



T.C. ANADOLU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

# **TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜ İÇİNDE OTOMOBİL SANAYİ'NİN YERİ VE ÖNEMİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

Levent YAZICIOĞLU /

ESKİŞEHİR — 1991

## İ Ç İ N D E K İ L E R

	Sayfa
TABLolar .....	VII
GRAfİKLER .....	XI
GİRİŞ .....	1

## B İ R İ N C İ B Ö L Ü M

### OTOMOTİV SANAYİİ'NİN GENEL TANITIMI

I. <u>OTOMOTİV SANAYİİ'NİN TANITIMI VE TARİHÇESİ</u> ....	3
A. <u>Otomotiv Sanayii'nin Tanıtımı</u> .....	3
B. <u>Otomotiv Sanayii'nin Tarihçesi</u> .....	4
II. <u>OTOMOTİV SANAYİİ ÜRÜNLERİ</u> .....	11
A. <u>Otomotiv Ana Sanayii</u> .....	11
a. Yolcu Taşıtları .....	11
b. Yük Taşıtları .....	11
c. İlgili Sanayii .....	11

X	B. <u>Otomotiv Yan Sanayii Kuruluşları</u> .....	12
	a. Organize Olmuş Büyük Kuruluşlar .....	12
	b. Yarı Organize Kuruluşlar .....	12
	c. Küçük Kuruluşlar .....	12
	III. <u>DÜNYA OTOMOTİV SANAYİİ'NİN GENEL DURUMU</u> .....	13
	A. <u>Otomotiv Sanayii'nde Üretim Dağılımı</u> .....	13
	B. <u>Otomotiv Sanayii'nde İhracat ve İthalat</u> <u>Dağılımı</u> .....	19
	C. <u>Dünya İmalat Sanayii'nde Otomotiv Sanayii'nin</u> <u>Yeri</u> .....	24
	D. <u>Dünya Otomotiv Sanayii'nde İstihdam Durumu</u> ..	24
	IV. <u>GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERDE OTOMOTİV SANAYİİ</u> ....	24
	A. <u>Gelişmekte Olan Ülkelerde Otomotiv Sanayii'nin</u> <u>Genel Durumu</u> .....	25
	B. <u>Otomotiv Sanayiileri Gelişme Gösteren Ülkeler</u>	
	a. Brezilya Otomotiv Sanayii .....	28
	b. İspanya Otomotiv Sanayii .....	30
	c. Yugoslavya Otomotiv Sanayii .....	32
	V. <u>OTOMOBİL TALEBİ</u> .....	34
	A. <u>Otomobil Talebini Etkileyen Faktörler</u> .....	34
	a. Nüfus Faktörü .....	34
	b. Gelir Düzeyinin Yükselmesi .....	34
	c. Otomobil Fiyatları ve Kullanma Maliyetleri.	34
	d. Coğrafi Faktörler .....	35
	e. Kurumsal Faktörler .....	35

B. Dünya Otomobil Talebi ..... 35

İ K İ N C İ B Ö L Ü M

TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN TANITIMI

I. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN DÖNEMLER İTİBARIYLA  
GELİŞİMİ ..... 45

A. 1950 Öncesi Dönem ..... 45

B. 1950-1960 Dönemi ..... 46

C. 1960-1963 Dönemi ..... 49

D. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi  
(1963-1967) ..... 51

E. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi  
(1968-1972) ..... 52

F. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi  
(1973-1977) ..... 53

G. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi  
(1979-1983) ..... 55

H. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi  
(1985-1989) ..... 57

İ. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi  
(1990-...) ..... 59

II. SEKTÖRDEKİ KURULUŞLAR ..... 60

A. Otomobil Sanayii Anonim Şirketi (OTOSAN) ... 62

a. Tarihçesi .....	62
b. Sermaye Dağılımı .....	62
c. Üretim Çeşitleri .....	62
d. Üretim Kapasitesi .....	63
e. Yerli Katkı Oranı .....	64
f. İhracatı .....	64
g. Cirosu .....	64
h. İstihdam Durumu .....	64
i. Hammadde ve Yan Sanayiye Ödemeleri .....	66
j. Ödenen Vergi ve Ücretler .....	66
<b>B. <u>Türk Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi</u></b>	
<b><u>(TOFAŞ)</u> .....</b>	<b>67</b>
a. Tarihçesi .....	67
b. Sermaye Dağılımı .....	67
c. Üretim Çeşitleri .....	68
d. Üretim Kapasitesi .....	68
e. Yerli Katkı Oranı .....	70
f. İhracatı .....	70
g. Cirosu .....	70
h. İstihdam Durumu .....	70
i. Hammadde ve Yan Sanayiye Ödemeleri .....	70
j. Ödenen Vergi ve Ücretler .....	73
<b>C. <u>OYAK-Renault Otomobil Fabrikaları Anonim</u></b>	
<b><u>Şirketi</u> .....</b>	<b>74</b>

a. Tarihçesi .....	74
b. Sermaye Dağılımı .....	74
c. Üretim Çeşitleri .....	75
d. Üretim Kapasitesi .....	78
e. Yerli Katkı Oranı .....	78
f. İhracatı .....	78
g. Ciroosu .....	78
h. İstihdam Durumu .....	78
i. Hammadde ve Yan Sanayiye Ödemeleri .....	78
j. Ödenen Vergi ve Ücretler .....	79

### Ü Ç Ü N C Ü B İ Ö L Ü M

#### TÜRK OTOMOBİL SANAYİİ'NİN EKONOMİK GÖSTERGELERİ

#### SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

I. <u>OTOMOBİL SANAYİİ'NİN TÜRK EKONOMİSİNE KATKILARI.</u>	81
A. <u>İstihdama Katkısı</u> .....	81
B. <u>Üretime Katkısı</u> .....	82
C. <u>Milli Gelire Katkısı</u> .....	86
D. <u>Teknolojiye Katkısı</u> .....	86
E. <u>Devlet Gelirlerine Katkısı</u> .....	86
F. <u>Yan Sanayiye Katkısı</u> .....	86
G. <u>İthal İkamesi ve Döviz Tasarrufuna Katkısı</u> ...	87

II. <u>ARAŞTIRMA-GELİŞTİRME (AR-GE) ÇALIŞMALARI</u> .....	87
A. <u>Mamûl Geliştirme</u> .....	88
a. Yerlileşmenin Getirdiği Adaptasyon Çalışmaları .....	88
b. Araç Üzerinde Geliştirme .....	88
c. Yeni Mamul Geliştirme .....	88
B. <u>İmalat Teknolojisi Geliştirme</u> .....	88
C. <u>Mamul ve İmalat Teknolojisine Yönelik         Bilimsel Araştırma</u> .....	88
III. <u>ÜRETİM MALİYETLERİ</u> .....	90
IV. <u>ÜRETİMİN YAPISI VE KAPASİTE KULLANIMI</u> .....	92
V. <u>DIŞ TİCARET</u> .....	95
A. <u>İhracat</u> .....	95
B. <u>İthalat</u> .....	98
VI. <u>YURT İÇİ TALEP</u> .....	99
VII. <u>YENİ YATIRIMLAR</u> .....	104
SONUÇ .....	107
TANIMLAR .....	109
YARARLANILAN KAYNAKLAR .....	i

## T A B L O L A R

<u>No</u>	<u>Tablo Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
1	Otomotiv Sanayii Ürünlerinin Yıllara Göre Dağılımı	13
2	Dünya Taşıt Üretiminde Bazı Ülkelerin Payı (% olarak)	15
3	Dünya Otomobil Üretiminde Bazı Ülkelerin Payı (% olarak)	16
4	Dünya Taşıt Üretiminde En Büyük 15 Firma (1985-1990 Dönemi Ortalama Üretimlerine Göre)	18
5	Bazı Ülkelerin Otomotiv Ürünleri İhracatı	20
6	Bazı Ülkelerde Otomobil İthalatı ve İthalat Oranı	23
7	Bazı Ülkelerdeki Nüfus ve Otomobil-Ticari Taşıt Sayısı	27
8	Brezilya Taşıt Üretimi	30
9	İspanya Taşıt Üretimi	32

10	Yugoslavya Taşıt Üretimi	33
11	Dünya Otomobil Talebi(milyon adet)	36
12	Dünya Otomobil Talebi (% olarak)	37
13	Otomobil Talebinde Yıllık Büyüme Oranları (% olarak)	37
14	Yenileme Yatırımlarının Toplam Talep İçindeki Payı (% olarak)	38
15	Dünya Otomobil Sayısı (milyon adet)	39
16	Dünya Otomobil Yoğunluğu (1000 kişiye düşen otomobil sayısı)	39
17	Bazı Ülkelerde 1980-2000 Yılları Arası Otomobil Talebi	41-44
18	Yolcu Taşımacılığında Sektör Ağırlıkları (% olarak)	48
19	Otomotiv Sanayii Firmaları Hakkında Genel Bilgiler	61
20	Otosan'ın 1985-1990 Yılları Üretimi	64
21	Otosan'ın 1984-1988 Yılları İhracatı	65
22	Otosan'ın 1983-1988 Yılları Ciroları	65
23	Otosan'ın 1982-1988 Yılları İstihdam Durumu	66

24	Otosan'ın 1988 Yılında Ödediği Vergi ve Ücretler	66
25	Tofaş'ın 1982-1990 Yılları Üretimi	69
26	Tofaş'ın 1984-1988 Yılları İhracatı	72
27	Tofaş'ın 1983-1988 Yılları Ciroları	72
28	Tofaş'ın 1970-1990 Yılları İstihdam Durumu	73
29	Tofaş'ın 1988 Yılında Ödediği Vergi ve Ücretler	73
30	OYAK-Renault'un 1980-1989 Yılları Üretimi	76
31	OYAK-Renault'un 1984-1988 Yılları İhracatı	79
32	OYAK-Renault'un 1983-1989 Yılları Ciroları	79
33	OYAK-Renault'un 1982-1989 Yılları İstihdam Durumu	80
34	OYAK-Renault'un 1988 Yılında Ödediği Vergi ve Ücretler	80
35	Otomobil Sanayiinde İstihdam Durumu	82
36	Türk Otomobil Sanayiinde Maliyeti Oluşturan Unsurlar (% olarak)	92

37	Türkiye'nin Otomobil İhracatı	96
38	Yıllar İtibariyle Otomobil İthalatı	99
39	Otomobil İçin İthalat Rejimi	100
40	Yurt İçi Talep	102
41	Türkiye'de Yıllar İtibariyle Otomobil Parkı	103

## G R A F İ K L E R

<u>No</u>	<u>Grafik Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
1	Avrupa'da Otomobil Satışları	10
2	Tofaş'ın Üretim Kapasitesi Gelişimi	71
3	OYAK-Renault'un Üretim Dağılımı	77
4	Otomotiv Sanayii Üretim Grafiği (1-2)	83-84
5	Otomotiv Sanayii Toplam Üretim Grafiği	85
6	Otomobil Sanayii İhracat Grafiği	97

## G İ R İ Ő

19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batı Avrupa ve A.B.D.'de gelişmeye başlayan otomotiv sanayii, ülkemizde de II. Dünya Savaşı sonrasında önem kazanmıştır.

Otomotiv ürünleri ve özellikle otomobil bugün insan yaşamının ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir.

Şehirleşme ve karayolu ulaşım ağının gelişmesi otomotiv ürünlerine olan talebin gün geçtikçe artmasına yol açmıştır.

Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin otomotiv ürünlerine olan talebi gelişmiş batılı ülkelere daha fazladır. Bu nedenlerle son otuz yılda Türk Otomotiv Sanayii ülkemizin temel sanayilerinden biri haline gelmiştir.

Türk otomotiv sektörü içinde otomobil sanayiinin önemini ve etkilerini belirlemeye yönelik olarak hazırlanan bu çalışmanın birinci bölümünde otomotiv sanayiinin genel bir tanıtımı yapılmış, tarihçesi hakkında bilgiler verilmiş ve ürün çeşitleri belirtilmiştir.

İkinci bölümde Türk otomotiv sanayiinin Cumhuriyetin

ilk yıllarından günümüze kadar olan gelişim seyrine değinilmiş ve çalışmanın esas konusu olan otomobilin Türkiye'deki üç üretici firması tanıtılmıştır.

Üçüncü ve son bölümde otomobil sanayiinin ekonomik göstergeleri verilmiş, sorunlarına değinilmiş ve bazı öneriler getirilmiştir.

## B İ R İ N C İ B Ö L Ü M

### OTOMOTİV SANAYİİ'NİN GENEL TANITIMI

#### I. OTOMOTİV SANAYİİ'NİN TANITIMI VE TARİHÇESİ \*

##### A. Otomotiv Sanayii'nin Tanıtımı

Otomotiv Sanayii bütün dünyada ekonominin lokomotifi olarak kabul edilmekte, büyük iş hacmi ve istihdam yaratıcı etkisinin yanında pekçok sanayiinin gelişmesinde araç olarak kullanılmaktadır.

Metalurji, metal işleme, plâstik, cam, elektrik-elektronik, makina vb. sanayiler ile olan bağları ve ürünlerine büyük talep olması, bu sektörün sürükleyiciliğini yaratan başlıca etkenlerdir.

Ekonomik dinamizm ve sürükleyiciliği nedeniyle bu sanayii koluna hemen her ülkede büyük önem verilmiş, gelişmiş ülkelerin refah artışlarına büyük katkıları olan bu sanayii gelişmekte olan ülkeler içinde sanayileşmenin ve kalkınmanın anahtarlarından biri olarak görülmüştür. Kısa zamanda hızlı bir gelişme gösteren otomotiv sanayii, bugün dünyanın en bü-

yük imalat sanayii dallarından biri haline gelmiştir.

Otomotiv Sanayii'nin kapsamına, bir ülkenin yolcu ve yük taşıma ihtiyaçlarını karşılayacak karayolu taşıtları imal eden sanayii ile bu sanayii koluna mamul, yarımamul ve yedek parça veren yan sanayii girmektedir (1).

Halen dünyanın üç büyük üretim bölgesi olan A.B.D., Batı Avrupa ve Japonya'da faaliyet gösteren ana üretici firmalar, gerek dünya pazarlarında, gerek kendi içpazarlarında giderek yoğunlaşan bir rekabete girmekte, hergeçen gün yeni modeller ortaya koyarak her tip alıcıya hitap edecek genişlikte bir model zenginliği sunabilme çabasındadırlar. Ticari hizmetler ve satış sonrası hizmetleri iyileştirme konularında da büyük çaba göstermektedirler.

#### B. Otomotiv Sanayii'nin Tarihçesi

Dünyada otomotiv Sanayii'nin ilk ürünü 1769 yılında Nicolas Joseph Cugnot tarafından Fransa'da imal edilen buharlı otomobil kabul edilir. Ancak bu sanayii gerçek anlamda 1885 yılında Almanya'da Karl Benz ve Gottlieb Daimler adlarındaki iki araştırmacı tarafından ilk benzinli otomobilin üretilmesiyle başlamıştır (2).

- 
- (1) Fahri MÜFTÜOĞLU, Otomotiv Sanayii, Türkiye İş Bankası A.Ş. İktisadi Araştırmalar Müdürlüğü, Ankara, 1984, s.1.  
(2) Ekrem CEYHUN-Nejat ÖLÇEN, Türkiye Otomotiv Sanayii, D.P.T. Yayını, Ankara, 1972, s.21.

Avrupa'da doğan otomobilin büyük çapta üretim ve kullanımını A.B.D.'de gerçekleştirmiştir. 1896 yılında toplu halde otomobil imalatına geçilmiştir. Henry Ford'un 1913 yılında yürüyen bant sistemini bulması sayesinde otomobil kısa sürede geniş kitlelerin kullanımına sunulmuştur. Seri üretim yöntemi, otomotiv sanayiinin teknolojik gelişime en önemli katkısıdır. Üretimde duyarlılık, standartlaşma, eşgüdüm ve süreklilik bu yöntemle gündeme gelmiştir. Bu tür üretimle piyasaya ilk sürülen otomobiller Henry Ford'un "T" modeli ile Ransom Eli Olds'un ürettiği "Oldsmobile"lerdir. A.B.D.'de 1900 yılında sadece 4 bin otomobil üretilmişken, seri üretime geçildikten sonra 1920 yılında 2 milyondan fazla otomobil üretilmiştir. Bu dönemde İngiltere'de William R.Morris ve Herbert Austin, Fransa'da da Andre-Gustave Citroen ve Louis Renault seri üretim yöntemiyle küçük ve ucuz otomobiller üretmeye başlamışlardır.

Geniş ölçekli üretim, otomotiv şirketlerinin örgütlenmesini de etkilemiştir. Yedek parça üretiminden piyasa araştırmasına kadar uzanan geniş bir alana yayılan otomotiv sanayii büyük yatırımlara sahne olmuştur. 1920'lerde dünyanın en büyük otomotiv şirketi General Motors'tur. General Motors'un en büyük rakibi olan Ford Motor Company ise sadece A.B.D.'de değil İngiltere'de de "British Ford" adıyla üretim yapmaktadır. Üçüncü büyük otomotiv şirketi ise Walter P.Chrysler'in 1925'de devraldığı Chrysler Corporation'dur. 1928 yılında Dodge Brothers Manufacturing Company'de bu şirkete katılmıştır. Bunların dışındaki diğer önemli A.B.D. otomotiv şirketleri Hudson, Nash Packard,

Studebaker ve Willys-Overland'dir. 1930'ların ekonomik bunalımı A.B.D.'deki üretici sayısını on yılda 108'den 44'e düşürmüştür. 1929 yılındaki yıllık 5 milyonluk üretim sayısı 1932'de 1 milyona düşmüştür. A.B.D. şirketleri bu bunalımı ancak II.Dünya Savaşı sırasında aşabilmişlerdir.

Avrupa'da otomotiv sanayii 1919-1939 arasında ve temel olarak otomobil üretimi alanında gelişmiştir. Aynı ölçekte olmasada Avrupalı şirketlerde A.B.D.'deki seri üretim yöntemini benimsemişlerdir. İngiltere'deki pazarın %75'ini Austin, Morris ve Singer şirketleri ellerinde bulundurmaktadır. Fransa'daki başlıca üç büyük şirket olan Peugeot, Citroen ve Renault 1920'lerde üretime başlamıştır. 1925'de üretimin %40'unu Citroen sağlamaktadır. 1930'larda yeni bir Fransız şirketi olan Simca faaliyete geçmiştir. Almanya'da ise otomotiv sanayii, I.Dünya Savaşı'nın ağır yükü nedeniyle pek yaygın değildir. Bu alandaki en önemli gelişmeler 1926 yılında Daimler ile Benz'in birleşerek Daimler-Benz AG'yi kurmasıdır (3). 1929 yılında General Motors Alman pazarına girerek Opel marka otomobilleri üretmeye başlamıştır. 1930'larda ise Hitler ve Nazi rejiminin desteğiyle Volkswagen'ler doğmuştur (4).

II.Dünya Savaşı sırasında, Avrupa ve A.B.D.'de otomotiv şirketlerinin önemli bir bölümü askeri taşıt üretimine başlamışlardır. A.B.D. savaşa girinceye kadar otomobil ve tica-

---

(3) Türkiye Otomobil Magazin, İstanbul (Şubat 1989), s.37.

(4) Türkiye Otomobil Magazin, İstanbul (Mayıs 1990), s.80.

ri taşıt üretimine devam etmiştir. Savaş sırasında ise özel taşıt üretimine kısıtlamalar getirilmiştir.

II.Dünya Savaşı'ndan sonra motorlu taşıt üretimi hızla artmıştır ve 35 yıllık bir süre içinde dünya üretimi 10 katına çıkmıştır. A.B.D.'deki üretim artmakla birlikte, dünya otomotiv üretimindeki payı %80'den %20'lere gerilemiştir.

II.Dünya Savaşı'ndan sonra otomotiv sanayiinde önemli buluşlar gerçekleşmedi ve daha çok eski tekniklerin geliştirilmesi ve yenileştirilmesiyle yetinildi.

Avrupa'da motorlu taşıt üretimi, ihraç yoluyla gelir sağlayacak ve savaş sonrası ekonomilerin iyileşmesine katkıda bulunacak sanayi dalı olarak görülüyordu. İngiltere' üretiminin yaklaşık yarısını ihracata ayırmış, iç tüketim de belirli sınırlamalar getirmişti. 1952'de Morris ve Austin birleşerek British Motor Corporation Ltd.'yi kurdular. Leyland Motors Ltd. ise Standard-Triumph ve Sunbeam'ı bünyesine kattı. British Motor Co. Ltd ile Leyland Motors Ltd. 1968'de birleştiler ve British Leyland Motor Co.Ltd. meydana geldi. Bu şirketin dışında İngiltere'nin diğer üç büyük üreticisi Ford, Vauxhall ve Rootes'tir.

Almanya'daki otomobil sanayii ise Volkswagen ile canlanmıştır. Şirket önce devlet tarafından kurulmuş, ancak 1960'larda hisselerinin %60'ı halka satılmıştır.

İtalyan otomotiv sanayii 1899 yılında kurulmuştur. 1950'lerde geniş ölçekli üretim yapmaya başlayan Fiat SpA.

firması piyasanın tamamına yakınına eline geçirmiştir.

Fransa'da da Renault, Peugeot, Citroen ve Simca etkili olmaktadır. 1944'te devletleştirilen Renault, 1960'lar da Peugeot ile birleşti. Simca ise 1958'de Chrysler tarafından satın alındı.

II.Dünya Savaşı'ndan sonra otomotiv sanayiindeki en büyük gelişme Japonya'da yaşandı. 1950'de son derece önemsiz bir motorlu taşıt sanayiine sahip olan Japonya, 30 yıl gibi bir sürede Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya ve A.B.D. gibi otomotiv sanayileri gelişmiş ülkeleri geride bırakarak bu alanda büyük bir güç haline geldi.

1970'li yılların başından itibaren otomobil firmalarında gruplaşmalar başladı. A.B.D., Batı Avrupa ülkeleri ve Japonya belli başlı üretici gruplar olarak belirginleştiler.

1973-1974 yıllarında yaşanan uluslararası ekonomik bunalım, yaygın enflasyon ve ekonomik durgunluk özellikle otomotiv sanayiini etkiledi. Petrol fiyatlarında görülen anormal artışlar üreticileri daha küçük, hafif ve verimli araçlar üretmeye zorladı. Araştırma geliştirme faaliyetleri ve firmalar arası işbirliği arttı. Ekonomik şartların gereğine çabuk uyum sağlayamayan firmaların bir kısmı aşırı rekabette baskısıyla faaliyetlerini durdurdu, bir kısmına da ulusal hükümetleri tarafından yardım yapılması gerekti. A.B.D.'de Chrysler ve İngiltere'de British Leyland örneğinde olduğu gibi (5). General Motors, Ford Motor Company ve

---

(5) MÜFTÜOĞLU, s.5.

Peugeot gibi büyük firmalarda finansal sorunlar yüzünden yatırımlarını kısıtı. Yatırımlardaki kısıtlamalar A.B.D.'de, 1978-1985 arası dönemde 80 milyar dolar, Batı Avrupa'da 85 milyar dolar, Japonya'da ise 1980-1983 arası dönemde 12 milyar doları buldu (6).

Bunalımın uzun sürmesi ve 1979-1980 resesyounununda talep ve üretimi iyice geriletmesi sonucunda birleşmeler yoluyla büyümeler yaygınlaştı. Rasyonel bir üretim ve çalışma sonucu piyasanın gerektirdiği ürünleri sunabilen firmalar krizi atlattılar.

1980'lerin sonlarında otomotiv üretiminde yeniden bir canlanma başladı. Avrupa'da motorlu taşıt üretimi 1987'de 12,2 milyona, 1988'de ise 12,5 milyona ulaştı. Ancak bu üretim Avrupa pazarının Japonya'ya karşı bir dizi önlemlerle korunması sonucu gerçekleşti (bu önlemlere III.kısımda değinilecektir). Avrupa'da 1980'li yılların sonlarında, otomotiv alanında önemli yenilikler görülmedi. Japon üreticiler ise küçük ve hesaplı otomobillerden başka, A.B.D. ve Batı Avrupa yapımı lüks otomobillerle rekabete girebilecek yeni modeller sunmaya başladılar.

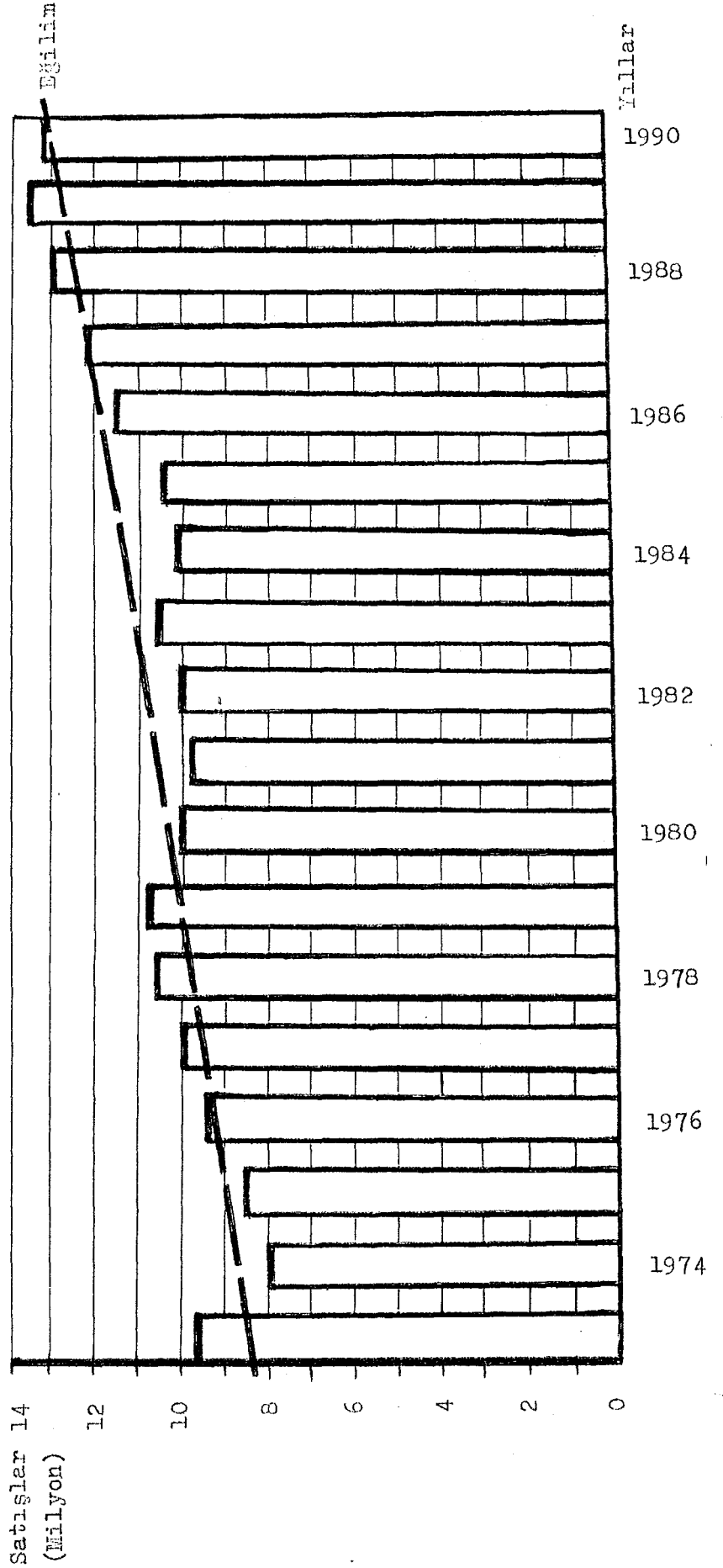
Grafik 1'de petrol krizinden bugüne kadar Avrupa'daki otomobil satışları gösterilmiştir.

x

---

(6) Celal ASLAN, Dünya Otomobil Sanayii'nin Dünyü Bugünü Yarını ve Robotların Etkisi, Ankara, 1985, s.9.

Grafik 1. Avrupa'da Otomobil Satışları



## II. OTOMOTİV SANAYİİ ÜRÜNLERİ

Türkiye'de TAYSAD (Taşıt Araçları Yan Sanayii) tarafından, 1983 yılı başlarında "KARAYOLU TAŞITLARI İMALAT SANAYİİ ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU" na önerilen sınıflamaya göre, otomotiv sektörü iki ana başlıkta toplanmaktadır.

- A. Otomotiv Ana Sanayii
- B. Otomotiv Yan Sanayii

İki ana başlıkta topladığımız otomotiv sanayii ayrıca alt başlıklara da ayrılmaktadır.

### A. Otomotiv Ana Sanayii

#### a. Yolcu Taşıtları

1. Otomobil
2. Minibüs
3. Midibüs
4. Otobüs
5. Motosiklet-Moped

#### b. Yük Taşıtları

1. Çekici-Römork-Yarı Römork
2. Ağır Hizmet Kamyonları
3. Orta Hizmet Kamyonları
4. Hafif Hizmet Kamyonları
5. Kamyonet

#### c. İlgili Sanayii

1. Tarım Traktörleri
2. İnşaat-İş ve Kazı Makina ve Araçları
3. Özel Amaçlı Araçlar (Belediye, İtfaiye, Ambulans vb.)

4. Kuvvet Makinaları

5. Askeri Araçlar

B. Otomotiv Yan Sanayii Kuruluşları

a. Organize Olmuş Büyük Kuruluşlar: Makina parkı yeterli, kalifiye teknik eleman ve işçilerle çeşitli üretim yapan, kalite kontrol anlayışı ve teşkilatı bulunan, ihra-cata yönelen birimlerdir.

b. Yarı Organize Kuruluşlar: Makina parkı yeterli seviyeye gelmek üzere olan, küçük sanayiide işe başlayıp kendi kendini yetiştiren, teknik kadrosunu güçlendirip üretim yapan birimlerdir.

c. Küçük Kuruluşlar: Belirli bir resme bağlı olarak veya parçanın taklid edilerek imal edildiği birimlerdir. Ana sanayii firmalarından ziyade piyasaya yönelik çalışırlar. Kalite anlayışı bulunmayıp yenileme piyasasına hitap ederler.

Otomotiv Yan Sanayii, otomotiv sanayiinden bağımsız olarak değerlendirilmemektedir. Gerek yenileme piyasasında, gerek üretim sürecinde otomotiv yan sanayii, otomotiv sanayiinin içinde bulunduğu durumdan ve gelişmelerden doğrudan etkilenmektedir. Ancak bu çalışmada Otomotiv Ana Sanayii'nin Yolcu Taşıtları'ndan olan "Otomobil" ele alınmaktadır. Zaman zaman karşılaştırmalar yapmak için diğer otomotiv ana sanayii ürünlerinin üretim değerlerine de yer verilecektir.

### III. DÜNYA OTOMOTİV SANAYİİ'NİN GENEL DURUMU

#### A. Otomotiv Sanayii'nde Üretim Dağılımı

Bu kısımda daha önce değinilen otomotiv ana sanayii ürünlerinin üretim değerlerine yer verilmektedir. Kısa olması bakımından otomotiv ana sanayii yerine "Otomotiv Sanayii" başlığı kullanılacaktır.

Tablo 1'de otomobil ve ticari taşıt olarak adlandırılan otobüs ve kamyon üretiminin yüzyılımızın başından bugüne kadarki üretim seyri görülmektedir.

Tablo 1. Otomotiv Sanayii Ürünlerinin Yıllara Göre Dağılımı

<u>Yıllar</u>	<u>Otomobil</u>	<u>Ticari Taşıt</u>	<u>Toplam</u>
1900	-	-	9.504
1910	-	-	254.756
1920	-	-	2.382.573
1929	-	-	6.344.999
1946	-	-	3.913.410
1950	8.174.032	2.403.394	10.577.426
1960	12.838.910	3.649.430	16.488.340
1962	14.013.150	3.855.350	17.868.500
1965	19.247.279	4.991.459	24.238.738
1969	22.964.243	6.731.813	29.696.055
1970	22.494.258	6.909.221	29.403.479
1973	29.984.605	8.933.128	38.917.733
1975	24.958.731	8.039.632	32.998.363
1980	28.577.518	9.936.117	38.513.635
1984	27.469.550	9.749.344	37.218.894
1986	32.762.338	12.471.083	45.233.421

Kaynaklar: Motor Vehicle Manufacturers Association of the U.S., Inc. from Various Sources.

T.C.Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Otomotiv Sanayii'ni Yönlendirme Komisyon Raporu .

II.Dünya Savaşı'nın bitimine kadar elde edilen veriler genel toplamı ifade etmektedir. Yüzyılın başından 1930 lu yıllara kadar uzanan dönemde, otomotiv alanında ürün çeşitliliği yoktur. Genelde otomobil ile küçük kamyon ve otobüsler üretilmektedir. II.Dünya Savaşı'nı kapsayan yıllardaki üretimin büyük bölümü ise askeri araçlar ile yük taşıtlarıdır. Otomobilin ayrı bir ürün olarak ele alınması bu dönemden sonra görülmektedir.

Otomotiv Sanayii savaş sonrasında geniş çaplı bir yatırım ve üretim sürecine girmiştir. Avrupa otomotiv sanayii nin gelişmesinde A.B.D.'nin "Marshall Yardımı" önemli bir rol oynamıştır (7).

1960-1970 döneminde artan talebi karşılayabilmek için üreticiler ek tesisler kurmak zorunda kalmışlardır. 1973 yılının sonlarına doğru ortaya çıkan petrol bunalımı üretimin duraklamasına ve zamanla da gerilemesine yol açmıştır. 1973 yılında 38.917.733 adet olarak gerçekleşen toplam üretim, 1975 yılına gelindiğinde yaklaşık altı milyon azalarak 32.998.363 adet olmuştur. Bu dönemde Batı Avrupa ve Amerikan ürünlerine olan talep azalırken Japon ürünlerine olan talep hızla artmıştır.

Dünya otomotiv üretimi 1973 yılındaki üretimini ancak 1980 yılında yakalayabilmiştir. 1980'li yılların ilk yarısında rakamlarda fazla değişme olmamıştır. 1980'li yılların

---

(7) Bkz. TANIMLAR, s.109.

ikinci yarısından itibaren otomotiv üretimi ve talebi yeniden artmaya başlamıştır. Batı Avrupa ve A.B.D.'li üreticilerinde Japon ürünleri gibi ekonomik ve ucuz modellere yönelmesi bunda etken olmuştur. Gelişmekte olan ülkelerde bulunan otomotiv sanayileride, klasikleşmiş modelleri bırakarak yeni modellerin üretimine geçmişlerdir.

1950 yılından günümüze kadar, otomotiv sanayileri gelişmiş bazı ülkelerin üretim yüzdeleri Tablo 2'de verilmiştir.

Tablo 2. Dünya Taşıt Üretiminde Bazı Ülkelerin Payı  
(% olarak)

Ülkeler	1950	1960	1970	1975	1980	1985	1988
A.B.D	75,7	48,3	27,9	27,0	20,6	26,1	25,1
Fransa	3,4	8,4	9,3	8,6	8,7	6,7	7,1
Almanya	2,9	12,5	12,9	9,6	10,0	10,0	10,2
İtalya	1,2	3,9	6,2	4,4	4,2	3,5	4,1
İngiltere	7,4	11,1	7,1	4,9	3,4	2,9	2,8
İspanya	0,02	0,4	1,8	2,4	3,0	3,2	3,4
İsveç	0,2	0,8	1,0	1,1	0,8	1,0	1,1
S.S.C.B.	3,4	3,2	3,1	5,9	5,7	5,0	4,9
Japonya	0,3	2,9	17,8	20,8	28,4	27,5	27,1
Brezilya	-	0,8	1,4	2,8	3,0	2,2	2,3

Kaynak: Motor Vehicle Manufacturers Association of the U.S. Inc from Various Overseas Sources.

Otomotiv Sanayii'nin kurulup geliştiği A.B.D. 1950'li yıllarda dünya üretiminin 3/4'ünü elinde tutmaktadır. Avrupa'lı üreticiler ise aynı yıllarda son derece düşük orandadırlar. A.B.D.'nin bu payı zamanla azalarak 1980 yı-

lında %20,6 ile en düşük orana inmiştir. Günümüzde ise dünya üretiminin 1/4'ünü elinde tutmaktadır. Almanya 1960'larından sonra belirli bir üretim çizgisi tutturarak bunu günümüze kadar devam ettirmiştir. Avrupa ülkeleri içinde otomotiv üretimi gerileme gösteren tek ülke İngiltere'dir. 1960ların başlarında %11 paya sahip olan İngiliz Otomotiv Sanayii günümüzde %2-3 civarında seyretmektedir. Japonya otomotiv sanayisini kurmaya başladığı 1950'lerde sadece %0,3 paya sahiptir. 1960'lardan sonra hızla gelişerek 1970'de %17,8'e ulaşmıştır. Günümüzde dünya üretiminin yaklaşık %27' sini elinde tutmaktadır.

Tablo 3'te aynı ülkelerin otomobil üretimindeki payları görülmektedir.

Tablo 3. Dünya Otomobil Üretiminde Bazı Ülkelerin Payı (% olarak)

Ülkeler	1960	1970	1975	1980	1982	1985	1988
A.B.D.	52,4	29,0	26,6	21,8	18,7	25,0	23,5
Fransa	9,0	10,0	10,1	10,0	10,2	8,0	8,3
Almanya	14,2	15,6	11,5	12,0	13,8	12,7	12,9
İtalya	4,4	7,6	5,4	4,9	4,8	4,2	5,0
İngiltere	10,6	7,0	5,0	3,3	3,3	3,2	3,1
İspanya	0,3	2,0	2,8	3,5	3,4	3,8	3,8
İsveç	0,9	1,2	1,3	0,8	1,1	1,2	1,3
S.S.C.B.	1,1	1,5	4,8	4,5	4,8	4,1	4,1
Japonya	1,3	14,1	18,1	24,1	25,3	23,4	23,4
Brezilya	0,3	1,5	3,1	3,4	2,6	2,4	2,5

Kaynak: Daimler-Benz

Otomobil üretiminin geliştiği ve arttığı 1960'larda A.B.D. dünya üretiminin yarıdan fazlasını gene elinde tut-

maktadır. Otomotiv alanında olduğu gibi otomobil üretiminde de bu üstünlüğünü zamanla kaybetmiştir. Günümüzde A.B.D.'nin payı yaklaşık %24 kadardır. Almanya otomobil üretiminde de istikrarını korumaktadır. Dünya pazarındaki payı yaklaşık %13'tür. Japonya'nın bugünkü oranlara otomobil üretimiyle eriştiğini iki tablo arasında karşılaştırma yaparak görmek mümkündür. 1960'larda otomobil üretimi otomotiv ürünleri içersinde azınlıkta iken günümüzde tamamına yakınıni teşkil etmektedir.

Gelişmekte olan ülkelerden Brezilya ve A.T.'ye yeni üye olan İspanya'da otomotiv sanayii 1950'lerde kurulmuştur. Tamamen dışa bağımlı olarak işe başlanmakla birlikte günümüzde dünya üretiminde söz sahibi ülkeler arasına girmişlerdir.

Tablo 4'te dünyanın en büyük 15 otomotiv firması 1985-1990 dönemi üretim ortalamalarına göre sıralanmışlardır.

Dünya otomotiv üretiminde ilk iki sırada yer alan A.B.D. firmaları General Motors ve Ford Motor Company kendi iç piyasalarının %85'ini, üçüncü ve beşinci sırada yer alan Japon firmaları Toyota-Daihatsu ve Nissan ise %60'ını ellerinde bulundurmaktadır (8).

Otomotiv firmaları ciroları, üretim miktarları ve istihdam bakımından A.B.D. Japonya ve Batı Avrupa'nın en bü-

---

(8) Necla ÜNSAL, Otomotiv Sanayiinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik, Milli Prodüktivite Merkezi Ya.No.392, Ankara 1989, s.19.

Tablo 4. Dünya Taşıt Üretiminde En Büyük 15 Firma  
(1985-1990 Dönemi Ortalama Üretimlerine  
göre)

Firmalar	Ülkeler	Ortalama Üretim (Adet)
1.General Motors	A.B.D.	8.755.108
2.Ford Motor Company	A.B.D.	5.584.337
3.Toyota-Daihatsu	Japonya	3.733.908
4.Volkswagen-Audi	Almanya	2.736.492
5.Nissan (Datsun)	Japonya	2.712.217
6.Chrysler	A.B.D.	1.918.777
7.Renault	Fransa	1.910.108
8.Peugeot-Citroen	Fransa	1.892.063
9.Vaz	S.S.C.B.	1.664.000
10.Fiat	İtalya	1.642.210
11.Honda	Japonya	1.370.102
12.Toyo-Kogyo(Mazda)	Japonya	1.194.658
13.Mitsubishi	Japonya	1.165.376
14.Suzuki	Japonya	827.156
15.Daimler-Benz	Almanya	775.404

Kaynak: Motor Vehicle Manufacturers Association of the  
U.S., Inc from Various Sources.

yük işletmelerini meydana getirmektedirler. Küçük işletmelerin yaşama şansı ise giderek azalmaktadır. Üretimi geliştirme, maliyetleri düşürme, pazarlama ve dağıtım operasyonları firmalar arasındaki işbirliğinin artmasına yol açmaktadır. Son yıllarda teknik, pazarlama ve üretim rizikosuna

karşı General Motors ile Isuzu, Chrysler ile Mitsubishi, Ford ile Toyo-Kogyo (Mazda) ve Renault ile American Motors işbirliğine gitmişlerdir. Peugeot, Renault ve Volvo'da motor dizaynı ve üretim konusunda Fransa'da ortak çalışmalar yapmaktadırlar (9).

#### B. Otomotiv Sanayii'nde İhracat ve İthalat Dağılımı

Otomotiv sanayii Japonya gibi tabii kaynakları kıt olan ve ihracat yapması gereken ülkeler için stratejik bir öneme sahiptir. Japon firmaları son yirmi yılda Batı Avrupa ve A.B.D. pazarında büyük aşamalar kaydetmişlerdir. A.T. pazarındaki payları 1970 yılında sadece %1 iken, 1980 yılında %9'a yükselmiştir. 1980'li yıllarda ise Japon firmaları, başta Batı Avrupa ve A.B.D. olmak üzere otomotiv pazarı büyüyen ülkelerde üretim tesisleri kurma yoluna gitmişlerdir.

Tablo 5'te otomotiv ürünü ihraç eden bazı ülkelerin son 30 yıldaki ihracat rakamları yer almaktadır.

1960'ların başında ihracat açısından son derece düşük rakamlara sahip olan Japonya, 1970'lere gelindiğinde Almanya'dan sonra dünyada ikinci sırada yer almaktadır. Beş yıl gibi kısa bir sürede de otomotiv ürünü ihracında birinci sıraya yükselmiştir. Halen bu üstünlüğünü koruyan Japon otomotiv sanayii en yakın rakipleri Almanya'dan 2.5, Fransa'dan 3 ve Kanada'dan 4 kat fazla ihracat değerlerine sahip-

---

(9) ASLAN, s.9.

Tablo 5. Bazı Ülkelerin Otomotiv Ürünleri İhracatı  
(Bin Adet)

Ülkeler	1960	1970	1975	1980	1985	1988
A.B.D.	322.5	379.1	864.1	807.2	890.6	881.0
Kanada	20.6	928.8	1.005.6	938.5	1.612.1	1.578.4
İngiltere	716.1	862.7	695.9	481.0	291.8	245.6
Fransa	581.1	1.525.4	1.938.3	2.218.9	1.892.8	1.994.1
Almanya	982.8	2.103.9	1.653.5	2.084.3	2.745.9	2.693.7
İtalya	203.9	671.0	710.5	591.6	565.7	718.4
Japonya	38.8	1.086.8	2.677.6	5.967.0	6.730.5	6.604.9

Kaynak: Motor Vehicle Manufacturers Association of the U.S,  
Inc from Various Sources.

tir. 1950'lere kadar dünya otomotiv sanayiinde lider olan A.B.D. bu üstünlüğünü ihracat alanında da kaybetmiştir. Ancak A.B.D.'nin 1980 sonrası ihracatında bir düzenlilik görülmektedir. Otomotiv ürünü ihracatında A.B.D.'den sonra ikinci sırada yer alan İngiltere'nin ihracatı ise 1970'lerden sonra hızla gerilemiştir. 1988 yılı rakamlarına göre İngiltere'nin ihracatı, en yüksek değere ulaştığı 1970 yılının 1/4'ü kadardır. İtalyan ürünlerinin ihracatında ise son 15 yılda büyük değişiklikler olmamıştır. 1988 yılı değerleri 1975 yılı değerlerine oldukça yakındır.

Son yıllarda sanayileşmiş ülkeler bir taraftan Japon otomotiv sanayiindeki gelişmeleri kaygı ile izlerken, diğer taraftan da Japon rekabetine karşı koruyucu önlemler almaktadırlar. Gelişmiş ülkelerin çoğunda, bu sektör kısıtlayıcı

ticaret politikalarına konu olmaktadır. İtalya ve Avustralya'da tarife ve kotalar, Avrupa ve Kuzey Amerika'da Japon satışlarına karşı uygulanan gönüllü ihracat kısıtlamaları üzerindeki anlaşmalar veya geçici kotalar, Kanada ve Fransa'da Japonya'dan yapılan ihracatı sınırlandırma ve kontrol etme faaliyetleri uygulanmaktadır (10). Gönüllü ihracat kısıtlamaları yada ithalatı kontrol etme tedbirleri olarak tanımlanan ticaret politikalarının temel nedeni Japonya'dan yapılan ithalata engel olmaktır.

Japon üreticilerinin Kuzey Amerika ve Avrupa pazarlarına girmeye başladığı bu tür teşebbüsler, 1970'lerin ortalarında sözkonusu olmuştur. Tedbirli pazarlama diye adlandırılan bu yöntem ilk kez İngiltere'de uygulanmış ve Japon üreticilerinin İngiltere'deki piyasa payları %10-11 ile sınırlandırılmıştır. Japon hükümetince tek taraflı alınan bir karar ile A.B.D.'ye yapılan ihracat yılda 2,3 milyon otomobille sınırlandırılmıştır. Fransa'daki sistem ise daha farklıdır. Buna göre Fransa'da yıllık kayıtlı Japon otomobillerinin payı, toplam kayıtlı otomobil sayısının %3'ünü geçemeyecektir. Bu limit 1977 yılından beri sabit olarak uygulanmaktadır.

Japonya'nın Almanya'daki piyasa payı %10 iken karşılıklı görüşmeler neticesinde 1986 yılında %15'e yükseltilmiştir.

---

(10) Necla ÜNSAL, Otomotiv Sanayii.., s.23'ten "OECD The High Cost of Projection," The OECD Observer, No.150 (February-March 1988), s.5-7.

Kanada hükümetide 1982-1987 yılları arasında %18'le sınırlandırdığı Japon otomobillerinin piyasa paylarını %21'e çıkarmıştır.

Kuzey Amerika ve Batı Avrupa ülkelerinin aldığı koruma tedbirlerinin tek amacı otomotiv sanayiilerini korumak ve pazar paylarını kaybetmemektir (11). Ancak 1992 yılında oluşturulacak "Avrupa Tek Pazarı" ile birlikte, Japon otomobil ithalatını kısıtlayan ikili anlaşmalar, geçerli olmayacak ve A.T.'de Japon otomobil sayısı hızla artacaktır. Tek pazar, fiyatları etkileyecek, teknik standartlarda uyum gerektirecektir.

Otomotiv sanayiinde söz sahibi olan altı ülkenin son 20 yıldaki otomobil ithalat değerleri Tablo 6'da verilmiştir.

1970'li yılların başlarında ithalat rakamları düşük olan Batı Avrupa ülkeleri ve A.B.D.'nin ithalatı on yıl gibi bir sürede yüksek değerlere ulaşmıştır. Özellikle İngiltere'nin otomobil ithalatı 1980'li yıllara gelinceye dek büyük artış göstermiştir. 1985 yılında elde edilen %58,1 ise en yüksek değerdir. Batı Avrupa ülkeleri, Kanada ve A.B.D.'nin aldıkları kararlar sonucunda, ithalat rakamları 1980'li yılların ikinci yarısında düşmeye başlamıştır. Daha

---

(11) Necla ÜNSAL, Otomotiv Sanayii.., s.23'ten "OECD Structural Adjustment in the Automobile Industry, "OECD Issues Paper, Paris, 1987, s.4.

Tablo 6. Bazı Ülkelerde Otomobil İthalatı (Bin Adet)  
ve İthalat Oranı (% olarak)

<u>Ülkeler</u>	<u>1970</u>	<u>1980</u>	<u>1983</u>	<u>1985</u>	<u>1988</u>
<u>Fransa</u>					
İthalat	257.2	428.5	658.9	646.2	695.6
Oran	19,8	22,9	32,7	36,6	36,4
<u>Almanya</u>					
İthalat	474.1	638.7	591.6	648.0	840.6
Oran	22,5	26,3	24,4	27,2	29,7
<u>İngiltere</u>					
İthalat	153.8	858.3	1.019.7	1.064.4	1.053.6
Oran	14,3	56,7	56,9	58,1	56,0
<u>İtalya</u>					
İthalat	378.1	617.5	579.6	698.8	701.6
Oran	27,7	41,5	36,6	40,0	38,4
<u>Japonya</u>					
İthalat	16.8	44.9	35.3	50.2	68.4
Oran	0,7	1,5	1,1	1,6	2,2
<u>A.B.D.</u>					
İthalat	1.231.0	2.469.2	2.457.4	3.011.1	3.444.2
Oran	14,7	28,2	27,5	27,6	30,9

Kaynak: Motor Vehicle Manufacturers Association of the U.S.  
Inc., from Various Sources.

Öncede değinilen bir dizi ikili anlaşmalar neticesinde, 1980'li yılların sonunda otomotiv ithalatları yeniden canlanmıştı. Bu ülkelere ihracatta en büyük pay Japonya'nındır. İhracat açısından bir numaraya yükselen Japonya'nın ithalatı ise son derece düşüktür. 1988 yılındaki %2.2 lik değer bugüne kadarki en yükseğidir.

### C. Dünya İmalat Sanayii'nde Otomotiv Sanayii'nin Yeri

Teknolojik gelişmeler ve yeni kullanım alanlarının doğması dünya imalat sanayiinde çeşitliliği ve üretim miktarını arttırmıştır. Ancak 1900'li yılların başından itibaren genel imalat sanayiinde önemli bir yere sahip olan Otomotiv Sanayii günümüzde de bu önemini korumaktadır.

1989 yılı verilerine göre dünyada, genel imalat sanayii içinde otomotiv sanayiinin payı yaklaşık %20 civarındadır. Bunun %12 gibi büyük bir kısmını da otomobil sektörü oluşturmaktadır.

Otomobilin dünyada genel imalat sanayii ihracatı içindeki payıda oldukça yüksektir. Bu oran otomobil üretiminde ilk sıraları alan ülkelere Japonya'da %25, Almanya'da %20, Fransa'da %18, İtalya'da %17,5 ve A.B.D.'de %12 civarındadır.

### D. Dünya Otomotiv Sanayii'nde İstihdam Durumu

Otomotiv sanayii gelişmiş ülkelerde üretimde giderek robotlaşmaya gidilmektedir. Yeni üretim tekniklerinin kullanılmasıyla işgücüne olan talep azalmaktadır. Böylece hem

maliyet açısından hem de zaman açısından kazanç elde edilmektedir. Yüksek üretim değerlerine sahip ülkelerde istihdam açısından aynı değerleri görmek mümkün değildir. Otomotiv Sanayii istihdamını, genel imalat sanayii istihdamına oranladığımızda gelişmiş ülkelerde sırasıyla şu değerler elde edilmektedir: Almanya %10.4, Fransa %9.6, Japonya %8.9, İsveç %7.9, İngiltere %5.8, A.B.D. %4.3.

#### IV. GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERDE OTOMOTİV SANAYİİ

Gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sanayii, gelişmiş ülkelerin otomotiv şirketlerinin, pazar paylarını genişletmek amacıyla, kendi lisansları ile kurdukları teşebbüslerle başlamıştır. Önceleri basit montaj hattıyla işe başlanmış, zamanla diğer aktarma organları ve motor bölümlerinin üretimine geçilmiştir. Günümüzde pekçok otomotiv firmasının gelişmekte olan ülkelerde üretim birimleri bulunmaktadır.

##### A. Gelişmekte Olan Ülkelerde Otomotiv Sanayii'nin Genel Durumu

Gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sanayii şu safhalardan geçerek bugünkü durumuna ulaşmıştır.

a. 1920'li yıllarda A.B.D. yatırımları ile önce Batı Avrupa ve Amerika'da tesisler kurmuştur. Ancak esas faaliyetlerini İspanya ve Yugoslavya'da gerçekleştirmiştir. 1950'li yıllara kadar gelişmekte olan ülkelerin çoğunda, önemli sayıda montaj tesisi kurulmuştur.

b. 1950-1965 yılları arasında ithal edilen parçaların

montajı yerine üretime geçilerek yerleştirme oranı arttırılmıştır.

c. Gelişmekte olan ülkeler 1965 yılından sonra yedek parça ve mamül madde ihraç etmeye başlamışlardır. Özellikle otomotiv sanayii büyük gelişme gösteren İspanya ve Yugoslavya kendileri gibi gelişmekte olan ülkelere komple araç satar hale gelmişlerdir (12).

Otomobil üretiminde gelişmekte olan ülkelere, gelişmiş ülkelere nazaran daha hızlı bir artış görülmektedir. Örnek ülkeler ise Brezilya ve Güney Kore'dir. Brezilya'da 1957 yılındaki toplam üretim 30.542 adet iken, 1989 yılındaki toplam üretim 1.056.332 adet olarak gerçekleşmiştir. 1962 yılında otomotiv alanında üretime başlayan Güney Kore'de de ilk yıl 1.777 adet toplam üretim varken, 1989 yılındaki üretim adedi 601.546 dır.

Gelişmekte olan ülkelere otomotiv sektöründeki hızlı artışa rağmen taşıt başına düşen nüfus, gelişmiş ülkelere göre hala çok yüksektir.

Gelişmiş Avrupa ülkeleriyle gelişmekte olan ülkelerdeki otomobil ve ticari taşıt sayısı ile nüfus ilişkisi Tablo 7'de verilmiştir.

Gelişmekte olan ülkelere son 30 yıldır otomotiv sanayiindeki gelişmenin karakteristik özelliği, politik kararlar ile karşı karşıya olmasıdır. Ulusal hükümetlerin aldığı

---

(12) ÜNSAL, s.24.

Tablo 7. Bazı Ülkelerdeki Nüfus ve Otomobil-Ticari Taşıt Sayısı

Ülkeler	Nüfus	Araç başına düşen nüfus	Otomobil (adet)	Ticari Taşıt (adet)
Almanya	60.950.000	2,3	26.099.297	1.722.643
Fransa	55.041.000	2,6	21.325.000	2.765.500
Yunanistan	9.921.000	7,8	1.264.375	620.724
Hollanda	14.481.000	3,0	4.901.113	428.241
İspanya	38.829.000	4,2	9.273.710	1.610.263
İsviçre	6.457.000	2,5	2.617.162	211.300
Yugoslavya	23.124.000	8,1	2.872.596	644.088
Brezilya	135.000.000	13,0	10.059.829	1.423.789
Arjantin	30.000.000	8,0	3.832.500	553.200

Kaynak: Motor Vehicle Manufacturers Association of the U.S., Inc, from Various Sources.

kararlar otomotiv firmalarının faaliyetlerini doğrudan etkilemektedir.

1980'lerde sadece dört gelişmekte olan ülke, Brezilya, Arjantin, Güney Kore ve Hindistan %90'ın üzerinde yerli katkı ile seri üretimi başarmışlardır. Meksika, Filipinler, Taiwan ve Malezya gibi ülkelerde yerli katkı oranını yükselterek otomotiv sanayiilerini geliştirme yolundadırlar. Ancak gelişmekte olan ülkelerin çoğu ihracat yapabilmek için uluslararası üreticiler ile bağlantı kurmak yada işbirliğine gitmek zorunluluğundadırlar.

Türk otomotiv sanayii'ne ışık tutması açısından

Brezilya, Yugoslavya ve İspanya otomotiv sanayilerinin kuruluş aşamaları, gelişmeleri ve bugünkü durumları sırasıyla incelenecektir.

## B. Otomotiv Sanayiileri Gelişme Gösteren Ülkeler

### a. Brezilya Otomotiv Sanayii

Brezilya'da ilk montaj üniteleri 1920'li yılların hemen başlarında kurulmuş, ancak sanayiinin gelişmesi II.Dünya savaşı sonrasında olmuştur. 1950'lerde otomotiv sanayii ile ilgili ithalatın yüksek oluşu, yerlileşmenin ön plana çıkmasına yol açmıştır. Brezilya hükümeti yerli talebi arttırmak ve sanayiinin yerli entegrasyonunu yükseltmek için bir kalkınma programı başlatmıştır. 1956 yılında ilk defa yerli girdi oranları ile ilgili bir kararname yayınlanmış ve yerli üretim oranı %50 olarak tespit edilmiştir. Bu oranın 1960'da %95'e, 1961'de %99'a çıkarılması hedeflenmiştir (13). Hedeflerin gerçekleşmesi için çeşitli teşviklerin verilmesi öngörülmüş ve ilgilenen firmaların başvurularını inceleyecek bir teşkilat kurulmuştur. Ancak bu oranlara istenen yıllarda erişilememiştir. 1962 yılındaki yerli katkı oranı %93 olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde Brezilya otomobilleri A.B.D.'deki benzerlerine nazaran %60 daha pahalıdır. Brezilya otomotiv sanayii'nin en büyük problemi, çok

---

(13) T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii'ni Yönlendirme Komisyon Raporu I. Sanayi Şurası, Ankara, 1987, s.20.

sayıda üreticinin küçük piyasayı paylaşmaları ve ölçek ekonominin yaratılamaması dolayısıyla maliyet dezavantajının ortaya çıkmasıdır. Bunun üzerine Brezilya hükümeti içtalebi beslemek için şu kararları almıştır:

1. Alım gücü yaratmak için ülke çapında finansman sisteminin yaratılması,

2. Taşıt alımı ve kullanma vergilerinin oldukça düşük tutulması,

3. Taşıt alımı için, yüksek gelirli orta sınıf yaratan gelir dağılımını düzenleyerek, talep potansiyeli yaratılması,

4. Araç ithalatının sağlanması.

Alınan kararlar neticesini 1970'lerde vermiş, talep artmış ve Brezilya yapımı otomobillerin maliyetleri düşmüştür.

İhracatın arttırılması amacıyla 1972 yılında Befiex Programı (ihracat için özel mali yararlar) uygulamaya konmuştur. Program, çok uluslu şirketler ile özel anlaşmaları, yurt içi satışlarda büyük vergi kesintileri, araç ve yedek parçada belirlenen hacimde ihracat yapmayı ve kapasite arttırımını kapsamaktadır.

Befiex Programı'nın uygulanması sonucunda, Brezilya'nın otomotiv ürünleri ihracatında büyük bir artış olmuştur. 1983 yılında 170.000 araç Ortadoğu, Avrupa, Afrika, Lâtin Amerika ve Asya ülkelerine ihraç edilmiştir.

Uyguladığı modelle otomotiv sanayii'nde başarılı olan

Brezilya'da 1989 verilerine göre 13 kişiye bir otomobil düşmektedir. Otomotiv ihracatının üretime oranı 1975'ten sonra giderek artmıştır. Bu oran 1975 yılında %0,5 iken 1980 yılında %14'e, 1985 yılında ise %21,5'e yükselmiştir (14). Halen Brezilya'da ticari taşıt üretimi yapan 11 firma bulunmaktadır. Otomobil üretiminde ise 4 ana firma vardır. Bunlar Volkswagen-Audi, General Motors, Ford Motor Company ve Fiat Auto'dur.

Brezilya'da 1960-1985 döneminde üretilen otomobil ve ticari taşıt miktarı Tablo 8'de verilmiştir.

Tablo 8. Brezilya Taşıt Üretimi (adet)

<u>Yıllar</u>	<u>Otomobil</u>	<u>Ticari Taşıt</u>	<u>Toplam</u>
1960	37.818	95.223	133.041
1965	103.415	81.772	185.187
1970	249.920	166.127	416.047
1975	524.203	405.602	929.805
1980	608.706	564.501	1.374.329
1985	748.371	148.091	896.462

Kaynak: Motor Vehicle Manufacturers Association of the U.S., Inc, from Various Sources.

b. İspanya Otomotiv Sanayii

İspanya otomotiv sanayii 1950'lerin başlarında kurulmuştur. 1960'larda yerli katkı oranlarının giderek yüksel-

mesi, montaj faaliyetlerini entegre otomotiv sanayiine çevirmiştir. O yıllarda %70 yerli girdi ile üretim yapılırken, 1970 yılında yerli girdi oranı %95'e yükselmiştir.

İspanya'da 1970'li yılların başlarında 8 çok uluslu şirket ve şirketlerin yerli ortakları yurtiçi üretimin %96'sını oluşturmaktadır. İç piyasa koruma altındadır ve sanayiinin rekabet gücü yoktur. 1972 yılında yerli katkı oranı %50'ye indirilmiştir. Bu karar Avrupa'daki pazar payını arttırmak isteyen A.B.D. firmaları için İspanya'yı cazip hale getirmiştir.

1979 yılında İspanya Otomotiv Sanayii'nin gelişmiş ülkelerin ulaştıkları düzeylere ulaşması ve rekabet gücüne erişmesi için bir kararname çıkarılmıştır. Bu kararnamenin üç ana hedefi vardır.

- 1- Yerli katkıyı zamanla azaltarak verimliliği arttırmak ve maliyetleri düşürmek.
- 2- Aynı sektördeki ana sanayii ile yan sanayiileri asgari koşullarda toplamak.
- 3- Rekabet ortamının bulunduğu bir pazar yaratmak.

İspanya'da otomotiv sanayii ihracatı 1970'lerin ikinci yarısından itibaren artmaya başlamıştır. 1985 yılındaki ihracat ise toplam üretimin %62'sini oluşturmaktadır. İhracatın %90'ı A.T. piyasasına yapılmaktadır. Yüksek derecede korunan yerli piyasa (1993 yılına kadar devam edecektir), A.T. piyasasına yakınlık, A.T.'ye katılma, düşük ücret ve destekleyici hükümet politikaları, yapılan ticaret anlaşma-

ları İspanya'nın çok uluslu şirketler için cazip bölge olmasına imkan veren temel faktörlerdir.

İspanya'da 1963-1985 döneminde üretilen otomobil ve ticari taşıt miktarı Tablo 9'da verilmiştir (1963, 1968 ve 1974 yılı ticari taşıt üretim değerleri elde edilememiştir).

Tablo 9. İspanya Taşıtl Üretimi (adet)

<u>Yıllar</u>	<u>Otomobil</u>	<u>Ticari Taşıtl</u>	<u>Toplam</u>
1963	83.000	-	-
1968	317.000	-	-
1974	722.000	-	-
1978	1.055.667	88.164	1.143.891
1980	1.028.813	152.846	1.181.659
1982	926.108	146.025	1.072.133
1985	1.176.893	131.876	1.308.769

Kaynak: Motor Vehicle Manufacturers Association of the U.S., Inc, from Various Sources.

İspanya'da halen ticari taşıtl üretiminde 9 firma faaliyet göstermektedir. Otomobil üretiminde ise 5 ana firma vardır. Bunlar Ford Motor Company, General Motors, Peugeot-Citroen, Renault ve Seat'tır. Seat 1986 yılında Volkswagen tarafından satın alınmıştır. Nüfusu 38 milyon civarında olan İspanya'da 4 kişiye bir otomobil düşmektedir.

#### c. Yugoslavya Otomotiv Sanayii

Yugoslavya'da otomotiv sanayii 1954 yılında kurulmuştur. Serbest ekonomi düzeni içinde faaliyet gösteren Brezilya

ve İspanya gibi ülkelerden farklı olarak, Merkezi Planlamaya bağlı olarak gelişmiştir. Ancak Yugoslavya diğer planlı ekonomilerden daha değişik bir yaklaşımla yabancı sermaye ortaklığını kabul etmiştir. Firma sayısı sınırlıdır. Otomobilde İtalyan, ticari taşıtlarda ise Alman kaynaklı araçlar üretilmektedir.

1986 yılında Yugoslav otomotiv yapımcısı Crvena Zastava firması A.B.D. pazarına yönelik olarak otomobil endüstrisini geliştirmeyi planlamıştır. Firmanın 1991 yılı üretim hedefi 355.000 adettir. Yeni yatırımlar için gerekli olan 600 milyon doları sağlamak amacıyla Yugoslav bankaları bir konsorsiyum kurarak firmaya destek olmaktadır (15).

Yugoslavya'da 1960-1985 döneminde üretilen otomobil ve ticari taşıt miktarı Tablo 10'da verilmiştir.

Tablo 10. Yugoslavya Taşıt Üretimi (adet)

<u>Yıllar</u>	<u>Otomobil</u>	<u>Ticari Taşıt</u>	<u>Toplam</u>
1960	10.461	5.490	15.921
1965	35.880	11.859	47.739
1970	112.160	18.403	130.563
1975	183.182	22.385	205.567
1980	255.228	28.516	283.774
1985	235.994	36.404	272.398

Kaynak: Motor Vehicle Manufacturers Association of the U.S. Inc, from Various Sources.

(15) T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii Ana Raporu I.Sanayi Şurası, Ankara, 1987, s.13.

## V. OTOMOBİL TALEBİ

### A. Otomobil Talebini Etkileyen Faktörler

Otomobil talebi değişik ve kompleks, bir çok faktöre bağlıdır. Çalışmanın bu kısmında talebe etki eden faktörlere sırasıyla değinilecektir.

a. Nüfus Faktörü: Gelişmiş ülkelerdeki nüfus artışının son yıllarda azaldığı saptanmıştır. Gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerde ise nüfus artış hızı yüksektir. Nüfus artışı yoğun bölgeler otomobil üreticileri için uygun birer pazar teşkil etmektedir.

b. Gelir Düzeyinin Yükselmesi: Uzun dönemde harcanabilir gelir büyüklüğü otomobil talebini belirleyen önemli faktörlerden biridir. Otomobil talebinde gelir elastikiyeti son 20 yılda düşmüştür. Pazarlar doydukça satışlar azalmıştır.

c. Otomobil Fiyatları ve Kullanma Maliyetleri: Talebi belirleyen ana faktördür. Yakıt ve tamir masraflarının kısa dönemde talebe etkisi azdır. Sabit maliyetler denen sigorta, kayıt, vergi v.b.nin talebe etkisi ise fazladır. Vergilerin çıkmasıyla çıplak otomobil fiyatında en düşük rakam Danimarka, Lüksemburg ve Hollanda'da görülmektedir. Kredi maliyetleride otomobil fiyatını yükselttiğinden talep üzerinde olumsuz etki yapmaktadır. A.B.D.'de son yıllarda uygulanan yüksek faiz politikası kredi talebini olumsuz yönde etkilemiştir. Yeni ve eski otomobil arasındaki fiyat farkları talep üzerindeki bir diğer etkidir. İthal kısıtı

varsa kullanılmış otomobil talebi ve fiyatı yükselmektedir.

d. Coğrafi Faktörler: Büyük şehirlerin ulaşım imkanı çok olmakla birlikte, park yeri, trafik v.b. sorunları da bulunmaktadır. Ancak şehir ekonomilerinde otomobil talep edebilecek gelir düzeyine ulaşmak daha kolaydır.

e. Kurumsal Faktörler: II.Dünya Savaşı sonrasında yol yapımının gelişmesi otomobilin yaygınlaşmasında önemli rol oynamıştır. Çevre kontrolü ve otomobillere getirilen emniyet donanımlarında model seçiminde etkili olmaktadır.

#### B. Dünya Otomobil Talebi

1990'lı yıllarda otomobil sektöründe pazar büyümesi tahmini:

Asya ülkeleri, Brezilya, Meksika, Türkiye %5'den yukarı, Comecon, diğer Lâtin Amerika ülkeleri, İspanya, Portekiz, Yunanistan, Hindistan %3-5, Yugoslavya %2-3, Avustralya, Avusturya, Belçika, İtalya, Finlandiya, Japonya, Yeni Zelanda, Fransa, İrlanda, Hollanda, Norveç, A.B.D., İsviçre %1-2, Kanada, Almanya, İngiltere, Danimarka, Lüksemburg ve İsveç %1'in altında (16).

Otomobil pazarlarının doyuma ulaşması, pazar dinamizmini yok etmektedir. Tüketiciler yeni otomobil talebi yerine eskiyi değiştirme yoluna gitmektedirler. Avrupa'da 1960'larda %6 olan yıllık talep 1970'lerde %2'ye inmiştir. 1980'li yıllarda ise dalgalanmalar göstermiştir.

---

(16) ASLAN, s.17.

Ancak 1960'ların talep büyümesine tekrar ulaşılacağı tahmin edilmemektedir.

Gelişmekte olan ülkelerin çoğunda ise otomobil talebi büyümekte ve yayılmaktadır. Bu gelişme orta ve uzun vadede dünya otomobil pazarının payını arttıracaktır. Ancak büyüme aşağı seviyelerde olacağından orta vadede büyük artışların olacağı umulmamaktadır.

Tablo 11 ve Tablo 12'de 1985-2000 yılları arasındaki Dünya otomobil talebi, Tablo 13'te ise otomobil talebinde yıllık büyüme oranları verilmiştir.

Tablo 11. Dünya Otomobil Talebi (milyon adet)

	<u>1985</u>	<u>1990</u>	<u>2000(Tahmini)</u>
Kuzey Amerika	12.4	12.5	13.4
Lâtin Amerika	2.5	3.3	5.4
Batı Avrupa	11.2	11.8	13.6
Doğu Avrupa	2.1	2.6	3.9
Asya	6.2	7.0	8.7
Afrika	0.8	1.0	1.4
Toplam	35.2	38.1	46.6

Kaynak: OECD

Tablolardaki verilere göre otomobil pazarları büyüyecek bölgeler Doğu Avrupa, Asya ve Afrika'dır. Lâtin Amerika bölgesi ise 1980-1990 yıllarındaki büyüme hızının altında kalacaktır. Otomobil pazarları olgunluk düzeyine yaklaştıkça büyüme azalacak yada azalan bir artış seyredecektir.

Tablo 12. Dünya Otomobil Talebi (% olarak)

	<u>1985</u>	<u>1990</u>	<u>2000(Tahmini)</u>
Kuzey Amerika	35	33	29
Lâtin Amerika	7	9	12
Batı Avrupa	32	31	29
Doğu Avrupa	6	7	8
Asya	18	18	19
Afrika	2	2	3
Toplam	100	100	100

Kaynak: OECD

Tablo 13. Otomobil Talebinde Yıllık Büyüme Oranları  
(% olarak)

	<u>1980-1990</u>	<u>1991-2000(Tahmini)</u>
Kuzey Amerika	0,8	0,7
Lâtin Amerika	5,8	5,1
Batı Avrupa	1,3	1,3
Doğu Avrupa	2,4	4,2
Asya	4,3	2,2
Afrika	6,6	2,5
Toplam	21,2	16,0

Kaynak: OECD

Gelişmiş bölgeler olarak adlandırılan Kuzey Amerika ve Batı Avrupa'da otomobil talebi daha çok yenileme amacıyla artacaktır. Bu bölgelerde yenileme talebinin toplam talebin %85'i olacağı sanılmaktadır. Toplam ortalama kullanma ömrünün bir fonksiyonu olacaktır (17).

Tablo 14. Yenileme Yatırımlarının Toplam Talep İçindeki Payı (% olarak)

	<u>1980</u>	<u>1990</u>	<u>2000(Tahmini)</u>
Kuzey Amerika	67	82	87
Avrupa Topluluğu	68	82	87
İskandinavya	71	82	85
Diğer Avrupa Ülkeleri	24	61	74
O.E.C.D.-Pasifik	64	78	84
Comecon	25	42	57
Afrika	50	52	57
Lâtin Amerika	27	37	50
Asya	40	50	56

Kaynak: OECD

Tablo 15. Dünya Otomobil Sayısı (milyon adet)

	<u>1980</u>	<u>1990</u>	<u>2000(Tahmini)</u>
Kuzey Amerika	134	148	168
Batı Avrupa	108	135	158
Doğu Avrupa	17	29	46
Lâtin Amerika	20	36	57
Asya	8	15	27
Afrika	6	10	16
Okyanusya	31	49	57
Toplam	324	419	529
(Çin ve Kuzey Kore hariç)			

Kaynak: OECD

Tablo 16. Dünya Otomobil Yoğunluğu (1000 kişiye düşen otomobil sayısı)

	<u>1980</u>	<u>1990</u>	<u>2000(Tahmini)</u>
Kuzey Amerika	532	547	580
Batı Avrupa	259	307	339
Doğu Avrupa	45	71	106
Lâtin Amerika	49	75	100
Asya	5	8	12
Afrika	13	16	19
Japonya	202	323	360
Avustralya-Yeni Zelanda	390	452	482

Kaynak: OECD

Tablo 16'da dünyanın çeşitli bölgelerinde 1000 kişiye düşen otomobil sayıları verilmiştir. 20 yıllık bir dönem ele alınarak oluşturulan Tabloya bakıldığında en yüksek oran Kuzey Amerika bölgesinde görülmektedir. Kuzey Amerika'yı Avustralya ve Yeni Zelanda izlemektedir. Japonya ise otomobil yoğunluğu bakımından son on yılda üçüncü sıraya yükselmiştir. Batı Avrupa otomobil yoğunluğu bakımından dördüncü sıradadır. Doğu Avrupa'nın otomobil yoğunluğuda giderek yükselen bir grafik çizmektedir. Bunun en büyük nedeni son yıllarda sosyalist ülkelerde görülen ekonomik değişimlerdir. Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin yer aldığı Asya ve Afrika'da ise otomobil yoğunluğu düşüktür.

Bir toplumun nüfusunun %60'ı yasal ve fiziksel açıdan otomobil kullanabilir varsayılarak, ideal doyum noktası 600 olarak alınmıştır. Tablo 16'da bu orana en yakın bölge Kuzey Amerika'dır.

Tablo 17'de ise 1980-2000 yıllarını kapsayan 20 yıllık dönemde bazı ülkelerin otomobil talepleri verilmiştir. Talebin yanında otomobil yoğunluğu, nüfus ve otomobil sayılarında tabloda yer almaktadır. Ülkelerin otomobil doyum rakamlarının elde edilmesinde "mevcut otomobil yoğunluğu, kişi başına düşen milli gelir, nüfus yoğunluğu" kıstaslarına da dikkat edilmiştir.

Gelişmiş ülkelerde bir otomobilin ekonomik ömrü 10-16 yıl arasında değişmektedir. Bu zaman limitini dolduranlar hurdaya çıkmaktadır. Tablo 17'de her ülkenin otomobil hurdaya çıkma oranında ayrı ayrı verilmiştir.

Tablo 17. Bazı Ülkelerde 1980-2000 Yılları Arası Otomobil Talebi

Yıl	Otomobil Yoğunluğu (Otomobil/1000kişi)	Nüfus (milyon)	Otomobil Sayısı (milyon)	Talep		Toplam (000)
				Yeni (000)	Yenileme (000)	
			<u>A. B. D.</u>			
1980	541.7	222.2	123.5	2.982	5.779	6.761
1985	538.1	232.9	125.3	2.150	9.239	11.338
1990	558.3	243.5	135.9	2.090	9.370	11.460
2000 *	589.7	260.4	153.6	1.584	10.638	12.220
(Doyum Noktası 700, Hurdalaşma Oranı % 7)						
			<u>İ N G İ L T E R E</u>			
1980	257.9	55.95	15.43	418	1.097	1.515
1985	308.2	55.76	17.18	287	1.352	1.639
1990	331.3	55.85	18.51	257	1.461	1.718
2000	265.8	56.67	20.73	186	1.643	1.829
(Doyum Noktası 450, Hurdalaşma Oranı % 8)						

Yıl	Otomobil Yoğunluğu (otomobil/1000kişi)	Nüfus (milyon)	Otomobil Sayısı (milyon)	Talep		Toplam (000)
				Yeni (000)	Yenileme(000)	
<u>F R A N S A</u>						
1980	356.2	53.70	19.13	690	1.183	1.873
1985	366.8	54.67	20.05	438	1.628	2.066
1990	396.0	55.82	22.10	395	1.802	2.197
2000	440.1	58.55	25.76	359	2.109	2.468

(Doyum Noktası 550, Hurdalaşma Oranı % 8.3)

<u>A L M A N Y A</u>						
1980	377.2	61.60	22.61	994	1.629	2.623
1985	398.3	60.61	23.90	468	1.875	2.434
1990	431.8	59.41	25.65	322	2.026	2.348
2000	477.1	59.55	28.41	252	2.253	2.505

(Doyum Noktası 550, Hurdalaşma Oranı % 8)

Yıl	Otomobil Yoğunluğu (otomobil/1000kişi)	Nüfus (milyon)	Otomobil Sayısı (milyon)	Talep		Toplam (000)
				Yeni(000)	Yenileme(000)	

İ T A L Y A

1980	315.1	57.10	17.99	500	940	1.530
1985	355.4	58.13	20.65	526	1.006	1.531
1990	389.0	59.15	23.01	417	1.243	1.660
2000	433.6	61.12	26.50	296	1.572	1.886

(Doym Noktası 500, Hurdalaşma Oranı % 6)

J A P O N Y A

1980	201.8	117.24	23.66	993	1.861	2.854
1985	287.6	120.04	34.52	1.791	2.619	4.410
1990	322.6	123.07	39.70	757	3.505	4.262
2000	359.9	129.90	46.49	611	4.130	4.741

(Doym Noktası 450, Hurdalaşma Oranı % 9)

Yılı	Otomobil Yoğunluğu (Otomobil/1000kişi)	Nüfus (milyon)	Otomobil Sayısı (milyon)	Talep		Toplam (000)
				Yeni(000)	Yenileme(000)	
<u>Y U N A N İ S T A N</u>						
1980	92.6	9.50	800	-	-	-
1985	115.2	9.67	1.114	70	42	112
1990	148.1	9.98	1.478	73	61	134
2000	204.0	10.61	2.217	73	107	180

(Doyum Noktası 430, Hurdalaşma Oranı %5)

<u>T Ü R K İ Y E</u>						
1980	16.1	44.44	711	-	-	55
1985	18.7	51.84	969	83	34	33
1990	25.0	56.13	1.453	105	57	117
1995 *	32.2	64.29	2.070	133	90	162
2000 *	39.9	69.96	2.791	146	132	278

(Doyum Noktası 400, Hurdalaşma Oranı

1985 yılı % 3,8  
1990 yılı % 4,2  
1995 yılı % 4,6  
2000 yılı % 5 )

\* Tahmini Değer  
Kaynak: OECD

## İ K İ N C İ B Ö L Ü M

### TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN TANITIMI

#### I. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN DÖNEMLER İTİBARIYLA GELİŞİMİ

##### A. 1950 Öncesi Dönem

Türkiye'de otomotiv sanayii'nin temelleri 1950'lerde atılmışsada, bu konudaki girişim denemeleri daha eskiye dayanır. I.Dünya Savaşı'ndan sonra kapasitesinin yarıya yakınıni yitiren İstanbul limanının canlandırılması, Cumhuriyet'in ilk döneminde karşılaşılan önemli sorunlardan biridir. Yapılan araştırmalar, 1927'de Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin bir yasayla İstanbul limanında serbest bölge kurulmasına karar vermesi biçiminde sonuçlanmıştır. Yasanın çıkarılmış olması, teknolojik olanaklar ve sermaye birikiminden yoksun olan ülkede serbest bölge kurulmasına yeterli olmamıştır. Serbest bölgenin kurulup işlerlik kazanabilmesi amacıyla 1929 yılında Türkiye Cumhuriyeti hükümeti ile Ford Motor Company arasında 25 yıllık bir sözleşme yapılmıştır. Bu sözleşmeyle Ford Motor Company'nin getireceği uçak, traktör, kamyon, otomobil donanımları ile parçalarını hazırlamak ve tamamlamak için İstanbul'daki gümrük alanı içinde bir montaj

fabrikası ile buradaki işletme etkinliğini yürütebilecek öteki tesisleri kurma hakkı verilmiştir. Çalıştıracağı işçilerin başlangıçta T.C. uyraklı olmayabileceğinden çeşitli vergi bağışıklıklarına kadar bir çok ayrıcalık tanınan şirkete, Türkiye'ye getireceği montajı yapılmış her traktör, kamyon ve otomobil için hükümetin 30 dolar prim ödemeside kabul edilmiştir. Bu gelişmelerden sonra Ford Motor Company'nin İngiltere koluna, Türkiye'de otomobil ve traktör montajı yapabilmesi için Tophane'deki gümrük binalarınının bir kısmı tahsis edilmiştir. Üretimin bir bölümü Sovyetler Birliği'ne ihraç edilecek, bir bölümüde ülke içine satılacaktır(1).

Ford, 1929 yılında İstanbul'da montaj işine başlamıştır. Başlangıçta Sovyetler Birliği'ne bir miktar otomobil ve traktör ihraç edilmiş ancak bütün ağırlık Türk piyasasına verilmiştir. Ne varki gerek yaşanan dünya ekonomik krizinin etkileri, gerekse Ford hakkında ortaya atılan yolsuzluk iddiaları sonucu İstanbul Ford teşkilatı kapanma kararı almıştır (2).

#### B. 1950-1960 Dönemi

1948 yılından itibaren iktisadi gelişmeyi sağlamak amacıyla teknik hazırlıklar hızlandırılmış, 1954 yılından itibaren Marshall yardımı ile makinalı yol yapım inşaatına

---

(1) "Otomobil", ANA BRITANNICA, Cilt 17, s.250.

(2) Bernar NAHUM, "Koç'ta 44 Yıl", MİLLİYET GAZETESİ, 21 Eylül 1988, s.11.

Tablo 18. Yolcu Taşımacılığında Sektör Ağırlıkları  
(% olarak)

<u>Yıllar</u>	<u>Karayolu</u>	<u>Demiryolu</u>	<u>Denizyolu</u>	<u>Havayolu</u>
1950	50,0	42,1	7,5	0,4
1955	73,1	24,0	2,5	0,4
1960	72,9	24,3	2,0	0,8
1965	86,8	11,9	0,7	0,6
1970	91,4	7,6	0,3	0,7
1975	93,4	5,5	0,5	0,6
1980	93,2	5,2	1,1	0,4
1985	94,0	4,8	0,9	0,3

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği.

kurulan ve Türk Willys-Overland Limited Şirketi adı verilen tesislerde cip ve pikap montajı yapılmaktadır. 1958 yılında da Türk Otomotiv Endüstrisi (TOE) artan talep baskılarının sonucu olarak kamyon ve traktör montajı yapmak üzere aynı yörede fabrika kurmuştur.

Ekonomideki hızlı enflasyon ve imalat güçlükleri taşıt parkının gelişiminde yansımıştır. 4 Ağustos 1958 tarihinde alınan stabilizasyon kararlarının (6) yürürlüğe konması ve kota sisteminin çıkarılması ile montaj için tahsisin ayrılması, bu sahada çalışan firmaların sayılarının artmasına neden olmuştur. Bu eğilimin ağırlık kazandığı

(6) Bkz. TANIMLAR, s.110.

1959 yılında, kısa adı Otosan olan Otomobil Sanayii Anonim Şirketi kurulmuştur.

C. 1960-1963 Dönemi

1960'lı yılların başında Türk otomotiv sanayii ilginç ve önemli bir deneyim geçirmiştir. 27 Mayıs 1960 İhtilâli'nden sonra canlanma gösteren ulusalcı eğilimlerin etkisiyle Devlet Demiryolları İşletmesi'ne (T.C.D.D.) ait tesislerin olanaklarıyla otomobil yapımına girişilmiştir. Kaportası Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii Müessesesi'nde (E.L.M.S.), 50 beygir gücündeki motoru ise Sivas Demiryolu Makinaları Sanayii Müessesesi'nde (S.İ.D.E.M.A.S) üretilen ve "Devrim" adı verilen otomobil 1961 yılında tamamlanmıştır (7). Bu ilk yerli otomobilden sadece 4 tane üretilebilmiştir. Seri üretim için yeterli teknolojik olanaklar olmadığından deney olarak kalmıştır.

Devlet Plânlama Teşkilatı'nın (D.P.T.) 1961 yılında yayınladığı bir raporda, otomobil yapımının tekniğinin yanısıra ekonomik açıdanda mümkün olabilmesi için yılda 20.000 adetten fazla üretim yapılması gerektiği belirtilmiştir (8).

15.5.1961 tarihinde ilk "Otomobil Endüstrisi Kongresi" yapılmıştır. Kongrede sunulan tebliğlerde Türkiye'de

---

(7) E.L.M.S. Basın Bülteni, Eskişehir, 1961, s.1.

(8) T.C.Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Türk Sanayiinin Dünyü, Bugünü ve Yarını, Desiyab, Ankara, Haziran 1983, s.280.

%60-75 arasında yerli katkı oranı ile otomobilin yapılabilceği belirtilmiştir. Ayrıca otomobil endüstrisi kurulurken karşılaşılabilecek zorluklar ve alınması gereken tedbirlerde belirtilmiştir. Kongrede alınan kararların bir kısmı şunlardır (9).

1. Türk sanayiinin ileri ve harp gücü yönünden otomobil sanayiinin kurulması zorunludur.

2. Sanayiinin mevcut durumu böyle bir endüstriyi teknik ve ekonomik yönden geliştirmeye elverişlidir.

3. Mevcut ithalat ve ihracat rejimi yabancı mamülleri himaye ve teşvik edici, yerli sanayiinin gelişmesini önleyici durumdadır.

4. Ülke şartlarına uygun tiplerin seçilmesi ve başka motorlu taşıtlar üretiminin önlenmesi gerekmektedir.

1960'lı yıllar gelişmiş ülkelerdeki otomotiv sanayilerinin dışa açılmaya önem verdiği yıllardır. Rekabet ve üretim patlamasına karşılık kendi iç piyasalarının doyuma ulaşması nedeniyle ürünlerini satmakta zorluk çeken bu ülkeler, dış pazarlara ve ihracata ağırlık vermeye başlamışlardır. İhracat, önce komple araçların satılması daha sonra da dış ülkelerde montaj tesislerinin kurularak buraya otomotiv sanayiinde CKD olarak adlandırılan demonte parçaların ihracı olarak gelişmiştir.

---

(9) Şükrü ER, Otomobil Endüstrimiz, Ankara, 1965, s.45-46.  
"Otomobil Endüstrisi Kongresi", 24.5.1961.

Bu dönemde Avrupa ve Amerikan firmalarıyla kısmen sermaye ortaklığı, kısmen de lisans anlaşmasına giren Türkiye'deki yerli kuruluşlar, ithal yoluyla sağlanan CKD parçalarının montajıyla işe başlamışlardır. Sanayiinin faaliyetleri zamanla imalat ve montaja dönüşmüş, belirli parçalar ithal yerine bu tesislerde veya yan sanayilerde imal edilmiştir.

Montaj fabrikası olarak 1960 yılında İstanbul'da kurulan Otosan 1961'den itibaren Ford lisansı ile "Consul", 1963'ten itibaren "Taunus SW" modellerini üretmeye başlamıştır. Bu araçlar Türkiye'de montajı yapılan ilk otomobillerdir.

#### D. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1963-1967)

Bu plana göre otomotiv sanayii, montajdan başlayarak kademeli olarak yurt içinde üretim yapabilecek bir düzeye yükseltilecek ve yeteri kadar ve istenilen nitelikteki yerlisi yapılan ürünlerin dışalımını, koruma hedeflerine uygun şekilde denetlenecek veya yasaklanacaktır (10).

Bu plan döneminde alınan kararlar neticesinde komple taşıt ithalatı durdurulmuştur. Bunun sonucu 8 firma daha montaj düzeyinde otomotiv sanayiine katılmıştır. Otomobil üretimi öngörülmez iken kamyon ihtiyacının karşılanması için her yıl artan yerli oranlarda üretim yapılması hedeflenmiştir. 14 Mayıs 1964 tarihinde dışticaret rejimine ek olarak,

---

(10) T.C.Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Türk Sanayiinin....., s.281.

Montaj Sanayii Talimatnamesi çıkarılmıştır. Talimatnamenin hazırlanmasındaki esas amaç taşıt araçlarının üretim ve montajının bir düzene bağlanarak, yerli sanayide üretime geçiş hedeflerinin belirlenmesi ve faaliyet gösteren tesislerde aktif kapasitenin yaratılmasıdır. 1963 yılı sonunda 8 adet olan montaj firması sayısı 1967 yılı sonunda 20 adede ulaşmıştır. Ayrıca seri halde kamyon ve kamyonet montajına başlanmıştır. En büyük üreticiler 1966 yılında İzmir'de üretime geçen B.M.C. Sanayi ve Ticaret A.Ş. ile 1967 yılında İstanbul'da üretime başlayan M.A.N. A.Ş.'dir. Otosan ise 1966 yılında ilk Türk yapımı otomobil olan "Anadol"u piyasaya sürmüştür.

#### E. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1968-1972)

Bu plan döneminde sanayileşmeye ağırlık verilmiş, otomotiv sanayiinde yerli üretim oranının ortalaması ve bu sanayii kolu ile ilgili yan sanayiinin kurulması ve geliştirilmesi hedef olarak alınmıştır (11).

1968-1970 yılları, otomotiv ürünlerinde ithal yasaklamalarının başladığı, yerli sanayiinin yüksek gümrük duvarlarıyla himayeye alındığı ve araç talebinin zamanla yerli üretime göre belirlendiği devredir.

1968 yılında Bursa'da kısa adı TOFAŞ olan Türk Otomobil Fabrikaları A.Ş. kurulmuştur. Fabrika İtalyan Fiat

---

(11) T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Türk Sanayiinin ..., s.281.

lisansıyla 1971 yılından itibaren otomobil üretimine başlanmıştır.

1969 yılında yine Bursa'da Ordu Yardımlaşma Kurumu (O.Y.A.K.) ve Fransız firması Renault'un ortaklığıyla OYAK-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş. kurulmuştur. Şirketin ürettiği ilk otomobil 1971 yılında piyasaya sunulmuştur.

Bursa'da sözü geçen fabrikalara yan ürün sağlamak amacıyla çok sayıda yan sanayii kuruluşu da üretime başlamıştır. Ulaşım bağlantıları güçlenen Bursa 1970'li yılların başında otomotiv sanayiinin merkezi durumuna gelmiştir.

1970 yılındaki devalüasyonu takiben çıkarılan Finansman Kanunları ile getirilen yeni vergiler, otomotiv sanayiindeki hızlı gelişmeye engel olmuştur. 1970 yılında çıkarılan Finansman Kanunları ile;

1. Yerlileşme oranları artmakla beraber ithalat azalmış fakat uygulanan gümrük tarife oranlarıyla ithal edilen CKD parçalarına ödenen gümrük vergileri artmıştır.

2. Know-how'dan gümrük vergileri alınmıştır.

Türkiye'de 1968-1972 yılları arasında araç parkı gelişimi şu şekildedir: Otomobilde %22.6, kamyonette %29, kamyonunda %17.3, minibüste %18 ve otobüste %22.9.

#### F. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1973-1977)

Bu plana göre karayolu taşıtlarına olan talep yurt içi üretimle karşılanacaktır. Firmalar optimum kapasitede

kurulacak ve üretim yöntemlerinde yeni teknolojiler uygulanacaktır (12).

Dış kredilerin bol ve ucuz olduğu, döviz transferinin gecikmeden yapılabilirdiği, tüketicinin satın alma gücünün hızla yükseldiği 1973-1975 yıllarının nisbeten rahat ortamında otomotiv sanayii kapasite ve üretimi yükselmıştır.

Otomotiv sanayiinin yerli katkı oranı giderek artmakla birlikte, araç tiplerinin çokluğu, yan sanayiinin ekonomik büyüklüklere ulaşamaması ve sektörde entegrasyonun gerçekleştirilememesi nedeniyle yerli katkı oranı arzu edilen düzeylere ulaşamamıştır (13).

1973 petrol krizi gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de otomotiv sanayiini etkilemiştir. En büyük avantajımız ülkemizde üretilen araç sayısının düşük olması ve kısa zamanda doyma noktasına gelmenin söz konusu olmamasıdır. Ayrıca ülkemizde akaryakıt fiyatlarının zamanında ve gerekli ölçülerde yükseltilmemesi, otomotiv ürünleri fiyatlarının Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nca düşük düzeylerde tutulması 1977 yılına kadar otomotiv ürünlerine olan talep artış trendini korumasına, üretiminde yüksek düzeylerde kalmasına imkan vermiştir.

1973-1977 yıllarında araç parkı gelişimi, otomobilde %186, kamyonette %102.6, kamyonunda %82, minibüste %106 ve otobüste %41.8 olmuştur.

---

(12) T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Türk Sanayii....., s.281.

(13) MÜFTÜOĞLU, s.17.

1977 yılındaki toplam üretim adedi 131.037 ve kapasite kullanım oranı %62'dir. Oysa 1976 yılındaki üretim adedi 146.095 ve kapasite kullanım oranında %68'dir. 1976 yılındaki üretim adedi, otomotiv sanayimizde o zamana kadar ki en yüksek miktardır.

1977 yılından başlayarak petrol krizinin ekonomimize yansıyan olumsuz etkileri, enflasyon, döviz darboğazı ve ithal girdi maliyetlerinin artması, otomotiv sektörünü giderek ağırlaşan bir darboğaza sürüklemiştir. Kapasite kullanımını çok düşük düzeylere inmiş ve üretim sürekli azalmıştır. Resmi fiyatlar düşük düzeyde tutularak talep yükseltilmeye çalışılmıştır. Ancak arzın yetersiz olması piyasada ikili fiyatların oluşmasına yol açmıştır. Gerekli girdilerin ithal edilememesi üretimin düşmesinde en büyük etken olmuştur.

Üretimdeki aksamalara bağlı olarak satışların düşmesi firmaları finansman yönünden ciddi olarak etkilememiştir. Alıcıların araçların teslimi öncesinde sıraya girerken ödedikleri peşinatlar önemli bir finansman kaynağı olmuştur.

#### G. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1979-1983)

Bu plan döneminde, otomotiv sanayii ve yan sanayiinin ihracata dönük bir yapıya kavuşturulması esas alınmıştır. İhracatın sürekliliğini sağlamak üzere, ilgili sanayilerdeki uluslararası gelişmeler yakından izlenecek, tevsilerde bu gelişmelere uyum sağlanacaktır. 1979 yılından başlaya-

rak bedelsiz dışalım uygulamasına son verilecektir (14).

1980 yılına kadar ithal ikamesi altında çalışan otomotiv sanayii içpazara yönelik, küçük çapta ve çok sayıda firmadan oluşan bir yapı içinde faaliyet göstermiştir. Yan sanayii ile birlikte entegre olmuş ana firmaların karşılaştığı problemler nedeniyle yan sanayii üretimi de dalgalanmalar göstermiştir. Yerlileşme oranı arttıkça maliyetlerde yükselmiştir. İthal ikamesi politikasıyla her parçanın yerlileştirilmesine gidilmiş ve rantabl yollar aranmayarak, planlı bir otomotiv sanayiinden uzaklaşmıştır. Ana otomotiv ve yan sanayii firmaları dağınıklığa mahkum olmuştur (15).

1980'de uygulanmaya başlanan istikrar programı çerçevesinde serbest bırakılan fiyatlar ve daraltıcı ekonomi politikaları talebi önemli ölçüde düşürmüştür. İthal girdi maliyetlerindeki hızlı artışlar ve finansman maliyetlerindeki yükselmeler firmaların finansal yapılarında bozulmalara yol açmıştır. Maliyetlerin yansıtılmasıyla fiyatlarda ortaya çıkan artışlar, akaryakıt fiyatları ayarlamaları satışları daha da düşürmüştür.

1980 yılından itibaren iç piyasa imkanları daralan otomotiv sanayii dış pazarlara açılmaya çalışmıştır. Otomo-

---

(14) T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Türk Sanayinin..., s.281.

(15) Renault-MAİS Genel Müdürü Ateş Ünal ERZEN'in İstanbul Sanayi Odası'nca Düzenlenen, "Türk Otomotiv Sanayii'nin Gelişimi ve Yan Sanayii ile İlişkiler" konulu seminerinde yaptığı konuşma, İstanbul, Kasım 1981.

tiv sanayiinde faaliyet gösteren firmaların optimal kapasitede kurulmamış olması ve yüksek maliyetlerde çalışmalarını, uluslararası kalite standartlarına erişmemiş olmaları, ihracatın istenilen düzeylere ulaşmasına engel olmuştur. Zorunlu olarak yapılan otomobil ihracatında zarar edilirken, emek yoğun üretime ağırlık veren ve maliyetleri daha düşük olan otobüs, kamyon ve traktör ihracatında azda olsa kâr sağlanmıştır (16).

#### H. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1985-1989)

Bu plan döneminde yerlileştirilmede döviz tasarruf oranı gibi dar bir bakış açısı yerine ithal ikamesi ile birlikte döviz kazandırıcı faaliyetlere yer veren yeni bir teşvik sistemi geliştirilecektir. Bedelli ve bedelsiz komple araç ithalatı durdurularak yeni araçlara yönelmeyi özendiren tedbirler getirilecektir (17).

Plan döneminde ortalama yıllık talep artışının %10,9 olması beklenmektedir. Yan sanayii ürünleri ve yolcu taşıtları ihracatında beklenen gelişmelerle sektör ihracatının yıllık ortalama %12,8 oranında artacağı tahmin edilmektedir. Toplam üretim ortalama %11,5 oranında artacaktır. Büyük ölçüde aksam ve parçadan oluşan ithalat, üretime paralel olarak yılda ortalama %9,5 oranında artacaktır.

---

(16) MÜFTÜOĞLU, s.19.

(17) T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Türk Sanayiinin..., s.282.

Sektördeki ana ve yan sanayiler dış rekabete açık ekonomik ölçekte faaliyet gösteren, modern teknoloji kullanan fiyat ve kalite yönünden uluslararası standartlarda üretim yapan bir yapıya kavuşturulacaktır (18).

1980 istikrar tedbirlerinden sonra benimsenmeye başlanan liberalizm politikası 1984 ithalat rejimiyle otomotiv sanayiinde de uygulanmaya başlamıştır. 1982 yılından sonra otomotiv sanayii ürünleri ve özellikle otomobil üretimi yavaşta olsa artış göstermiştir. 1984 yılında liberalize edilen ithalat ile ilk kez dış rekabete açılmıştır. 1984 ithalat rejimi ile komple araç ithalatı serbest bırakılmış, yerli araçların kullandıkları parça ve aksesuarların ithalatı "Müsaadeye Tabi Mallar Listesi"nde yer almıştır. 1984 yılında ithal araçlar yerli üretimin %16'sını oluştururken, 1985 yılında %21'e yükselmiştir. Bedelsiz ithalatın kapsamının genişletilmesi sonucu kullanılmış çok sayıda araç ucuz fiyatlarla ülkeye girmiştir. Bu uygulama planda hedeflenen "bedelli ve bedelsiz komple araç ithalatının durdurularak yeni araçlara yönelmeyi özendirici tedbirler getirilecektir" maddesine tamamen ters düşmektedir.

1985 yılından itibaren ithalatın artması yerli üreticileri yeni modeller üretmeye zorlamıştır. Talebin fazla büyümemesi ve yeni yatırımlar için dışa bağımlı olma, firmaları finansal açıdan güç durumda bırakmıştır.

---

(18) DPT, V.Beş Yıllık Kalkınma Planı, DPT Ya.No.1974, Ankara 1985, s.102.

Otomobil ithalatı ilk yıllarda yetkili olmayan kişi ve kuruluşlarca yapılmıştır. Bu nedenle yedek parça ve servis güvencesi olmayan ve Türkiye koşullarına uymayan çok sayıda otomobil ithal edilmiştir. 1988 yılından itibaren yetkili kuruluşlar otomobil ithalatına başlamışlardır. Ürettikleri modellerle ithal otomobillere rakip olamayan yerli üreticilerde bağlı oldukları yabancı firmaların değişik modellerini ithal etmeye başlamışlardır.

#### İ. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi (1990-....)

Otomobile olan talep 1990 yılından itibaren yeniden canlanmıştır. Faizlerin düşük olması, altın ve döviz gelirlerinin aşağı seviyelerde kalması, otomobil talebini arttırmıştır. Otomobil binek aracından çok yatırım aracı olarak görülmüştür.

Bu dönemde yabancı otomobil talebide artarak devam etmektedir. Özellikle, fiyat yönünden yerli otomobillerden bile hesaplı olan Sovyet ve Çekoslovak otomobillerine büyük bir talep olmuştur. Yerli firmalar ve bazı ithalatçılar otomobil talebini daha da yükseltebilmek için ticari bankalarla işbirliğine gitmişlerdir. En bilinen uygulama otomobil kredileridir. Değişik miktar ve ödeme şekilleri olan bu krediler sayesinde otomobil satışları 1990 yılında oldukça artmıştır. 1990 yılı sonlarından itibaren eski otomobil kuyrukları yeniden başlamıştır. Talebin bu kadar canlanacağını tahmin edemeyen yerli üreticiler siparişleri sıraya koymak zorunda kalmışlardır.

Talep artışı ve ithal otomobillerle rekabet yerli üreticileri yeni yatırımlara sevk etmiştir. Bir yandan kapasite arttırımı başlamış, diğer yandan ise yeni modellerin üretimine geçilmiştir. Otomobile olan talebin yükselmesi bazı ithalatçıları ve bağlı oldukları yabancı firmaları Türkiye'de yatırıma sevk etmiştir. General Motors 1990 yılında İzmir-Torbalı'da "Opel" marka otomobil üretecek montaj tesisleri kurmuştur. Fransız Peugeot-Citroen ve Japon Toyota ise yatırım yapmak üzere Türk hükümeti ve kuruluşları ile temasa geçmişlerdir.

## II. SEKTÖRDEKİ KURULUŞLAR

Karayolu taşıtları imalat sanayii sektöründe faaliyet gösteren kuruluşlardan 20'si otomotiv sanayii taşıtları (çekici, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, midibüs, otomobil), 4'ü ise iki tekerlekli karayolu taşıtları (bisiklet, motosiklet, moped) üretmekte olup tümü özel sektöre aittir. Otomotiv sanayii firmaları hakkında genel bilgiler Tablo 19'da verilmiştir.

Bu çalışmada otomobil sanayiine ağırlık verildiğinden, bu alanda üretim yapan kuruluşlar tanıtılacaktır. Kuruluş ve üretime geçiş tarihlerine göre öncelikle Otomobil Sanayii Anonim Şirketi (Otosan), daha sonra Türk Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi (Tofaş) ve son olarakta OYAK-Renault Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi'ne yer verilecektir.

Otosan otomobil üretimi yanında kamyon, kamyonet, pikap ve minibüs üretimide yapmaktadır. Şirketten elde edilen bilgilerin bazıları tüm birimlerini kapsamaktadır.

Tablo 19. Otomotiv Sanayii Firmaları Hakkında Genel Bilgiler

FİRMALAR	ÜRETİME BAŞLAMA YERİ	ÜRETİME BAŞLAMA TARİHİ	LİSANS	SERMAYE	YABANCI SERMAYE %	KAPALI SAHA M <sup>2</sup>	TOPLAM SAHA M <sup>2</sup>
1. A.O.S.	İstanbul	1966	Skoda-Isuzu	2.540.000.000	20	14.079	54.572
2. B.M.C.	İzmir	1966	Leyland-Volvo-Cummins	15.000.000.000	21.06	60.000	150.700
3. CHRYSLER	Gebze	1964	Chrysler Int. S.A.	6.000.000.000	--	29.850	109.000
4. ÇİMSATAŞ	Mersin	1974	Caterpillar Tractor Co Mac Tracks Inc.	21.500.000.000	--	19.953	54.600
5. ÇUKUROVA İTH.	İstanbul	1985	Caterpillar Tractor Co.	14.000.000.000	--	18.000	65.000
6. ÇUMİTAŞ	Mersin	1981	Deere And Company	1.160.000.000	--	46.900	217.893
7. GENOTO	İstanbul	1965	Bedford	64.000.000.000	--	28.325	159.000
8. HEMA TRAKTÖR	Kayseri	1980	Ford	40.000.000.000	--	15.620	569.844
9. İLTOR	İstanbul Antalya	1980	Nabbi-Goldoni	1.000.000.000	--	13.500	113.000
10. KARSAN	Bursa	1966	Peugeot	2.000.000.000	--	13.423	30.000
11. M.A.N.	İstanbul Ankara	1967 1985	M.A.N. B. Almanya	12.000.000.000	9	26.943	33.055
12. OTOKAR	İstanbul	1963	Magirus Deutz	2.000.000.000	--	37.098	173.787
13. OTOMARSAN	İstanbul Niğde	1968 1985	Mercedes Benz	64.000.000.000	56.58	19.328	20.044
14. OTOSAN	İstanbul Eskişehir	1959 1983	Ford	27.231.250.000	30	81.319	1.356.642
15. OTOYOL	İstanbul	1967	Iveco-Fiat	7.000.000.000	--	30.389	1.095.494
16. OYAK RENAULT	Bursa	1971	Renault	45.900.000.000	44	40.378	59.999
17. T.O.E.	Fuzla	1955	Int. Harvester	800.000.000	10	126.110	337.780
18. TOFAŞ	Bursa	1971	Fiat	6.700.000.000	41.5	55.193	238.720
19. TÜRK TRAKTÖR	Ankara	1954	Fiat	10.000.000.000	25	166.540	948.245
20. UZEL	İstanbul	1962	Maxey Ferguson	7.500.000.000	--	50.000	280.000
					--	60.771	104.554

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

A. Otomobil Sanayii Anonim Şirketi (OTOSAN)

a. Tarihçesi: Koordinasyon Bakanlığı'nın 12.5.1959 tarih ve 269 sayılı kararı ile kurulmasına izin verilen kısa adı OTOSAN olan Otomobil Sanayii Anonim Şirketi, resmi olarak 13.7.1959 tarihinde kurulmuştur. 14.7.1960 tarihinde ise montaj fabrikası hizmete girmiştir. Otosan kurulduğu günden bugüne kadar Ford lisansı ile üretim yapmaktadır.

b. Sermaye Dağılımı: Şirketin ödenmiş sermayesi 27.231.250.000 TL. dir. Bunun %30'u Ford Motor Company'e, kalan %70'i ise Koç Holding A.Ş.'e dahil kuruluşlara aittir.

c. Üretim Çeşitleri: Türkiye'nin ilk otomobillerini 1961 yılında "Consul" modelinin montajıyla Otosan üretmiştir. 1963 yılından itibaren station-wagon modeli olan "17M" lerin montajına geçilmiştir. Ancak Otosan'ın Türk otomobil sanayiine en büyük katkısı 1966 yılında ilk Türk yapımı otomobil olan "Anadol"u üretmesidir. Anadol'un isminden dizaynına kadar büyük bir bölümü Türk yapımıdır. Bu otomobilin 1966 yılından üretimine son verildiği 1984 yılına kadar pek çok modeli üretilmiştir. Bunda Otosan'ın model dizayn edebilecek know-how'a sahip olması etken olmuştur. 1973 yılından itibaren Anadol'un spor modeli olan STC 16 üretilmiş, bunu turistik yöreler için üretilen Böcek ve Station-Wagon modelleri izlemiştir. Anadol ile Türkiye'de ilk kez fiber-glas kaporta (19) teknolojisi uygulanmaya başlamıştır.

---

(19) Bkz. TANIMLAR, s.109.

Anadol zamanla rakip firmaların ürettikleri yeni ve lüks modeller ve ithal edilen otomobiller ile rekabet edemez hale gelmiş ve satışları düşmüştür. Bu nedenle üretimine 1984 yılında son verilmiştir. Otosan yeni bir model üretme kararı almıştır. Otosan ile Ford Motor Company arasındaki yardımlaşma 1983 yılından itibaren ortaklığa dönüşmüştür. Bakanlar Kurulu'nun 21.4.1983 tarih ve 83/6465 sayılı kararı ile Ford Motor Company'nin Otosan'a %30'a kadar ortak olma izni alınmıştır. 30.4.1987 tarihinden itibaren Otosan'ın sermayesi 2 milyar TL. arttırılmıştır. Yapılan görüşmeler sonucunda Ford Motor Company'nin İngiltere ve Almanya'da ürettiği "Taunus" modelinin Türkiye'de üretilmesine karar verilmiştir. Fabrikadaki montaj hatları tamamen değiştirilmiştir. Uygulama projesindeki ilk Taunus otomobil 12.9.1985 tarihinde montaj hattından indirilmiştir. İki yıl 1600 cm<sup>3</sup> motor hacimli tek tip model üretilirken, 1987 yılı sonunda 2000 cm<sup>3</sup> hacimli yeni bir modelin üretimine başlanmıştır. 1990 yılında ise karoseride ve model isimlerinde değişiklikler yapılmıştır.

Tablo 20'de Otosan'ın ürettiği otomobillerin 1966-1990 yılları arasındaki üretim adetleri verilmiştir.

d. Üretim Kapasitesi: Otosan kurulduğu 1960'lı yıllarda 1200'ü otomobil olmak üzere toplam 3600 adet montaj kapasitesine sahipti. 1990 yılı verilerine göre yılda 18.000 adet otomobil üretebilecek kapasiteye ulaşmıştır. Ayrıca 7200 adet kamyon, 2000 adet kamyonet, 3000 adet pikap, 5000 adet minibüs, 14.400 adet dizel motoru ve 28.800 adet benzinli motor üretecek kapasiteye sahiptir.

Tablo 20. Ootosan'ın 1985-1990 Yılları Üretimi

<u>Model</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>	<u>1990</u>
Taunus 1.6GL 1.014	1.014	6.973	9.359	7.477	-	-
Taunus S	-	-	-	-	5400	-
Taunus 2.0GLS	-	-	973	4.115	4.452	-
Taunus GT	-	-	-	-	-	4.380
Taunus GTS	-	-	-	-	-	3.165

Kaynaklar: OTOSAN  
Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)  
Oto Motor-Spor Dergisi

Ootosan'ın komple otomobil üretimi ile pikap, minibüs ve kamyonet montajı İstanbul Kadıköy'deki tesislerinde, komple kamyon üretimi ve benzinli-dizel motor üretimi Eskişehir-İnönü'deki tesislerinde yapılmaktadır.

e. Yerli Katkı Oranı: Ootosan'da yerli katkı oranı 1990 yılı verilerine göre ticari araçlarda % 80-85, otomobillerde ise model çeşidine göre % 85-95 civarındadır.

f. İhracatı: Ootosan'ın 1984-1988 yılları arasındaki ihracatı Tablo 21'de verilmiştir. Komple araç ve muhtelif parça ihracatları ayrı ayrı gösterilmiştir.

g. Ciroosu: Ootosan'ın 1983-1988 yılları arasındaki ciroları Tablo 22'de verilmiştir.

h. İstihdam Durumu: 1960 yılında 120 kişiyle üretime başlayan Ootosan'ın 1982-1988 yılları arasındaki istihdam adetleri Tablo 23'te verilmiştir.

Tablo 21. Otosan'ın 1984-1988 Yılları İhracatı

<u>Yıllar</u>	<u>Komple Araç</u>		<u>Muhtelif Parça</u>
	<u>Adet</u>	<u>Değer (dolar)</u>	<u>Değer (dolar)</u>
1984	132	575.654	13.197
1985	2	11.660	128.608
1986	185	1.323.634	238.266
1987	191	1.275.000	5.205
1988	429	3.704.561	8.244.111

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

Tablo 22. Otosan'ın 1983-1988 Yılları Ciroları

<u>Yıllar</u>	<u>Ciro (TL. olarak)</u>
1983	30.912.565.000
1984	39.513.779.000
1985	61.366.000.000
1986	97.310.182.458
1987	166.626.734.178
1988	346.761.377.772

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

Tablo 23. Otosan'ın 1982-1988 Yılları İstihdam Durumu

Yıllar	İşçi	Memur	İdareci	Mühendis	İdareci Mühendis
1982	1.566	339	47	76	47
1983	1.767	371	67	92	53
1984	1.725	366	49	58	56
1985	2.036	236	163	56	60
1986	1.887	320	45	43	70
1987	2.378	320	49	52	72
1988	2.050	342	51	34	66

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

i. Hammadde ve Yan Sanayiye Ödemeleri: Otosan 1989 yılı verilerine göre hammaddeye ödeme yapmamıştır. Yan sanayiye ise 248.368.173.737 TL.(KDV.hariç) ödeme yapmıştır.

j. Ödenen Vergi ve Ücretler: Otosan'ın 1988 yılındaki ödemeleri Tablo 24'te verilmiştir.

Tablo 24. Otosan'ın 1988 Yılında Ödediği Vergi ve Ücretler

Vergi ve Ödemeler	Miktar (TL.)
Net Ücret ve İkramiyeler	11.302.642.219
Gelir Vergisi	4.209.763.477
S.S.K.Primi ve İşveren	4.314.399.806
Danga Vergisi	
İstihdam Edilenlere Ödemeler ve Vergiler Toplamı	19.826.805.502
İthalde Ödenen Toplam Vergi ve Resimler (KDV.hariç)	25.962.000.000
İthalde Ödenen KDV.	13.552.077.163
Vergi Dairelerine Fiilen Ödenen KDV.	11.361.843.964
Sair Vergiler	1.294.000.000
Kurumlar Vergisi	24.222.370.490
<b>TOPLAM</b>	<b>96.219.097.119</b>

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

B. Türk Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi (TOFAŞ)

a. Tarihçesi: Kısa adı TOFAŞ olan Türk Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi İtalyan Fiat S.p.A. lisansı ile binek otomobil üretmek amacıyla 2.5.1968 tarih ve 6/9910 sayılı kararname uyarınca kurulmuştur. Bursa Yalova yolu 10km sine rastlayan 948.245 m<sup>2</sup> lik bir alana kurulan fabrikanın temeli 13.4.1969 tarihinde atılmış, inşaat ve montaj işlemleri 22 ayda tamamlanarak 12.2.1971 tarihinde üretime başlamıştır.

b. Sermaye Dağılımı: Şirketin ödenmiş sermayesi 6.700.000.000 TL. dir. Ortakları arasındaki sermaye dağılımı şu şekildedir.

<u>Ortaklar</u>	<u>Hisse (%)</u>
Fiat Auto S.p.A.	41,50
Koç Holding A.Ş.	23,72
M.K.E. Kurumu	23,13
Türkiye İş Bankası	10,51
Gerçek Kişiler	1,13

1990 yılı verilerine göre şirketin ortak sayısı 144 kişi olup, halka açık statüdedir.

c. Üretim Çeşitleri: Fabrika 12.2.1971 tarihinde Murat 124 modelinin üretimine başlamış ve bu modeli 1976 yılı sonuna kadar devam ettirmiştir. Bu dönem içerisinde 134.857 adet Murat 124 modeli otomobil üretilmiştir.

1977 yılından itibaren Murat 131 modelinin üretimine geçilmiştir. Bu modelin 1982 yılından itibaren 3 ayrı tipi piyasaya sunulmuştur. Lüks tipi olan Doğan 1982 yılı başlarında, binek tipi olan Şahin ve Station-wagon tipi Kartal ise aynı yılın sonlarında üretilmeye başlamıştır. 1985 yılından itibaren eski 124 modeli bazı değişikliklere Serçe adıyla tekrar üretilmeye başlamıştır. Daha ucuz ve ekonomik bir otomobil olan Serçe gelir düzeyi düşük kesimlere hitap etmektedir. 1988 yılından itibaren 131 modeli üzerinde dizayn değişikliklerine gidilmiştir.

1977-1989 (Haziran) yılları arasında üretilen Murat 131 modeli sayısı 497.555'tir. Kuruluştan 1989 yılı Haziran ayına kadar üretilen toplam otomobil sayısı ise 632.412'dir.

1990 yılı Kasım ayından itibaren Tempra modelinin üretimine geçilmiştir. Bu model İtalyan Fiat S.p.A. firmasıyla yapılan anlaşmalar sonucu gerçekleşmiştir.

Tablo 25'de Tofaş'ın ürettiği otomobillerin 1982-1990 yılları arasındaki üretim adetleri verilmiştir.

d. Üretim Kapasitesi: TOFAŞ başlangıçta yılda 2000 adet binek otomobili üretmek amacıyla kurulmuş, yaptığı ya-

Tablo 25. Tofaş'ın 1982-1990 Yılları Üretimi

<u>Model</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>	<u>1990</u>
Şahin	7.390	10.218	14.990	12.962	17.441	20.552	20.850	22.206	28.415
Kartal	1.712	3.567	4.328	6.816	8.945	11.626	14.923	17.173	12.324
Doğan	6.236	6.694	7.581	9.279	14.081	20.382	21.894	18.564	-
Serçe	-	173	1.784	1.097	1.650	1.250	1.704	1.880	1.928
Kartal L	-	-	-	-	-	-	-	453	4.559
Doğan L	-	-	-	-	-	-	-	505	21.508
Şahin D	-	-	-	-	-	-	517	136	233
Kartal D	-	-	-	-	-	-	155	28	27

Kaynaklar: TOFAŞ

Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

Oto Motor-Spor Dergisi

tırımlarla kapasitesini 36.000 adete yükseltmiştir. 1980'li yılların sonlarına doğru otomobile olan talebin artması sonucu kapasite iki katına yükseltilmiştir. 1992 yılından itibaren kapasitenin 100.000'in üzerine çıkarılması hedeflenmiştir. Söz konusu artışa ilişkin yatırımlar devam etmektedir. Fabrikada halen günde 350-400, yılda da 100.000 adet otomobil üretmek mümkündür.

Tofaş'ın yıllara göre üretim kapasitesi artışı Grafik 2'de gösterilmiştir.

e. Yerli Katkı Oranı: Tofaş 1973 yılında %67, 1978 yılında %85 olan yerli katkı oranını 1983 yılında başlattığı yatırımlarla %95'e çıkarmıştır (üretimine 1990 yılında başlanan Tempra modeli hariçtir). Halen bir otomobil için gerekli ithal parça tutarı yaklaşık 350-400 dolar civarındadır.

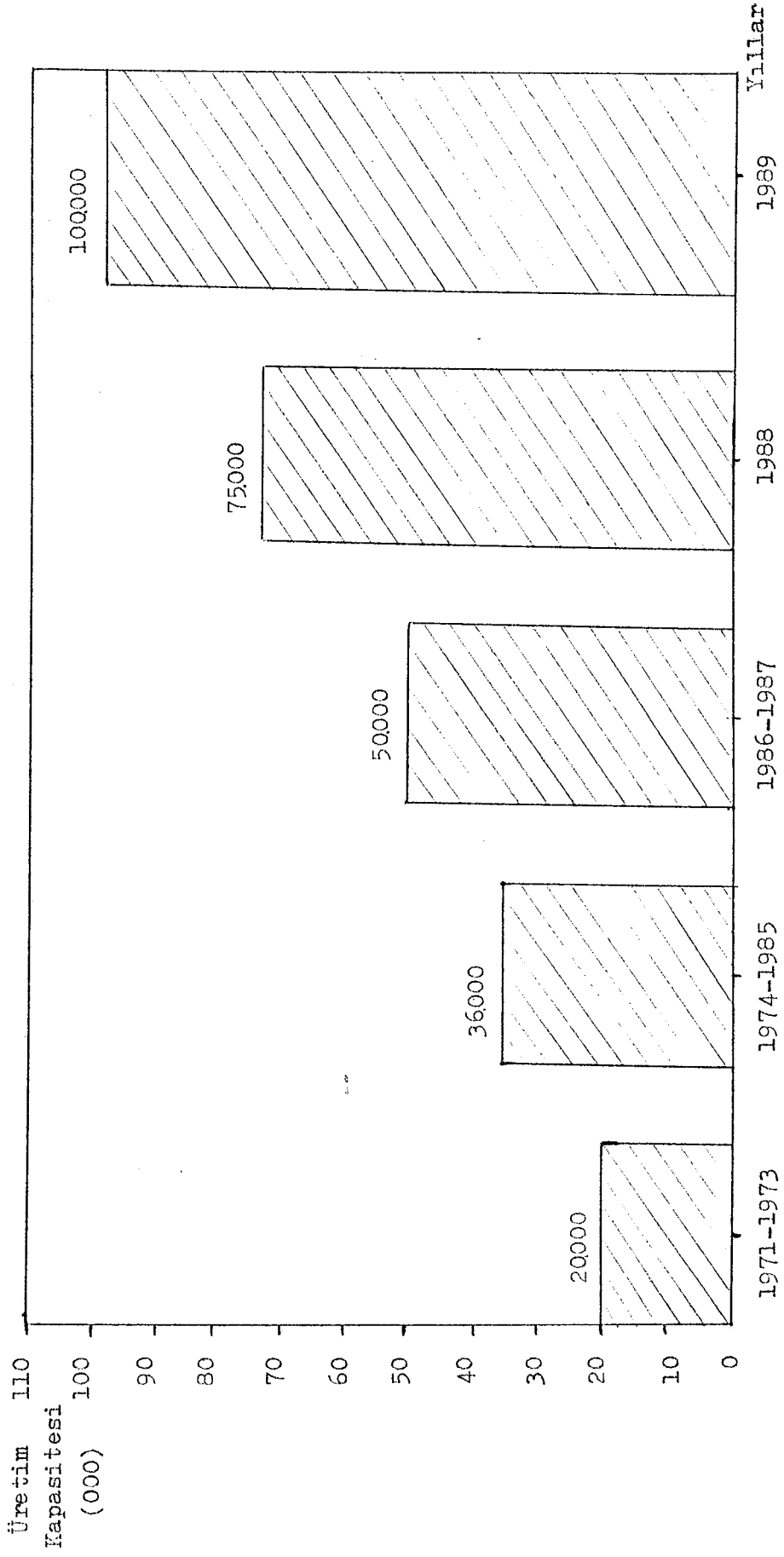
f. İhracatı: Tofaş'ın 1984-1988 yılları arasındaki ihracatı Tablo 26'da verilmiştir. Komple araç ve muhtelif parça ihracatları ayrı ayrı gösterilmiştir.

g. Ciroosu: Tofaş'ın 1983-1988 yılları arasındaki ciroları Tablo 27'de verilmiştir.

h. İstihdam Durumu: Tofaş'ın 1970-1990 yılları arasındaki değişen istihdam değerleri Tablo 28'de verilmiştir.

i. Hammadde ve Yan Sanayiye Ödemeleri: Tofaş 1989 yılı verilerine göre hammaddeye 88.393.419.321 TL (KDV hariç), yan sanayiyede 240.238.991.531 TL (KDV hariç) olmak üzere toplam 328.632.010.852 TL. ödeme yapmıştır.

Grafik 2. Tofaş'ın Üretim Kapasitesi Gelişimi



Tablo 26. Tofaş'ın 1984-1988 Yılları İhracatı

<u>Yıllar</u>	<u>Komple Araç</u>		<u>Muhtelif Parça</u>
	<u>Adet</u>	<u>Değer (dolar)</u>	<u>Değer (dolar)</u>
1984	609	1.871.924	343.633
1985	708	2.086.946	963.560
1986	1.030	3.105.567	411.074
1987	1.178	3.976.877	330.478
1988	1.908	7.876.794	500.141

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S. .)

Tablo 27. Tofaş'ın 1983-1988 Yılları Ciroları

<u>Yıllar</u>	<u>Ciro (TL. Olarak)</u>
1983	26.510.994.135
1984	47.533.904.456
1985	67.469.581.693
1986	125.523.857.598
1987	245.345.771.828
1988	248.472.269.891

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

Tablo 28. Tofaş'ın 1970-1990 Yılları İstihdam Durumu

<u>Yıllar</u>	<u>İşçi</u>	<u>Memur</u>	<u>İdareci</u>	<u>Mühendis</u>	<u>İdareci Mühendis</u>
1970	880	154	30	9	4
1980	1487	185	48	13	9
1982	1566	339	47	76	47
1983	1767	371	67	92	53
1984	1725	366	49	58	56
1985	2036	236	163	56	60
1986	1887	320	45	43	70
1987	2378	320	49	52	72
1988	2050	342	51	34	66
1989	2908	275	48	62	113
1990	4525	206	44	89	185

Kaynaklar: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

j. Ödenen Vergi ve Ücretler: Tofaş'ın 1988 yılındaki ödemeleri Tablo 29'da verilmiştir.

Tablo 29. Tofaş'ın 1988 Yılında Ödediği Vergi ve Ücretler

<u>Vergi ve Ücretler</u>	<u>Miktarı (TL.)</u>
Net Ücret ve İkrariyeler	24.647.446.193
Gelir Vergisi	4.176.015.675
S.S.K.Primi ve İşveren	5.590.444.014
Damga Vergisi	87.414.281
İstihdam Edilenlere Ödemeler ve Gelirler Toplamı	34.501.320.163
İthalde Ödenen Toplam Vergi ve Resimler (KDV hariç)	18.241.039.562
İthalde Ödenen KDV	3.337.772.784
Vergi Dairelerine Fiilen Ödenen KDV	32.591.271.963
Sair Vergiler	696.096.914
Kurumlar Vergisi	22.141.219.520
<b>TOPLAM</b>	<b>117.508.720.906</b>

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

C. OYAK-Renault Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi

a. Tarihçesi: Ordu Yardımlaşma Kurumu (OYAK), Fransız otomobil firması La Regie Nationale Des Usines Renault (R.N.U.R.) ve Yapı ve Kredi Bankası'nın katılımlarıyla şirketin kuruluşu gerçekleşmiştir. 2.9.1989 tarihinde yapımına başlanan fabrika binasında ilk üretime 14.5.1971'de geçilmiştir. Bursa Organize Sanayi Bölgesi'nde kurulu olan fabrika toplam 337.780 m<sup>2</sup> lik bir alanı kaplamaktadır.

b. Sermaye Dağılımı: Şirketin ödenmiş sermayesi 89.900.000.000 TL. dir. Sermayenin ortaklar arasındaki dağılımı şu şekildedir.

<u>Ortaklar</u>	<u>Hisse (%)</u>
O.Y.A.K.	41,66
R.N.U.R.	40,0
Yapı ve Kredi Bankası	13,0
Societe Generale	3,0
M.A.İ.S.	1,3
Renault Development Industry	1,0
O.Y.A.K. Sigorta	0,03

c. Üretim Çeşitleri: Fabrika 14.5.1971 tarihinde Renault 12 TL modeliyle üretime başlamıştır. 1972 yılında bu modelin station-wagon tipi, 1973 yılında ise TS adı verilen lüks tipi üretilmiştir. Bu modellere 1977 yılında bazı değişiklikler yapılmıştır. 1983-1984 yıllarında lüks tipi olan "GTS" modeli üretilmiş, bunu "Tx" ler izlemiştir. Renault 12 serisi halen "TOROS" adıyla iki ayrı modelde üretilmektedir.

1985 yılından itibaren tamamen yeni bir model olan Renault 9 serisinin üretimi başlamıştır. Bu seriden ilk olarak "GTL" ler üretilmiş, zamanla GTE (Broadway), GTD (dizel), Otomatik, GTC ve Spring adlarıyla bir çok modelin üretimine geçilmiştir.

1987 yılında ise Renault 11 serisinin üretimi başlamıştır. Halen bu seriden GTS ve TxE (Flash) olmak üzere değişik motor hacimlerine sahip iki model üretilmektedir.

OYAK-Renault'un en son modeli 1990 yılı Haziran ayında üretimine başladığı Renault 21 serisidir. Bu serisinde R21, Manager ve Concorde adlarıyla 3 modeli vardır.

Tablo 30'da OYAK-Renault'un ürettiği otomobillerin 1980-1989 yılları arasındaki üretim adetleri verilmiştir.

Grafik 3'de ise OYAK-Renault'un üretime başladığı 1971 yılından 1989 yılına kadarki üretim dağılımı gösterilmiştir.

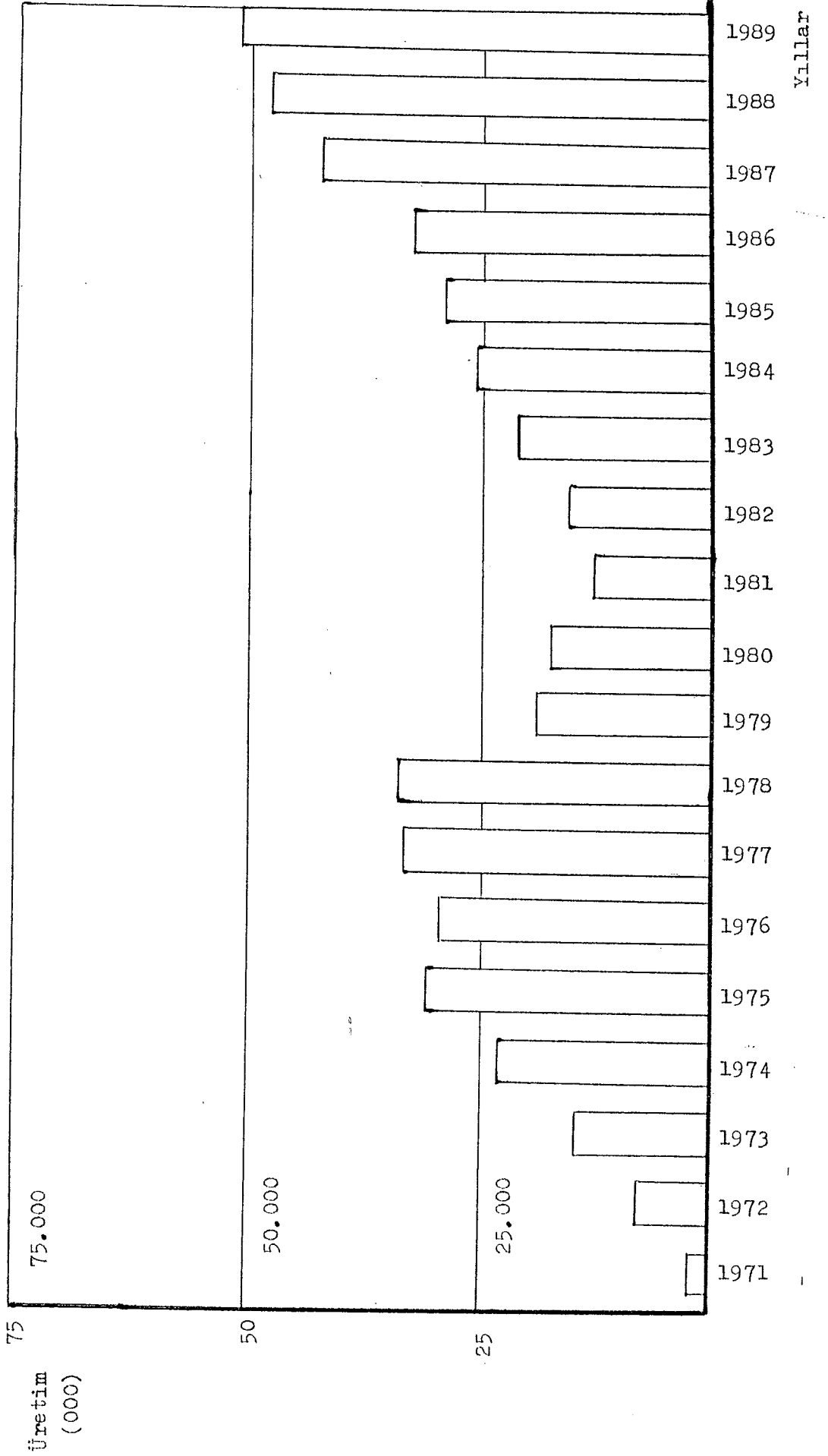
Tablo 30. OYAK-Renault'un 1980-1989 Yılları Üretimi

Yıllar	12 SERİSİ					9 SERİSİ				11 SERİSİ	
	TL	TSW	TS	GTS	TX	GTL	GTD	GTC	GTE	GTS	TXE
1980	3.078	8.613	5.909	-	-	-	-	-	-	-	-
1981	3.366	5.592	3.742	-	-	-	-	-	-	-	-
1982	1.002	7.489	7.049	-	-	-	-	-	-	-	-
1983	1.200	9.063	7.925	3.368	-	-	-	-	-	-	-
1984	1.400	11.566	8.127	3.072	1.931	-	-	-	-	-	-
1985	1.100	8.193	-	-	7.644	12.203	50	-	-	-	-
1986	-	11.277	-	-	10.824	7.616	3.226	-	-	-	-
1987	-	13.914	-	-	14.442	1.500	853	4.926	5.500	1.582	-
1988	-	15.628	-	-	14.554	526	804	3.116	4.489	6.584	3.043
1989	-	18.525	-	-	16.563	-	540	5.015	3.212	3.006	4.920

Kaynaklar: OYAK-Renault

Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

Grafik 3. OYAK-Renault'nun Üretim Dağılımı



d. Üretim Kapasitesi: OYAK-Renault üretime başladığı 1971 yılından 1977'ye kadar yılda yaklaşık 20.000 adet kapasiteyle çalışmıştır. 1977 yılında üretilen modellerde yapılan yeniliklerle beraber kapasitede arttırılmış ve 40.000'e çıkarılmıştır. 1985 yılından itibaren Renault 9, 1987 yılında da Renault 11 serisinin üretimine geçilmesi nedeniyle kapasite 60.000'e yükseltilmiştir. Fabrikanın üretim kapasitesi 1990 yılında Renault 21'in üretimine başlanmasıyla yılda yaklaşık 90.000 adet olmuştur. Günlük üretim ise 260-300 adet civarındadır.

e. Yerli Katkı Oranı: OYAK-Renault üretiminin ilk beş yılında yaklaşık %67 yerli katkı ile çalışmıştır. 1977 yılından itibaren artan oranlar 1984 yılında %85'e ulaşmıştır. Halen üretilen modeller içerisinde yerli katkı oranı en yüksek model %94 ile Renault 12 modelidir. Bu oran Renault 9 modelinde %84, Renault 11 modelinde ise %80 civarındadır. Üretimine 1990 yılı Haziran ayında başlanan Renault 21 modelinin yerli katkı oranı henüz çok düşüktür.

f. İhracatı: OYAK-Renault'un 1984-1988 yılları arasındaki ihracatı Tablo 31'de verilmiştir. Komple araç ve muhtelif parça ihracatları ayrı ayrı gösterilmiştir.

g. Ciroosu: OYAK-Renault'un 1983-1989 yılları arasındaki ciroları Tablo 32'de verilmiştir.

h. İstihdam Durumu: OYAK-Renault'un 1982-1989 yılları arasındaki istihdam değerleri Tablo 33'de verilmiştir.

i. Hammadde ve Yan Sanayiye Ödemeler: OYAK-Renault 1989 yılı verilerine göre hammaddeye ödeme yapmamıştır. Yan sanayiye ise 225.838.652.456TL(KDV hariç) ödeme yapmıştır.

Tablo 31. OYAK-Renault'un 1984-1988 Yılları İhracatı

<u>Yıllar</u>	<u>Komple Araç</u>		<u>Muhtelif Parça</u>
	<u>Adet</u>	<u>Değer (dolar)</u>	<u>Değer (dolar)</u>
1984	3.269	9.832.346	1.326.744
1985	3.050	10.758.159	276.597
1986	3.813	14.927.571	133.723
1987	3.722	18.037.086	1.473.989
1988	5.266	26.300.092	6.291.835

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

Tablo 32. OYAK-Renault'un 1983-1989 Yılları Ciroları

<u>Yıllar</u>	<u>Ciro (TL.olarak)</u>
1983	30.397.509.064
1984	43.888.763.467
1985	74.194.480.971
1986	119.263.891.000
1987	229.211.949.185
1988	464.258.048.299
1989	800.506.123.058

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

j. Ödenen Vergi ve Ücretler: OYAK-Renault'nun 1988 yılındaki ödemeleri Tablo 34'de verilmiştir.

Tablo 33. OYAK-Renault'un 1982-1989 Yılları İstihdam Durumu

<u>Yıllar</u>	<u>İşçi</u>	<u>Memur</u>	<u>İdareci</u>	<u>Mühendis</u>	<u>İdareci Mühendis</u>
1982	1.466	32	32	20	13
1983	1.681	386	19	27	14
1984	1.720	401	24	28	16
1985	1.777	399	26	33	16
1986	1.872	386	23	29	17
1987	2.463	396	24	42	17
1988	2.534	414	22	62	18
1989	3.446	584	25	65	20

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

Tablo 34. OYAK-Renault'nun 1988 Yılında Ödediği Vergi ve Ücretler

<u>Vergi ve Ücretler</u>	<u>Miktar (TL.)</u>
Net Ücret ve İkrariyeler	11.144.409.604
Gelir Vergisi	3.782.045.984
S.S.K.Primi ve İşveren	4.679.850.207
Damga Vergisi	68.898.667
İstihdam Edilenlere Ödemeler ve Vergiler Toplamı	19.675.204.462
İthalde Ödenen Toplam Vergi ve Resimler (KDV.hariç)	44.636.660.520
İthalde Ödenen KDV.	17.905.712.494
Vergi Dairelerine Fiilen Ödenen KDV.	18.202.423.351
Sair Vergiler	9.485.705.768
Kurumlar Vergisi	13.274.376.489
<b>TOPLAM</b>	<b>121.180.083.084</b>

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

## Ü Ç Ü N C Ü B Ö L Ü M

### TÜRK OTOMOBİL SANAYİİ'NİN EKONOMİK GÖSTERGELERİ SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

#### I. OTOMOBİL SANAYİİ'NİN TÜRK EKONOMİSİNE KATKILARI

A. İstihdama Katkısı: Türkiye'de üretim yapan üç otomobil firması fabrikalarında çok sayıda personel istihdam etmektedirler. Ayrıca otomobil sanayiinde çalışan bir kişi diğer faaliyet sahalarında en az 20 kişiye iş imkanı sağlamaktadır. Bunlar yan sanayii, pazarlama kuruluşları, bakım-tamir ve servis istasyonları, nakliye, sigorta vb. alanlarda faaliyet göstermektedirler.

1989 yılı verilerine göre Türkiye'deki üç otomobil firmasında çalışan toplam kişi yaklaşık 10.000 kadardır. Bu personelin %41-45'i kalifiye işçidir. Teknik personelin oranı ise %8-10 civarındadır.

Otomobil sanayiinde 1982-1988 yılları istihdam durumu Tablo 35'de verilmiştir.

Tablo 35. Otomobil Sanayiinde İstihdam Durumu

	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>
Yüksek Kademe (İdari-Teknik)	180	221	197	210	214	248	258
Orta Kademe (İdari-Teknik)	729	1117	1148	1135	1110	1154	1206
İşçi(Kalifiye)	4443	5012	5282	5884	6660	8491	8136

Kaynak: VI. B.Y.K. Planı, Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Sektörü, Özel İhtisas Komisyonu Taslak Raporu.

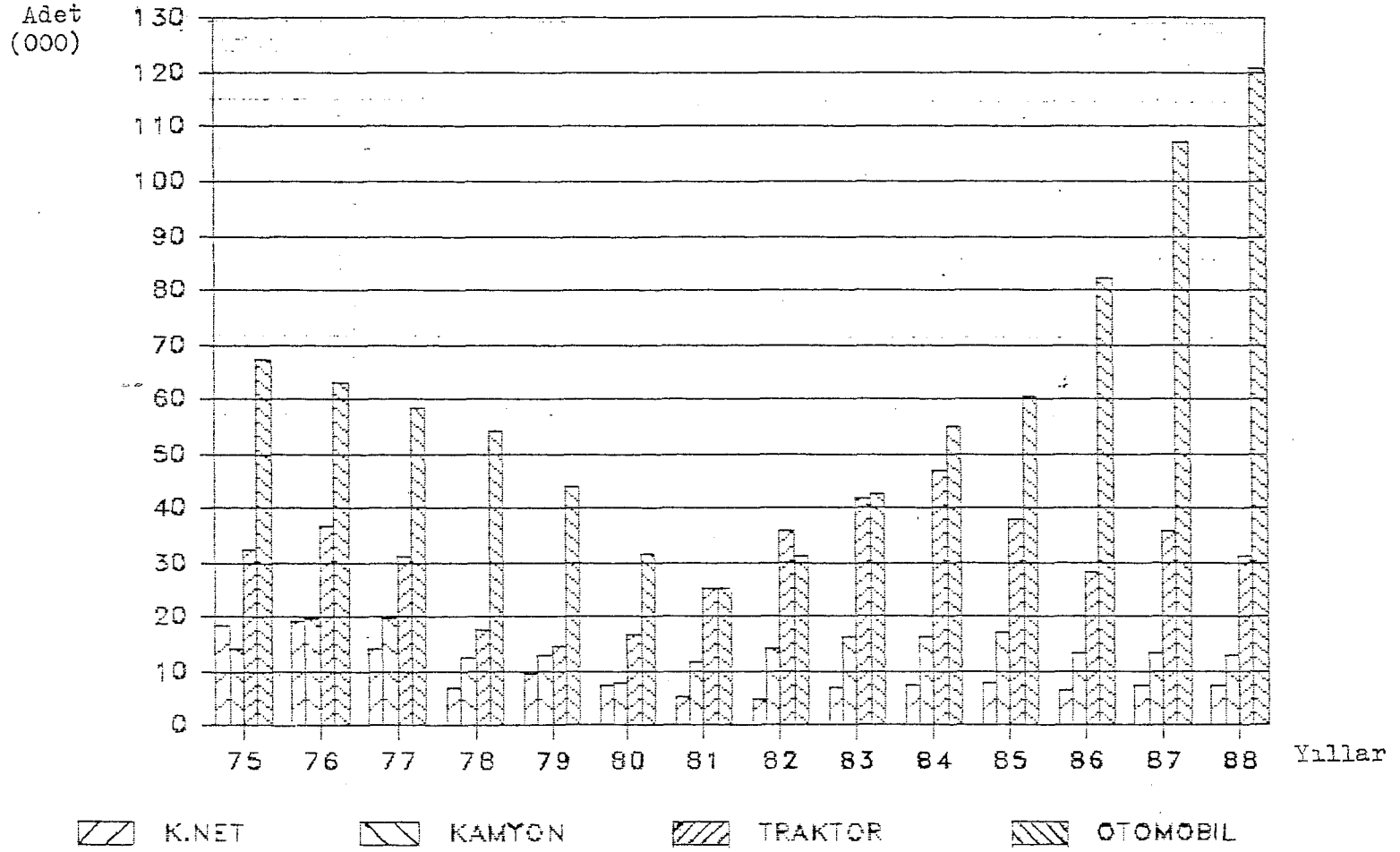
B. Üretime Katkısı: Otomobil firmalarının ürettiği mamuller bu sektörün ekonomiye direkt üretim katkısıdır.

Yıllara göre otomobil üretimi;

1982'de 31.195, 1983'de 42.509, 1984'de 54.832, 1985'de 60.353, 1986'da 82.032, 1987'de 107.185, 1988'de 120.796 ve 1989'da 119.766 adet olmuştur.

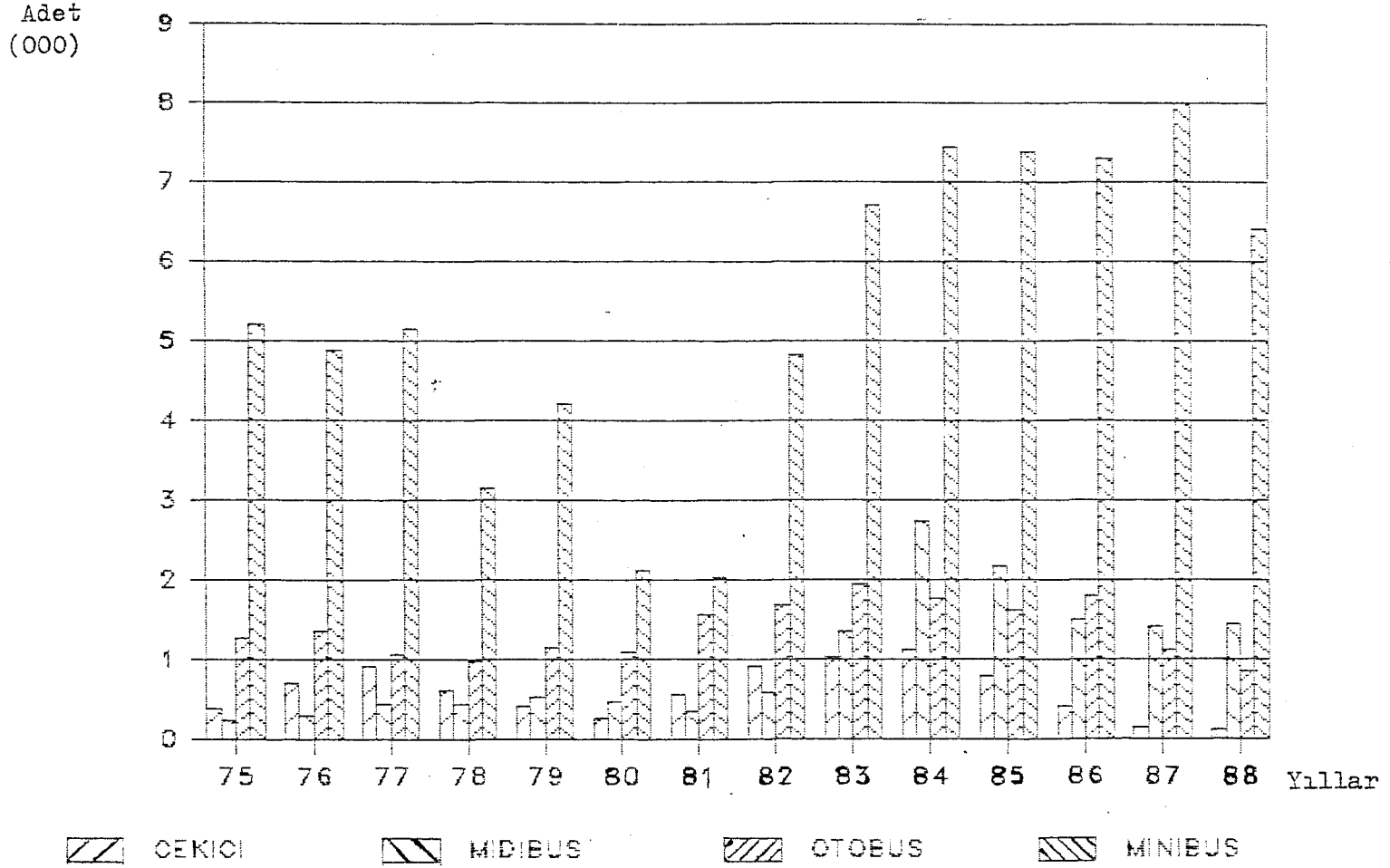
Grafik 4'te Otomotiv Sanayii Üretimi, Grafik 5'de ise Otomotiv Sanayii Toplam Üretimi yer almaktadır.

Grafik 4. Otomotiv Sanayii Üretim Grafiği (1)



Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği

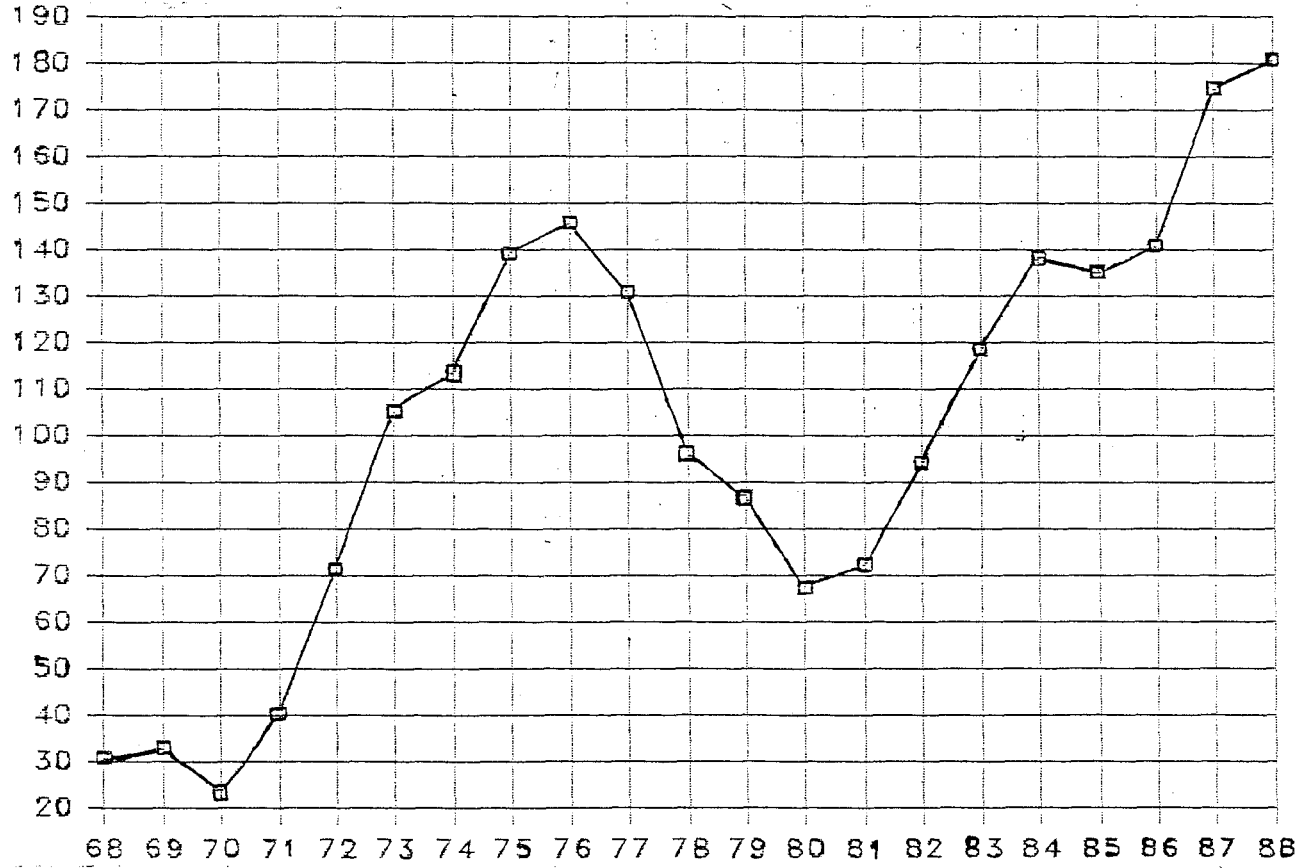
Grafik 4. Otomotiv Sanayii Üretim Grafiği (2)



Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği

Grafik 5. Otomotiv Sanayii Toplam Üretim Grafiği.

Adet  
(000)



Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği

Yıllar

C. Milli Gelire Katkısı: 1989 yılı toplam üretim adedi 119.766'dır. Bunun üretim değeri yaklaşık 600.000.000.000 dır. Bu değer otomobil sanayiinin milli gelire katkısını göstermektedir.

D. Teknolojiye Katkısı: Otomobil sanayii dünyada gelişen teknolojiye ayak uydurma, gelişmeleri yakından izleme durumundadır. Her an değişen ve gelişen bu teknolojileri çağdaş ve modern bir şekilde yurdumuza getirmek ve adapte etmek gerekmektedir. Direkt ve endirekt metodlarla yurdumuza aktarılan teknolojik gelişmeler Türkiye'nin bu alandaki seviyesini yükselten bir faktör olmaktadır.

E. Devlet Gelirlerine Katkısı: Otomobil sanayii gittikçe büyüyen ve gelişen bünyesi nedeniyle hazineye sürekli ve önemli ölçüde hasılat sağlamaktadır. 1988 yılı verilerine göre yerli 3 üretici firmanın ödedikleri toplam vergi tutarı 334.507.901.109 TL. dir.

F. Yan Sanayiye Katkısı: Otomobil sanayii'nin önemli katkılarından biride yarattığı ve geliştirdiği yan sanayidir. Otomobil sanayii bünyesi itibariyle ürettiği araçlar için gereken parçaların önemli bir bölümünü yan sanayiden sağlamaktadır.

Halen ülkemizde otomobil sanayiine parça veren yerli yan sanayii firma sayısı 1500 civarındadır. Bu firmalarda otomobil sanayilerine paralel olarak büyümekte ve gelişmektedir.

Türkiye'de üretim yapan 3 otomobil firmasınının 1988 yılında yan sanayiye yaptıkları ödeme miktarı 714.445.817.724 TL.dir.

Otomobil sanayii çeşitli sektörlerden mal temin eden bir sanayiidir. Büyük ölçüde siparişleri nedeniyle başta demir-çelik, lastik, plastik, boya vb. sektörlerin gelişmesine katkıda bulunmaktadır.

G. İthal İkamesi ve Döviz Tasarrufuna Katkısı: Türkiye'de üretilen otomobillerin yerli katkı oranı yaklaşık %70-95 arasındadır. Bu oran arttıkça dışarıya ödenen döviz miktarıda azalacaktır.

Türkiye'de yerli katkı oranı 1984 yılından itibaren yükselmeye başlamıştır. Aynı yılın verilerine göre yurt dışına ödenen CKD parça bedeli 400.000.000 dolar civarındadır. Oysa aynı sayıda araç yurt dışında komple ithal edilseydi, 2.000.000.000 dolar ödemek gerekecekti. Aradaki 1600000000 dolar ülkeye kazandırılan, tasarruf edilen döviz olmaktadır.

## II. ARAŞTIRMA-GELİŞTİRME (AR-GE) ÇALIŞMALARI

Araştırma ve geliştirmenin otomobil sanayiinde diğer sektörlerden farklı özel bir önemi vardır. Sanayileşmede otomotiv sektörünün ve özellikle otomobil sanayiinin diğer sektörlerin gelişmesindeki rolü büyüktür. Teknolojik gelişme açısından otomobil sanayiindeki araştırma geliştirme faaliyetleri Türkiye'nin tüm endüstrileri için önem taşımaktadır.

Türkiye'de otomobil sanayiindeki Ar-Ge çalışmaları 3'e ayrılmaktadır (20).

---

(20) T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii..., s.33.

A. Mamûl Geliştirme: Türkiye'de mamûl geliştirme çalışmaları 3 yönde ele alınmaktadır.

a. Yerlileşmenin Getirdiği Adaptasyon Çalışmaları: Türkiye'deki otomobil firmaları lisans altında çalışmaktadırlar. Lisansör firmaların dizaynları, ülke koşullarına, yerli yan sanayiinin durumuna, yerli hammadde temin imkanlarına ve düşük üretim miktarlarına uygun olarak gerekli adaptasyonlara tabi tutulmaktadır.

b. Araç Üzerinde Geliştirme: Lisansör firmalardaki geliştirme faaliyetlerinin yerli üretime yansıtılması ile piyasadan müşteri istekleri doğrultusunda gerekli gelişmelerin yapılması şeklinde olmaktadır.

c. Yeni Mamul Geliştirme: Mevcut bilgi ve tecrübe birikimi ile komple araç, parça grubu veya parçaların dizayn edilerek uygulamaya sokulmasıdır.

B. İmalat Teknolojisi Geliştirme: Türkiye'de düşük kapasitelerde yapılan üretimde rantabilite sağlamak amacıyla parça, parça grubu ve komple araçların üretim yöntemlerinde değişiklik yapılması zorunludur. Bu yönde zaman zaman üretim teknolojisi ile ilgili Ar-Ge çalışmaları yapılmaktadır.

C. Mamul ve İmalat Teknolojisine Yönelik Bilimsel Araştırma:

Bazı konularda teorik araştırmalar yapmak gerekmektedir. Bu araştırmaların sonucunda ileriye dönük sonuçlar elde edilmektedir.

Türkiye'de AR-GE çalışmaları kısıtlı imkanlarla ve genelde otomotiv firmalarınca yapılmaktadır. Bu çalışmalar konstrüksiyon, malzeme ve üretim tekniği yönünden yerlileştirmeye yönelik adaptasyon konuları üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Türkiye'de Ar-Ge'nin sınırlı kalmasının en önemli nedenleri şunlardır (21).

- Otomobil sanayiinin kuruluşundan bu yana devletçe uygulanan ithal ikamesi politikası nedeniyle rekabetin ve dışa açılmanın sağlanamamış olması,

- Firmaların düşük kapasitelerde kurulmuş olması,

- Lisansör firmaların değişiklikler üzerindeki aşırı duyarlılıkları,

- Kadro ve finansman yetersizlikleri,

- Dış ülkelerde teknik eleman, prototip alışverişinde ve testlerinde, kambiyo ve gümrük mevzuatında gerekli elastikiyetin olmaması.

Türkiye'deki otomobil üreticileri, lisansör firmalarından gerekli teknolojik gelişmeleri temin edebilmektedirler. Sanayiinin esas amacı adaptasyon çalışmalarında elde edilen bilgi birikimiyle, gelişmiş ülkelerde uygulanmayan konulara yönelik olmalıdır.

Gelişmekte olan ülkelerin koşullarına uygun mamul ve üretim teknolojileri üzerine Ar-Ge çalışmaları yapılmalıdır. Kaliteli ve rantabl olabilecek mamül ve üretim teknolojisi

(21) T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayi..., s.35.

geliştirilerek, hem ülke ihtiyaçlarını karşılamak, hem de geliştirmekte olan diğer ülkelere bu teknolojilerin ihracı hedeflenmelidir.

Uluslararası piyasalarda rekabet edebilecek fiyat ve kalitede üretim yapılabilmesi için yıllık asgari otomobil üretiminin 100.000 adet olması gerekmektedir.

Otomobil ve yan sanayii kuruluşlarında Ar-Ge yatırımları teşvik edilmelidir. Bina, tesis, teçhizat ve malzeme yatırımları için,

- Ucuz kredi ve vergi indirimi sağlanmalıdır.

- Bu kuruluşların cirolarının bir kısmını Ar-Ge çalışmaları için kullanmaları teşvik edilmelidir.

- Çalışma ve sonuçların yayınlanması teşvik edilmelidir.

- Ar-Ge için gerekli ithalat durumlarında (numune, teçhizat, know-how, lisans vb.);

Gümrük muafiyeti uygulanmalı

Döviz tahsisi verilmeli

Bürokrasi kaldırılmalıdır.

- Sınai ilişkilerde, eğitim, fuar ve sergiler için yabancı merkezlere üyelik teşvik edilmelidir. Kuruluşlar arasında bilgi alışverişi ve işbirliği olmalıdır.

### III. ÜRETİM MALİYETLERİ

Türkiye'de yetersiz sayıdaki araç üretimi birim çıktı başına yüksek maliyetle sonuçlanmaktadır. İhtiyacı karşılamayan üretim, maliyet ve dezavantaj yaratan faktörler sek-

törün önemli problemleridir. Yerli parça arzının yüksek maliyetli oluşu, enflasyon ve yüksek efektif koruma, araç maliyetleri ve fiyatlarını arttırmaktadır. Realistik olmayan Türk Lirasının döviz kuru, hükümet teşvikleri, maliyetleri yansıtmayan araç fiyatları vb. faktörler üretimin etkinliğini bozmaktadır (22).

Türk otomobil sanayiinde maliyet avantajı sağlayan kaynaklar;

- Düşük işgücü maliyeti.
- Türkiye'de üretilen modellerin yaşamlarının uzaması, ölçek ekonomilerin küçük olması.
- Hükümet teşvikleri.

Otomobil sanayiinde maliyet dezavantajı yaratan faktörler:

- Düşük kapasite kullanımı
- Yetersiz fabrika ölçeği
- Yerli parçaların yüksek maliyetlerle sağlanması
- Enflasyon ve dolayısıyla finansman maliyetleri
- İthal edilen hammadde vb. üzerindeki vergiler
- Uygun olmayan fabrika yerleşim planları.

Sayılan faktörler içinde otomobil sanayiinin en fazla karşılaştığı problem enflasyon-finansman maliyetleri ile düşük kapasite kullanımıdır.

---

(22) ÜNSAL, s.48.

Birim ürün maliyeti oluşturan unsurlar yüzde değerler olarak Tablo 36'da verilmiştir.

Tablo 36. Türk Otomobil Sanayiinde Maliyeti Oluşturan Unsurlar (% olarak)

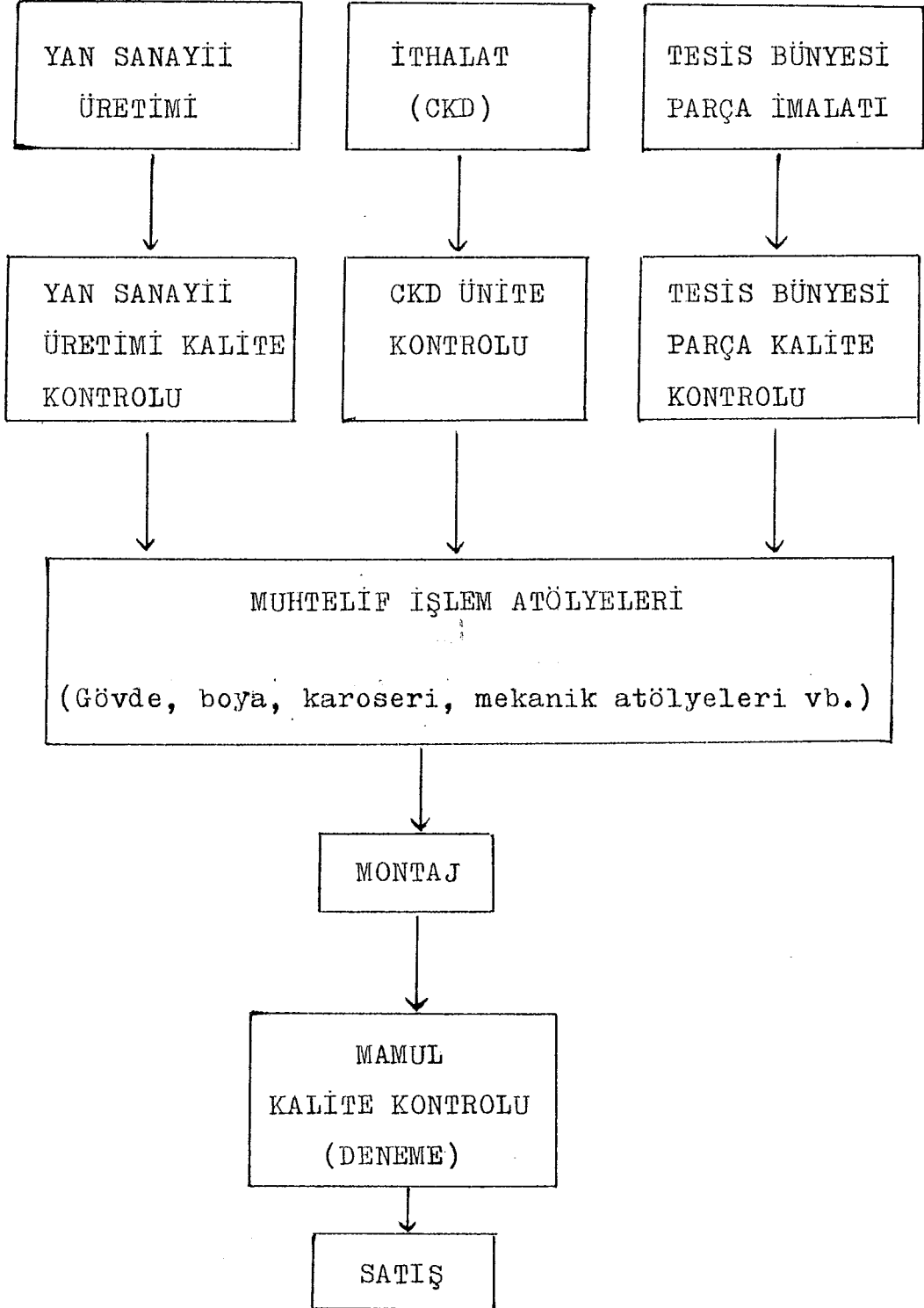
	<u>Ortalama</u>	<u>Minimum</u>	<u>Maksimum</u>
İthal Malzeme	28,7	16,1	56
Yerli Malzeme	45,6	18	65,7
İşçilik	5,7	3,7	8
Genel Üretim Giderleri	4,1	2,4	5
Amortismanlar	3,4	2,9	4
Finansman	9,2	0,4	10
İdare ve Satış Giderleri	3,3	1,1	6,6
<u>TOPLAM</u>	<u>100,0</u>		

Kaynak: VI. B.Y.K.P. Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Taslak Raporu (1988).

#### IV. ÜRETİMİN YAPISI VE KAPASİTE KULLANIMI

Türkiye'de üretim yapan otomobil firmalarının tesislerindeki üretim yapısı genelde aynıdır. Montaj hattına giren parçalar genellikle 3 kaynaktan temin edilmektedir. Parçaların bir kısmı tesis bünyesinde üretilirken, bir kısmıda yan sanayiden sağlanmakta yada ithal edilmektedir. Montaj hattında bütünleşen parçalar kalite kontrolünden geçtikten sonra üretim işlemi tamamlanmakta ve satış organizasyonuna devredilmektedir. Bu süreç üretim akış şemasında gösterilmiştir (23).

(23) MÜFTÜOĞLU, s.33.



Aracı oluşturan parçaların geldiği 3 kaynaktan birinde aksama olması halinde üretim durmakta yada aksamaktadır. Türkiye'de döviz dar boğazının yaşandığı yıllarda, dışarıdan temin edilen parçalar sorun yaratmış, buda üretime yansımıştır. Yan sanayiden temin edilen parçalarda ise yan sanayinin dağınık yapısı sonucu düzenli ve standartlara uygun kaliteli üretim yapılamamıştır.

Otomobil sanayiinde kapasite kullanım sorunu 1970'li yılların ortalarında başlamıştır. Bu yıllarda talebe bağlı artan üretim ve kapasite kullanım oranı 1976 yılında % 67, 1977 yılında %61 olarak gerçekleşmiştir. 1978 yılından itibaren döviz dar boğazı ve enflasyondaki artışlar nedeniyle üretim hedeflerinin gerisinde kalınmış, kapasite kullanım oranı 1979 yılında %47'ye 1980 yılında da %31'e düşmüştür.

1980-1983 döneminde uygulanan ekonomi politikalarından kaynaklanan talep yetersizliği ve finansman sorunları nedeniyle üretim ve kapasite kullanım oranları daha da gerilemiştir. Kapasite kullanım oranı 1981'de %29'la en düşük seviyesine inmiştir.

1984 yılından itibaren talebin yeniden canlanması sonucu 1976 yılındaki üretim seviyesine tekrar ulaşılmıştır. Kapasite kullanım oranı 1986 yılında %62 olarak gerçekleşmiştir. Son yıllarda şehirleşmenin giderek büyümesi, buna

bağlı olarak toplu taşımacılığın gelişmemesi ve otomobilin yaşamın ayrılmaz bir parçası haline gelmesi otomobil talebini olumlu yönde etkilemiştir.

## V. DIŞ TİCARET

A. İhracat: 1980'li yıllardan itibaren otomobil üreten firmalar, ülkenin ekonomik koşullarında zorlamasıyla ihracata yönelmişler ancak başarılı olamamışlardır. Çünkü yerli otomobil fiyatlarının maliyetleri ve dolayısıyla fiyatları rakiplerinden çok yüksektir. Ayrıca otomobil sanayiinin kuruluşu ve gelişimi planlı dönemler içinde ihracata dönük şekilde planlanmamış, sadece iç talebe cevap veren ithal ikamesi amaçlanmıştır (24). Yurt içi piyasaya yönelik üretimde bulunmanın sonucu olarak otomobil ihracatı 1980'li yılların ortalarına kadar çok düşük düzeylerde gerçekleşmiştir.

Otomobil üreticilerinin komple araç ihracatı 1985 yılından itibaren artmaya başlamıştır. En önemli ithalatçı ülkeler Mısır, Tunus, Libya, Ürdün, Irak ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'dir. Batı Avrupa'ya ihracat ise 1989 ve 1990 yıllarında OYAK-Renault tarafından ana Fransız firmasının desteğiyle gerçekleşmiştir.

---

(24) T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii..., s.37.

Türkiye henüz Afrika ve Ortadoğu'daki ülkelere ihracat yapma potansiyelini tam olarak kullanamamıştır. Bu ülkelerin çoğunda otomobil sanayii fikri gelişmişde ülke şartları sanayiinin kurulmasına henüz engel teşkil etmektedir. Bu nedenle ürün kalitesini arttırma, yeni modellerin tanıtılması vb. reorganizasyon ve modernizasyon çalışmaları ile bu ülkelere olan ihracat artacaktır.

Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler, sanayileşmiş ülkelerin bitirdiği modelleri üretmek ve ihraç etmek yerine uluslararası rekabet fiyatlarında çağdaş modeller üretmelidir. Belirlenen çok uluslu üreticilerle karşılıklı ticaret anlaşmaları yapılmalıdır.

Dış piyasalarda etkin bir tanıtma ve satış faaliyeti, satış sonrası hizmetler (garanti, bakım, servis, yedek parça) yeterli haberleşme vb. koşullar sağlandığı takdirde bu piyasalarda yer edinmemiz kolaylaşacaktır.

Türkiye'nin 1980-1988 yılları ihracatı Tablo 37'de ve Grafik 6'da gösterilmiştir.

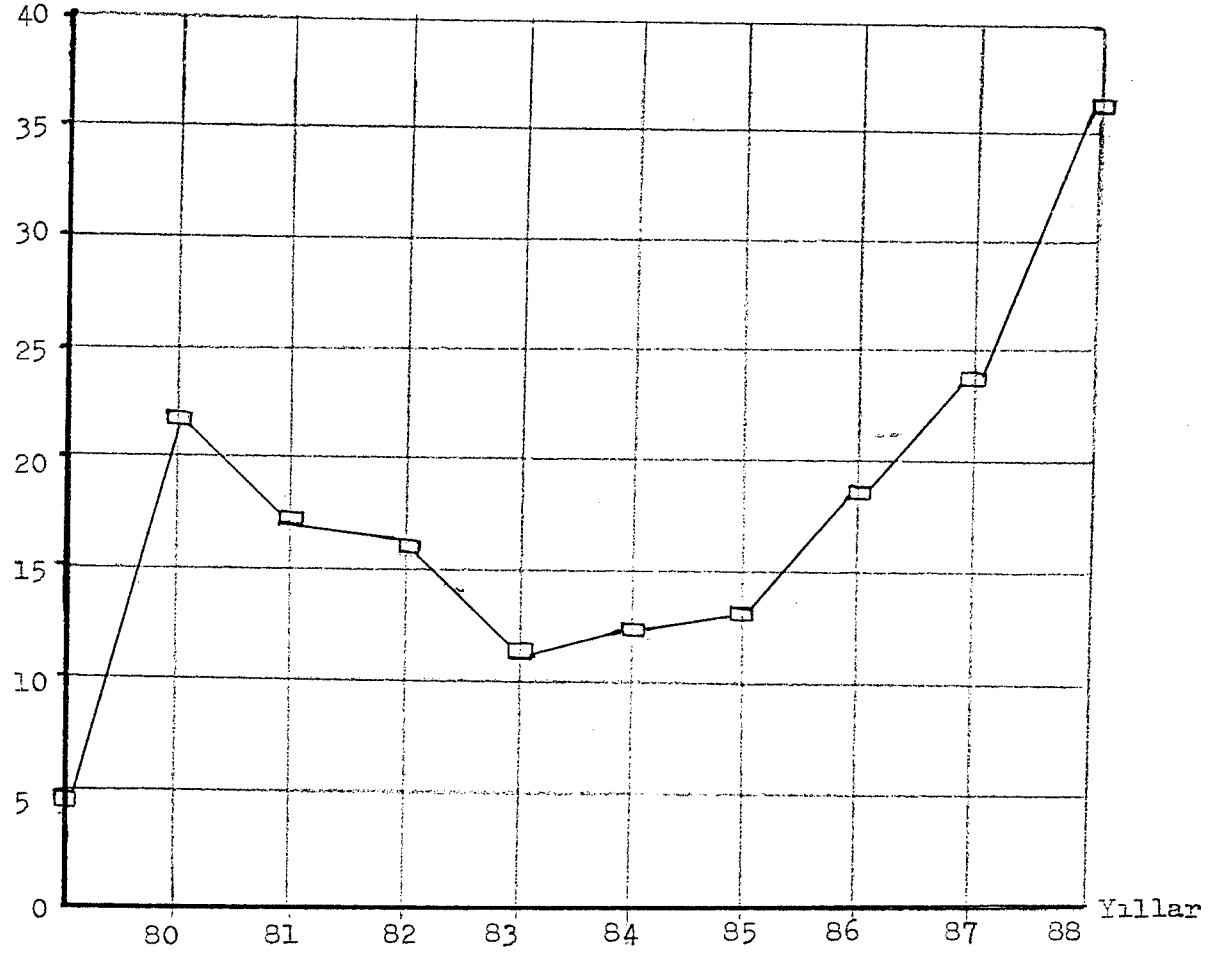
Tablo 37. Türkiye'nin Otomobil İhracatı

Yıllar	Adet	Komple Araç
		Değer(dolar)
1980	4515	21.797.000
1981	5659	20.568.000
1982	3967	15.275.000
1983	3343	12.024.000
1984	4010	12.279.000
1985	3760	12.856.765
1986	5028	19.356.772
1987	5091	23.288.963
1988	7603	37.881.447

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (O.S.D.)

Grafik 6. Otomobil Sanayii ihracat Grafiği

Milyon  
(Dolar)



B. İthalat: 1980 yılından önceki dönemlerde uygulanan sistem, yüksek tarifeli koruma, ithalatta miktar kısıtlamaları ve ithalat lisansı kullanarak ithal ikamesini arttırmaktır.

Otomotiv sanayii konusunda, araç üzerindeki tarife koruması 1983'e kadar otomobil hariç oldukça düşüktür. 1984 yılında, ithal politikasındaki genel değişiklik ile otomotiv sektörü için yeni ithalat rejimi tanıtılmıştır (25).

1984 ithalat rejiminin yapısı, otomobil hariç araç tarife oranlarında ilave fonlar getirmiştir. Özellikle ticari araçlar için gümrük vergileri oldukça yükseltilmiştir (CIF değerinin %25'den %60'a). Otomobil için tarifeler ise önemsiz bir şekilde azaltılmıştır.

Miktar kısıtlamaları ve ithalat lisansının terkedilmesinin bir sonucu olarak 1984 yılında otomobil ve kullanılmış her türlü araç ithalatı hızla artmıştır. 1986 yılında ise kullanılmış araçlar konusunda yeni düzenlemeler getirilmiştir.

1985 yılında otomobil ithalatı o zamana kadarki en yüksek sayıya ulaşmış ve 12.806 adet otomobil yurda girmiştir. Bu tarihten itibaren otomobil ithalatı hızla artmaya başlamıştır. 1988 yılında ise 4655 adet otomobil ithal edilmiş ve yaklaşık 40 milyon dolar dış ödeme yapılmıştır.

İthalat 1989 yılının ilk yarısına kadar yüksek orandaki korumacılık nedeniyle fazla artış göstermediğinden rekabet arttırıcı olamamıştır. 1989 yılı Ağustos ayında araç

ithalatında ödenen vergi ve fonların düşürülmesiyle tırmanışa geçmiştir.

Tablo 38'de yıllar itibariyle otomobil ithalatı, Tablo 39'da ise ithalat rejiminde otomobil sektörünü ilgilendiren değişiklikler verilmiştir.

Tablo 38. Yıllar İtibariyle Otomobil İthalatı

<u>Yıllar</u>	<u>Adet</u>	<u>Değer (dolar)</u>
1981	4.205	22.515.078
1982	2.795	15.654.785
1983	3.219	17.494.026
1984	8.849	36.077.266
1985	12.806	52.758.513
1986	6.975	43.132.275
1987	5.115	44.528.834
1988	4.665	39.544.783

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği

Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı

## VI. YURT İÇİ TALEP

Türkiye'de 1950'li yıllarda karayoluna dönük ulaştırma sisteminin benimsenmesi, alt yapı çalışmalarına önem verilmesi, planlı dönemlerde de imalat sektörünün gelişmesi, otomotiv sanayii ürünlerini ve özellikle otomobil talebini olumlu yönde etkilemiştir.

Tablo 39. Otomobil İçin İthalat Rejimi

<u>Otomobil Türü</u>	1983	1986		1987 (Kasım)		1989 (Ağustos)	
	<u>Gümrük Vergileri*</u>	<u>G.Vergileri</u>	<u>Fonlar **</u>	<u>G.Vergileri</u>	<u>Fonlar</u>	<u>G.Vergileri</u>	<u>Fonlar</u>
Küçük Otomobil (Motor hacmi < 1700cm <sup>3</sup> )	75	50	50	50	30	5	10
Normal Otomobil (1700cm <sup>3</sup> < Motor hacmi < 2000cm <sup>3</sup> )	75	50	100	50	100	5	20
Lüks Otomobil (Motor hacmi > 2000cm <sup>3</sup> )	75	50	200	50	200	25	100

\* CIF değerinin %'si

\*\* Vergi, resim ve harçlar toplamının %'si

Kaynak: Hazine ve Dış ticaret Müsteşarlığı.

Fiyatların devlet kontrolunda olması ve düşük oranlarda artması, 1973 petrol krizi esnasında akaryakıt fiyatlarının nisbeten düşük tutulması nedeniyle otomobil talebi artışını sürdürmüştür. Fiyatların maliyetlere göre belirlenmeye başladığı 1976 yılından itibaren enflasyon hızında aşan otomobil fiyatları talebi geriletmiştir.

1980 yılından itibaren yüksek enflasyon ödemeler dengesi sorunu nedeniyle uygulanan politikalar talebede etki yapmıştır. 1982 yılında uygulamaya konan yeni satış yöntemleri ve yeni modeller talebi tekrar canlandırmıştır. 1984-1985 yıllarındaki kullanılmış her türlü araç ithali ise yerli üretimde olumsuz etkiler yaratmıştır.

1986-1987 yıllarında, otomobil alımına mevcut fonların yönlendirilmesi, yüksek oranlı gümrük ve fona tabi ithal otomobiller ile yerliler arasındaki fiyat farkının büyümesi yurt içi talebi arttırmıştır.

1988 yılında taşıt alım ve motorlu taşıt vergilerinin artması talep üzerinde yeniden olumsuz etkiler meydana getirmiştir.

Tablo 40'da 1982 yılından itibaren yurtiçi talebin gösterdiği gelişme verilmiştir.

Tablo 40. Yurt İçi Talep (1982-1988 Yılları)

<u>Yıllar</u>	<u>Yurt içi talep *</u>
1982	30.023
1983	42.385
1984	59.795
1985	69.400
1986	84.010
1987	107.313
1988	117.858

Yurt içi Talep = Üretim + İthalat - İhracat

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği.

Türkiye'de planlı dönemlerin başlangıç yılı olan 1963'ten bugüne kadarki otomobil parkı gelişimi Tablo 41' de görülmektedir.

Tablo 41. Türkiye'de Yıllar İtibariyle Otomobil Parkı

<u>Yıllar</u>	<u>Otomobil Parkı</u>
1963	72.034
1964	79.449
1965	87.584
1966	91.469
1967	112.867
1968	125.375
1969	137.345
1970	137.771
1971	153.676
1972	187.272
1973	240.360
1974	313.160
1975	403.546
1976	488.894
1977	560.424
1978	624.438
1979	688.687
1980	742.252
1981	776.432
1982	811.465
1983	856.350
1984	919.577
1985	983.444
1986	1.087.234
1987	1.193.021
1988	1.309.557

Kaynak: Devlet İstatistik Enstitüsü (D.İ.E.)

## VII. YENİ YATIRIMLAR

Türkiye'de son yıllarda otomobil talebinin önemli ölçülerde artması yabancı yatırımcıları harekete geçirmiştir. İthal otomobil pazarlayan kuruluşlar ve bağlı oldukları yabancı firmalar yatırım amacıyla Türk hükümetine başvurmuşlardır.

Türkiye'de bu dönemde yatırım yapan ilk firma General Motors olmuştur. Firma İzmir Torbalı'da montaja dayalı bir tesis kurarak Opel Vectra marka otomobil üretimine başlamıştır. Fransız Peugeot-Citroen ve Japon Toyota ekiplerinde yatırım yapmak için gerekli izinleri almışlardır. Peugeot-Citroen'de General Motors gibi %100 yabancı sermayeli olacaktır. Toyota ise Sabancı Holding'le ortak yatırım kararı almıştır.

Yatırım yapan firmalara kullanacakları yerli katkı oranı, yıllık ve günlük üretim kapasitesi, ihracat zorunluluğu gibi koşullar ile sürülmelidir. Firmalar bir başka ülkede yatırıma giderken sadece talep doğrultusunda hareket etmemelidir.

Türk otomobil pazarının kapasitesi bellidir. Gelen firmalara bazı koşullar ileri sürülmezse bundan hem eski firmalar, hem yeni gelen firmalar, hemde yan sanayii olumsuz yönde etkilenecektir. Montaja dayalı üretimde yerli katkı oranını düşürecektir.

Yatırımcılara ihracat şartı getirilirken iç piyasada da talep arttırıcı önlemler almak gerekecektir. Halen oto-

mobiller için uygulanan taşıt alım vergileri oldukça yüksektir. Ekonominin lokomotifini olarak görülen sanayii sektörüne bu kadar ağır vergilerin yüklenmesi, sektörün gelişmesine olumsuz etki yapacaktır.

Türkiye'nin içinde bulunduğu durumla daha önce karşılaşılan İspanya oldukça tutarlı bir model geliştirmiştir. Birinci Bölümde "Otomotiv Sanayileri Gelişme Gösteren Ülkeler" arasında tanıtılan İspanya'nın uyguladığı model maddeler halinde gösterilecektir.

#### 1972 Rasyonalizasyon Tedbirleri (25):

##### Eski Firmalar İçin

1. Ucuz kredi ve bazı vergilerde indirim.
2. 7 milyon Dolar'dan fazla yatırımlarda kredi kullanma kolaylığı.
3. Orijinal parça ithalatında gümrük muafiyeti.
4. Avrupa'dan parça ithalinde %20'nin altında gümrük.
5. 1 ihracata karşılık 2 ithal hakkı (1979 yılında 1,5'e düşürüldü)

##### Yeni Kurulacak Firmalar İçin

1. En az 500 adet/gün kapasite (100.000/Yıl)
2. En az %50 yerli üretim (1979 yılından sonra %60)
3. En az 800 milyon Fransız Frangı yatırım.
4. Üretimin en az 2/3 ünü ihraç etme zorunluluğu.
5. İç pazara, pazar toplamının en fazla %10'u kadar otomobil satış hakkı.

Sonuçta İspanya eski üretici firmaları gözden çıkarılmayarak desteklemiş ve yeni girecek firmalara, asgari yatırım, uygun kapasite, asgari yerli katkı oranı ve ihracat zorunluluğu getirmiştir.

## S O N U Ç

Temeli 1950'li yıllarda atılan Türk otomotiv sanayii çeşitli değişiklikler ve evrelerden geçerek bugünlere ulaşmıştır. Sanayiinin günümüzdeki görüntüsü kuruluş yıllarından oldukça farklıdır. Montaj üretimi ile işe başlayan sanayii hızla gelişerek hem üretim sayısını hemde üretim çeşidini arttırmıştır.

Otomotiv sektörünün en önemli kollarından biri olan otomobil sanayiide ülkemizde montaj üretimiyle faaliyete başlamıştır. 1980'li yıllara kadar sürekli yükselen bir iç talep nedeniyle hiçbir sorunla karşılaşmayan otomobil sanayii belirtilen yıldan itibaren bazı sorunlarla karşı karşıya kalmıştır.

Sanayiinin kuruluşunda ithal ikamesi amacı güdülmesi, düşük kapasiteyle çalışılması ve dış rekabetten korunması sektörün 1980 istikrar tedbirleri sonrasında karşılaştığı sorunların en büyük nedenidir. Satışları düşen sanayii yüksek maliyetler ve fiyatlar nedeniyle dış pazarlara da açılmamıştır. Finansman sorunları artan firmalar büyük bir bunalıma girmişler, zorunlu olarak yaptıkları ihracatta ise

zarar etmişlerdir.

1984 ithalat rejimi ile çok sayıda aracın Türkiye'ye gelmesi yerli otomobil sanayiini ilk kez rekabetle karşı karşıya bırakmıştır. Bu durum üreticileri yeni modeller üretmeye ve kalite arttırmaya sevk etmiştir.

İthalatın artması ve üreticilerin yeni modeller üretmeye başlamasıyla otomobil talebi hızla yükselmiştir. Faiz hadlerinden ve döviz kurlarından etkilenen talep gerçek anlamını yitirmiş, otomobil yatırım aracı olarak görülür olmuştur. Aşırı yükselen talebi karşılayamayan firmalar 1970'lerdeki sıra uygulamasına yeniden dönmüşlerdir.

Taşıt alım vergilerinin 1988 yılından itibaren zaman zaman arttırılması otomobilin alıcıya maliyetini yükseltmiştir. Sanayisi gelişme durumunda olan ülkemiz için bu uygulama uzun dönemde olumsuz etkiler yaratacaktır.

1989 yılından itibaren talebi önemli ölçüde artan yabancı otomobillerin üretici firmalarından bazıları Türkiye'de yatırım yapmak amacıyla başvurmuşlardır. Firmaların sundukları yatırım paketleri büyük ölçüde montaj ağırlıklı olduğundan, başta yerli üreticiler olmak üzere birçok kesimden tepkiler almaktadır. Bir ülkede kurulan otomobil endüstrisi kendisiyle birlikte yan sanayiide düşünmelidir. Buda yerli katkı oranının yüksek olmasına bağlıdır. Ayrıca kurulacak tesislerin üretim kapasiteside dünya standartlarına uygun olmalı, kaynak israfına yol açmamalıdır. Üretilen otomobillerin belirli bir kısmı ihraç için ayrılmalı, bu amaçta yurt dışındaki ticari etkinliklere katılmalı ve satış sonrası hizmetlerde götürülmelidir.

## T A N I M L A R

COMECON (Karşılıklı İktisadi Yardım Konseyi): Sosyalist ülkelerin oluşturduğu, bölgesel ve uluslararası nitelikte bir iktisadi yardımlaşma örgütüdür. 1949 yılında Moskova'da kurulan örgüte S.S.C.B.'den başka Bulgaristan, Macaristan, Polonya, Moğolistan, Romanya, Çekoslovakya, Küba ve Vietnam üyedir. Yugoslavya ise ortak üye statüsündedir.

Sosyalist ülkelerin tek uluslararası nitelikli iktisadi işbirliği örgütü olan COMECON'un amacı iktisadi, teknik ve bilimsel işbirliğini gerçekleştirmektir.

FIBERGILAS: Küçük tekne, otomobil vb. gövdelerinde, yalıtım işlemlerinde, özellikle plastik ve polyesterden parçaların üretiminde kullanılan sağlamlaştırma ve dolgu maddesidir.

MARSHALL PLANI: Avrupa'ya iktisadi yardım yapmak amacıyla düzenlenen ve A.B.D.'li general George Catlett Marshall tarafından ortaya atılan programdır. 1948-1952 arası dönemi kapsayan planın amacı Avrupa ülkelerinin ticari bilançolarını yeniden düzenlemek, iktisadi ve mali bağımsızlıklarına yeniden kavuşturmaktır. Planın yönetilmesi ECA (İktisadi İşbirliği İdaresi) ve OEEC (Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı)'na verilmiştir. Ülkelere ayrılan yardımların %85'i

bağış, %15'i uzun vadeli kredilerdir.

Türkiye A.B.D. ile imzalanan Ankara Anlaşması (4.7.1948) ile bu plana dahil olmuştur. Alınan yardımlar 1948-1952 dönemi için, 175 milyon doları dolaysız, 176 milyon doları dolaylı olmak üzere toplam 351.700.000 dolardır.

O.E.C.D.(Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı): Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatına (EOCE) üye 19 devletin 1961 yılında oluşturdukları birliktir. Üye devletlerin ticari yükümlülükleri GATT (Gümrük ve Ticaret Genel Anlaşması) ile sınırlıdır. Temel çalışmalar, özel çalışma komiteleri bünyesinde gerçekleştirilmektedir. Yıllık olarak atanan 14 temsilciden oluşan yürütme komitesi, yılda bir kez olmak üzere, her devletin yetkili bakanlarının oluşturduğu en üst kuruluş olan Konsey'in çalışmalarını hazırlar. Üye devletleri bağlayan kararların oybirliği ile alınması gerekir. Merkezi Paris'tedir.

STABİLİZASYON KARARLARI (4 Ağustos 1958): Hükümet tarafından istikrar programını yürürlüğe koymak amacıyla alınmıştır. Dış borçlar ertelenmiş, yabancı mali kuruluşlardan kredi alınmıştır.

İstikrar önlemleri arasında en önemli karar, doların 281 kuruştan 900 kuruşa çıkarılarak fiili bir devalüasyon yapılmış olmasıdır. Devalüasyonun oranı % 326' dır. Ayrıca yatırımların kısılması, devletin Merkez Bankası'ndan alabileceği kredilerin sınırlandırılması, T.M.O., Şeker Fabrikaları A.Ş. ve Sümerbank dışındaki KİT'lerden, eski borçları konsolide edilmek yoluyla bonoların Merkez Bankası'na kırdırma yetkisinin alınması vardır.

TRUMAN DOKTRİNİ: A.B.D. başkanı Harry S. Truman'ın Sovyet yayılmasını önlemek amacıyla Türkiye ve Yunanistan'a askeri ve ekonomik yardım yapılmasını öngören politikasıdır. 22.5.1947'de onaylanan kanun çerçevesinde iki ülkeye 400.000.000 dolarlık bir yardım yapılmıştır.

Sovyetler Birliği, doktrinin dünya barışı için bir tehdit oluşturduğunu ileri sürerek tepki göstermiştir.

- 
- : İmalat Sanayii'nin Seçilmiş Sektörlerinde 1989 Yılı Altı Aylık Kesin Sonuçları ve 1990 Yılı İlk Tahminleri, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ş., Ekonomik Analiz-Konjonktür ve Sektör İzleme Müdürlüğü, Kasım 1990.
- 
- : Otomotiv Sanayii Ana Raporu, T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, I. Sanayi Şurası, Ankara, 1987.
- 
- : Otomotiv Sanayii'ni Yönlendirme Komisyon Raporu, T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, I. Sanayi Şurası, Ankara, 1987.
- 
- : Türk Sanayii'nin Dünü, Bugünü ve Yarını, T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Desiyab, Ankara, Haziran 1983.
- 
- : Otomotiv Sanayiinde Ortak Pazar ve Türkiye'nin Yeri, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları No.16, Haziran 1971.
- 
- : Türk Otomotiv Sanayii Hakkında Genel ve İstatistikî Bilgiler Kataloğu, Otomotiv Sanayii Derneği Yayınları No. 19, İstanbul, Ekim 1989.
- 
- : Otomotiv Sanayii Derneği Üyeleri ve Ürünleri Hakkında Özet Bilgiler, Otomotiv Sanayii Derneği Yayınları, İstanbul, Şubat 1987.

- : Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii Müessesesi Basın Bülteni, Eskişehir, 1961.
- : Birlikte, OYAK-Renault Yayını, sayı 14, Ocak 1990.
- : "Otomobil", Ana Britannica, cilt 17.
- : Büyük Larousse, Cilt 6.
- : Büyük Larousse, Cilt 13.
- : Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, Cilt 4.
- : Türkiye Otomobil Magazin, Şubat 1989.
- : Türkiye Otomobil Magazin, Mayıs 1990.
- : Oto Motor-Spor Dergisi, sayı 56, Ocak 1990.

### YARARLANILAN KAYNAKLAR

- ASLAN Celal : Dünya Otomobil Sanayii'nin Dünyü Bugünü Yarını ve Robotların Etkisi, Ankara, 1985.
- CEYHUN Ekrem - : Türkiye Otomotiv Sanayii,  
ÖLÇEN Nejat D.P.T. Yayını, Ankara, 1972.
- ER Şükrü : Otomobil Endüstrimiz, Ankara, 1965.  
"Otomobil Endüstrisi Kongresi",  
24 Mayıs 1961.
- ERKUL İhsan : Araştırma Raporlarında Tertip ve Şekil Meselesi, Eskişehir, 1983.
- ERZEN Ateş Ünal : İstanbul Sanayi Odası'nca Düzenlenen, "Türk Otomotiv Sanayii'nin Gelişimi ve Yan Sanayii ile İlişkiler" konulu seminerde yaptığı konuşma, İstanbul, Kasım 1981.
- MÜFTÜOĞLU Fahri : Otomotiv Sanayii, Türkiye İş Bankası A.Ş. İktisadi Araştırmalar Müdürlüğü, Ankara, 1984.