti Yapı Kredi'de bulacaktır.

3 Olçusuz bir faiz ve vaad savaşının hüküm sürdüğü finans sektörümüzde, "güvenlik" kavramı, hiçbir zaman, bugün olduğu kadar büyük önem kazanmamıştır.

Bu olgu karşısında Yapı Kredi 38 yıllık geçmişı boyunca olduğu gibi, bundan böyle de, "tasarrufların güvenlik mercii" olmaya devam edecektir.

4 Güvenliğin yanısıra, sistemli ve tutarlı bir bankacılığın en yüksek faizi Yapı Kredi'den gelecektir.

5 Yapı Kredi, her zaman tasarruf sahibinin en güvenilir bilgi ve haber kaynağı olarak kalacaktır.

6 Mesnetsiz vaadlerle ya da rakıbbı kötüleyerek başarı kazanmaya asla tevessül etmeyecektir.

Çağdaş bankacılığımızın kurucusu ve yenilikler önderi Yapı Kredi, yepyeni hizmetler sunmaya hazırlanmaktadır.

Gene Yapı Kredi'yi izleyin.

Gene Yapı Kredi'den bekleyin.



**YAPI ve KREDİ
BANKASI**

"hizmette sınır yoktur"

İşletme Yönetiminde İnsan Faktörü

BESİM BAYKAL

«İŞLETME Yönetimi» denildiğinde geçmişte üç temel faktör akla gelirdi. 1) Para; 2) Makina ve malzeme; 3) Emek, yani İnsan. Bugün ise işletme yönetimi denildiğinde beşeri kaynaklar, finans ve teknoloji akla gelmektedir. İşletmeler, birbirinde hareket halinde bulunan ve birbirine dayalı sistemler olarak kabul edilmektedir. Yani herhangi bir alandaki bir olayın bir başka alanı etkileyebildiği görüşü oldukça yaygındır. Bu görüşe katılmakla birlikte galiba gözden kaçan husus, organizasyonel değişkenler arasındaki benzerliklerdir. Örneğin, herkesin kabul ettiği gibi, çalışanlar, para, hammadde ve makinalar gibi değerler arasında arzulan bir etkileşim vardır. Gözden kaçmış gibi görünen nokta, bir değerlin ömür çizgisinin bir başka değerinki ile karşılaştırılabileceği ve bu yoldan bu değerleri daha iyi anlayabilmenin mümkün olabileceğidir. Sonuç olarak da bu değerlerden her birisinin daha bilinçli bir biçimde yönetilebilmesi beklenmektedir.

Bu sonucun sağlanabilmesinde yöneticiye düşen iş, emri altındaki bu değerleri en verimli biçimde kullanabilmektir. Burada bir paradoks ile karşılaşılmaktadır. Şöyle ki, bir makinaı % 70-90 verimle çalıştırmak istiyorsak, makina bu kapasitede çalıştığı sürece biz tatmin oluruz. Diğer

yönden, elemanların çoğunun, kapasitelerinin ancak % 20-80'ini ortaya koyabildiklerini de bilmekte ve bunu normal kabul etmekteyiz. Evet bunu arttırabilmek arzusuyla beşeri ilişkiler, motivasyon vb. konulardaki yenilikleri uygulamaya çalışıyoruz ama, ya genelde tam inanmamış olarak, ya da kısa zamanda çok şeyler bekleyerek.

Kanımcıca, beşeri kaynakların yönetiminden sorumlu olan; onların yetenek, bilgi ve becerilerinden en üst düzeyde verim alabilme ile yükümlü kişinin (yöneticinin) işinin temelinde, insan potansiyelinin değerini görebilme konusu yatmaktadır.

İnsan, anlaşılabilmesi güç, karmaşık bir yaratıktır. Belki de bu görüş ve inancın etkisi altında «insanı anlayabilmek âdeta mümkün değildir» gibi bir inançla hareket etmekte, bu nedenle % 50'lik bir verimi uygun bulmaktayız. İnsanı tüm yönleriyle düşündüğümüzde, yani bedensel yapısı ve iç dünyası ile (düşünceleri, duyguları, adapte olabilmesi, öğrenebilme yeteneği vb.) ele aldığımızda, bu iki yönünü birleştirerek motive etmek daha kolaylaşabilir. Bunu yapabildiğimiz takdirde çalışanlar kendilerinden beklenenleri çok daha tatminkâr düzeyde verebilirler. Bu görüşten hareketle şöyle bir benzetiş yapmağa çalışacağım :

1 — «Yeni Bir Makinanın Satın Alınması» ve «Yeni Bir Elemanın İşe Alınması»

Bir elemanın işe alınması şirketlerin önemli masraf bölümlerinden birisidir. Bir şirkette bu konuda yapılan bir hesap, 30 yıl çalışmış bir elemanın şirkete maliyetinin, birinci yıldaki ücretinin 117 katı olduğunu göstermiştir. Şu noktayı da hemen belirtmek gerekir ki, kişinin otuz yıldan az çalışmış olması bu işin önemini azaltmaz.

Diğer taraftan bir makinanın satın alınması işlemini düşünelim. Makinanın satın alınmasına karar verilmeden önce, böyle bir masrafın sağlayacağı kâr ile ilgili olarak bir araştırma yapılır ve çıkan sonuçta göre bir karara varılır. Bu araştırmada çeşitli faktörler gözönüne alınır. Amaç, işletmeye en uygun olan makineyi seçebilmektir.

İşe alınacak bir elemanın seçiminde de aynı görüş geçerlidir. İş için başvuran bir eleman; örneğin, tahsil, bilgi, beceri, tecrübe, yetenek, ilgi vb. değerleri şahsında toplamış bir kimsedir. Diğer yandan bu kimsenin, insan olarak birtakım kişisel beklentileri, arzuları, ihtiyaçları ve amaçları da vardır. Başvuru sahibinin işe alınıp alınmaması konusunda bir karara varırken bunların da dikkate alınması gerekir. Bu işe yetkili kişinin mülakat teknikleri konusunda yetmişmiş bir kimsenin olması gerektirir. Ama şu gerçeği de hemen vurgulayalım ki, mülakat teknikleri konusunda gerekli beceri ve yeteneklere sahip yöneticilerin sayısı maalesef azdır.

2 — «Makinanın Yerine Yerleştirilmesi» ve «Elemanın İşe Başlatılması ve İntibakının Sağlanması»

Bir elemanın işe alınmasından sonra genelde görülen durum şudur: İlk gün eleman iyi niyet ve heyecanla işyerine gelir. İş yapabileme, yararlı olabilme istek ve çabasıdadır. Ancak, bunun yanında yeni işyeri, yeni iş arkadaşları, değişik bir havanın yarattığı bir tür çekingenlik ve şaşkınlıktan da kurtulamaz. Bu kaçınılmaz bir durumdur ve hemen hemen her yeni eleman için geçerlidir. O halde bu elemanlara yardımcı olmak, onları bilinçli bir biçimde yönlendirmek gerekir. Bunun en etkin yolu oriyantasyon programlarıdır. Bu programların elemanların endişe ve kuşklarını giderici; sorunlarını çözümleyebilmesine yardımcı; zihnen rahat bir duruma gelebilmesini sağlayıcı; birçok şeyleri kısa sürede öğrenebilmesini kolaylaştırıcı ve güven verici nitelikte olması gerekir. Bu noktaları gözönünde bulundurarak, dikkatle hazır-



lanmış bir program gerektiği gibi uygulandığı takdirde yeni eleman çok şey kazanmış olacaktır. Ama bu konunun değeri ve gerekliliği de maaşlesey yöneticilerin bir çoğu tarafından görülememektedir.

3 — «Makinanın Test Edilmesi, Aygırının Yapılması» ve «Elemanın Deneme Süresine Tabi Tutulması»

Deneme devresi ile oriyantasyon süresi birlikte gider. Bu sürede şu noktaları gözönünde bulundurmak gerekir:

— Her sanayi kolunun ve her işyerinin kendine özgü bir dili vardır. Yeni elemanlar bu dilin yabancı oldukları ve bu yüzden birçok şeyleri anlayamadıkları için hata yaparlar, sıkılırlar.

— Yeni elemanın birlikte çalışmak zorunda olduğu elemanlar da yenedir. Hepsinin kendine özgü tutumu, davranışı ve kişiliği vardır. Onlarla uyum içinde çalışmak zorunda olduğuna göre, kendi kendine bunu sağlayacak en uygun yolları bulabilme çabasına girecektir.

— Yeni eleman, işinin gereği olan alet ve teçhizatı nereden bulabileceğini bile bilemez. O halde bu konuda da ona yardımcı olacak işlemlere yer verilmesi gerekir.

— Her insan bir sorun olarak kabul edilir. Organizasyonlar da insanlardan oluşan bir topluluk olduğuna göre, bir organizasyonda sorun veya problem olmaması söz konusu değildir. Yani her tür organizasyonda çeşitli türden problemler vardır ve bu doğaldır. İşte bu gerçeğin de yeni elemanlara uygun yollardan anlatılması ve çözüm yollarının öğretilmesi icap eder.

— Son derece önemli bir başka konu da, şirketin ve o kimsenin mensup olduğu ünitenin amaçlarının kendisine açıklanması ile ilgilidir. Bunu yapmakla yeni elemanın hangi konulara daha fazla ağırlık vermesi ve dikkatlerini yöneltmesi gerektiğini göstermiş oluruz.

Butün bu çabalardan beklenen sonuç yeni bir elemanın, yabancı bir çevreye bir an önce uyum sağlayabilmesine yardımcı olabilmektir.

4 — «Makinalardan Sağlanan Üretim» ve «Kişinin İşteki Verimi»

Yeni alınan makinaların çoğunda bir takım göstergeler, ölçü aletleri vb. ilaveler vardır. Bunun yanında, çalışma koşullarını gösteren işletme talimatı veya broşürler de vardır. Bunlar o makinanın güvenli bir biçimde çalışıp çalışmadığını gösterirler. Makinayı çalıştıran kimseden beklenen iş, bu göstergeleri dikkatle izlemek ve bir arıza ile karşılaşıldığında gerekli düzeltmeleri yapmaktır.

Benzetiş doğru ise, çalışanların da hataları veya arızaları işaret eden göstergeleri vardır ve bu göstergeler onların durumunu belli eder. Eâer yönetici durumunda bulunan kimse biraz dikkat ederse, sözlü veya sözlü olmayan bu belirtileri görebilir. Bazı yöneticilerde bu tür işaretleri kolaylıkla görebilme yetenekleri doğuştan mevcuttur. Bir kısmı ise bunları ancak zamanla öğrenebilirler. Seziş veya tecrübe yoluyla kazanılan bu yetenekler tüm yöneticiler için gereklidir. Halbuki yöneticilerin çoğu bu göstergeleri okuyabilme yeteneğine sahip bulunmamaktadırlar. Olaylar karşısındaki tepkileri çok zayıf, çok aşırı veya çok geç olmaktadır. Çalışanlar başlarında bulunan yöneticilerin yardımına muhtaçtırlar. Bu yardımın

derecesi kişiye ve koşullara göre değişir.

5 — «Standartlar. Makinanın Optimum Düzeyde Çalıştırılması» - «Kişilerden Neler Beklendiğinin Saptanması ve Gelişmelerinin İzlenmesi»

Satın alınan herhangi bir makinanın bir kullanma talimatı vardır. Bu talimatta, birçok bilgiler yanında, makinanın kapasitesi, çalışma hızı vb. de açıklanır.

İşe alınan bir eleman ise böyle bir kullanma talimatı veya bir el kitabıyla birlikte gelmez. Bu yeni elemanın kapasitesi genelde bilinmemektedir. Mülakat ne derece ustalıkla yapılırsa yapılsın, insanın ne yapacağı veya yapabileceği kesinlikle kestirilemez. Kişiler çalışma tempolarını kendileri ayarlarlar ve iç dünyalarını başkalarına kolaylıkla açmazlar. Kişinin çalışma temposu kısmen, kendi değer yargılarından, kişisel gereksinimlerinden, kısmen de başkaları ile ilişkileri yoluyla dış çevreden kaynaklanır.

Yöneticiye düşen iş yeni elemana yol göstermek, rehberlik etmektir. Yani, şirketin beklentileri, genel davranış standartları, beklenen verimlilik düzeyi hakkında ona bilgiler vermektir. Yeni eleman bu konularda kendisinden beklenen öğrendiği takdirde tutum ve davranışlarını o doğrultuda ayarlar.

6 — «Bakım, Onarım» ve «Yol Gösterme, Şikâyet ve Kırgınlıkları Gerektiği Gibi Ele Alma»

Zamanında ve bilinçli olarak yapılan bakım, bir makinanın verimliliğini % 5 - 10 oranında artırır. Temizliği, yağlanması zamanında ve itina ile yapılmış bir makina bakımsız bir

makınaya nazaran daha az arıza yapar ve daha verimli çalışır. Aynı konu insan için de geçerlidir. Yöneticiler tarafından insana gerekli ihtimam ve ilginin gösterilmesi halinde verimliliğin % 10'dan fazla arttığı görülmüştür.

7 — «Kabiliyet ve Yeteneklerin Artırılması, Eğitim ve Geliştirme»

Kabiliyet ve yeteneklerin artırılması konusunda insan teknolojiyi de geride bırakmaktadır. Herhangi bir makınaya yeni işler gördürebilme hususunda yapabileceğiniz şeyler sınırlıdır. Bazı makinaların kapasitesini bir miktar arttırabilirsiniz, ama yeteneğini geliştiremezsiniz.

İnsanlar ise son derece büyük uyum kabiliyetine sahip yaratıklardır. Asırlardan beri pek çok olumsuz koşullara karşın varlıklarını sürdürebilmişler ve gelişebilmişlerdir. Çalışanların çoğu da uygun ve olumlu bir yönetim tarzı olduğu takdirde değişikliklere uyum sağlayabilirler.

Yanıtlanması gereken önemli soru şudur: «Bu elemandan en üst düzeyde katkı nerede ve nasıl sağlanabilir?» Bu soruyu cevaplandırabilmek için şu yanlış düşünceden sıyrılmak gerekir. Genelde çalışanları değerlendirmede kişinin neler yapabileceğine, yeteneklerine değil, ne yaptığına bakarız. Oysa insan, yöneticilerin zanttıklarından çok daha üstün düzeyde verimli olabilecek, katkı sağlayabilecek yeteneklere ve yaratıcılık gücüne sahiptir.

İnsanın bu yeteneklerinden yararlanabilmek için işleri tekrar gözden geçirmek, iş konumunu yeniden ele almak, yeni bir eleman tayin etmek vb. gerekebilir. Her insan yeteneklerini uygulama alanına koyabilmek ve onları en iyi biçimde değer-

lendirebilmek ister. Yönetimde yetkili görevlilerin bu önemli noktayı görebilmeleri ve bu inancı alt düzey yöneticilerine aşılayabilmeleri gerekir. Bu inanç yaygınlaştırılabildiği ölçüde çalışanlara yetenek ve becerilerini uygulama alanına koyabilme imkânı sağlanmış olacaktır.

8 — «Yönetim : Verimliliğin Ölçülmesi, Performansın Gözden Geçirilmesi ve Ödüllendirme Sistemi»

Genelde tıpkı bir makina gibi insandan da belirli bir düzeyde verim beklemekteyiz. Bu verimin alınabilmesi için, makinanın belirli sürelerde bakımının ve ayarının yapılması, temizlenmesi kâfi gelmektedir. İnsanlar için bunlar elbetteki yeterli değildir. İnsandan beklenen verimliliğin alınabilmesi için çok daha başka şeyler gereklidir. Herşeyden önce insan psikolojik ve parasal türden bir takım ödüllere kavuşabilme arzusundadır. Hiç kimsenin «hayır» diyemeyeceği bu gerçekler dahi, birçok yöneticiler tarafından gözönünde bulundurulmamaktadır. Çalışmasının, emek ve çabalarının gerektiği şekilde değerlendirildiğini söyleyen kimselere rastlayabilmek çok güçtür. Ücret sistemleri genelde çalışanları memnun etmemektedir. Ancak bunlar ülkemize özgü bir sorun değildir, tüm dünyada çalışan kimselerle ilgili gerçeklerdir.

Yapılması gereken şey çalışanların mesai ve gayretlerinin değerlendirilmesinde verimlilik artışını sağlayacak esaslara yer verebilmektir. O halde bu amaca ulaştırılabilecek yeni bir sistemin oluşturulması gerekir. Daha iyi bir sistemin oluşturulabilmesi için mevcut duruma bir başka açıdan bakmak uygun olur.

Tartışmalarda daima geleceği ve

verimliliği gözönünde bulundurmak gerekir. Performansın gözden geçirilmesi ve değerlendirilmesindeki amaç sadece verimliliği artırabilmektir. O halde bu değerlendirme bir amaç değil, amaca götüren bir araçtır. Olumsuz bir davranışla karşılaştığınızda, bunu değiştirmenin verimliliğini ne derece arttıracacağını düşününüz. Olumlu davranışlar karşısında da kişisel ve grup verimliliğini olumlu yönden nasıl etkilediğini düşününüz. Bu tür yaklaşım dikkatlerin kişilik üzerine değil, performansa yönelmesini sağlar ve her zaman için de olumlu sonuç verir.

Sonuç

İşletmelerde emek ya da insan denilen değeri ele almağa ve insanın bir makinadan farklı olduğunu göstermeğe çalıştık. Bu karşılaştırma ile ortaya koymaya çalıştığımız görüş, insanın işletmelerde en büyük değer olduğu ve belirli yönlerden teknolojik ve mekanik değerlerle benzerlikleri olduğudur. İnsan denilen değeri anlayabilmek zordur. Bilinçli çaba harccmayı gerektirir. İşte özellikle yöneticiler bu görüşe katılıp bu çabaya yer verdikleri takdirde çok daha olumlu sonuçlara ulaşabilirler. İyi yönetimin esaslarından birisi, «insan» denilen değerın sadece müessesenin çıkarları açısından düşünülmeyp, çalışanın kişisel gelişmesine yardımcı bir havanın şirket içinde yaratılması ve uygulama alanına konulmasıdır.

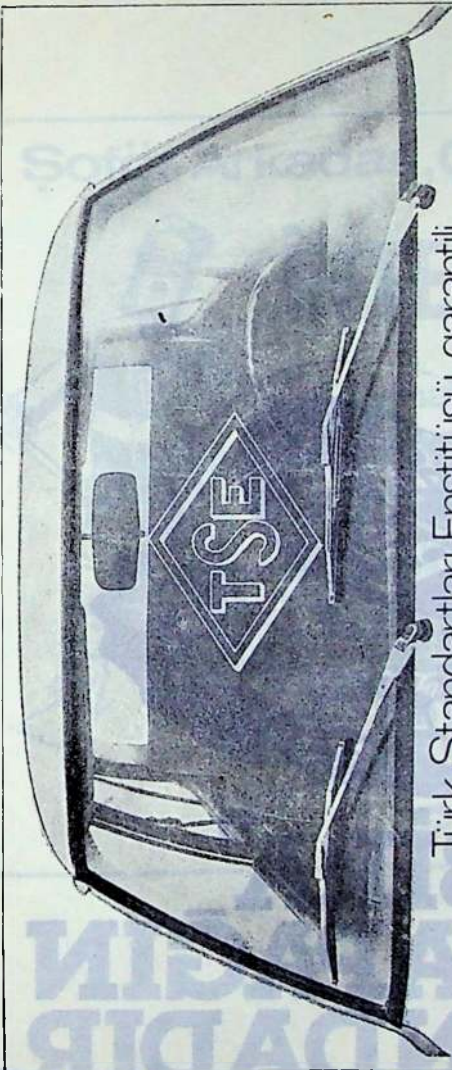
- ◆ Her insan belirli bir kalıbın adamıdır. Yanlış kalıba oturtulduğu zaman derhal belli olur.

yurt içinde ve dışında
büyük çapta

**YOL
KÖPRÜ
BARAJ
KAZIK TEMEL
RIHTIM·İSKELE·KIZAK
FABRİKA
SANTRAL
SU ALTI
İNŞAATLARI**

ENKA
İNŞAAT VE SANAYİİ A.Ş.

Enka Hanı Balmumcu Şevki Bey Sok. İST
Tel.662215 Tlx.22 639 Pima-TR



Türk Standartları Enstitüsü garantili
ilk ve tek oto emniyet camları

DURACAM®  **Lamex®**

Can dostu, göz dostu

Türkiye'deki 120'den fazla otomobil için en uygun cam türüdür. TSE

Onaylı DURACAM ve LAMEKS otomobil camlarıdır.

Orjinaldir. Değişiklik, Sıvıya ve yolların can güvenliği için

ölçü ve kalite hassasiyeti yüksektir. Yerine kolayca ve tam olarak

ölçümü ve ağırlığı önemlidir. Gace ve gündüz bir göbünç

sağlaması, uzun yolda bile sürücünün gülmeyi yormaması için.

İçin, DURACAM ve LAMEKS otomobil camlarını, TSE

Katılımlarıyla, Kaza Bilgileri Kurulundan satın alabilirsiniz.

Ayrıca yeni cam testime, gerektiginde, Türkiye'de bulunan

araçların 5/70 lide bulunan, DURACAM ve LAMEKS'te 1000 adet.

1000 adet.

Can Pazarlama A.Ş.
Vatancağı Cad. No:21, Kat:5. Kat:5 İstanbul 34148 (0212) 480 37 13 (M)

Can Pazarlama A.Ş. Birleşik Cam Fabrikası 65. Yıllık Raporu



"BİRA"
BU KAPAGIN
ALTINDADIR.

Şoför Arkadaş, Çiftçi Kardeş

İTER ROBOT



Orijinal yedek parçada
güvence demektir.

International, orijinal parçada güvenceyi simgeleyen yedek parça robotuyla, yurt sahinine yayilan servis istasyonlan ve gezici servisleriyle her zaman, her yerde hizmette rakipsizdir.

International

İmalatçı firma :
TÜRK
OTOMOTİV
ENDÜSTRİLERİ A.Ş.
TOE ve MAT Ordu Yardımlaşma Kurumu
(OYAK) iştirakidir



TÜRKİYE GENEL DİSTRİBÜTÖRÜ



Buyukdere cad 4 Levent İstanbul
Tel: 686970 (10 hat) Telex: 26239 MAT TR

"İYİBÜ- YÜK BAN- KA"

Mevduatı ölçü alırsak...

Pamukbank, mudisine daha çok kazandıran banka özelliğini 1981'de de sürdürmüş, bankalar sıralamasında (özel bankalar ve kamu bankaları dahil) 46 banka içinde en büyük 5 banka arasına girmiştir.

İhracatı ölçü alırsak...

Pamukbank, ülkesine daha çok kazandıran banka özelliğini 1981'de de sürdürmüş, bankalar sıralamasında (651 milyon dolar ihracat geliri ile) tüm bankalar içinde en büyük 3 banka arasına girmiştir.

Petrol Finansmanını ölçü alırsak...

Pamukbank, ekonomiye daha çok kazandıran banka özelliğini 1981'de de sürdürmüş, bankalar sıralamasında (544 milyon dolarlık ham petrol finansmanı ile) tüm bankalar içinde 1. banka olmuştur.

Gelişmeyi ölçü alırsak...

Pamukbank, kazanan/kazandıran, dinamik banka özelliğini 1981'de de sürdürmüş, bankalar sıralamasında (%154'lük bir mevduat artış oranıyla) 5 büyük banka içinde 1. banka olmuştur.

Pamukbank mudisine, ülkesine, ekonomiye, kısacası Türkiye'ye kazandırma yarışında en ön sıralardaki seçkin yerini pekiştirmekte, geliştirmektedir!

Evet, her şey Türkiye için!

PAMUKBANK
GÖREVİNİ
YAPIYOR!



Gem

PAMUKBANK
"iyi bankadır!"