

TÜRK OTOMOTİV SANAYİ VE PİYASA YAPISI

Cem TÜRE

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İktisat Anabilim Dalı

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Erol Kutlu

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Şubat 1999

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Yrd.Doç.Dr.Erol KUTLU

Üye : Prof.Dr.Ergül HAN

Üye : Doç.Dr.İlyas ŞIKLAR

Cem TÜRE'nin "Türk Otomotiv Sanayi ve Piyasa Yapısı" başlıklı tezi 8 Nisan 1999 tarihinde, yukarıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, İktisat (İktisadi Gelişme) Anabilim Dalında yüksek lisans tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

YÜKSEK LİSANS TEZ ÖZÜ

TÜRK OTOMOTİV SANAYİ VE PİYASA YAPISI

Cem TÜRE

İktisat Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Şubat 1999

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Erol Kutlu

Otomotiv sanayi, bir ülkenin yük ve yolcu taşıma ihtiyaçlarını karşılayacak karayolu taşıtlarını imal eden bir sanayi kolu olarak tanımlanmaktadır. Otomotiv sanayi ana sanayi ve ana sanayi kuruluşlarına parça üreterek hizmet veren, yan sanayi kuruluşlarından oluşmaktadır. Dünya otomotiv sanayiine baktığımızda otomotiv sanayi ABD'nin kesin hakimiyeti altında gelişmiştir. Ancak günümüzde bu ülke liderliğini Avrupa ve Japonlara kaptırmıştır. Otomobil üretiminde gelişmekte olan ülkelere gelişmiş ülkelere oranla daha hızlı bir artış oranı görülmektedir.

Türk otomotiv sanayiinin tarihsel gelişimini incelediğimizde sektörle ilgili en önemli kararın Montaj Sanayii Talimatının hazırlanmasıdır. Bu talimatın temelini ithal ikamesine dönük üretim oluşturmaktadır. Otomotiv sektöründe montajla başlayan Türk firmaları günümüzde büyük yatırımlar yaparak üretim teknolojilerini geliştirmişlerdir. Türk otomotiv sektörünün piyasa yapısına baktığımızda oligopol piyasaya örnektir.

Gelişmiş ülkelerin refah artışlarına katkıları olan otomotiv sanayi gelişmekte olan ülkeler içinde sanayileşme ve kalkınma anahtarlarından biri olarak görülmektedir. Otomotiv sanayi ülkemizde de gelişmeye ve kalkınmaya pek çok fonksiyonları ile katkıda bulunmaktadır.

ÖNSÖZ

Günümüzde otomotiv sanayi gelişmiş ve gelişmekte olan bir çok ülkenin ekonomilerinin lokomotifi durumundadır. Ana ve yan sanayi kuruluşlarıyla ülkemiz ekonomisine büyük katkılarının yanısıra, bir çok insana da iş olanağı sağlamaktadır. Ancak bu sektörün daha iyi gelişebilmesi ve yeni yatırımların planlana bilmesi için belirli periyotlarla ekonomik durumlarının akademik düzeyde yapılacak çalışmalarla ortaya konulması gerektiği inancındayım.

Bu yönde katkısı olacağı kanısıyla yüksek lisas tezi olarak hazırladığım “ Türk Otomotiv Sanayi ve Piyasa Yapısı” isimli tez üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde dünya otomotiv sanayiine genel bakış, ikinci bölümde Türk otomotiv sanayiinin tarihsel gelişimi ve piyasa yapısı, üçüncü bölümde ise otomotiv sanayiinin ülke ekonomisine etkileri ve otomotiv sanayiinin sorunlarıyer almaktadır.

Bu konunun seçiminde bana önderlik eden ve çalışmalarımın her aşamasında yakın ilgi ve desteğini gördüğüm danışman hocam sayın Yrd.Doç.Dr. Erol KUTLU’ ya teşekkürü bir borç bilirim.

Ayrıca çalışmalarım sırasında beni yalnız bırakmayarak madi ve manevi olarak destekleyen aileme de teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZ	ii
ABSTRACT	iii
DEĞERLENDİRME KURULU VE ENSTİTÜ ONAYI.....	iv
ÖNSÖZ	v
ÖZGEÇMİŞ	vi
TABLolar LİSTESİ	xii
KISALTMALAR	xiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

OTOMOTİV SANAYİNE GENEL BAKIŞ

1. OTOMOTİV SANAYİİ	3
1.1. Tanım ve Kapsamı	3
1.2. Otomotiv Sanayiinin Gelişimi	4
1.3. Otomotiv Yan Sanayii	8
1.3.1. Otomotiv Yan Sanayiinin Tanımı	8
1.3.2. Otomotiv Yan Sanayii Kuruluşları	8
1.3.2.1. Organize olmuş büyük kuruluşlar	8
1.3.2.2. Yarı organize kuruluşlar	8
1.3.2.3. Küçük kuruluşlar	9
2. DÜNYA'DA OTOMOTİV SANAYİİ	9
2.1. Dünya Otomotiv Üretimi	9
2.1.1. Japonya Otomotiv Sanayii	12

2.1.1.1. K. Amerika pazarında japon üreticiler	13
2.1.1.2. Avrupa pazarında japon üreticiler	14
2.1.1.3. Asya krizinin japon otomotiv sektörüne etkisi	15
2.1.2. A.B.D Otomotiv Sanayii	15
2.1.2.1. A.B.D’de üretim ve pazar yapısı	16
2.1.3. A.B Otomotiv Sanayii	17
2.1.3.1. A.B otomotiv sanayii için alınacak önlemler	18
2.1.3.2. A.B’de pazar yapısı	19
2.1.4. Gelişmekte Olan Ülkelerde Otomotiv Sanayii	23
2.1.5. Otomotiv Sanayileri Gelişme Gösteren Ülkeler	24
2.1.5.1. Brezilya otomotiv sanayii	24
2.1.5.2. İspanya otomotiv sanayii	25
2.1.5.3. Güney Kore otomotiv sanayii	26
2.2. Dünya Otomotiv Sanayiinde Temel Gelişmeler	27
2.2.1. Küreselleşme	27
2.2.2. Büyüme ve Riskin Kaynakları	27
2.2.3. Aşırı Kapasite	28
2.2.4. Yenilikler, Üründe Farklılaşma	28
2.2.5. Kârlılık	29
2.2.6. Marka Yönetimi	29
2.2.7. Çalışma Ortamı	29
2.2.8. Hükümet Müdahaleleri	30
2.2.9. Korumacılık	30
2.2.10. Enerji	30
3. DÜNYA OTOMOTİV SANAYİİNİN GELECEĞİ	31
3.1. Mevcut Durum Değerlendirilmesi	31
3.2. Geleceğe Yönelik Çalışmalar	32

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ VE PİYASA YAPISI

1. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	35
1.1. 1948'E Kadar Olan Dönem	35
1.2. 1948-1964 Dönemi	38
1.3. 1964-1980 Dönemi	41
1.4. 1980-1984 Dönemi	48
1.5. 1984 Sonrası Liberal Ekonomiye Geçiş Dönemi	52
2. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANLARINDA OTOMOTİV SANAYİİ	56
2.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)	57
2.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)	58
2.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)	59
2.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978-1982)	60
2.5. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)	61
2.6. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)	62
3. OTOMOTİV SANAYİİ KURULUŞLARI	63
3.1. Şahin Kardeşler Karöser Atölyesi	64
3.2. Türk-Williys Overland Fabrikaları A.O Tuzla Jeep	64
3.3. Otomobil Sanayii A.Ş Otosan	65
3.4. Chrysler Kamyon İmalat ve Ticaret A.Ş	67
3.5. Türk Traktör A.Ş	69
3.6. BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş	70
3.7. MAN Kamyon ve Otomotiv Sanayi A.Ş. Manas	71
3.8. Mercedes-Benz Türk A.Ş. Otomarsan	73
3.9. Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. Tofaş	75
3.10. Oyak Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş. Reno	77
3.11. Temsa Termodinamik Sanayi ve Ticaret A.Ş	78

3.12. Opel Türkiye Ltd. Şti.	80
3.13. Toyota-Sabancı Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş. Toyotasa	81
3.14. Hyundai-Assan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş.	82
3.15. Anadolu Honda Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş.	83
4. SEKTÖRÜN PİYASA YAPISI	84

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN EKONOMİK GÖSTERGELERİ VE SORUNLARI

1. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN EKONOMİYE ETKİLERİ	87
1.1. İstihdama Etkisi	87
1.2. Teknoloji Düzeyine Etkisi	88
1.3. Üretime Olan Etkisi	89
1.4. Milli Gelire Etkisi	90
1.5. Devlet Gelirine Etkisi	90
1.6. Ulaşım Sistemine Etkisi	91
1.7. Dış Ticarete Etkisi	91
1.7. 1. İthalata Etkisi	91
1.7. 2. İhracata Etkisi	92
2. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNDEKİ TEMEL SORUNLAR	92
2.1. Sermaye Yetersizliği	92
2.2. Model Çokluğu Ve Standardizasyon Gereği	93
2.3. Düşük Kapasite Kullanımı	94
2.4. Efektif Talep Yetersizliği	95
2.5. Araştırma-Geliştirme Çalışmalarının Yetersizliği	96
2.5.1. Manul Geliştirme	96
2.5. 1. 1 Yerleşmenin getirdiği adaptasyon çalışmaları	96

2.5.1.2 Araç üzerinde geliştirme	96
2.5. 1. 3 Yeni mamul geliştirme	96
2.5. 2. İmalat Teknolojisi Geliştirme	97
2.6. İhracat Zorlukları	97
2.7. Katma Değer Vergisi	98
2.8. Finansal Kiralama Uygulaması (Leasing)	99
2.9. Bedelsiz İthalat	99
SONUÇ VE ÖNERİLER	101
EKLER	104
KAYNAKÇA	115

TABLOLAR LİSTESİ

<u>No</u>	<u>Tablo Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
1.	1997 Yılı ülkelerin, diğer ülkelerde yaptıkları üretim yüzdeleri	10
2.	Üretimin bölgelere göre dağılımı	11
3.	Japonya otomobil üretiminin dağılımı	13
4.	Japon üreticileri 1997 yılı Avrupa ülkelerindeki üretim payları	14
5.	ABD'deki firmaların 1997 yılı üretim miktarları	17
6.	A.B'nin 1997 yılı ihracat ve ithalat payları	18
7.	A.B üye ülkelerin 1996-1997 Pazar paylarındaki değişimler	20
8.	Batı Avrupa'da 1997 yılında trafiğe yeni kaydedilen araçlar	22
9.	Dünya otomobil üretiminde kapasite fazlalık oranı	31
10.	Montaj Sanayii Talimatınca öngörülen döviz tasarruf oranı (1964-1970)	42
11.	1968 yılı otomotiv montaj sanayiinde faaliyet gösteren firmalar	45
12.	Ford Otosan 1998/8 üretim ve Pazar payı	67
13.	Chrysler Kamyon İma. Ve Tic. A.Ş 1998/8 (ağustos) toplam üretimi	69
14.	B.M.C San. Tic. A.Ş'nin 1998/8 (Ağustos) toplam üretimi	71
15.	MANAŞ'ın 1998/8 (Ağustos) toplam üretimi	73
16.	OTOMARSAN'ın 1998/8 (Ağustos) Toplam üretimi	75
17.	TOFAŞ'ın 1998/8 (Ağustos) toplam üretimi	77
18.	OYAK-RENAULT'un 1998/8 (Ağustos) toplam üretimi	78
19.	TEMSA A.Ş 1998/8 (Ağustos) Toplam üretimi	79
20.	OPEL'in 1998/8 8Ağustos) Toplam üretimi	80
21.	TOYOTASA'nın 1998/8 (Ağustos) toplam üretimi	82
22.	HYUNDAİ ASSAN A.Ş'nin 1998/8 (Ağustos) toplam üretimi	83
23.	ANADOLU HONDA'nın 1998/8 (Ağustos) toplam üretimi	84

KISALTMALAR

ACFA	: Avrupa Otomobil Sanayicileri Birliği
ASOK	: Ağır Sanayi ve Otomobil Kurumu
AR-GE	: Araştırma Geliştirme
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BYKP	: Beş Yıllık Kalkınma Planı
CCFA	: Fransız Otomobil Üreticileri Birliği
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
GATT	: Gümrük ve Ticaret Genel Anlaşması
ISIC	: Uluslararası Standart Sanayii Sınıflandırmaları
IMF	: Uluslararası Metal İşçileri Federasyonu
KDV	: Katma Değer Vergisi
MMP	: Milli Prodüktivite Merkezi
MST	: Montaj Sanayii Talimatnamesi
OPEC	: Petrol İhraç Eden Ülkeler
OSD	: Otomotiv Sanayii Derneği
OICA	: Dünya Otomotiv Sanayicileri Birliği
ÖİKR	: Özel İhtisas Komisyon Raporu
SKD	: Semi Knocked Down (Yarı Dağınık)
TAYSAD	: Taşıt Araçları Yan Sanayii
TNC	: Uluslar Üstü Şirketler
TMMO	: Türkiye Makine Mühendisleri Odası
TÜMOSAN	: Türk Motor ve Ticaret A.Ş.
ZEV	: Sıfır Emisyonlu Araç

GİRİŞ

Otomotiv sanayii, yarattığı geniş boyutlu ekonomik dinamizm ve sürükleyiciliği nedeniyle hemen her ülkede anahtar sektörlerden birisi olmuştur.

Özellikle gelişmiş ekonomilerde, otomotiv sanayii, geniş ekonomik yapı içinde büyük bir ağırlığa sahip bulunmaktadır. Otomotiv sanayii bu ekonomilerde, teknolojik birikimin ve tamamlanmış alt yapının olanaklarıyla büyüyen; ekonominin yapısal tercihlerini etkileyen ve ihracat potansiyelini geliştiren başlıca sanayii dalı durumundadır. Buna karşılık, teknolojik yetersizlik ve altyapı eksikliklerinin bulunduğu azgelişmiş ve gelişmekte olan ekonomilerde otomotiv sanayii; dışa bağımlılığı azaltma, teknoloji birikimi, istihdam yaratma ve bireylerin refah özelemlerini karşılama gibi yükümlülüklerle karşı karşıyadır.

Hızlı nüfus artışı ve şehirleşme, yolcu ve yük taşıma işlemini, günlük yaşamın en önemli sorunları arasına almıştır. Sanayileşmeye paralel olarak; bu işlemlerin gerçekleştirilmesini sağlayan motorlu taşıtların üretim ve tasarımında büyük ilerlemeler kaydedilmiştir. Karayolu taşıt araçlarını üreten otomotiv sanayii, ileri teknoloji ile büyük sermaye yatırımları gerektirmektedir.

Sektör; çelik, sac, plastik, kimya, petro-kimya, cam, elektronik parçalar gibi girdiler kullanmakta ve bunları tedarik eden endüstrilerin de gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Otomotiv sektörü, ekonomik faaliyetleri artan bir ülkede; yolcu, mal, hammadde yarı mamul gibi yüklerin taşınmasını sağlayan ulaşım sektörünün; turizm sektörünün; kredilendirme yönüyle bankacılık gibi mali sektörlerinde gelişimine; traktör ve diğer tarım makinaları üretimiyle tarım ekonomisine önemli katkılarda bulunmaktadır.

Otomotiv sanayii, taşıt araçlarına ve diğer motorlu araçlara olan talebin devamlı olarak artış gösterdiği ülkelerde; dışa bağımlılığı önleyen ve dış ticaret dengesinin açık vermesini engelleyen bir sanayii kolu olarak ülke ekonomisinin gelişiminde etkin rol oynamaktadır.

Ülkemizde 1950'lerde Turuman yardımı ile karayolları ağının hızla gelişmeye başlaması, karayolu ulaşım araçlarına olan talebi arttırmıştır. Böylece, hazır teknolojilerin satın alınarak montaj imalatının yapılması yoluna gidilmiştir. 1954 yılında İstanbul Tuzla'da Türk Willys Overland Ltd. şirketinin ordu için cip ve pikap montajına başlaması, otomotiv sanayii alanında Türkiye'de girilen ilk önemli adım olmuştur. 1964 yılına kadar dağınık ve sistemsiz biçimde gelişen Türk otomotiv sanayiine 1964 yılında yayınlanan montaj sanayii talimatnamesi ile düzenleme getirilmiştir. O günden bu yana büyük gelişme gösteren otomotiv sanayii, ülke sanayinin en büyük sektörlerinden biri haline gelmiştir.

Dünya otomotiv sanayiine genel bakış ve Türk otomotiv sanayinin gelişimi, ekonomik analizi ve sorunlarını belirlemeye yönelik olarak hazırlanan bu çalışma üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm kendi içerisinde üç alt bölüme ayrılmıştır. Birinci kısımda, otomotiv sanayinin tanımı ve kapsamı, otomotiv sanayinin gelişimi ve otomotiv yan sanayinin tanımı ve kuruluşların özellikleri verilmiştir. İkinci kısımda dünya otomotiv sanayinin gelişimi incelenmeye çalışılmaktadır. Üçüncü kısımda, dünya otomotiv sanayinin mevcut durum değerlendirilmesi ve geleceğe yönelik çalışmalar incelenmiştir.

İkinci bölüm kendi içerisinde dört alt bölüme ayrılmıştır. Birinci kısımda Türk otomotiv sanayinin tarihsel gelişimi incelenmiştir. İkinci kısımda beş yıllık kalkınma planında Türk otomotiv sanayii ele alınmıştır. Üçüncü kısımda, Türkiye'de üretim yapan otomotiv sanayii kuruluşları incelenmiştir. Dördüncü kısımda, Türk otomotiv sektörünün yapısına yer verilmiştir.

Üçüncü bölümde Türk otomotiv sanayiinin ekonomik göstergeleri ve sorunları iki alt bölümde incelenmiştir. Birinci kısımda otomotiv sanayinin ekonomiye etkileri ele alınmıştır. İkinci kısımda ise Türk otomotiv sanayinin temel sorunları incelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

OTOMOTİV SANAYİİNE GENEL BAKIŞ

1. OTOMOTİV SANAYİİ

1.1. Tanım ve Kapsamı

Otomotiv sanayii; bir ülkenin yük ve yolcu taşıma ihtiyaçlarını karşılayacak karayolu taşıtlarını imal eden bir sanayi kolu olarak tanımlanabilir.⁽¹⁾

Başka bir tanıma göre otomotiv sanayii; “Karayolları Taşıt Araçları İmalat Sanayii” olarak tanımlanmaktadır. Devlet Planlama Teşkilatı, karayolları taşıt araçları imalat sanayiini tanımlarken “raya bağlı olmayan motorlu taşıtlar”ı saymıştır. Bunlar, motorlu taşıtlar ve tek izli motorlu taşıtlardır.⁽²⁾ Çalışmanın konusunu ise tek izli olmayan motorlu taşıtlardan binek otomobil ve ticari taşıtlar oluşturmaktadır.

Dünya ulaştırma sektörü tanımlamaları içerisinde geçen motorlar, motor parça ve aksesuarları, raylı sistemler, mopet, motosiklet ve havacılıkla ilgili sistemleri inceleyen diğer sektörler ile motorlu araçlar için treyler ve katar imalat sanayii otomotiv sanayii kapsamı dışında tutulmuştur.⁽³⁾

Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası, Ulaşım araçları sanayiini, dünyada tanımladığı şekli ile alt sektörlere ayırmıştır.

OM olarak kodlanan Ulaşım Araçları Sanayii’nin alt sektörleri;

— Motorlu Araçlar ve Treyler ve Yarı Romörkor Sanayii

¹ Recep DUMANLI, Türkiye’de Otomotiv Sanayinin Durumu Yapısal Özellikleri ve Sorunları; (Ankara: DPT Ya. 1987,) S.23

² DPT, Karayolları Taşıtları imalat sanayii Özel İhtisas komisyonu raporu, Ankara: DPT Ya. 1991) S. 10

³ İMKB; Sektör Araştırmaları Serisi No: 1 Otomotiv Sektörü; (İstanbul 1995,) s. 3

- Diğer Ulaşım Araçları Sanayii
- Gemi ve Teknelerin Yapımı ve Tamiri
- Tren, Tramvay lokomotif, Demiryolu Araçları Üretimi
- motosiklet ve Bisiklet üretimi olarak sınıflandırılmıştır.⁽⁴⁾

Devlet İstatistik Enstitüsü ise ayrı bir uygulama ile gümrük idarelerinde fiili ithalat ve ihracatı yapılan kalemleri sınıflandırmıştır. Otomotiv sektörü ile ilgili kalemler

- Motorlu kara taşıtları
- Traktörler
- Bisikletler, motosikletler
- Motorlu, motorsuz diğer kara taşıtları ile bunların aksam, parça ve aksesuarları sınıflandırılmıştır.⁽⁵⁾

Makine Mühendisleri Odası da DPT gibi aynı sınıflandırmayı yaparak “Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii” gruplandırmasını kullanmaktadır. 1974 yılında kurulan Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) ise otomotiv sanayiini, çekici, kamyon, kamyonet, otomobil, otobüs, minibüs, midibüs olarak sınıflandırmaktadır.

Motosiklet ve triportör, gerek imalat tekniği, gerekse yerine getirdiği hizmet ve müşteri kitlesi bakımından, diğer araçlardan farklıdır. Bu iki araç, otomotiv sanayiine giren firmalar dışındaki firmalar tarafından imal edilmektedir. Uluslararası Standart Sanayii Sınıflandırmalarında (ISIC) da bu iki araç mamul otomotiv sanayii kapsamı dışında tutulmuştur.⁽⁶⁾

1.2. Otomotiv Sanayinin Gelişimi

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.⁽⁷⁾

⁴ T.C.M.B. Sektör Bilançoları, (Ankara: 1990) S.8

⁵ DİE. İstatistik Pozisyonlarına Bölünmüş Giriş Tarifeleri Cetveli, (Ankara: DİE Ya. 1990).

⁶ Mükerrerem Hiç; Montaj Sanayii Gelişmesi Sorunları ve Ekonomideki Yeri, Ekonomik ve sosyal etüdler Konferans heyeti (İstanbul: 1973) s. 25-27

⁷ Ekrem CEYHUN - Nejat ÖLÇEN, Türkiye Otomotiv Sanayii, (Ankara: DPT Ya. 1972) s. 21

Avrupa’da doğan otomobilin büyük çapta üretim ve kullanımı ABD’de gerçekleşmiştir. 1896 yılında toplu halde otomobil imalatına geçilmiştir. Henry Ford’un 1913 yılında yürüyen band sistemini bulması sayesinde otomobil kısa sürede geniş kitlelerin kullanımına sunulmuştur. Seri üretim yöntemi otomotiv sanayiinin teknolojik gelişimine en önemli katkısıdır. Üretimde duyarlılık standartlaşma eşgüdümü ve süreklilik bu yöntemle gündeme gelmiştir. Bu tür üretimle piyasaya ilk sürülen otomobiller Henry Ford’un “T” modeli ile Ransom Eli Olds’un ürettiği “Otomobil”lerdir. ABD’de 1900 yılında sadece dört bin otomobil üretilmişken, seri üretime geçildikten sonra 1920 yılında iki 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 ABD’nde 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 ABD otomotiv şirketleri Hudson, Nash Packard, Studebaker ve Willys-Overland’dır. 1930’ların ekonomik bunalımı ABD’deki üretici sayısını on yılda 108 den 44’e düşürmüştür. 1929 yılındaki yıllık 5 milyonluk üretim sayısı 1932’de 1 milyona düşmüştür. ABD 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 olmasa da Avrupalı şirketler de ABD’deki seri üretim yöntemini benimsemişlerdir. İngiltere’deki pazarın % 75’ini Austin, Morris ve Singer Şirketleri ellerinde bulundurmaktadır. Fransa’daki başlıca üç büyük şirket Peugeot, Citroen ve Renault 1920’lerde üretime başlamıştır. 1925’de üretimin % 40’ını 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 176'yı kurmasıdır.⁽⁸⁾ 1929 yılında General Motors Alman pazarına girerek Opel marka otomobilleri üretmeye başlamıştır. 1930'larda ise Hitler ve Nazi rejiminin desteğiyle Volkswagen'ler doğmuştur.⁽⁹⁾

II. Dünya Savaşı sırasında, Avrupa ve ABD'de otomotiv şirketlerinin önemli bir bölümü askeri taşıt üretimine başlamışlardır. ABD savaşa girinceye kadar otomobil ve ticari 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. ABD'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 sanayii dalı olarak görülüyordu. İngiltere üretiminin yaklaşık yarısını ihracata ayırmış, iç tüketime de belirli sınırlamalar getirmişti. 1952'de Morris ve Austin birleşerek British Motor Corporation Ltd.'yi kurdudur. Leyland Motors Ltd. ise Standart-Triumph ve Sunbeam'ı bünyesine kattı.

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 yakını eline geçirmiştir.

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

⁸ Türkiye Otomobil Magazin, (İstanbul: Şubat 1989) s. 37

⁹ Türkiye Otomobil Magazin, (İstanbul: Mayıs 1990) s. 80

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 ABD gibi otomotiv sanayileri gelişmiş ülkeleri geride bırakarak bu alanda büyük bir güç haline geldi.

1970'li yılların başından itibaren otomobil firmalarında gruplaşmalar başladı. ABD, 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 rekabetin de baskısıyla faaliyetlerini durdurdu, bir kısmına da ulusal hükümetleri tarafından yardım yapılması gerekti. ABD'de Chrysler ve İngiltere'de British Leyland örneğinde olduğu gibi.⁽¹⁰⁾ General Motors, Ford Motor Company ve Peugeot gibi büyük firmalarda finansal sorunlar yüzünden yatırımlarını kısıtı. Yatırımlardaki kısıtlamalar ABD'de 1978-1985 arası dönemde 80 milyar dolar, Batı Avrupa'da da 85 milyar dolar, Japonya'da ise 1980-1983 arası dönemde 12 milyar doları buldu.⁽¹¹⁾

Bunalımın uzun sürmesi ve 1979-1980 resesyonun da talep ve üretimi iyice genişletmesi 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. Avrupa'da 1980'li yılların sonlarında otomotiv alanında önemli yenilikler görülmedi. Japon üreticiler ise küçük ve hesaplı otomobillerden başka ABD ve Batı Avrupa yapımı lüks otomobillerle rekabete girebilecek yeni modeller sunmaya başladılar.

¹⁰ Fahri MÜFTÜOĞLU, Otomotiv Sanayii, (Ankara: Türkiye İş Bankası A.Ş. İkt. Araş. Müd. 1984) s.5

¹¹ Celal ASLAN, Dünya Otomobil Sanayii'nin Dünü Bugünü Yarını ve Robotların Etkisi, (Ankara: DPT Ya. 1985) s.9

1.3. Otomotiv Yan Sanayii

1.3.1. Otomotiv Yan Sanayiinin Tanımı

Taşıt araçları imal eden sanayii kuruluşları ile yenileme piyasasına hammadde, yarı mamul, komple parça ve yedek parça üreterek hizmet veren ünitelere “Yan Sanayii Kuruluşları” denir.⁽¹²⁾

Otomotiv sanayiine girdi sağlayarak büyük katkıda bulunan otomotiv yan sanayii, ana bayiinden bağımsız olarak değerlendirilemez. Ancak Türkiye’de TAYSAD (Taşıt Araçları Yan Sanayii Derneği) tarafından “Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu”na önerilen sınıflamaya göre otomotiv sektörü iki başlık altında toplanmaktadır.

- a) Otomotiv Ana Sanayii
- b) Otomotiv Yan Sanayii

1.3.2. Otomotiv Yan Sanayii Kuruluşları

1.3.2.1. Organize olmuş büyük kuruluşlar

Makine parkı yeterli, kalite kontrol sistemi oluşmuş, kalifiye teknik eleman ve işçilerle çeşitli üretim yapan, yurt dışına ihracat imkanı bulunan kuruluşlardır. Otomotiv kuruluşlarının lisansörlerinden aldıkları kalite talimatlarını eksiksiz yerine getirebilmekte ve ana sanayiine kalite güvencesi vermektedirler.

1.3.2.2. Yarı organize kuruluşlar

Makine parkı yeterli seviyeye gelmek üzere olan, küçük sanayiide işe başlayıp kendi kendini yetiştiren, işin başında çekirdekten gelme usta vasıflı bir kimsenin bulunduğu ihracatı olmayan kuruluşlardır.

¹² TMMOB, Otomobil Yan Sanayii Kuruluşlarının Örgütlenme Nedenleri ve Taysad 1. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu, (Bursa: TMMOB Ya. 4-8 Kasım 1995) s.8

1.3.2.3. Küçük kuruluşlar

Belirli bir resme bağlı olarak veya parçanın taklit edilerek imal edildiği birimlerdir. Ana sanayii kuruluşlarından ziyade piyasaya yönelik çalışırlar. Kalite anlayışı bulunmayıp yenileme piyasasına hitap ederler.⁽¹³⁾

2. DÜNYA'DA OTOMOTİV SANAYİİ

2.1. Dünya Otomotiv Üretimi

Otomotiv sanayii ABD'nin kesin hakimiyeti altında gelişti. Ancak günümüzde bu ülke liderliğini Avrupa ve Japonlar'a kaptırdı. Dünya Savaşından sonraki dönemde otomotiv sanayiindeki en büyük gelişme Japonya'da başlamıştır. 1950'lere kadar bu sanayiide uluslararası platformlarda kimsenin ciddiye almadığı Japonya, giderek yalın üretimi (lean production) en iyi şekilde uygulamış ve Fransa, İngiltere ve ABD'yi geride bırakarak otomotiv üretiminde büyük bir güç haline gelmiştir.⁽¹⁴⁾ 1970'li yıllarda seri üretim teknolojisi kullanan üreticiler, teknolojilerini, Japonların geliştirdiği yalın üretim sistemine dönüştürmeye başladılar. 1973 yılının sonlarına doğru ortaya çıkan petrol bunalımı üretimin duraklamasına ve zamanla gerilemesine yol açmıştır. 1973 yılında 38.917.733 adet olarak gerçekleştirilen toplam üretim, 1975 yılına gelindiğinde yaklaşık 6 milyon azalarak 32.998.363 adet olmuştur. Bu dönemde Batı Avrupa ve Amerikan ürünlerine olan talep azalırken Japon ürünlerine 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 ikinci yarısından itibaren otomotiv üretimi ve talebi yeniden artmaya başlamıştır. Batı Avrupa ve ABD'li üreticilerin de Japon ürünleri gibi ekonomik ve ucuz modellere yönelmesi bunda etken olmuştur. Gelişmekte olan ülkelerde bulunan otomotiv sanayiileride, klasikleşmiş modelleri bırakarak yeni modellerin üretimine geçmişlerdir.⁽¹⁵⁾

¹³ Aynı, s.9

¹⁴ Ahmet Azcanlı "Türk Otomotiv Sanayiinin Tarihsel Gelişimi" (İstanbul: OSD Ya, 1995) s. 23

¹⁵ Necla ÜNSAL, Otomotiv Sanayiinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik, (Ankara: MPM Ya. No 392, 1989) s. 19

Otomotiv sanayiinde küreselleşme ilk önce ABD firmalarının 1960 lı yıllarda öncelikle B. Avrupa pazarına araç üretmek üzere yatırım yapması ile başladı. 1970’li yıllarda Batı Avrupa ve ABD firmaları Meksika, Brezilya, Arjantin ve Türkiye gibi gelişen pazarlara yerel üretim tesislerini kurdular. Daha sonra 1980’li yıllarda Japon firmaları, B. Avrupa ve ABD’de üretim için yatırımlar yaparak üretime başladılar. 1990’lı yıllarda ise G. Kore firmalarının Eski Doğu Bloğu ülkelerindeki yatırımları dikkat çekmeye başladı.⁽¹⁶⁾ Dünya otomotiv sanayiinin gelişim sürecinde her firma, coğrafik koşullar, iklim ve tüketicinin talepleri doğrultusunda kendi ekolünü yaratmış ve kendi üretim tekniklerini geliştirmiştir.⁽¹⁷⁾ Otomotiv sanayiinin geliştiği başlıca ülkelerin, 1997 yılında diğer ülkelerdeki otomotiv üretim yüzdeleri Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1. 1997 Yılı Diğer Ülkelerdeki Üretim Yüzdeleri

Firmalar	Üretimin Yapıldığı Ülkeler					Toplam
	AB	ABD	Japonya	G. Kore	Diğer	
AB	8,945	290	0	0	1,923	11,158
(%)	80	3	0	0	17	100
ABD	3,585	5,463	0	0	818	9,866
(%)	36	55	0	0	8	100
JAPON	499	2,360	7,864	0	935	11,658
(%)	4	20	67	0	8	100
G. KORE	0	0	0	2,109	177	2,286
(%)	0	0	0	92	8	100
DiĞERLERİ	32	0	0	0	611	643
(%)	5	0	0	0	95	100
TOPLAM	13,061	8,133	7,864	2,109	4,464	34,968

Kaynak: OSD, KASIM 1997, s.7

¹⁶ OSD Haber Bülteni, Kasım 1997, s. 7

¹⁷ İMKB, a.g.e., s.4

Günümüzde OICA tarafından otomotiv sektörüne ait veriler düzenli olarak yayınlanmaya başladı. 1997 yılının ilk yarısında dünyada toplam motorlu araç üretiminde % 5.5 artış sağlandı. Bu artış G. Amerika'da % 26 D. Avrupa'da % 12 Asya-Okyanusya bölgesinde % 9 olurken, AB'nde % 3 ve NAFTA'da % 1 oldu.

Üretim otomobilde % 5 hafif ticari araçlarda % 7 kamyonunda % 11 arttı otobüste ise % 50 oranında azaldı.

Otomobil üretiminde en yüksek artış % 28 ile G. Amerika'da görüldü. Bu bölgede Arjantin'de % 38 ve Brezilya'da % 27 oranında artışlar elde edildi. Doğu Avrupa ve Asya-Okyanusya bölgelerinde üretim artışı % 12 dolayında oldu. Bu bölgelerde Çek Cumhuriyeti, Çin ve Romanya'da % 23 ve üzerinde artış yapıldı. NAFTA ülkelerinin üretimi % 3 azalırken AB'nde ancak % 2 üretim artışı oldu.⁽¹⁸⁾ Üretimin bölgelere göre dağılımı Tablo 2'de görülmektedir.

Tablo 2: Üretimin bölgelere göre dağılımı

Bölgeler	1987	1990	1996	1996 Dağılım (%)
K. Amerika	836,757	1,880,081	2,883,419	43.5
Avrupa	122,024	249,258	772,371	11.7
Asya-Pasifik	633,308	1,194,565	2,259,558	34.1
Ortadoğu- Afrika-G. Asya	328,111	384,463	659,195	9.9
Orta-Güney Amerika	48,110	39,651	50,701	0.8
Toplam	1,968,310	3,748,008	6,625,244	100.0

Kaynak: OSD, KASIM 1997, s.9

¹⁸ OSD, a.g.e., s.9

Dünya otomotiv sektöründe, Japonya, ABD ve B. Avrupa'dan oluşan üç büyük bölgesel oluşum vardır. Yüksek performans gösteren gelişimiyle, gelecek yıllarda bu üç büyük ticari oluşuma Güney Kore'nin de katılacağı tahmin edilmektedir.⁽¹⁹⁾ Çalışmamızda üç büyük büyük oluşum ayrıntılı olarak incelenecektir.

2.1.1. Japonya Otomotiv Sanayi

II. Dünya Savaşı'ndan sonra olağanüstü büyüme hızları kaydeden Japonya, çok kısa bir zaman dilimi içinde sanayi kesimlerinde şaşırtıcı dönüşümleri gerçekleştirmeyi başarmıştır. Bu ekonomik başarı da yabancı sermayenin önemli katkısı olmuştur. Söz konusu değişim neticesinde, Japonya ekonomisi son 40 yıl içinde dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri haline gelmiştir. Giderek üst düzey teknoloji yoğun sanayi dallarında (otomotiv sanayi gibi) uluslararası düzeyde rekabet edebilecek bir güce erişmiştir.⁽²⁰⁾

Japonya'nın başarılı sanayii politikası uygulamalarında II. Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan "Keiretsu" adı verilen güç merkezinin katkıları vardır. Keiretsular "dikey ve yatay olmak üzere iki gruba ayrılırlar. Dikey Keiretsu örneğinde, belli bir sanayii kesiminde nihai mal üreten büyük bir firma çok sayıda hiyerarşik yapısı çerçevesinde örgütlenmektedir. Toyota'nın çok sayıda otomobil yedek parçası ile kurmuş olduğu organik ilişkiler zinciri "Dikey Keiretsu" modelinin en çarpıcı özelliklerinden birini oluşturur. Keiretsular, Japon sanayi politikasının temel ilkelerinden biri olan "Kontrollü rekabet" veya "işbirliği içinde rekabet" ilkesinin pratikte anlam kazanmasına imkan sağlayan temel örgütsel yapılanmalardan bir tanesidir.⁽²¹⁾

Otomotiv sanayiinin önemli bir özelliği, en büyük tek sanayii sektörü olarak kalması ve derhal başka sektörler de yayılan organizasyon ve donatım teknolojilerinde sürekli olarak bir öncü işlevi görmesidir. Otomotiv sanayiinin bu özelliğini çok iyi bilen Japon firmalar, yeni düzenlemelere gitmekte oldukça erken davranmışlardır. Japonya'da uygulanan yeni emek süreci organizasyonu (Just - In -Time) veya esnek uzmanlaşma organizasyonu olarak adlan-

¹⁹ İMKB, a.g.e., s. 8

²⁰ SUNAR İlkay-ÜNİŞ Ziya, Sanayileşmede Yönetim ve Toplumsal Uzlaşma, (İstanbul: TÜSİAD Ya. No:7/92 4-150, 1992) s.49

²¹ Aynı, s. 58-59

²² ÖZGEN, E. Levin Otomotiv Sanayii Üzerine (III. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu) (Ankara: TMMOB Ya. No: 146-2, 1992) s.258

dırılmaktadır.⁽²²⁾ Japonya bu yapılanmanın ürünlerini uzun süredir toplamaktadır. Yabancı sermayeyi ülkeye çekmekteki başarısını ihracatında da göstermiştir. Savaş sonrası yapılanma esnasında ithal teknolojiyi davet eden Japonya, aldığı teknolojiyi kullanmakla kalmamış, geliştirerek satın aldığı ülkelere satmayı da başarmıştır.⁽²³⁾

✓ Japon otomobil üretimi Japonya'da azalmaya devam ederken dış ülkelerde artmaktadır. Japon otomobil üretiminin dağılımı Tablo 3'de verilmektedir.⁽²⁴⁾

Tablo 3. Japon otomobil üretiminin dağılımı.

(1.000 Adet)

	1986	1988	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Japonya üretimi	12.260	12.700	13.487	13.245	12.499	11.228	10.554	10.196
Dış üretim	1.617	2.404	3.668	3.917	4.097	4.610	5.251	5.725
%	11.7	15.9	21.4	22.8	24.7	29.1	33.2	36.0

Kaynak: OSD, AĞUSTOS, 1996, s.3

2.1.1.1. K. Amerika pazarında japon üreticiler

Japon otomobillerinin K. Amerika'da 1991 yılında azalmaya başlayan pazar payı 1997 yılı içinde yeniden artmaya başladı. Pazar payı 1997 yılında otomobilde % 30.9 ve hafif ticari araçlarda % 14,5 olarak belirlendi.⁽²⁵⁾ Amerikalı üreticilerle Japon üreticiler arasında bir oranlama yapıldığında otomobil üretiminde adet olarak çok fark olmadığı görülmektedir. Fakat ticari araç üretiminde K. Amerika'nın üç üretici ülkesi (Amerika, Kanada ve Meksika)

²³ İ.T.O Dış Ticaret Bülteni, (İstanbul: Aralık 1994) s. 22-23

²⁴ O.S.D Haber Bülteni, (İstanbul: Ağustos 1996) s. 3

²⁵ O.S.D Haber Bülteni, (İstanbul: Aralık 1997) s. 10

göz önüne alındığında bunların tüm dünyadaki üretimlerinin ve satışlarının Japon üreticilere oranla daha iyi olduğu görülmektedir.⁽²⁶⁾

2.1.1.2. Avrupa pazarında japon üreticiler

AB ile Japonya arasında devam eden gönüllü ihracat kısıtlaması nedeni ile AB ülkelerine ihracatı kısıtlanan Japon üreticiler, pazardaki paylarını arttırmak üzere yeni yatırım projeleri hazırlamaktalar.⁽²⁷⁾ Avrupa'daki Japon üreticiler birbiri ardına kapasite artışını açıklarken 1996 yılında 880 bin olan üretim kapasitesinin 2000'li yıllarda 1.540.000'ne yükseleceği tahmin edilmektedir. Toyota ve Honda İngiltere'deki tesislerindeki üretim kapasitesini arttırırken aynı zamanda kıta Avrupa'sında yeni tesis kurmanın hazırlığını sürdürmektedir.⁽²⁸⁾ Japon üreticilerin 1997 yılı Avrupa ülkelerindeki üretim payları Tablo 4'de gösterilmektedir.

Tablo: 4. Japon Üreticilerin 1997 Yılı Avrupa Ülkelerindeki Üretim Payları (1.000 Adet)

	İngiltere	Hollanda	İspanya	Portekiz	İtalya	Avrupa	Türkiye	Macaristan	Toplam	Pay (%)
Toyota	210			14		200	100		524	33.9
Nissan	300		125						425	27.5
Honda	150					150	30		330	21.4
Mitsubishi		150		20	35				205	13.3
Suzuki								50	50	3.2
Daihatsu					10				10	0.6
Toplam	660	150	125	34	45	350	130	50	1.544	100
Üretim payı (%)	42.7	9.7	8.1	2.2	2.9	22.7	8.4	3.2	100.0	

Kaynak: OSD, ARALIK 1997, s.10

²⁶ O.S.D Haber Bülteni, (İstanbul: Şubat 1996,) s. 10

²⁷ O.S.D Haber Bülteni, (İstanbul: Mart 1997,) s. 10

²⁸ O.S.D. a.g.e. s.10

2.1.1.3. Asya krizinin japon otomotiv sektörüne etkisi

Küresel otomotiv pazarını inceleyen uzmanlar, Asya krizinin Japonya'dan yapılacak ihracatı arttıracacağını ve bunun ilk işaretinin 1997 yılı sonlarında ortaya çıktığını belirtmektedirler. Geçen yıl AB'nde Japon ürünlerine ayrılan otomobil kotaları tümü ile dolmuştur. Bu gelişmeyi destekleyen üç önemli faktör vardır.

a) ABD doları karşısında Japon yeni 115 yenden 135 değerine değişerek önemli oranda değer kaybetti. Bu düşme ülke ürünlerinin ihraç fiyatlarına önemli bir oranda bir indirim olarak yansdı.

b) Uzun süre yatay olarak gelişen Japonya pazarı 1997 yılında % 24 oranında daraldı. Bu daralmanın 1998 yılında % 25 ve hatta % 40-45'e kadar yükseleceği tahmin edilmektedir.

c) Japon ürünleri ihracatında % 16,7 oranında yer alan Asya pazarı 1997 yılının ilk 11 ayı içinde bu payını % 13.8 e düşürdü.

Bütün bu gelişmeler Japon üreticilerinin Avrupa ve G. Amerika pazarlarına daha çok ihracat yapmalarına neden olacaktır. Japonya 1997 yılının ilk 11 ayı içinde ihracatın Avrupa'da % 32.2 ve G. Amerika'da ise % 65.5 oranında arttırdı.⁽²⁹⁾

2.1.2. ABD Otomotiv Sanayii

Otomobil Avrupa kaynaklı olduğu halde seri üretim nedeniyle otomotiv endüstrisi büyük ölçüde ABD'de yoğunlaştı. Örnek verilecek olursa; 1960'tan 1964'e kadar dünya otomobil üretimi yılda 14.288.000 ünite aracı bulmuştu ve bunun % 46 ile % 52'si ABD'de üretilmişti.⁽³⁰⁾

Bunun nedeni otomotiv endüstrisinin ekonomik değerinin dolaylı fakat çok geniş hacimli olduğu fikri ABD iş dünyasında çok çabuk kabul görmesiydi. Üstelik bu endüstri, II.

²⁹ O.S.D Haber Bülteni, (Şubat 1998,) s. 9

³⁰ Türk Ansiklopedisi, Cilt 26, s. 175-194

Dünya Savaşı sırasında Batı Avrupa'nın kalkınmasında çok önemli bir rol oynamıştı. Otomotivde başlatılan seri imalat, diğer endüstri kollarında ve ürünlerinin imalatında da örnek alınmış, aynı zamanda üretici firmalar arasında büyük rekabete yol açmıştı. Dolayısıyla otomotiv, kendi dışındaki bir çok ürün kalitesinin de artmasını sağlamıştı.

Ayrıca otomotiv araçları üreten bu sektöre olan talep öncelikle üretim araçlarının artmasını sağlarken, tüketim araçları üretimini de daha az sermaye yatırımıyla yüksek seviyelere yükselmişti.⁽³¹⁾

2.1.2.1. ABD'de üretim ve pazar yapısı

ABD pazarının son 4 yıldan bu yana olan uygun koşulları "Detroit'li 3 Büyükler" olarak anılan üreticilerin (GM, FORD ve CHRYSLER) rekor kârlar yapmalarına neden oldu. Ancak otomotiv sektörünün hızla küreselleşmesi nedeni ile "3 Büyüklerin" küresel pazarda kendi pazarlarındaki kadar başarılı olamadıkları tartışma konusu olmuştur. Bu durum 3 Büyüklere parça üreten sanayi için de geçerlidir. ABD pazarında yakıt fiyatlarının diğer pazarlara göre çok düşük bulunması, bu pazarda büyük araçların tercih edilmesinin başlıca nedenleridir. ABD'de yakıt fiyatı, Avrupa'ya göre ¼ ucuzdur. Bu durum tüketici tercihlerinde yakıt giderleri yerine güvenlik, konfor ve sosyal statü kazanma gibi faktörleri öne çıkartmaktadır. Diğer pazarlarda araç büyüklüğü yüksek yakıt fiyatı yanında tüketicinin satın alam gücü, yol ve şehirlerin alt yapısı ile hükümetlerin vergi politikaları Pazar paylarının oluşumunu etkilemektedir. ABD dışındaki pazarlarda bu faktörler küçük ve orta araçların pazarda daha fazla tercih edilmesine neden olmaktadır. Küresel pazarlarda çoğunlukla tüketicilerin satın alma gücünün, küçük araçların alınmasına ancak yetebilmektedir.

İç pazarlardaki tercihler nedeni ile Avrupalı üreticiler, küçük otomobil üretiminde deneyim kazandıklarından, bu deneyimlerini gelişen pazardaki üretime kolayca yönlendirebilmektedirler. Bu da ABD'li üreticilerin Avrupa ve Japon üreticileri karşısındaki rekabet gücünü olumsuz yönde etkilemektedir.⁽³²⁾

³¹ Yalçın KÜÇÜK, Endüstrileşme Sürecinin Temel Sorunları, (İst: 1975.) s. 200

³² O.S.D Haber Bülteni, (Mart 1998,) s. 8-10

ABD’li otomobil imalatçıları iç piyasalarının Asya’dan gelecek ucuz ithal otomobillerle ve Avrupa’dan gelecek düşük fiyatlı lüks tip ithal otomobiller ile dolmasından endişe duymaktadır. Bu durum ABD otomobil satışlarında beklenen patlamayı da etkileyecektir.⁽³³⁾ ABD’deki firmaların 1997 yılı üretim miktarları Tablo 5’de verilmektedir.

Tablo 5: ABD’deki firmaların 1997 yılı üretim miktarları

Üretici	Üretim (milyon) adet	Yüzde
General Motors	2,210,012	36
Ford	1,425,759	23
Honda	634,348	10
Toyota	545,351	9
Chrysler	518,192	9
Nissan	277,869	4
Mitsubishi	192,961	3
Auto Alliance	129,442	2
Subaru	98,747	2
BMW	50,546	1
TOPLAM	6,083,227	100

KAYNAK: OSD, EKİM 1997, s.14.

2.1.3. AB Otomotiv Sanayii

Avrupa Birliği 1960 yıllarından beri kendi dinamiğini değiştirirken diğer bölgesel oluşumlar gibi GATT Uruguay Görüşmelerinin getirdiği küresel yönelmelerin de etkisi altındadır. Topluluk, Maastricht Anlaşması (1991) ile Avrupa Topluluğu’ndan Avrupa Birliği kimliğine yönelmiştir.

Otomotiv ve otomotiv yan sanayiinde 1.8 milyon; servis sektörü ve dağıtım kanallarında 1.8 milyon kişi ile birlikte toplam 36 milyon kişi istihdam edilmektedir. Sektör gelirleri, Avrupa Birliği toplam GSMH’nın % 2’sini oluşturmaktadır. Avrupalı otomotiv üreticileri

³³ O.S.D Haber Bülteni, (İst: Ocak 1998,) s. 17

genel olarak Avrupa Birliği'nde % 87'lik piyasa payına sahiptir. Japonya'da hali hazırda üretim yapan bir Avrupa işletmesi yoktur. Ancak ABD'de doğrudan yatırım yapmayı planlayan Avrupalı firmalar vardır.

Kısa vadede bakıldığında Avrupalı otomotiv üreticilerinin Japon otomotiv sanayii karşısında rekabet gücü oldukça düşüktür. Diğer bir deyişle, üretim kalitesi Japon menşeli ürünlerin kalitesinden daha düşüktür ve fiyatı daha pahalıdır. Bu eksiklikler 31.12.1999 tarihine kadar olan geçiş süreci içerisinde tamamlanacaktır.⁽³⁴⁾ Avrupa Birliği'nin 1997 yılı otomotiv, ihracat ve ithalat oranları Tablo 6'da gösterilmektedir.

Tablo 6: AB'nin 1997 Yılı İhracat ve İthalat Oranları

	İHRACAT (%)	İTHALAT (%)
Almanya	21.5	21.0
Fransa	18.3	15.7
Hollanda	13.3	17.6
İngiltere	8.1	8.8
Avrupa Birliği	75.4	75.7

Kaynak: OSD, HAZİRAN 1998, s.7.

2.1.3.1. AB otomotiv sanayii için alınacak önlemler

23 Şubat 1994 tarihinde, Avrupa Toplulukları Komisyonu tarafından Birlik ülkelerinin gelecek yıllardaki hedef ve stratejilerinin geliştirilmesi konusunda bir rapor Avrupa Parlamentosu ve AB Bakanlar Konseyi'nin onayına sunulmuştur. Raporda, 2000 yılına kadar sürece geçiş döneminde Avrupa otomotiv sanayii için öneriler ve alınacak önlemler şöyle sıralanmıştır.⁽³⁵⁾

1. Eşit rekabet gücüne sahip sanayilerin yaratılması ön koşuldur. Bunun için, üreticiler, dağıtıcılar ve yan sanayii arasında çıkarlarının dengelenmesi sağlanacaktır.

³⁴ O.S.D Haber Bülteni, (Haziran 1998,) s. 7

³⁵ İMKB. a.g.e., s.10-13

2. Vergiler uyumlaştırılacak, KDV % 15 olacaktır. Motorlu araçlar üzerinden alınan vergilerde devam eden farklı uygulamaların, tek tip uygulama ile standart hale getirilmesi için çalışmalar başlatılmıştır.

3. Araçların güvenliği arttırılacaktır. Her araç tipi için hazırlanmış olan standartlara uyum, 1996 yılından sonra zorunlu hale getirilecektir.

4. Kirlilik ve gürültü için ortak bir çevre politikası geliştirilecektir.

5. AR-GE teknoloji ve mesleki eğitimleri kapsayan programlar uygulamaya konulacaktır. Bu yardımlar Avrupa Yatırım Bankası ve birlik bünyesinde oluşturulan diğer kuruluşlar tarafından verilmektedir. 1994-1999 süresince yapısal müdahaleler için tahsisi öngörülen Avrupa Birliği kaynakları toplamı 154 milyar ECU'dür. Ancak raporda belirtilen bu fonun tüm sektörleri mi yoksa sadece otomotiv sektörüne mi tahsis edileceği aydınlığa kavuşmamıştır.

6. Dış ticaret konusunda politikalar geliştirilecektir. Haksız ticari uygulamaların önüne geçilecektir.

31.12.1999 tarihine kadar Japonya'nın Birlik ülkelerine yapacağı otomobil ve ticari araç ihracatı 1991 yılında yapılan bir anlaşma ile kademeli olarak kısıtlanmıştır. Bu geçiş döneminde Birlik, sektörün rekabet gücünü artırmayı amaçlamaktadır.

2.1.3.2. AB'de pazar yapısı

AB otomobil pazarı ülkelere göre önemli farklılıklar göstermektedir. Avrupa Otomotiv Sanayicileri Birliği (ACEA) tarafından yayınlanan verilere göre 1997 yılı Ocak-Eylül dönemini kapsayan 9 aylık dönemde AB otomobil pazarının % 3.4 arttığı, Eylül ayı satışlarında ise % 7'lik artış görülmektedir. Başlıca ülkelerin pazarlarındaki değişimler Tablo 7'de verilmiştir.

Tablo 7. Ülkelerin Pazarlarındaki Değişim Oranları

Ülkeler	1997 (milyon adet)	1996 (milyon adet)	Değişim (%)
Almanya	2,703,400	2,717,300	-0.5
Fransa	1,247,800	1,650,500	-24.4
İngiltere	1,777,100	1,657,200	+7.2
İtalya	1,865,900	1,349,000	+38.3
İspanya	753,000	675,900	+11.4
Toplam AB	10,078,400	9,744,700	+3.4

Kaynak: OSD Haber bülteni, OCAK 1998, s.15.

Aslında piyasadaki bu yükseliş, esas olarak İtalyan hükümetinin eski araçların trafikten çıkartılmasına yönelik satış teşvikleri sayesinde İtalyan pazarında talebin yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Teşvikler, İtalya’da satılan otomobil sayısında geçen yıla oranla % 44,2 artışa neden olarak 187,400 adede ulaşan satışları ile Fransa ve İngiltere’nin önünde 255.000 araç satılan Almanya’nın ise gerisinde yer almıştır.

Fransa’da trafiğe yeni kaydolun otomobillerin sayısı 1997 yılında 20 seneyi aşkın bir süreden beri en düşük düzeye inmiştir. Bu durum, 1996 sonlarına kadar talebi yapay olarak yükselten eski araçların trafikten çıkartılmasına yönelik teşvik programının sona ermesinden kaynaklanmaktadır. Fransız otomobil üreticileri birliği (CCFA) tarafından yayımlanan verilere göre, 1997 yıl rakamları 1996 yılına göre % 19.7 oranında daha düşük olan rakam en kötü dönem olan 1993 yılının da altında bulunmaktadır.⁽³⁶⁾

Ekonomideki yavaşlama ve yüksek işsizlik oranı Alman pazarında daralmaya neden olmuştur. Sektör analistleri ekonomide herhangi bir iyileşme olmaması halinde yıl sonunda satışların % 5 düşmesi tahmin edilmiştir. Yılın ilk üç aylık satışları geçen yıla oranla % 6.1 düşmüştür. İspanya’da 1997 yılının ilk çeyreğinde otomobil satışları % 6.4 yükselmiştir. Ni-

³⁶ O.S.D, a.g.e., s.15

san ayı başında 10 yaş üstündeki otomobillerin trafikten çıkarılmasına yönelik olarak başlatılan teşvik programıyla 1997 yılı satışlarının bir milyonunu üstüne çıkması beklenmektedir. Batı Avrupa’da trafiğe yeni kaydedilen araçların sayısı Tablo 8’de gösterilmektedir.⁽³⁷⁾

³⁷ O.S.D Haber Bülteni, (Mayıs 1997,) s. 8-10

Tablo 8: Batı Avrupa'da trafiğe yeni kaydedilen araçlar

	Satış (milyon adet)	Değişim (%)	Pazar Payı (%) 1997	Pazar Payı (%) 1996
AVRUPA PAZARI	12.540.400	+4.3	100.0	100.0
Volkswagen grubu	2.149.802	+4.4	17.1	17.1
- Volkswagen	1.305.082	-2.4	10.4	11.1
- Audi	432.746	+13.6	3.5	3.2
- Seat	307.144	+15.8	2.4	2.2
- Skoda*	104.830	+37.8	0.8	0.6
General Motors Grubu#	1.511.757	+0.5	12.1	12.5
- Opel/Vauxhall	1.452.333	+0.8	11.6	12.0
- Saab**	53.541	+2.7	0.4	0.4
Fiat grubu	1.509.204	+12.1	12.0	11.2
- Fiat	1.220.031	+12.8	9.7	9.0
- Lancia	167.378	+10.6	1.3	1.3
- Alfa Romeo	119.402	+7.1	1.0	0.9
Ford grubu	1.412.991	+0.9	11.3	11.6
- Ford	1.395.761	+0.7	11.1	11.5
- Jaguar	17.230	+21.1	0.1	0.1
PSA Peugeot-Citroen	1.412.254	-1.8	11.3	12.0
- Peugeot	827.573	-2.7	6.6	7.1
- Citroen	584.681	-0.5	4.7	4.9
Renault	1.232.357	+1.7	9.8	10.1
BMW grubu	768.650	+2.5	6.1	6.2
- BMW	401.535	+1.0	3.2	3.3
- Rover	367.115	+4.2	2.9	2.9
Mercedes-Benz	465.891	+7.1	3.7	3.6
Volvo	214.893	+11.9	1.7	1.6
Nissan	373.608	+8.6	3.0	2.9
Toyota	346.909	+11.2	2.8	2.6
Honda	204.216	+11.8	1.6	1.5
Mazda	174.071	+5.7	1.4	1.4
Mitsubishi	166.183	+17.6	1.3	1.2
Toplam Japon	1.454.119	+11.8	11.6	10.8
Toplam Kore	263.438	+12.9	2.1	1.9
ÜLKE PAZARLARI				
Almanya	3.267.500	+0.1	26.1	27.1
İtalya	2.282.700	+40.6	18.2	13.5
İngiltere	2.086.100	+7.1	16.6	16.2
Fransa	1.557.400	-21.6	12.4	16.5
İspanya	916.300	+11.1	7.3	6.9

Kaynak: OSD, ARALIK 1997, s.Ek-III

2.1.4. Gelişmekte Olan Ülkelerde Otomotiv Sanayii

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 pek çok otomotiv firmasının gelişmekte olan ülkelerde üretim birimleri bulunmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sanayii şu aşamalardan geçerek bugünkü duruma ulaşmıştır.

1920'li yıllarda ABD yatırımları ile önce Batı Avrupa ve Amerika'da tesisler kurulmuştur. Ancak esas faaliyetlerini İspanya ve Yugoslavya'da gerçekleştirmiştir. 1950'li yıllara kadar gelişmekte olan ülkelerin çoğunda, önemli sayıda montaj tesisi kurulmuştur. 1950-1965 yılları arasında ithal edilen parçaların montajı yerine üretime geçilerek yerleştirme oranı artırılmıştır. Gelişmekte olan ülkeler 1965 yılından sonra yedek parça ve mamul madde ihraç etmeye başlamışlardır. Özellikle otomotiv sanayii büyük gelişme gösteren İspanya ve Yugoslavya kendileri gibi gelişmekte olan ülkelere araç satar hale gelmişlerdir.⁽³⁸⁾

Otomobil üretiminde gelişmekte olan ülkelerde, gelişmiş ülkelere oranla daha hızlı bir artış oranı görülmektedir. Örnek ülkeler ise Brezilya ve Güney Kore'dir. Gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sektöründeki hızlı artışa rağmen taşıt başına düşen nüfus, gelişmiş ülkelere göre hala çok yüksektir. Gelişmekte olan ülkelerde son 30 yıldır otomotiv sanayiindeki gelişmenin karakteristik özelliği, politik kararlar ile karşı karşıya olmasıdır. Ulusal hükümetlerin aldığı kararlar otomotiv firmalarının faaliyetlerini doğrudan etkilemektedir.

Brezilya, Arjantin, Güney Kore ve Hindistan % 90'ın üzerinde yerli katkı ile seri üretimi başarmışlardır. Meksika, Filipinler, Taiwan ve Malezya gibi ülkelerde de yerli katkı oranını yükselterek otomotiv sanayilerini geliştirme yolundadırlar. Ancak gelişmekte olan ülkelerin çoğu ihracat yapabilmek için uluslararası üreticiler ile bağlantı kurmak ya da işbirliğine gitmek zorunluğundadırlar.⁽³⁹⁾

³⁸ Ünsal, N., a.g.e., s. 24

³⁹ Azcanlı A., a.g.e., s.217

2.1.5. Otomotiv Sanayileri Gelişme Gösteren Ülkeler

2.1.5.1. 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, yenileşmenin ön plana çıkmasına yol açmıştır. Brezilya hükümeti yerli talebi arttırmak ve sanayiinin yerli entegrasyonunu yükseltmek için bir kalkınma programı başlamıştır. 1956 yılında ilk defa yerli üretim 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. Hedeflerin gerçekleşmesi için çeşitli teşviklerin verilmesi öngörülmüş ve ilgilenen firmaların başvurularını inceleyerek bir teşkilat kurulmuştur. Ancak bu oranlara istenilen yıllarda erişilememiştir. 1962 yılındaki yerli katkı oranı % 93 olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde Brezilya otomobilleri ABD'deki benzerlerine oranla % 60 daha pahalıdır. Brezilya otomotiv sanayiinin en büyük problemi, çok sayıda üreticinin küçük piyasayı paylaşmaları ve ölçek ekonomilerinin yaratılamaması dolayısıyla maliyet dezavantajının ortaya çıkmasıdır. Bunun üzerine Brezilya hükümeti iç talebi beslemek için şu kararları almıştır.⁽⁴⁰⁾

- a) Alım gücü yaratmak için ülke çapında finansman sisteminin yaratılması
- b) Taşıt alımı ve kullanma vergilerinin oldukça düşük tutulması
- c) Taşıt alımı için, yüksek gelirli orta sınıf yaratan gelir dağılımını düzenleyerek, talep potansiyeli yaratılması
- d) Araç ithalatının sağlanması

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

İhracatın artırılması amacıyla 1972 yılında Befiex Programı (İhracat için özel mali yararlar) uygulamaya konmuştur. Befiex Programı'nın uygulanması sonucunda, Brezilya'nın

⁴⁰ T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayi'ni Yönlendirme Komisyonu Raporu 1. Sanayi Şurası, (Ankara: 1987) s. 20

otomotiv ürünleri ihracatında büyük bir artış olmuştur. Uyguladığı modelle otomotiv sanayiinde başarılı olan Brezilya'da halen 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.⁽⁴¹⁾

2.1.5.2. İspanya otomotiv sanayii

İspanya otomotiv sanayii 1950'lerin başlarında kurulmuştur. 1960'larda yerli katkı oranlarının giderek yükselmesi, 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 ABD firmaları için İspanya'yı cazip hale getirmiştir. 1979 yılında İspanya otomotiv sanayiinin gelişmiş ülkelerin ulaştıkları düzeylere ulaşması ve rekabet gücüne erişmesi için bir kararname çıkarılmıştır. Bu kararnamenin üç ana hedefi vardır.

- a) Yerli katkıyı zamanla azaltarak verimliliği arttırmak ve maliyetleri düşürmek
- b) Aynı sektördeki ana sanayii ile yan sanayileri asgari koşullarda toplamak
- c) Rekabet ortamının bulunduğu bir pazar yaratmak

AT'ye katılması, düşük ücret ve destekleyici hükümet politikaları, yapılan ticaret anlaşmaları İspanya'nın çok uluslu şirketler için cazip bölge olmasına imkan veren temel faktörlerdir.

İspanya'da halen ticari taşıt üretiminde 9 firma faaliyet göstermektedir. Otomobil üretiminde ise 5 ana firma vardır. Bunlar Ford Motor Company, General Motors, Peugeot-Citroen, Renault ve Volkswagen-Seat'dır.⁽⁴²⁾ 1997 yılının ilk çeyreğinde otomobil satışları % 6.4'e yükselmiştir. Mart ayı satışları % 2.2 artarak 98.243 adet olmuştur. Nisan ayı başında

⁴¹ Ünsal, N., a.g.e., s. 29

⁴² T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, a.g.e., s.13

10 yaş üstündeki otomobillerin trafikten çıkarılmasına yönelik olarak başlatılan teşvik programıyla 1997 yılı satışlarının büyük bir artış göstermesi beklenmektedir.

İspanyol pazarında en fazla payı % 12.7 ile Renault, % 12.4 ile Citroen marka araçlar almaktadır. PSA/Peugeot - Citroen grubu pazarın liderliğini sürdürmektedir. İthal otomobiller içinde, Hyundai satışlarını % 70.2, Volvo % 40.6, Toyota % 25.1 ve BMW % 16.6 artmıştır.⁽⁴³⁾

2.1.5.3. Güney Kore otomotiv sanayii

Dünya otomotiv sektöründe, yüksek performans gösteren gelişimiyle son yıllarda Güney Kore kendini göstermektedir. Yoğun rekabet ve pazardaki talep azalmasına karşın G. Kore otomobil üreticilerinin Batı Avrupa pazarında payları artıyor. AT ülkeleri ile Norveç ve İsviçre'nin de dahil olduğu 17 Avrupa ülkesinde G. Koreli üreticilerin otomobil satışları 1995 yılında 179 bine yükselirken Pazar payları ise % 1.5 olarak gerçekleşti. G. Koreli üreticiler 1991 yılında bu pazarda 39 bin otomobil satmış iken 1992 yılında Hyundai, 1993 yılında da Kia, 1994 yılında Ssangyong ve son olarak da 1995 yılında Daewoo'nun pazardaki yerini almasıyla dağıtım ağlarını kurarak geliştirdiler. Hyundai'nin G. Kore firmaları arasındaki liderliği % 70'ler düzeyinde devam etmektedir. G. Koreli üreticilerin çalışmaları yalnız pazarlama ağının geliştirilmesi ile sınırlı kalmayıp Almanya'da bir AR-GE merkezi kurulmasının yanında özellikle Doğu Avrupa ülkelerinde üretim ile ilgili önemli yatırım çalışmalarını da başlatmışlardır. G. Kore menşeli otomobillerin önemli fiyat üstünlüğü bulunduğu ve özellikle Polonya ve Romanya gibi Doğu Avrupa'da yapılan yeni yatırımlarla bu üstünlüğün sürdürülebileceği belirtilmektedir.⁽⁴⁴⁾

G. Kore otomotiv sanayii adına KAMA tarafından açıklanan verilere göre Ocak-Ağustos dönemini kapsayan ilk 8 ay içinde iç satışlar % 3.1 azalarak 1.040.000 adet olarak gerçekleşti. Buna karşılık üretim ise % 2.4 artarak 1.867.086 adet oldu. İç pazardaki daralmaya karşı üretimin artmaya devam etmesinin temel nedeni ihracatın bu dönem içinde %

⁴³ O.S.D Haber Bülteni, a.g.e., s.12

⁴⁴ O.S.D Haber Bülteni, a.g.e., s.2-3

14.2 oranında artarak 835.548 adede ulaşması oldu. G. Kore ürünleri AB+EFTA pazarında 1997 yılının 9 aylık döneminde % 12.4 artış elde etti. Toplam motorlu taşıt aracında Hyundai % 3.8 ve KIA % 1.8 üretim kaybı yaşarken, Daewoo % 30 u aşan bir üretim artışı sağladı.⁽⁴⁵⁾

2.2 Dünya Otomotiv Sanayiinde Temel Gelişmeler

2.2.1. Küreselleşme

Otomotiv üretimi dünya üzerinde 61 ülkede yapılmaktadır. Pazar istekleri birbirine yakınlaşmakta, teknoloji kolayca transfer edilebilmekte ve küreselleşme ile verimlilik ve ölçek ekonomisine ulaşılabilir. Gelecekte büyük Pazar potansiyelleri de gelecek 5 yıl içinde K. Amerika, B. Avrupa ve Japonya'da Pazar % 7.4 artarken, gelişmekte olan pazarındaki artış % 50 dolayına çıkacaktır.

2.2.2. Büyüme ve Riskin Kaynakları

Gelecek 5 yıl içinde küresel boyutta üretimin 5 milyon adet artacağı tahmin edilmektedir. Ancak büyük fırsatların bulunduğu yörelerde risk de büyüktür.

Asya-Pasifik bölgesi içinde bulunduğu krize rağmen, gelecekte en fazla gelişmeye aday olacak bölgedir. Üretim artışının % 4,7 sinin bu bölgede oluşacağı tahmin edilmektedir. Pazar yapısı parçalı ve aşırı koruma uygulanan bu bölge aynı zamanda, dünyada 5 yıl içinde oluşabilecek aşırı kapasitenin 8 milyon adet ile % 41 ini meydana getirmeye adaydır. G. Amerika'da üretim 5 yıl içinde % 33.1 oranında artarken kapasite kullanım oranı % 84'den % 72'ye azalacaktır. D. Avrupa'da ise % 53.4 oranında artacak olan üretimin sonucu kapasite kullanım oranı % 61 e düşecektir.⁽⁴⁶⁾

⁴⁵ O.S.D Haber Bülteni, a.g.e., s.9

⁴⁶ O.S.D, Haber Bülteni, a.g.e., s.5

2.2.3. Aşırı Kapasite

Aşırı kapasite sektörde en önemli sorunu oluşturmaya devam etmektedir. Sanayi, küresel olarak 20 milyon adet aşırı üretim kapasitesinin üretimdeki karlılık ve pazardaki dengeler üzerinde yarattığı olumsuz etkilerle karşı karşıyadır. Aşırı kapasite, pazardaki koşullardan kaynaklanmamakta aksine küreselleşmenin bir ürünü olarak ortaya çıkan yapısal bir sorun olma niteliğini taşımaktadır. Aşırı kapasitenin başlıca nedenleri arasında “nerede satıyor-san orada üret” stratejileri ile bölgesel ve ulusal korumacılık politikaları sayılabilir.

Gelişen pazarlarda oluşturulan yeni kapasiteler, gelişmiş pazarlardaki mevcut kapasiteler azaltılmadan ya da ortadan kaldırılmadan yaratılmaktadır. Genellikle kapasite artışı, üretim artışının çok üzerinde gerçekleştirilmektedir. Bunun sonucu olarak kapasite ile üretim düzeyi arasındaki büyük fark, aşırı rekabet yaratması ve fiyatlar üzerindeki aşırı baskı nedeni ile tüm Pazar planlama kararlarını zorlamaktadır.

Aşırı kapasitenin giderilmesi güç ve yorucu yeni düzenlemeleri gerektirmektedir. Ancak bunun çözümünde sektörün küresel geleceği açısından önem taşımaktadır.⁽⁴⁷⁾

2.2.4. Yenilikler, Üründe Farklılaşma

Aşırı rekabet ve fiyatlar üzerindeki baskılar sonucu üreticiler, AR-GE yolu ile ürün farklılaştırarak karlılık ve Pazar payını geliştirmeye çalışmaktadır. Geliştirme yolu ile üründe görünüşte teknolojiye ve pazarlama-satış yöntemlerinde sağlanan yeniliklerle “her zaman pazarda ilk olmak” hedefi tüm firmalar arasında büyük bir yarışa neden olmaktadır. Üreticiler sıradan ve benzer mal üretmekten olabildiğince kaçınarak, Pazar paylarını artırmaya çalışmaktadır.

⁴⁷ Aynı, s.5

2.2.5. Kârlılık

Karlılık halka açık şirketlerin borsadaki değerlendirmelerinde en önemli göstergeleridir. Bu amaçla maliyeti azaltmak, satış gelirlerini yükseltmek ve güvenilir bir Pazar payını elde etmek ve bunu geliştirmek için büyük gayret gösterilmektedir. Yakın zamanda maliyeti azaltma ve verimliliğin yükseltilmesi ile elde edilebilen sınırlı karlılığın korunması, giderek daha da güçleşmektedir. Öte yandan belirli bölgelerde yaşanan kriz değişen karlar, bu bölgelerde yatırım yapmış yabancı firmaların kârlılığını olumsuz etkilemektedir. Gelişen pazarlarda üretim tesisi kuran firmalar bu değişimlerine karşı kendilerini kısmen korumakta fakat bu kere de aşırı kapasiteden dolayı olumsuz etkilenmektedir.

2.2.6. Marka Yönetimi

Marka yönetimi otomotiv sanayiinde diğer sanayilere kıyasla daha fazla etkili olmaktadır. Burada amaç tüketiciler üzerinde yeterli bir marka etkinliği yaratarak, markayı fiyatının önüne çıkarmaktır. Pazarda kantitatif Pazar payı yerine artık kalitatif para payı da tartışılmaktadır. Üreticiler “kârlı, korunabilen ve sürdürülebilir bir Pazar payı”nın elde edilmesi için çaba göstermektedir.⁽⁴⁸⁾

2.2.7. Çalışma Ortamı

Otomotiv sanayiinin gelişmesi küresel ekonominin sağlıklı olması ile doğal olarak yakından ilgili bulunmaktadır. K. Amerika’daki güçlü ekonomik temel, gelişmekte olan pazarlardaki olumsuzluklardan bu bölgenin fazla etkilenmemesine yol açmaktadır.

ABD, Kanada ve Meksika arasında ekonomilerin ve otomotiv sanayiinin tam entegrasyonunu sağlayan işbirliği yanında otomobil ile hafif ticari araçlar arasındaki Pazar bölüşümü ve yabancı üreticilerin buradaki yatırımları K. Amerika’daki üretimin sağlam temellerini oluşturmaktadır.

⁴⁸ Aynı, s.6

2.2.8. Hükümet Müdahaleleri

Otomotiv sanayii üzerinde son 30 yıldan bu yana görülen hükümet müdahalelerinde bir azalma meydana gelmesi söz konusu bulunmamaktadır. K. Amerika ve Avrupa'da emisyon ve güvenlik ile ilgili teknik mevzuat sınırları her geçen gün daha da daraltılmaktadır. Kyoto çevre toplantısından sonra CO₂ emisyon sınırlarının daha da azaltılması söz konusu bulunmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde her ne kadar mevzuat kararlı bir yapıda değilse de, bu ülkelerde yüksek standartlara doğru hızlı bir yönelme vardır.

Aşırı çevre kirliliğine uğrayan şehirlerden dolayı baskı altındaki hükümetler ile tüketicilerin güvenliğe ilişkin aşırı istekleri birlikte üreticiler üzerinde bir ek baskı yaratmaktadır.

2.2.9. Korumacılık

Hükümetlerin sürdürdüğü korumacılık müdahalesi sektör üzerinde potansiyel bir olumsuzluk kaynağıdır. Korumacılık geliştirmekte olan ülkelerde uzun bir tarihsel geçmişe sahiptir ve bütün tartışmalara karşın ticari engellerin kaldırılmasında son derece yavaş davranılmaktadır. Bazı hallerde korumacılığın kalkınmasını amaçlayan ekonomik birlikler bu kere bölgesel düzeyde korumacılığa neden olmaktadır. Bölgesel birlikler, bu bölge dışındaki ülkelerle ticarete önemli engeller yaratmaktadır.

2.2.10. Enerji

Petrol gibi tükenebilen enerji kaynaklarının rasyonel kullanılması ve çevre kirliliğine neden olan taşıt emisyonları, üretim planlamada dikkate alınması gereken temel faktörler arasına girmiş bulunmaktadır. Enerji tasarrufu, çevre kirliliği ve küresel ısınmanın artışı gibi konularda oluşan kamuoyu, otomotiv sanayii üzerinde giderek fazla baskı oluşturmaktadır.

Henüz pazarda fazla etkisi görülmemekle beraber üreticiler gelecekteki yeni teknik mevzuat ve tüketici isteklerini dikkate alarak enerji konusunda büyük AR-GE harcamalarına devam etmektedir. Petrol kaynaklarının kısıtlı bulunması yanında mevcut kaynakların bulunduğu bölgedeki politik kararsızlıklar yeni yakıt kaynaklarını gündemde tutmaktadır. Petrol fiyatlarının oluşumundaki değişkenlerin denetim dışında kalması gelecekte artan akaryakıt fiyatları nedeni ile motorlu araç talebinde olumsuz bir etki yaratabilecektir.

Birbiri ile bağımlı ve farklı yapıdaki faktörlerin hakim bulunduğu otomotiv sanayiinde çözüm, firmaların bu koşullara uyum yeteneğine bağlı bulunmaktadır. Sektörde yeni buluşlar ve koşullara uyumdaki çabukluk başarıyı oluşturan temel veriler olarak alınmaktadır.⁽⁴⁹⁾

⁴⁹ Aynı, s.4-7.

3. DÜNYA OTOMOTİV SANAYİİNİN GELECEĞİ

3.1. Mevcut Durumun Değerlendirmesi

Uluslararası Metal İşçileri Federasyonu (IMF) tarafından yayınlanan 1997 Auto Report, otomotiv sanayiinde aşırı kapasitenin yarattığı sorunları incelemiştir. Tüm sanayii dalları arasında en yüksek oranda küreselleşmiş olan otomotiv sanayi uluslararası aşırı rekabette özellikle 1990/1995 yılları arasında eğilimini arttırmıştır. Uzun yıllardan beri ABD firmalarının Batı Avrupa, Avustralya ve Latin Amerika'daki varlığı karşısında 1980/1990 yıllarında Japon firmaları K. Amerika, İngiltere ve Güneydoğu Asya'da üretime başladılar. Son yıllarda G. Kore firmalarının Avrupa'da başlayan yayılması, Avrupa firmalarının D. Avrupa ülkelerinde yeni yatırımları ile devam ederken Uluslar Üstü Şirketler (TNC) tarafından devam eden yatırımlara karşılık talebin yeterince değişmemesi giderek aşırı kapasitenin artması sonucunu doğuracaktır. 1985 yılında 65 milyon adet (%10) olan kapasite fazlalığının 2000 yılında 21 milyon adede (%27) çıkması beklenmektedir. Kapasite fazlalık oranı Tablo 9'da gösterilmiştir.

Tablo: 9 Kapasite Fazlalık Oranı (Milyon)

	1985	1995	2000
Kapasite	50	62	79
Satış	45	50	58
Aşırı Kapasite	5	12	21
Kapasite Kullanma Oranı (%)	90	81	73

Kaynak O.S.D Haber Bülteni, EYLÜL 1997, s.9

Halen yürürlükte olan yatırım projelerine bakıldığında Çin, Hindistan, Endonezya gibi gelişen pazarlar yanında, MERCOSUR çerçevesinde Brezilya ve Arjantin'in de önemli yatırım merkezleri olduğu görülmektedir. Öte yandan D. Avrupa ülkelerinden Polonya, Çek ve Slovak Cumhuriyetlerinde yeni yatırımlar gelişmektedir. Gelişmiş ülkelerde ise aşırı rekab-

bet ve doymuş Pazar koşullarında daha çok teknolojik yenileme ve yeni model yatırımları devam etmektedir.

Aşırı kapasite dünyada çeşitli bölgelerde farklılıklar göstermektedir. Asya-Pasifik bölgesi aşırı kapasitenin %43'ünü oluştururken bu bölgedeki 7.3 milyon adet aşırı kapasitenin 4 milyonu Japonya'ya aittir. Japonya'nın daha önceki ihracat pazarları şimdi üretim merkezi durumunda ve çoğu kez aşırı değerlendirilen Yen nedeni ile Japonya'ya ihracat yapan merkezler halinde çalışmaktadır. B. Avrupa'da 4.5 milyon adet fazla kapasite ile dünyadaki aşırı kapasitenin %27'si yer almaktadır. Bu oran K. Amerika'da %16, D. Avrupa'da %9 ve G. Amerika'da ise %5 dolaylarındadır.⁽⁵⁰⁾

3.2. Geleceğe Yönelik Çalışmalar

Şehir merkezlerindeki hava kirliliği artışının, konvansiyonel motorlu araçların kısıtlanmasına yol açacağı, elektrikli araçların kullanımını Kuzey Amerika ve Avrupa'da yaygınlaştıracığı ve özellikle de Amerika pazarına yönelik çalışan araç üreticilerinin modelleri arasında mutlaka bir elektrikli otomobil bulunduracağını yapılan araştırmalar göstermektedir. Elektrikli araçlar konusunda bir araştırma yapan BIS firmasının tahminlerine göre 2005 yılında K. Amerika'da 800 bin araç, Avrupa ve Japonya'da ise 500 bin araçlık bir Pazar oluşacaktır. Amerika'da California eyaleti 1998'den başlamak üzere, otomobil satışlarının %2'sinin ZEV (Sıfır Emisyonlu Araç) türü olması zorunluluğunu getirmiş olup bu oran 2003 yılında %10'a çıkartılmaktadır. Bu doğrultuda, Amerikalı üreticilerin, teknik engellerden dolayı bu zorunluluğun ertelenmesini isteyecekleri tahmin edilmektedir.⁽⁵¹⁾

Avrupa komisyonu, CO₂ emisyonunun azaltılması doğrultusunda, motorlu araçlarda yakıt tüketiminin düşürülmesi konusunu görüşmek üzere ACEA (Avrupa Motorlu Araç Üreticileri Derneği) Başkanına bir davette bulundu. Aralık 1995'de yapılan bir toplantıda alınan kararla 2005 yılına kadar, benzinli araçlarda 100 km için ortalama 5 lt, dizel araçlarda ise 100 km için 4,5 lt yakıt tüketimi sınırlarının sağlanması öngörülmüştü. Avrupalı otomotiv

⁵⁰ O.S.D Haber Bülteni, (Eylül 97,) s. 9-10

⁵¹ O.S.D Haber Bülteni, (Temmuz 1995,) s. 6

sanayicileri ise, bu hedeflere ulaşmanın daha uzun süre alacağı konusunda aynı fikirdedirler. Komisyon tarafından ACEA başkanına gönderilen mektupta, CO₂ emisyonunun azaltılmasında en etkili yolun yakıt tüketiminin azaltılması olduğu ve üreticilerin vakit geçirmeden bu konuda çalışmalarının önemi vurgulanmıştır.⁽⁵²⁾

CO₂ emisyonlarının azaltılması amacı ile yapılacak AR-GE çalışmaları için AB otomotiv sanayicileri AB Komisyonundan en az % 50 katkı isterlerken 13 otomotiv sanayii şirketinin ortaklaşa kurdukları araştırma kuruluşu EUCAR (European Council For Automotive Research and Development) halen toplam tutarı 255 milyon ABD doları olan 70 proje üzerinde çalışmaktadır. Bu projelerin % 50'si AB komisyonu tarafından finanse edilmektedir. Bu projelerin tümü halen uygulanmakta olan teknik mevzuat ile ilgili iken, CO₂ projesinin ise uygulamaya konulmasının tartışılan teknik mevzuat ile ilgili olduğu düşünülmektedir. Bu nedenle yeni projenin de desteklenmesi büyük önem taşımaktadır.⁽⁵³⁾

Otomobil üretiminde bilgisayar teknolojisinin kullanımındaki artışla birlikte, gelecekte otomobilleri saran metal parçalar, yerini silikon çiplere ve elektronik cihazlara bırakarak, mikroişlemciler, gelişmiş sistemler, akıllı otomobiller, yazılımlar otomotiv sektöründe geleceğe açılan kapının anahtarı olacaktır. Otomotiv sektörü, yüksek teknolojinin en iyi sahnelendiği alanların başında gelmektedir. Otomobil üreticileri otomobillerin performansını yükseltmek, ağırlıklarını azaltmak ve radara dayalı hız kontrolü gibi yenilikleri gerçekleştirmek için bilgisayar teknolojilerinden daha fazla yararlanmaktadır.

Otomobil dünyası yeniliklere açık, çabuk adapte olabilen bir dünyadır. ABS fren sisteminin yakın zamana kadar adı bile bilinmezken, bugün otomobil alırken olmazsa olmaz özelliklerinden biri haline gelmiştir. Otomobilin ana maddesi olarak kabul edilen metalde yeni bin yıla girerken yerini silikona ve çiplere bırakmaktadır. Bir "PVC kabini" görünümüne bürünecek otomobilleri üretmek için araştırma-geliştirme çalışmalarına büyük bütçeler ayıran dünya otomotiv devleri de otomobil programları alanının Microsoft'u alabilmek için büyük

⁵² O.S.D Haber Bülteni, a.g.e., s.2

⁵³ O.S.D Haber Bülteni, a.g.e., s.6

savaş vermektedirler. Otomobil üreticilerinin üzerinde çalıştığı bir yenilikte, uykusu gelen sürücülerini tespit eden kameralı dikiz aynalarıdır.⁽⁵⁴⁾

Otomobil güvenliğinin artık vazgeçilmez unsuru olan hava yastığı üretimi bu yıl 106 milyon adede ulaşacaktır. Kaliforniya araştırma şirketi, bu adedin 2005 yılında 200 milyona çıkacağını açıklamıştır. Yapılan araştırmalara göre, hava yastığına olan talep, sürücü ve sürücü yanı ile yan hava yastıklarının yanı sıra şu günlerde piyasaya sürülen perde şeklindeki hava yastıklarıyla hava yastığı şeklinde şişen emniyet kemerlerinin yaygınlaşmasıyla daha da artmaktadır. Hava yastığına olan talep Avrupa ve Asya pazarlarında da artmaya başlarken, bir çok otomobil üreticisi sürücü ve sürücü yanı hava yastığını standart olarak sunmaya başlamıştır.⁽⁵⁵⁾

Otomobilde uygulanan garanti süresi hem Türkiye’de hem de dünyada artık otomobil satın alanların en çok önem verdiği konulardan biri haline gelmiştir. Yapılan araştırmalara göre otomobil alanların % 84’ü için garanti süresi bir tercih nedenidir. Bugüne kadar Uzakdoğulu üreticilerin garanti sürelerini uzun tutmalarına direnen Avrupalı üreticiler de artık garanti sürelerini uzatma yoluna gitmeye başlamıştır. Otomobil sanayi çevrelerinde, son yıllardaki modellerin kalitesi göz önüne alındığında garanti süresinin kalitenin kanıtı olarak uzatılmasının gerekliliği öne sürülerek bunun gerçekleşmesi için büyük bir firmanın başı çekmesi gerektiği, diğerlerinin de onu izleyecekleri belirtilmektedir.⁽⁵⁶⁾

⁵⁴ Sabah Gazetesi, (23 Haziran 1998) s. 9

⁵⁵ Sabah Gazetesi, (13 Temmuz 1998) s. 14

⁵⁶ Sabah Gazetesi, (1 Şubat 1998) s. 14

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ VE PİYASA YAPISI

1. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. 1948'e Kadar Olan Dönem

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra ticari kapasitesini yarı yarıya yitirmiş olan İstanbul Limanı'nının tekrar canlandırılması için araştırmalar yapıldı. Bunun sonucu hükümet 1927 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi'nden bir kanun çıkarttı. Bu yasaya göre; İstanbul'da bir anlamda serbest bölge kurulacaktı. Ancak, yasanın uygulamada geçerlik sağlaması zordu. Maddi ve teknolojik imkanlar yetersizdi. Yine da yasanın amacına uygun bir serbest bölgenin işler hale gelebilmesi meyanında 1928'de Hükümetle Ford Motor Company arasında 25 yıllık bir sözleşme yapılmıştır.

Ford Motor Company'nin İngiltere kolu olan girişimciler hükümetle temaslarda bulunarak, İstanbul'da bir montaj tesisi kurmak istediklerini, monte edilecek otomobil, traktör ve kamyonun bir kısmını Sovyetler Birliği'ne ihraç etmeyi, bir kısmını da ülke içinde satmayı düşündüklerini bildirmişlerdir. Bu yönde yapılan sözleşme gereği, monte edilecek taşıtların montajı ve parçaların montaja hazırlanması için, İstanbul'da Salıpazarı (Tophane) gümrük alanı içindeki depoların bir kısmı adı geçen şirkete tahsis edildi.

O tarihlerde ülkede otomotive dönük herhangi bir sanayii altyapısı bulunmaması nedeniyle büyük tavizler gerekiyordu. Bu nedenle montaj için getirilen parçalar gümrüksüz ithal edilecek, ihraç edilen ürünlerden vergi alınmayacak, karşılığında ise; yurt içinde satılacak otomobil, kamyon ve traktörler yürürlükte bulunan gümrük kanununa göre vergilendirilecekti.

Ford Motor Company, 1929 yılında İstanbul'da montaj işine başladı. 450 işçi ile faaliyete geçen ve montaj üretim yapan bu fabrika, boya ve kurutmada üç fırın kullanıyordu. Kendi elektriği için elektrojen grubu, pnömatik perçin makinaları, elektrik punto kaynağı ve tirim işleri için konveyör hatlarına sahipti. O güne göre modern sayılacak teknolojiyle Balkanlar, Sovyetler Birliği ve İran dahil Ortadoğu'ya ihracat yapmak üzere Haziran 1931'de günlük 48 kamyon ve otomobil üretim sayısına çıkmıştı. Ancak, 1930'lardaki dünya ekonomik krizinin etkileri bu tarihlerden sonra tüm ülkelerde görülmeye başlayınca; ülkelerin çoğu kendi aralarında ticaret sözleşmeleri yapmışlar, bu durumda da Ford Motor Company'nin menşe şahadetnamesi nedeniyle bölge ülkelerine ihracat imkanı kalmamıştı. Hatta, gümrük müfettişleri zorda kalan şirketin gümrük hilesi yaptığını öne sürdüler.⁽⁵⁷⁾

Taşıt tacirliğine dönük otomotivciliği ele aldığımız bu bölümde insanımızın 1930'lardaki naklolmasına ve taşımacılığına da değinince; 1930 kentlerinin derli toplu olduğunu belirtmek gerekir. Evlerle işyerleri veya çarşı arası mesafeler kısa olduğu için insanımızın işi bu bugünkü kadar zor değildi. Fakat bu kentsel rahatlığa rağmen, taşınmada yine de hiç bir taşıt kullanılmıyor değildi. İstanbul'da elektrikli, İzmir ve Bursa gibi büyük illerimizde atlı tramvaylar çalışmaktaydı. İstanbul belediyesi üç adet Renault marka otobüs satın almış 1931 yılında Taksim-Beşiktaş hattına sokmuştu. Daha sonra Amerika'dan getirilen 9 adet White marka otobüs ile Almanya'dan getirilen Mercedes marka otobüs de İstanbul Belediyesi'ne hizmete sokulmuştu.⁽⁵⁸⁾

İnşaat işleri ve kum taşımacılığı için ilk kamyonlar 1929'larda satın alınmaya başlanmış; kömürcüler, sakalar ve diğer nakliyeyle bağlı meslekler 1929, 1935 yılları arasında biraz mekanize olmuşlardı. Hatta, 1934 yılında Tepebaşı-Hasköy arasında ilk dolmuş seferleri başlamıştı. İtfaiyenin mekanize olması 1923'ten itibaren gerçekleşmiş olduğundan; bu yıllardan sonra da motorlu araçlarla takviye edilip İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar olmak üzere gruplara ayrılmıştı.⁽⁵⁹⁾

⁵⁷ Yılmaz ÇETİNER, Otomobilin Öyküsü, (Birinci basım. İstanbul: AD Yayıncılık A.Ş. 1996) s. 55

⁵⁸ Azcanlı A., a.g.e., s.53

⁵⁹ Benhur NAHUM, "Koç'ta 44 Yılım, (Bir otomotiv sanayi kuruluyor)", (İstanbul, 1988) s. 31

1939 Temmuz’unda II. Dünya harbi başlamıştı. Harbin genişleyip uzayacağını biraz kestiren ülkeler tüm güçleriyle sanayilerine yüklendiler. Özellikle otomotiv sanayilerinden yararlanarak uçak, motorlu taşıt, silah ve mermi yapımını fevkalade artırmışlardır. ABD savaş sırasında istihdamın doruğuna ulaştı. 1943 yılında savaşla ilgili sanayii kuruluşlarında 12.6 milyon Amerikalı çalışmaktaydı.⁽⁶⁰⁾

Türkiye’nin olmayan silah, uçak veya tatlı sanayii nedeniyle savaştan uzak durması gerçekten isabetli oldu. Türkiye savaşa katılmamıştı ama, ekonomik etkilerini en az savaşan ülkeler kadar yaşamıştır. Temmuz 1939’da savaşın başlamasından, Eylül 1945’te Japonya’nın teslimiyle sonuçlanmasına kadar, hatta sonraki yıl içinde ülkeye hiçbir şey girmedi.

Savaşın bitiminden birkaç yıl sonra ticarete yeniden canlanmalar başlamıştır. Otomotiv ürünlerinde de durum iyi gidiyordu. Ankara ve çevresinde otomobil, kamyon gibi ürünleri satan Koç Ticaret Şti.’nin İskendireye’de bulunan Ford Motor Co. İle ilişkileri çok iyi düzeye erişmişti. Otomotiv sanayiisi değilse bile ticareti gelişmeye başlamıştı. Üstelik Ford Motor Co. nin Koç Ticaret’le görüşmeleri, ABD’ye de yansımıştı. ABD iş adamları aracılığıyla Türkiye ile ticari ilişkilerde de bulunmaya başlamışlardır.

1946 yılında Amerikalı senatör, banker ve iş adamlarından oluşan heyetler, savaştan yeni çıkmış enkaz yığını Avrupa’yı gezerken yurdumuza da uğrayacaklardı. Bizim içinde bir plan hazırlayacakları anlaşılıyordu. Yalnız, ABD’nin plana dahil edeceği ülkemizin ziraat içinde kalmasını arzuladığı da açıkça belliydi. Çünkü görüşmelerin daha ilk ağzında 6500 adet traktör alınması önerilmekteydi. Sonunda Turuman Doktrini adlı evrensel tez ilan edildi ve beklenen plan açıklandı. Marshall Planı uygulanmaya başlandı. Ankara’da Amerikan Yardım Teşkilatı (AID) kuruldu. ABD ile ilişkilerimiz giderek güçlendiğinden otomotivimizin başlangıcı üzerindeki fikirler de Amerikan işbirliğine dönük gelişti.⁽⁶¹⁾

⁶⁰ Büyük sözlük, cilt 10, s. 320

⁶¹ Azcanlı a., a.g.e., s.60

1.2. 1948-1964 Dönemi

Otomotivin yurdumuzda da sanayileşebilmesi yönünde ilk yatırımlar II. Dünya Savaşı'ndan sonra başlamıştır. Ciddi teşebbüsler 1946'dan itibaren görülmeye başlamıştır. Bunlar geleceğimizin ekonomik siyasi ve sosyal şekillenmesinin önemli başlangıç hareketleriydi. 1946-1950'lerde yaşananlar toplumsal yapılanmanın zaman zaman geçirdiği evrelerden biriydi.

Cumhuriyet'in kurulduğu 1923'lerden 1946 yılına kadar, genç Türkiye'yi tek parti olarak muhalefetsiz yönetmiş olan Cumhuriyet Halk Partisi'nin rahatı kaçmıştı. Çünkü demokrasinin ne olup olmadığını biraz olsun kavrayan Türk insanı demokratik yönetim istemekteydi.⁽⁶²⁾

1946'ların Türkiye'sinde en geniş otomotiv ticaret ağını kurmuş olan Vehbi Koç; 1946 yılında ilk Amerika seyahatine çıkmış, otomotivin ticaretinden sonra sanayiisini de kurabilmek için Henry Ford II ile görüşmeye gitmişti. Henry Ford II'nin vakit ayırmaması nedeniyle görüşme gerçekleşmeyince; 1946'daki Türk otomotiv sanayiinin kurulması yönündeki bu ilk teşebbüsten bir sonuç elde edilememiştir.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra, Avrupa'nın toparlanıp, kalkınması için geniş ölçüde bir kredi mekanizmasının harekete geçirilmesi zorunlu idi. II. Dünya savaşına girmemiş Türkiye dahil 19 ülke ABD'nin yardımıyla bölgesel kalkınma planını yürütmeyi kabul ettiler.⁽⁶³⁾

1 Nisan 1948'den 30 Haziran 1952'ye kadar sürecek yardım programı 17 milyar dolar olarak belirlendi. Yardım planı diğer ülkeler gibi Türkiye'de de heyecanla karşılandı. Çünkü yardım planıyla gerçekleştirilmesi hedeflenen iktisadi kalkınma programları, yardım alan ülkelerin kalkınma planlarıyla paralelliği getiren yapıdaydı. Marshall yardımı, planlanan hedefler için fevkalade yararlı olacaktı. Türk ekonomisini kalkındırmak için beş yıllık dönem düşünülmüştü. 1948 Nisanı'ndan 1952 sonuna kadar da 835 milyon dolarlık finansman temini gerekiyordu. Dört yılda verilecek toplam 5 milyar doların % 5.5'i olarak 282 milyon dolar

⁶² Cumhuriyet Ansiklopedisi, c. 10, s. 2938

⁶³ Azcanlı A. a.g.e., s. 64-65

alması lazım gelen Türkiye umduğunu bulamamıştı. Toplam yardımdan % 3.7'lik bir payla ancak 164 milyon dolar elde edebildi. Bu durum bütçe açıkları yaratıp yabancı sermaye gereksinimini gündeme getirdi. Yabancı sermaye girişi de çok yetersiz kalınca; enflasyon kavramı da böylece bir daha hiç ayrılamamak üzere tekrar ülkemize girdi. 1950'den sonra iktidara gelen hemen her hükümet enflasyon ekonomisi uyguladı.⁽⁶⁴⁾

1950'ler başında hızlı ivme kazanmış olan sanayii hamlesi bu dönemde kesintiye uğramamalıydı. 1953-54'lerde bu düşünceden doğan montaj kırırdanmaları, temelde otomotiv sanayiinin kurulma gayretlerindeki başlangıçtı. İşte, anılan yılların Başbakanı Adnan Menderes, başlattığı sanayii hamlesinde otomotiv adlı lokomotifini tek başına da olsa, hem destekleyip, hem de kucaklayan Türk insanlarından birisiydi. İktidara geldiklerinin hemen ertesi yıllardan itibaren her fırsatta sanayileşme hamlesini biraz daha güçlendirmeye çabalıyordu. Taşıt ve zirai araçların ithal edilmesi yerine, içerde yapılması fikirlerini büyüttü. Montaj veya her ne şekilde olursa olsun, otomotiv üreticilerinin yurt içinde üretilmelerine doğru bir eğilimi ülke gündemine soktu. Bu şevk ve yaratımcı heyecanı içinde tüm imkanlar bir araya getirildi. 1954'de Tuzla'da deniz ulaşımına da elverişli bir alanda fabrika kuruldu.

Şirketin adı Türk Viliys A.O idi. Üretim aşamasında aksamalar oldu. Hatta çok daha önemlisi devlet sözünde duramadı. Her ay üçyüz bin dolar tahsis edeceğini taahhüt eden hükümet 4 yılda ancak 900 bin dolar tahsis edebildi. 1955 yılında ilk Jeep'ler fabrikanın kapısından çıkmaya başladı. Fabrikanın üretimindeki yerli parça yüzdesi sonraları daha da yükseldi. Dolayısıyla yan sanayi diye bir olgu gündeme gelmeye başladı. İlkten yavaş oluşan yan sanayimiz giderek de genişledi. Türk Wiliys Owerland A.O adıyla otomotive atılan ilk özel sektör adımı olan bu girişim 1970 yılına kadar üretimini sürdürdü. 1970 yılında Milli Savunma Bakanlığı'nca satın alınan fabrika askeri fabrikalar zincirine eklenmiş oldu. 1953-54 yıllarından itibaren kendini iyice hissettiren döviz sıkıntısı yabancıları da etkiledi. Türkiye'ye mal satan şirketler Pazar kaybetmek istemiyorlardı. Bu bakımdan bazıları iş yaptıkları şirketlere ortak yatırımlar teklif etmeye başladılar. Otomotiv kesiminde Fiat bunlardan biriydi. Bu grup işbirliği yapmak niyetiyle 1953 yılında Koç grubuna resmen müracatta bulundu.

⁶⁴ Orhan OĞUZ, Marshall Planı (Konferans) (İzmir, 1981)

Döviz sıkıntısının kolay kolay atlatılamayacağı işaret edilen brokratik uygulamalardan itibaren iyice anlaşılınca; ithalatçılar, yani otomotiv ürünü ticaretçileri de montaj sanayii-ne girmenin lüzumuna günden güne daha çok inanmaya başlamışlardı.⁽⁶⁵⁾

1956-1958 yıllarındaki otomotiv sanayiine önemli bir adım teşkil edecek olan Ford Motor Co. ile Koç Ticaret AŞ'nin işbirliğine bakıldığında 1958 sonu 1959 başında yoğun yazışma dönemi yaşanmakta, bürokrasi aşılmaya çalışılmaktaydı. Yazışmalar yapılırken, bir taraftan da hisselerin dağılımı düzenlenmekteydi. Sonuçta kurulacak olan Otosan adlı şirketin üreteceği otomotiv ürünlerinin % 85'i Koç grubunca; % 10'u Ali İparın Çukurovabirliğince; % 5'i Samsun Bayılığince pazarlanacaktı. Böylece Otosan şirketi 1959 yılının Temmuz ayında kuruluşunu tamamladı.

Zamanla Ford'un anılan bayilikleri bu işlerden çekildi. Otosan şirketi tam tamına bir yıl sonra 13 Temmuz 1960'da ilk ürünü fabrika kapısından çıkarmayı başardı. Fabrikanın üretim (montaj) kapasitesi ise; günde 8 saat üzerinden çalışacağı varsayılarak, her gün 8 adet kamyon, 4 adet binek otomobilin montajı kapasite olarak belirlenmişti. Kamyonlar Ford Thomas, binek otomobiller de Ford Consul marka olup; aksam olarak Amerika ve İngiltere Ford'dan gelmekteydi. Akümülatör, makas, döşeme ve boya malzemesinin yarısı yerli üretimden sağlanıyordu.⁽⁶⁶⁾

1960'lı yıllarla birlikte otomotiv ürünü imalatı kendini iyice belirginleştirmişti ve otomotivin körpe endüstrisi katma değer tabloları, sanayii endeksleri gibi verilerde ara sektör olarak yer alamaya başlamıştı. İmalat Sanayii'nde taşıt araçları sektörü olarak, otomotivde artık potansiyel sanayi koluydu. İşyeri sayısı 90'a ulaşmıştı ve sanayii içinde % 1.64'lük bir paya sahipti. 16.211 işçi kadrosuyla 20 sanayii kolu içinde altıncılığı yakalamıştı. Kısa zamanda çok daha büyük bir potansiyel sanayi kolu olabilirdi. Otomotiv sektörü sürekli proje üreten sektör olmaktan kendi insanına mekanik sevgiler yaratmaktan kıvançlıydı.⁽⁶⁷⁾

⁶⁵ Nahum, B., a.g.e., s.91 Koç'ta 44 Yılım, İstanbul, 1998, s. 91

⁶⁶ Vatan Gazetesi, 13 Temmuz 1961, s.5

⁶⁷ Tunç TAYANÇ, Sanayileşme Süresinde 50 Yıl, (İstanbul: TMMOB Ya. 1973,) s. 146

1961 yılı, belki de Türkiye’de otomotiv sanayiinin bir daha yaşayamayacağı kadar hareketli bir yıl olmuştur. Nedeni ise 27 Mayıs Hareketi’nin Milli Birlik Komitesi Başkanı Cemal Gürsel’in daha göreve başlar başlamaz, otomobil üretimi konusunda bizzat el koymuş olmasıdır. Devletin bu en etkili eli, otomotiv değilse de otomobil üretimine uzanınca, ister istemez devlet kademesinin diğer yetkilileri de konuya uzanmazlık edememişlerdi. Adnan Menderes otomotiv sanayiini geliştirmek istemiş fakat emrindekilere otomotiv sanayiisinin önemini bir türlü kavratamamıştır. Oysa otomotivde sanayileşmiş olan bir çok ülkede otomotiv sektörü özel sektörün girişimi, devletin bürokratik ve politik desteği ile gelişmiştir.

1962 yılının başından sonuna kadar yoğunlaşan otomobil üretebilme tartışmaları, otomotiv sanayiinin sadece konuşuluyor olması demektir. 25 Mayıs 1961’de yani ihtilalin yıldönümü günlerinde bir kaç gazete ve dergide “NOBEL 200 İlk Türk Otomobili” ibareli ve resimli reklamlar yer alıyordu. Arka iki tekerliği birbirine bitişik olarak tasarlanmış bu mini otomobilin gövde malzemesi de sac değil sertleştirilmiş PVC’den oluşuyordu.⁽⁶⁸⁾

1.3. 1964-1980 Dönemi

1955’lerden itibaren Türk Willys-Overland AŞ’nin Jeep montajıyla yerli yüzdesi çok az olan yerli montaj üretimine geçen Türk otomotiv sanayii aynı zamanda bir arayış içindeydi. Arayışlar, montaj da olsa otomotiv bireylerinin ülkedeki fabrika kapılarından çıkarılabilmesi yönündeydi. Tüm görüşler otomotiv ürününün yerli fabrikasını kurmak üzere yoğunlaşıyordu. Var olan imkanlara göre parmakla sayılabilecek makas, akümülatör ve radyatör imal eden bir kaç atölyede üretim yapılmaya çalışılıyordu. Sermaye olmadığı gibi döviz bulmak da mümkün değildi.

1951-52’den itibaren yoğun kalkınma hamlesi ile birlikte başlayan montajcılık, 1961-62’de artık bayağı somutlaşmış ve “Montaj” bir kavram olarak sanayii literatürüne yerleşmişti.

1963 yılından itibaren takibe geçilen Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, resmi ve özel kesime görev vermekteydi. Hedeflenen kalkınma hızı % 7 idi ve bunun gerçekleşmesi de geniş ölçüde sanayi sektöründe meydana gelecek gelişmeye bağlıydı. Sanayide ortalama artış hızı % 12.9 olacaktı ve diğer sektörlerde kaçınılmaz düşük seviye telafi edilecekti.

⁶⁸ Azcanlı A. a.g.e., s.112

Planın omuzlara yüklediği kalkınma hızı ve hedefi; hem de zor temin edebildiği dövizin en rasyonel şekilde değerlendirilmesi zorunluluğu, hükümeti köklü bir çözüm bütünlüğüne iyice zorlar olmuştu. Düşünülen en gerçekçi çözüm bütünlüğü ise; tüketime dönük üretim yapan ve sanayiinin temelini teşkil eden kesimin bir düzene sokmasıydı. İşte 1964 yılının gerçeklerinde devlet de bunu yapmış; Montaj Sanayii Talimatı'nı hazırlatmış ve 14 Nisan 1964 tarihli ve 11698 sayılı Resmi Gazete'de yayımlayarak yürürlüğe koymuştu.

Montaj üretim yapan sanayii kuruluşlarında da büyük kabul gören söz konusu talimatın temeldeki amacı ithal ikamesine dönüktü. Yani ithal edilecek herhangi bir aksamın veya materyalin yerine yerlisinin yapılıp oturtulmasını emretmekteydi. Temelde döviz tasarrufu demek olan ithal ikamesi gerçekleştirilirken, uyulması gereken esasları bünyesinde toplamış olan mevzuat şekline de Montaj Sanayi Talimatı adı verilmişti. (Tablo 10)

Tablo 10. Montaj sanayi talimatınca öngörülen döviz tasarruf oranı (1964-1970)

Montaj Sanayi Talimatınca Öngörülen Döviz Tasarruf Oranları				
%				
Yıllar	Traktör	Kamyon-Kamyonet	Otobüs	Otomobil
1964	25	20	30	-
1967	45	45	65	-
1968	50	50	70	-
1969	52,5	52,5	70	65
1970	55	55	75	65

Kaynak: Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyon Raporu

Otomotiv sanayicilerine göre, ülkemizi, yollarımızı, yaşam tarzımızı bugün bizimle paylaşan yerli otomotiv ürünleri günümüze bu talimatla erişmişlerdir. Türk otomotiv sanayii bugünkü kalitesine; bugünkü hacmine; bugünkü yüksek teknolojisine bu kadar kısa sürede bu talimatın etkinliğinde kavuşmuştur. Çünkü sanayiinin yapı taşları bu talimat hükümlerine göre dizilmiştir. Hem de öyle düzgün ve yerinde dizilmiştir ki; ABD ve Batı Avrupa Ülkelerinden

yaklaşık 50 yıl sonra adım atılan otomotiv endüstrisinin günümüzde kullandığı teknolojiyi, otomotiv üreticilerimiz 30 yıl bile dolmadan üretimlerinde kullanmaya başlamışlardır.⁽⁶⁹⁾

Talimat 14 Nisan 1964 tarih ve 11682 sayılı Resmi Gazete’de yayımlandıktan sonra sanayii çevrelerinden bir hareketlilik görülmeye başlamıştı. Öncelikle de aksam veya materyal taklitleriyle piyasaya girmiş bazı büyücek atölyeler için iyi bir gelişmeydi. “Made in England.., Made in USA.., Madein Germany.., gibi ibareleri büyük; “TM”yi küçük ve gözönü olmayan bir yere yazmaktan kurtuluyorlardı. Ürettikleri eleman ve aksamların yanına bu cesaretle hemen yeni yerli çeşitleri ilave etmeye başladılar. Fakat yedek parçanın perakende piyasasında aksam materyal ve ara elemanların yine hep orijinali aranmaktaydı. Fabrikalar yerli üretim aksam ve malzemeyi ürünlerinde rahatlıkla kullanırken, Perakendesi esnaf ve müşteri yerli yedeğe talep etmiyordu. Tamirci de orjinalden yanaydı. Onarım için arabasını getiren müşterisinden mutlaka yedek parçanın orijinalini alıp gelmesi isteniyordu.

Montaj Sanayii Talimatı’nın yayınlanmasından sonra yedek parça perakendecilerinin ve otomotiv sahiplerinin yerliyi kabullenmemeleri görülen bir gerçektir.

Ülkemizde 1963 yılında planlı kalkınma dönemine girilmiş ve karma ekonomi düzeyi içerisinde, dış ticaret politikası araçlarından da yararlanılarak hızlı bir sanayileşmenin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Bu hedef doğrultusunda bir sanayileşme stratejisi olarak, az gelişmiş ülkede olduğu gibi, Türkiye’de de salt ithal ikamesi politikası seçilmiştir.⁽⁷⁰⁾

Türkiye gibi, daha bir çok az gelişmiş ülkenin korunması ve sanayiye ağırlık veren politikalar izlemeye başlaması, güçlü ülkeleri de yakından ilgilendiriyordu. O noktaya gelene kadar bu ülkelerin sanayii ürünü gereksinimlerini karşılamış olan gelişmiş kapitalist ülke sermayesi için montaj sonrası mevcut pazarları yitirmesi anlamını taşıyordu. Pazarların korunması ise, ancak bu gibi ülkelere yatırım yapmak, ya da en azından yerli gruplara lisans vermekten geçiyordu. Yabancı lisansör firmaların, bu doğrultudaki ithalat kısıtlamaları nedeniyle, yerel pazarı tamamen kaybetme korkusuna kapılarak böyle ülkelerde fabrika kurmaya yöneldikleri somut gerçeklerdendi.

⁶⁹ Aynı, s.117-122Ahmet AZCANLI, s. 117-122

⁷⁰ Tamer AKSOY, Türk Otomotiv Sanayii Yatırımları, (İstanbul: İ.S.O. 1990,) s. 25

Yani az gelişmiş ülkelerde montaja dayalı otomotiv sanayiinin kurulmasına geçilmesi, çok uluslu şirketleri, şu iki seçenekle karşı karşıya bırakıyordu. Yerel üretime geçmek veya ortak olmak; ya da, söz konusu pazardan giderek çekilmek. Bu zorunluluk yüzünden, az gelişmiş ülkelerde ithal ikamesine yönelik bir sanayileşmenin benimsenmesiyle; özellikle büyük uluslararası firmalar; belirli üretim kesitlerini az gelişmiş ülkelere taşıdılar. Böylelikle de gelişmelere paralel olarak dolaylı yatırımlarını arttırmış oldular. Türkiye'nin de içinde bulunduğu 1950'lerde önem kazanmaya başlayan Asya ve Afrika ülkelerinde kurulan bağlı şirket sayısı 1950 yılında 42 iken; 1959 yılında 128'e ve 1967 yılında 454'e çıkmıştır.⁽⁷¹⁾

1964 Nisan'ında yayınlanan, Montaj Sanayii Talimatı ile de olsa, kendiliğinden de olsa; otomotiv endüstrisinin kurulması, aslında sanayi ekonomisinin bir gereğiydi. Bizleri herşeyden önce ülkeye girmiş ve girecek olan yabancı otomotiv ürünlerinin yedek parça stokundan kurtaracaktı bizleri Bu yönlü yararı her şeyden önemliydi.

Nitekim, montaj üretim başladıktan ve Montaj Sanayi Talimatı uygulamaya girdikten sonraki yıllarda yabancı marka süratle azaldı. 1955-56'ların Türkiye'sinde 90'ı aşan model ve çeşitte kamyon; 18-20 çeşit otobüs; 25-30 çeşit traktör mevcutken; taşıtlardaki çeşit sayısı daha 1970'lerde kamyon-kamyonette 18'e, otobüste 5'e, traktörde de 6'ya düşmüştü.⁽⁷²⁾

1968 yılı itibariyle otomotiv montaj kuruluşlarının sermayeleri 571 milyon TL'yi otomotiv mamullerinde sağlanmış olan yıllık döviz tasarrufu ise 37 milyon doları aşmıştır. Otomotivin 1968'lerde ülke ekonomisinde en büyük sorun olan istihdama katkısı ise şöyledir. Bu yıllarda sektörde çalışan personel sayısı 9.400 kişi olup bu sayıya parça ve yarı mamul ürün imal eden yan sanayideki yaklaşık 7.000 kişiyi de katınca toplam 16.400 kişilik bir istihdam yarattığı tespit edilmektedir.⁽⁷³⁾ Faaliyet gösteren firmalar Tablo 11'de gösterilmiştir.

⁷¹ Aksoy, T. A.g.e. s.28 Türk Otomotiv Sanayi Yatırımları, İst., 1990, s. 28

⁷² Tahsin ÖNALP, Montaj Sanayiinin Tanımı ve Otomotiv Endüstrisi, (Montaj semineri) (İst., 1970,) s. 58

⁷³ Can KIRAC, Türkiyede Otomotiv Endüstrisinin Doğuşu. (Montaj sanayii semineri) (İst., 1970,) s. 47

Tablo 11. 1968 Yılında Faaliyet Gösteren Firmalar

1968 Yılı Otomotiv Montaj Sanayiinde Faaliyet Gösteren Firmalar				
Firmalar	Kuruluş Yılı	Kuruluş Kapasitesi (Adet/Yıl)	Kuruluş Sermayesi (milyon TL)	Yabancı Sermaye Payı (%)
Willy-Verdi	1954	5800 Kamyon 7500 Jeep 1000 Otobüs	Bilinmiyor	25
TOE	1955	400 Kamyon	20	10
Otosan	1959	200 Kamyon 400 Minibüs	1	Lisans
Çiftçiler	1959	1800 Kamyonet	0.25	Lisans
Chrysler	1962	6000 kamyon / kamyonet	20	60
Ünver Oto- büs Karoseri	1963	320 Otobüs	5.4	Lisans
Genoto	1963	3000 Kamyon	5	Lisans
BMC	1964	8000 Kamyon	20	26
Çelik montaj	1965	2000 Kamyonet	12	Lisans
MAN	1966	600 Kamyon 150 Otobüs	20	33.3
Karsan	1966	250 Otobüs	5.25	-
Otoyol	1966	800 Otobüs 800 Kamyon	1	Lisans
Taşıt San.	1966	500 Kamyon	?	Lisans
Ünver Tic.	1966	650 Minibüs 300 Kamyonet	1	-
Otomarsan	1967	450 Otobüs	25	36

Kaynak: Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Döneminde, önceki 4 kuruluşa ek olarak tam tamına 10 tane daha montaj ağırlıklı firma kuruldu. Bu firmaların toplam otobüs, kamyon, kamyonet ve minibüs üretim kapasiteleri talebin çok üstündeydi.⁽⁷⁴⁾

1960'lerden itibaren daha bir planlı olmaya çalışan Türkiye'nin İkinci Beş Yıllık Kalkınma Süreci 1968'de başlıyordu. 1968-72 arası yılları kapsayacak olan sürecin planlaması, haliyle 1963-68 arası 1. Plan döneminden farklı olacaktı. Nitekim, planda yer alan birçok kesimin planlama stratejilerinde açık hedefsel rakam farklılıkları gözleniyordu. Otomotiv yönünden bakıldığında, söz konusu planda ilk planın aksine ilke olarak binek otomobilin de yerli imalatının gerçekleştirilmesi vardı. Karayolu taşıt talebinin karşılanmasında yurt içi imkanların tam olarak kullanılması hedeflenmişti.⁽⁷⁵⁾

Planın otomotiv sanayii yönünden bir diğer önemli yanı da motor ve aktarma organlarının bu dönemin başından itibaren yerli imalatla gerçekleştirilmesini hedef gösteriyor olmasıydı. Gösterilen hedef isabetliydi. İkinci planda strateji olarak binek otomobilinde yerli üretimin hedeflenmesi; Anadolu'dan sonra, artık sac gövde yerli otomobilin yapılması faaliyetlerini iyiden iyiye artırmıştı. Otomotiv sanayiinin gelişme gösterdiği bu yıllarda sektörü destekleyecek kararlar alındığı gibi, engel olacak tutumlar da sergilendi. Hatta sektörü tamamiyle ters yönde etkileyen yasalar da çıkarıldı. 1318 Finansman kanunu, engel olma yönünde bunların en önemlisi sayabiliriz.

11 Ağustos 1967 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 933 sayılı yasanın amacı temelde ekonomik başarıyı getirmektir. Kalkınma Planı'nın Uygulanması Esaslarına Dair Kanun şeklindeki adından da anlaşılacağı gibi, yasa hükümlerinde, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Plan'ın başarısı yönünden yola çıkıyordu ve planın belirlenen hedeflere varmasında isabet yaratacak nitelikteydi.

Gerçekten de sözkonusu yasa, birinci planın kusurlarını telafi ettiği gibi, endüstriyel kalkınmaya yeni ufuklar, yeni kolaylıklar içermekteydi. Sanayiinin beş ana noktadaki sıkıntılarına;

⁷⁴ Azcalı A., a.g.e., s. 139

⁷⁵ Aksoy T. A.g.e. s.60

- Yatırım indirimi;
- Gümrük taksitlendirmesi;
- Teşvik belgesi uygulaması;
- Yabancı sermayeli yatırımlarda kolaylaştırılan ihracat koşulları;
- İhracatın teşviki;

diye guruplandırılabilir uygulamalara cevap verecek nitelikteydi. Kalkınma Planı'nın Uygulanması Esaslarına Dair 933 sayılı yasanın getirdiği teşvik yönlü kolaylıklar tüm sanayii ile birlikte otomotiv sektörünü de rahatlatmıştı.

1970'lere kadar iyi bir güçle gelişme faaliyetlerini sürdüren otomotiv sanayii, 29 Temmuz 1970'de kabul edilen ve 7/1092 sayılı Akaryakıt İstikrar Fonu; 7/1094 Sayılı İthal-den Alınan Damga Resmi; 7/1101 Taşıt Alım Vergisi gibi tebliğ ve kararnamelerle birlikte 10 Ağustos 1970'de büyük oranlı devalüasyon beraberinde yürürlüğe giren 1118 Sayılı Finansman Kanunu otomotiv sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir. Yasanın amacı ilk maddesinden son maddesine kadar otomotiv sanayiini yontmaktı. Ekonomiyi salt otomotiv sırtından kalkındırmaktı. Harçlar kanunu, değerli kağıtlar, emlak, veraset intikal vergisi oranlarında değişiklik yapılmıştı. Yapılan bu değişiklikler otomotiv sektörünü olumsuz yönde etkilemişti. Sektör öyle büyük bir darbe yiyordu ki; doğru dürüst belirmemiş otomobil talebi daha başlarında azalmıştır.⁽⁷⁶⁾

1973 yılında, Ortadoğu'nun Petrol zengini ülkelerince petrole % 70 oranında zam yapılırken, petrol ihraç eden ülkeler (OPEC) adlı bir birlik kurdular. Bazı ülkelere petrol ambargosu uygulandı. Çağın vazgeçilmez enerji kaynağı olan petrol üretiminde kısıntıya gidildi. Petrol, böylelikle en azından bir süre silah anlamında kullanılacaktı.

12 Mart 1971 muhtırasıyla biraz durulan anarşik olaylar 1974'e doğru tekrar yoğunlaşmaya başlamıştı. Genelde işçi ve öğrenci kesimi üzerinde gerçekleşen gösteri yürüyüşü; miting ve grev gibi ideolojik amaçlı anarşi ortamını yaratmaya dönük olaylar fabrika işgallerine kadar varıyordu. Bu ideolojik hareketler; diğer sanayi ve üretim kollarında olduğu

⁷⁶ Celil GÜRKAN, 12 Mart'a Beş Kala, (Birinci baskı, İstanbul, AD.A.Ş. 1986) s. 28

gibi otomotiv sanayiini de derinden etkilemekteydi. Üretimde duraksamalar yarattığından malda kaliteyi de düşürmekteydi.

Ardı arkası kesilmeyen anarşik olayların yanında bir de ambargo çıktı. Kıbrıs çıkarılmasının ardından gelen ABD kaynaklı ambargoda üretimde büyük kayıplar yaratıyordu.⁽⁷⁷⁾

1.4. 1980-1984 Dönemi

Yurdun her köşesinin bulaşıcı bir hastalık gibi saran anarşinin bir şekilde otomotiv sektörüne bulaşmaması mümkün değildi. Zaten otomobil fabrikaları öncelikle işçilerin baskısı altındaydı.⁽⁷⁸⁾

Ocak 1980 günü radyolardan televizyonlardan ilan edilen ekonomik istikrar tedbirlerinin paketi veya o günkü tabiriyle tedbirler paketi sonunda açıklanmıştır.

Halk açıklanan tedbirlerin, zamların dışında neler olduğuna o günlerde pek akıl erdirememişti.

Kamuoyu gündemine ve Türk ekonomisi literatürüne 24 Ocak kararları olarak giren böylesine geniş kapsamlı ve kalıcı ekonomik kararları almak her hükümetin harcı değildi. Önce bunu vurgulayıp, o günkü hükümetin başarısını küçümsememek gerekir. Konuya bir başka açıdan bakıldığında bir tarihsel rastlantıda açıkça tespit ediliyordu ve bu kararların alınması belki de tarihin bir tekrarıydı. 10 Ağustos 1970'de 1318 sayılı Finansman Kanununu çıkaran ve otomotiv sanayiinin gelişimini engelleyerek ekonomiyi rahatlatan Demirel 7 ay 13 gün sonrasında 12 Mart 1971 muhtırasını engellemişti. Bu kerede öyle olacaktı. 24 Ocak 1980 istikrar tedbirleriyle ekonomiyi makro çizgisindeki bilimsel yerine çeken Başbakan Sü-

⁷⁷ Azcanlı A. a.g.e., s.147

⁷⁸ Vedad ZEYDANLI, Otobüs Meselesi, (Tercüman Gazetesi Araştırma Dizisi 6-7 Ekim 1979) s.9

leyman Demirel, yine tam 7 ay 18 gün sonra bu defa da 12 Eylül 1980 darbesini karşılayacaktı.⁽⁷⁹⁾

24 Ocak 1980 ekonomik tedbirleri, adı konmuyordu ama aslında karma ekonomiden liberal ekonomiye geçişin ilk ayağı uygulamalarından başka bir şey değildi. Alınan tedbirler, bütünüyle yabancı sermayeye dönüktü. Hatta 24 Ocak kararları bu stratejisiyle ithal ikamesinin daha ileri seviyesini içeriyordu bile denilebilirdi. Ama hiç kimse tedbirlerin otomotivi ilgilendiren yönüne bu gözle bakmadı. İthal ikamesi sözcüğünü 1980’li yıllarda herkes unutmuştu.

Şimdi konu salt sanayi ekonomisi yönünden alınırsa; karşımıza yine hemen Montaj Sanayii Talimatı çıkacaktır. Çünkü sanayii üretim ülkemizde 1980 yılına kadar salt ithal ikamesi amacına yönelmişti. O günlerin sanayi şartlarına göre seçilmiş olan bu yöntem görevini yerine getirmişti. Yalnız, bir kusuru olmuştu ki, daha ziyade iç pazara hitap eden az kaliteli bir sanayi yapısı getirmişti.

Ayrıca, dış rekabeti düşündürmeyen iç Pazar cazibesi, dünya standardında bir kaliteyi de düşündürmediğinden; sanayiinin üretim kapasitesi ve çeşidi artmış olmasına rağmen, ihracat sözkonusu olmamıştı. Böylece, dışa bağımlı sanayimizin üretimi arttıkça döviz gereksinimi de artmıştı. Ülke ekonomisinde giderek döviz üreten değil, döviz tüketen bir endüstriyel yapı oluşmuştu, ülke ekonomisinde. Haliyle de bu durum zaman içinde dış ödemeler dengesini, daha açık ifadeyle döviz dengesini bozmuş oldu.⁽⁸⁰⁾

İşte 24 Ocak 1980’de uygulamaya konulan bu ekonomik istikrar tedbirlerinin öncelikle Türkiye ekonomisine kendi dövizini kendisinin kazanmasını öğretecekti. Türkiye ekonomisinde yer alan sektörlerle birlikte, otomotiv ana ve yan sanayimizde bu yapısal değişime ayak uyduracaktı.

⁷⁹ Azcanlı A. a.g.e., s.165

⁸⁰ Şener MURTER, Serbest Piyasa Ekonomisi Açısından Otomotiv ve Yan Sanayimizin Geleceği (Bildiri), (1. Otomotiv ve yan sanayi sempozyumu, Bursa: 1985,)

Sektör ürünlerinde zaten 1977 ve 1978 yıllarından itibaren bir durgunluk dönemine giren talep, 1979'dan sonra daha hızlı azalmıştı. Alım gücü, söz konusu 1980 ekonomik uygulamalarından da etkilenmiş, 1981 yılındaki otomobil talebi 30.702'ye düşmüştür. (Tablo 12)

Tablo: 12. Türkiye'nin 1971-1981 Yılları Arası Otomobil Talebi (Bin Adet)

Yıllar	Toplam Oto Talebi	Yerli Oto	İthal Oto	İthal Oto Oranı (%)
1971	170216	13.187	4.029	23.4
1972	34.100	29.627	4.473	13.1
1973	53.943	46.856	7.087	13.1
1974	68.966	59.908	9.058	13.1
1975	80.967	67.291	13.676	16.9
1976	81.884	62.822	19.062	23.2
1977	66.886	58.245	8.641	12.5
1978	67.595	54.084	13.511	19.9
1979	56.513	43.808	12.705	22.4
1980	32.453	29.114	3.339	10.3
1981	30.702	25.302	5.400	17.6

Kaynak: Türk Otomotiv Sanayii'nin Tarihsel gelişimi (Araştırma çalışması)

Düşüşün nedeni, temelde ülke insanının alım gücüydü. 1977-1981 döneminde sürekli yükselen ve 1979 yılında % 100'ü aşan enflasyon dolayısıyla özellikle maaşlı ve ücretli kesimin reel gelirlerinin iyice düşmesi, azalan talebin önemli nedenleriydi.

Ayrıca; hem dünya petrol fiyatlarının artışı, hem de özellikle 1980'den sonra devlet sübvansiyonunun kalkmasının benzin fiyatlarında büyük artışa yol açması;

Taksitli satışların sınırlandırılması;

Faiz oranlarının 1980'den başlayarak serbest bırakılmasıyla birikimlerin banka veya bankerlere kaçması;

Otomobil talebinde görülen ve otomotiv sanayiinde 1977'den itibaren 1982'ye kadar büyüyen bunalıma sebep teşkil eden önemli etkenlerdi.⁽⁸¹⁾

Türkiye Ekim 1983'te yapılan serbest seçimler sonucunda kurulan, yani ülke halkının hür iradesine dayanarak hükümet olan 1. Turgut Özal Hükümeti'ne kadar bir toparlanma dönemi geçirdi. Bu daha çok sosyo-ekonomik politikanın reorganizasyonu yönünden bir toparlanmaydı.

Döneme otomotiv yönünden bakınca, bu toparlanma döneminde otomotiv sektörünün grafiği maalesef beklendiği gibi yükselmemiştir. 1981 yılında 1976 düzeyini ancak yakalayabilen ülke otomobil talebi, 1982'den itibaren yeniden artmaya başladı. Ancak, 1984'de ulaşılabilen 63.681 rakamı, gerçek talebin yine de bir hayli gerisindeydi. Bu durumun nedeni şöyle açıklanabilir: Bu dönemde otomotiv sektörüne özel bir ilgi ve önem verilmedi. Başbakan Bülent Ulusu'nun Deniz kuvvetlerinden gelmiş olması, ilgiyi daha çok deniz taşımacılığına çekti.

Başbakan Ulusu, deniz taşımacılığının yanında diğer ulaştırma sektörlerini de kapsayan bir ulaştırma sektörlerini de kapsayan bir ulaştırma Ana Planı hazırlanması için DPT'yi görevlendirdi.⁽⁸²⁾

⁸¹ A. Serdar ESEN, Türkiye'de Otomobil Talebi: Dünü, Bugünü, Yarını (Bildiri) (1. Otomotiv ve yan sanayi sempozyumu, Bursa, 1985)

⁸² Cumhuriyet Ansiklopedisi, c. 2, s. 51

1.5. 1984 Sonrası Liberal Ekonomiye Geçiş Dönemi

Türkiye'nin liberal ekonomiye uygulamalı olarak geçişi Ocak 1984'te çıkarılan ithalat rejimi ile başlamıştır. Fakat, liberal ekonomiye ilk adım artışı ise tam tamına 4 yıl öncesinde, yani 24 Ocak 1980 ekonomik istikrar tedbirleriyle başlamıştır.

1. Özal Hükümeti'nin en belirgin politikası serbest piyasa ekonomisi uygulamalarıydı. Zira, 24 Ocak istikrar tedbirlerinin özdeki hedefleri de böyle gerektiriyordu. Bu hükümete göre diğer sanayii kollarıyla birlikte otomotiv sanayiinin, özellikle yan sanayii ürünleri olarak, artık ayakları üzerinde durması gerekiyordu. Otomotiv sanayi, iktidarın ilk yılı olan 1984'ten itibaren açılan ithalat kapılarının ne ifade edeceğini çabuk kavramalıydı.

Daha doğrusu; hükümet serbest piyasa ekonomisi uygulamalarıyla, öncelikle sanayimizin kaliteli üretkenliğini engelleyen faktörlerin azaltılmasını hedeflemekteydi. Ekonomiye geliştirici bir rekabet ortamının sağlanmasına çalışmaktaydı. Fakat bunun yanında otomotiv sanayiinin uluslararası rekabete yeni girmekte olduğunun da bilincindeydi. Dolayısıyla, ithalat yasaklarının kalkmasına karşılık, sektörü gümrük vergisi ve fon uygulamalarıyla yine de korumaya altında tutmayı planlamıştı.

Ayrıca, yerli yedek parça üretimini rekabete itmek ve kalitesini yükseltmek amacıyla, otomotiv yan sanayii ürünlerinin ithalatını serbest bırakmıştı. Böylece, otomotiv parçaları üreten fabrikaları da daha kaliteli ürünler vermeye zorlayacaktı. Çünkü hükümet en azından AET'ye tam üyelik veya gümrük birliğine geçişte zamanı yakalamaya hazırlanıyordu.

Bununla beraber, özel sektörün fevkalade şikayetçi olduğu bürokratik işlemleri azaltma konusuna seçim bildirgesinde ve programında yer vermiş olan bu hükümet; iş geciktirici işlemlerin azaltılması yolunda da olumlu adım atmıştı. Örneğin sürücü belgelerindeki formaliteyi azaltma, otomotiv ürünlerine olumlu yansiyacak; ithalat, ihracat ve gümrük işlemlerinde azaltılan işlemler, zaman kaybını asgariye indirecekti. Bakanlık izni gibi, çok vakit alıcı aşamaları ortadan kaldıran, ithalatı daha bir kolaylaştıran liberasyon listeleriyle, isteyen ithalatçı ve sanayici kolayca ithalat yapabilecektir.⁽⁸³⁾

⁸³ Şener MUTER, Serbest Piyasa Ekonomisi Açısından Otomotiv ve Yan Sanayimizin Geleceği (Bildiri), 1.

Uygulamaların olumlu etkileri açıkça görülüyordu artık. Liberal ekonomi kurallarıyla dışa açılan ülkemiz, ekonomisiyle birlikte sanayi ürünleriyle de kaliteye iyice yaklaşıyordu. Otomotiv sanayii, yerli üretilen araçlarda ve yan sanayii ürünlerinde, kalite ve performans gelişmeleri sağlamaya başlamıştı.

Diğer bazı sanayi kollarıyla birlikte, otomotiv sanayiinin kurulması ve gelişimini 20 yıl süreyle düzenlemiş olan Montaj Sanayii Talimatının (MST) ilk ve tek amacı az dövizle çok üretim yapmaktı. Talimatın uygulanmasında mutlaka kalite de önemliydi. Fakat, öncelikle döviz tasarrufu bir ön koşul olduğundan üretimde toplam kalite konusunu gereği gibi düzenleyememişti. Bunu da açıkça belirtmek gerekir.

1. Özal Hükümetinin, önceki hükümetlerden devralıp uygulamasını sürdürdüğü 24 Ocak İstikrar Tedbirleri, 1984'lere gelindiğinde görülüyor ki, tam bir liberal ekonomiye dönüşmüştü artık. Zaten, uygulamanın aşamalı gereği de buydu. Yöntemleri ise aşağıda sıralanan makro iktisat olgularıydı.

- Liberalleşme
- Dışa açılma
- Serbest Pazar ekonomisi

Makro ekonominin uygulanmasında ülke yeniden yapılanacaksa, tabii ki otomotivin buna uygun gelişmesinde de; Montaj Sanayii Talimatı'nın yenilenmesi, yeni ekonomik olgulara uygun yönlendirmeler içermesi gerekiyordu. Çünkü Liberalleşme ve ihracatı teşvik politikalarıyla otomotivde vitrin değiştiriyordu.

Otomotiv ürünlerimiz ve onları meydana getiren yan sanayii üretimi aksam ve malzemelerimiz, ilk defa tam bir dış rekabetle karşı karşıya kalmış oluyorlardı. Yerli araçlarımız alıcıya ithal ürünleriyle ve yan yana sunulacaktı. Yerli üretimimiz kalitesi ve fiyatlarıyla ithal araçlarla rekabet edebilir düzeyde olmalıydı. Ürünlerimizi piyasaya beğendirmemiz ve ithal araçlara tercih ettirebilmemiz için de kalite bütünlüğünü çok hızlı gerçekleştirmemiz gereği vardı. 1983'lerin yerli sanayiinde bu yeni uygulamaların ve zorunlulukların sevk ettiği toplam

kalite gerçeğini mevzuat haline getiren İmalat Sanayii Yönetmeliği 6 Ocak 1983 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yeni bir ekonomik yapı veya daha bilimsel ve modern bir sanayii potansiyeli için uygulamaya sokulan İmalat Sanayi Yönetmeliği, amacını daha ilk maddesiyle ortaya koymuştu. İşlev olarak Montaj Sanayii Talimatıyla aynı olan İmalat Sanayii Yönetmeliği’nin, kapsam ve hedeflediği endüstriyel amaç ise, bayağı farklıydı. Yönetmeliğin ilk maddesi bu hedefi şöyle belirliyordu:

Bu yönetmeliğin amacı; Beş Yıllık Kalkınma Planları, Yıllık Programlar ve Dış Ticaret Resimleri esasları dahilinde, mevcut imalat sanayii firmalarını, fiyat ve kalite yönünden dış ülkelerle rekabet edebilir ekonomik seviyelerdeki yerli imalata ulaştırmak ve ihracata yöneltmek amacıyla, bu alana giren ve girecek resmi ve özel sektör sanayii firmalarının uyacağı kuralları tespit etmek; bir yandan döviz tasarrufu sağlayıp, diğer yandan döviz kazancını en yüksek seviyeye çıkarmaktadır.⁽⁸⁴⁾

1983 Aralığında iktidara gelen 1. Turgut Özal Hükümeti’nin, ekonomiye bakış tarzıyla birlikte otomotive de bir yaklaşım tarzı olacaktı. Ancak; bu bakış tarzı ulusu Hükümeti’nden yine de çok farklı olamazdı. 24 Ocak 1980 Ekonomik Tedbirleri, Türk ekonomisinin yeniden yapılanması demektir. Bu yapılanma sürecini kesintiye uğratmaya veya tersine çevirmeye hiç bir hükümet cesaret edemedi. Bu hükümetin başbakanı bir önceki Ulusu Hükümeti’nden başbakan yardımcısıydı. Ve de söz konusu ekonomik uygulamaların başından beri inisiyatif sahibiydi. Bu nedenle, 24 Ocak kararlarının 1980 yılından itibaren otomotive bakış tarzı neyse, 1984’den itibaren de aynı olacak demektir. Çünkü; sanayiinin diğer sektörlerini ve otomotivi 1984’lere doğru artık sadece hükümetler değil; ülkenin AET, OECD ilişkileri, GATT hükümetleri, liberalleşmenin kuralları ve son olarak da İmalat Sanayii Yönetmeliği yönlendirecekti.

1980’de alınan ekonomik istikrar tedbirlerine bir yerde AET’nin Temel Ekonomik Kuralları dense daha doğru olur.⁽⁸⁵⁾

1984 yılının ilk aylarından itibaren, serbest piyasa ekonomisi tarifi altında uygulamaya geçilen Liberasyon politikası, ülke için çok yeni bir kavramdı. O günlere kadar ülkede

⁸⁴ Muhsin Yıldırım, Türk Otomotiv Sanayiinin, Doğuşu, Gelişmesi ve Bugünkü Durumu (Yan Sanayi Semineri, Ankara: MPM Ya., 1981)

⁸⁵ Pelin Matbaası, Avrupa Topluluğu Sözlüğü, (ANKARA: 1984,) s. 8

sadece liberalizm veya liberal sağ gibi rejimsel anlamda kullanılan bu sözcükler, 1984'den itibaren aynı zamanda günlük yaşamda da kullanılmaya başlandı. Görünen oydu ki, liberalleşmenin serbest piyasa denilen ilk darbesini de yine otomotiv sanayii karşılayacaktır. Taşıt araçlarına getirilmiş olan korumalar düzensiz, programsızdı. En önemlisi korumalar kota/miktar kısıtlaması gibi önlemler alınmadan indirildi. Liberal ekonomiyi AT'den aynen kopya edenler, AT ülkelerindeki otomobil kota oranlarını dahi her nedense hiç dikkate almadılar. 1984-1985 Türkiye'sinde ve de devlet uygulamalarında geniş anlamda bir liberal ekonomi bilimselliği yoktu. Bu gerçeği resmi kesim de biliyordu. Kendisine ait ağır sanayii ve otomotiv kuruluşlarından kârlı çalışmayan makine imalat, takım tezgahları, otomotiv, çelik ve elektronik sanayii gibi iç ve dış rekabete açık kuruluşlarını koordine altına almaya başladı. KİT statüsünde sayılan bu teşekkülleri, liberal ekonomiye geçişte serbest Pazar ekonomisine uygun yöntemlerle daha rantabl çalıştırmak amacıyla Ağır Sanayii ve Otomotiv Kurumu (ASOK) adı altında bir koordinasyon kurumu oluşturuldu. Ancak, kendisine bağlı kuruluşlara engel olmaktan öte bir yarar sağlayamayan ASOK'un 5 yıl kadar sürdüğü varlığı 1991 Temmuz'undan itibaren tamamen kaldırıldı.⁽⁸⁶⁾

1985 yılında bir yeni uygulama da "Katma Değer Vergisi"ydi. KDV tanımlı bu vergi Avrupa'lı bir vergiydi. İstihsal vergisinin temelinde daha çağdaş olanıydı. 1985 yılı başından itibaren bu vergi de uygulamaya girdi. Girdiği andan itibaren de hayatı % 15 daha pahalandırdı. Temel gıda maddelerine % 12 nispetinde hesaplanarak uygulanan söz konusu vergi günlük yaşamı zorlaştırarak girmiş oldu.

Otomotiv sanayii, belirli alt sektörler dışında, 1984 öncesi istihsal vergisine tabi bir sektördü. Bu vergide kaynakta hesaplanıp kesiliyordu. Ayrıca istihsal vergisi, bir defa ödenen ve araç tiplerine göre değişmekle birlikte, KDV'ye oranla daha düşük nisbetli bir vergi türüydü. Ve yine fiyat arttırıcı bir unsur olmakla birlikte, hiç olmazsa vadeli satışları etkilemiyordu.

⁸⁶ Azcanlı A. a.g.e. s. 212, 214.

Halbuki, katma değer vergisinin uygulaması resmen çifte vergilendirmeye giriyordu. Vergi, tüm araç tipleri için % 10 olarak sabit tutulmuştu. Fakat, bir yandan da araç tiplerine bağlı olarak, % 2 ile % 5 arasında ek vergi alınmaktaydı. Sonraki yıllarda, giderek otomotiv ürünlerinde % 20'lere ulaşmış olan katma değer vergisinin hesaplanması da bir tuhaf olmaktadır. Tuhaflığın nedeni şuydu ki; taşıt araçları için, söz konusu vergi türünde % 10 olarak belirlenmiş miktar; peşin satışlarda peşin satış fiyatı üzerinden, taksitli satışlarda vade farkı da eklenmiş miktarın toplamı üzerinden hesaplanıyordu. Yani taşıt aracı her senetle yeniden satılıyormuş anlayışıyla vergilendirilmiş oluyordu. Bu da tabiatıyla taksitli satışları bayağı düşürüyor talep azalmasına neden oluyordu.

Kâr marjında meydana gelen düşüş, talep azalması gibi ticari handikaplar, üretici kesimi giderek tüketmiyecekmiydi? Böyle dezavantajlar itibarıyla liberalizm politikasının yerli sanayiimize de hiç olmazsa uyum süresinde getirdiği bir iki koruyucu önlem yok muydu? Mutlaka vardı ve bu önlemler her liberal ekonominin koruma yöntemleri olarak belirlenmekteydi.

Bizde de bu anlamda ve 1984 ithal rejimi çerçevesinde fon uygulamasına geçildi. Fon uygulaması, yerli üreticinin korunması amacına dönük gümrük vergilerinden ayrı bir tampon usul olmaktadır. Güya, yerli sanayinin teşvikinde kullanılacak bir birikim şekliydi bu fonlar.⁽⁸⁷⁾

2. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANLARINDA OTOMOTİV SANAYİİ

1960 Türkiye'si'nin gündeminde otomotiv sanayinin kurulması tartışması daha çok aktüel nitelikte sürerken; devlet kesiminde de bilimsel planlamacılığın tartışmaları ve hazırlıkları vardı.

Askeri yönetim ilk emirlerinden birini Devlet Planlama Teşkilatı'nın hemen kurulması için vermişti. Bu amaçla derhal yasa taslağı hazırlandı. 1960 yılında, Devlet Planlama

⁸⁷ Otomotiv Sanayiinin Gelişimi, Ülke Ekonomisi İçindeki Yeri, Başlatılan Liberalizm Politikasının Etkileri ve Politikaya İlişkin Öneriler (Rapor) (İst: Temmuz 1985,) s. 10

Teşkilatı'nın kurulması hakkında 90 sayılı yasa yürürlüğe böylece girmiş oldu. Artık Türkiye'nde ekonomik politikasını konjektürel düzeyde planlayacak bir teşkilatı vardı. Büyük ekonomik milli menfaatler, kalkınma hamlelerinin denge programları siyasilerin günlük politikasına, seçim çevresi hesaplarına kurban edilmeyecekti. İlk kurulduğu günlerde kadrosunun oturmamışlığından olsa gerek DPT'den bazı hoş olmayan görüşler savruldu. Ülke ekonomisini çağdaş çizgiye çekecek olan otomotiv sanayii üzerine ileri sürülen savlar tutarsızdı.

Planlamacılığın bu ilk konumuyla otomotiv sektörünün tarihsel ilişkilerine baktığımızda; otomotiv sanayiinin tümünü etkileyecek peşin hükümler tespit edilmektedir. Bunu açıklıkla vurgulamak gerekir. Ancak, yine şu hususu da açıkça vurgulamak gerekir ki; zaman içinde otomotiv sanayii çevresi de DPT çevresi de birbirlerine çok şey öğretmişlerdir. Giderek bilinç seviyesi artan karşılıklı yapıcı tutumlar ilişkilerin temel felsefesi olmuş; bu sayede sektörün gelişmesi yönündeki ilişkiler giderek ivme kazanmıştır. 1960 yılından itibaren kamusallaştırılan planlamacılığı ve Kalkınma Planları'nı otomotiv sektörüne bakışları açısından dönemler itibariyle ele alınacaktır.⁽⁸⁸⁾

2.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)

1960 yılında kurulan DPT, o günlerde askeri yönetimin tam idaresi altındaydı. Büyük bir hızla teşkilatlanmasını oluştururken, bir yandan da 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlıklarını sürdürmekteydi.

1963-1967 yıllarını kapsayan 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı olabilen çabuklukta hazırlandı. Bu planda, otomotiv sanayiinin endüstriyi sürükleyici gücünden yararlanılması temel sektörel politika seçilmişti. Sektöre verilerek sürükleyicilik görevi tam olmamıştı. Fakat, planda otomobil montajına kesinlikle izin verilmiyordu. Otomobilin sürükleyip topluma getireceği kültürel etkinliği yanlış değerlendirilmişti. Bu gelişmiş ve gelişmekte olan toplumlara hiç baş çevirmeden peşin hükmün arkasında belirmiş bir karardı.

⁸⁸ Azcanlı A. a.g.e., s.259

Neden, otomobilin bir mutfak eşyası işleviyle değerlendirilip , dayanıklı lüks tüketim malı gibi algılanmasıydı. Halbuki, 1960'larda otomotiv sektörüne dönük stratejileri olan ülkelerin uygulamaları vardı.

Örneğin, Arjantin daha 1960'da otomotiv ürünü ithalatını yasaklamış otomotiv ürünlerinin cinslerine göre değil, motor güçlerine göre değişen oranlarda yerli girdi kullanma zorunluluğu getirmişti. Bu ülkenin stratejisi örnek alınabilirdi, ama olmadı. 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda otomobil üretimine giden yoldaki montaj hattı tam tamına bir plan dönemi kapalı tutuldu.

Yanlışlık burada belircince de, otomobil üretimindeki gecikmişlik bir on yıllık süreyle 1970'lere kadar sarkmış oldu. Kamyon ithalatının yasaklanması dolayısıyla adet/yıl üretim kapasiteleri toplam 24.900 olan kamyon, kamyonet, otobüs ve minibüs montaj firmalarına ilaveten 17.800 adet/yıl üretim kapasiteleriyle sektörde yeni firmalar faaliyete geçti.⁽⁸⁹⁾

2.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)

1968-1972 arası yılları kapsayan 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın ilk özelliği, ilke olarak otomobilin yerli imalatını da içine dahil etmiş olmasıydı. Zaten, bu yıllarda montaj sanayii talimatı da kendisini sektöre kabul ettirmiş; sektörü; karayolu taşıt talebinin karşılanmasında yurt içi imkanların kullanılmasına sevk etmekteydi. Bu plan içerisinde de ihraç öngörülmüştü. İhraç öngörülsedeydi de neticede gerçekleşmesi mümkün değildi. Buna karşılık, bu plan döneminde özellikle motor ve aktarma organlarının yerli üretiminin gerçekleştirilmesi içine alınmıştı.

Ayrıca, planda büyük ölçekteki firmaların birleştirilmesi yönünde tedbirler alınacağı ve döviz tahsislerinin üretimi artırmaya yönelik biçimde yapılacağı belirtiliyordu. Büyük küçük hiç bir firmanın birleşmesi sağlanamadı. Ancak, döviz tahsislerinde takip edilen uygulama bu dönemde de devam etti. Tabi sonuçta da, İkinci Plan döneminde % 9.9 olarak öngörülen üretimin artışı ortalama % 7 dolayında ancak gerçekleşebildi.

⁸⁹ Aksoy T. A.g.e., s.47

2.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)

1973-1977 Yıllarını kapsayan 3. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde ülkede hem otomotiv sanayiinin aktivitesi, hem de DPT'nin ülke ekonomisinin dizginlerindeki gücü iyice belli olmaktaydı. Türkiye'nin ekonomik gücünde biri üretici, biri de bürokrasi grubu olarak yer alan otomotiv sektörü ile DPT artık bu yıllarda birlikteydiler. İki tarafta bilgi alış verişine irmişti. Hedefler birlikte belirlenmekteydi.

Üçüncü Plan'da talebin yılda ortalama % 13.7; üretimin ise % 14 oranında artacağı planlanmıştı. Dönem içerisinde kamyon, kamyonet, minibüs ve otomobilde genelde hedefler aşıldı. Motor ve aktarma organları imalatı alanında özellikle otomobil firmaları kendi ihtiyaçlarını karşılamak düşüncesi içine girdiler. Yerli girdi oranları giderek artırmak amacıyla, benzinli motor üretimin de % 90 yerli girdi seviyesine ulaşılar. Bu yıllarda Türkiye'nin motor ve aktarma organları konusundaki sıkıntısı büyüktü. Fakat, devleti bizzat motorculuk görevine sevk eden DPT'nin önceki görüşü bu dönemde de değişmemişti.

Oysa, motor üretimi kolay bir yatırım değildi. 1975'de kurulan Türk Motor ve Ticaret A.Ş (TÜMOSAN) plan dönemi sonuna gelinceye kadar ancak araştırma faaliyetlerine başlayabilmişti.

3. Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi ve öncesinde başlayan sektör DPT yaklaşımında en birinci faktör özel ihtisas komisyonu idi. Bu plan için, 91 sayılı DPT Kuruluş Yasası ve 5/1722 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına göre yürürlüğe konulan tüzük gereğince "Özel İhtisas Komisyonu" kuruldu.

Ana plan hazırlıkları öncesinde kurulan bu komisyonların yararı sayılamayacak kadar büyüktü. Otomotiv sanayinin içinden çıkıp gelen; konunun, olayların, gelişmelerin içinde yaşayan insanların görüşü, en azından DPT'yi masa başı tespitlerin suçlarından kurtarıyordu. Bunun yanında diğer bir çok bakanlık, üniversite, kamu iktisadi teşebbüsü, meslek kuruluşları ve oda temsilcileri otomotiv sektörünü ayrıntı noktalarından tanımış oluyorlardı ki; plan stratejisi olarak plana konulacak tespit ve görüşler, yüzeysellikten uzak, sektörün etkin yapılanmasına yarayacak temeli olan kararlar haline geliyordu.

Zaten bu dönemle birlikte, sektör ile DPT arasında kendini iyice belli etmiş olan yapıcı bir diyalog oluşmuştu. Otomotiv Sanayii Derneği, sektörün DPT ile olan uyum içindeki ilişkilerini yakından takip ediyordu artık. DPT ilgileri de karşılarında bir tüzel kişilik bulduklarına memnun olmuşlardı.⁽⁹⁰⁾

2.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978-1982)

1968'lerden başlayıp 1980 başına kadar devam eden anarşi, terör ve ideolojik sapmalara bağlı siyasi ve ekonomik kaos DPT'yi de etkiliyordu. Dolayısıyla 4. Plan zamanında uygulamaya konulamadı. 1978-1982 yıllarını kapsamına alması gereken plan ancak 1978 sonunda yayınlanabildi. Bu plan, taşıma hizmetlerinin ve sanayiinin gereksinimlerini karşılayacak, yerleşim ve sanayii merkezleri arasındaki ilişkileri güçlendirecek uygulamaları öngörmekteydi. Ayrıca, otomotiv sanayiinin dışa bağımlılığını en aza indirgeyecek biçimde yönlendirilmesini de ilke edinmişti. Anlaşıyordu ki; plan hazırlanırken önceki dönemlerdeki gerçekleştirmelere çok bağlı kalmış, temelde önceki gerçekleştirme rakamları baz alınmıştı. Nitekim, sektördeki gelişmenin aynen devam edeceği varsayımından hareketle; plan dönemi içerisinde, otomotiv ana ve yan sanayiinin ihracata dönük bir yapıya kavuşturulması ilke edinilmişti. Bu ilkeden hareketle, mevcut kapasitelerde gerekli entegrasyonun uluslararası gelişmelere uygun şekilde gerçekleştirilmesi sağlanacaktı.

İşaret edilen görüş çerçevesinde Burtrak, Hema, İltor ve Çukurova firmaları mevcut traktör kapasitesine ilave olarak sektöre alınmış oldu. Bu firmalar ancak bir plan dönemi dayanabildi. Talep azlığı dolayısıyla zamanla üretimden çekilmek zorunda kaldılar.

4. Plandaki temel ilkeler arasında yine bir ihracat artışı da yer alıyordu. Optimum kapasitelerinin çok altında pahalı üretimle çalışan firmaları göre göre ihracat artışının hedeflenmesi tutarsız bir öngörüştü. 1980'li yılların başlarında serbest piyasa ekonomisi yönünde alınan bir dizi kararla getirilen fiyat ve faiz oranları serbestisi, ihracat dışında pek çok alandan kaldırılan sübvansiyonlar, gerçekçi para kurunun izlenmesi ve sıkı para politikası gibi uygulamalar, iç talebin oldukça azalmasına yol açtı. Üretim finansman sıkıntısı nedeniyle giderek düşmekteydi.⁽⁹¹⁾

⁹⁰ Azcanlı A. a.g.e., s. 259-260

⁹¹ III. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu ve Sergisi, (Bursa: MMO Yayını No:146/1-146, 1991) s.69

Sektöre 4. plan döneminde esasen temelde iyi bir yaklaşım vardı. Otomotiv sanayii- nin, genel ulaştırma sistemleri ve ülke karayolu taşımacılığının yük ve yolcu taşımacılığındaki gerçekliği vurgulanmış, daha da gelişmesi öngörülmüştü. Ancak bu dönemde bir sonuç alınamaması salt DPT'nin günahı değildi. Bu yıllarda dışarıda petrol fiyatları, içeride enerji darlığı ve ülkenin sosyo-politik şartları otomotiv sanayinin aleyhine çalışmıştır.

2.5. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)

1985-1989 Yıllarını kapsayan 5. Beş Yıllık Kalkınma Planı, 23 Temmuz 1985 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmişti. Bu plan da 4. Plan gibi bir yıl gecikmeyle yayınlanabildi. 5. Plan, belirli bir seviye kazanmış, bir çok ülke otomotiv sanayii ve kalitesiyle boy ölçüşebilecek görünümdeki Türk otomotiv sanayiine seviyesine uygun ve gelişkin bir görüşle yaklaşmaktaydı.

Sektördeki ana ve yan sanayii firmalarının dış rekabete açık, ekonomik ölçeklerde faaliyet gösteren, ileri teknoloji kullanan, fiyat ve kalite yönünden uluslararası standartlara uygun üretimi gerçekleştirecek bir yapıya kavuşturulmaları planda temel ilke edinilmişti

Esasında plan salt otomotiv sanayiini değil, diğer sektörleri de yeni bir yaklaşımla içine alıyordu. Çünkü; 24 Ocak 1980 ekonomik tedbirlerinin hedeflediği serbest Pazar ekonomisine geçişteki tedrici liberasyon politikası, 5. Plan ilkelerinin temelini oluşturuyordu. Ve de 1984 yılı ithal rejimi ile açılan ithal kapıları göz önüne alınarak, Yurda girecek yabancı malların karşılığında yerli üretiminde ihracatı hedeflenmişti. 5. Plandaki yeni yaklaşıma yine otomotiv sanayiinden örnek verecek olursak; plan döneminde bu sektörde beklenen yıllık ortalama %11.5 oranında üretim artışına karşın, yıllık talep artış hızının %10.9 olarak tespit edildiğini, bu iki oran değerlendirildiğinde, aradaki %0.6'lık farkın da ihracat payı olarak hesaplandığını söyleyebiliriz. Bu hesaplardan yalnızca otomobil üzerine yapılan hesaplar tutmuş, otomobilde %13'lük bir üretim artışı meydana gelmişti.

Diğer karayolu taşıt araçlarının üretim artışı üzerine yapılan hesaplar sadece plan üzerinde kaldı. Çünkü, 4 Şubat kararları, 1.1.1987'den itibaren yeniden ayarlanan taşıt alım

vergileri ile motorlu taşıt vergilerinde meydana gelen büyük artışlar üzerine 1988 Mart'ında piyasayı dengelemek amacıyla icat edilen %12'lik Ek Taşıt Alım Vergisi, Çevre kirliliğini Önleme Fonu, gibi akla gelen gelmeyen, vergi salımlarıyla otomotiv ürünlerine olan talebin artması mümkün değildi. Sonuçta, otobüs üretimi %25, çekici üretimi %28, kamyon üretimi %5, minibüs üretimi %20, kamyonet üretimi %4 gerilemekten kurtulamadı. 5. Planın hedef sapması da yine siyasi iktidarın otomobil sırtından vergi toplamak istemesinden kaynaklanmıştı.⁽⁹²⁾

2.6. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)

190-1994 yılları arası dönemi kapsayan 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı, 30.10.1984 tarihli 3067 sayılı kanun gereğince, TBMM Genel Kurulunda, 22.6.1989 tarihinde kabul edilerek uygulamaya girmişti ve 6. Planın temel ilkelerde ne getireceği, 5. Planın getirdiklerinden biraz belli idi.⁽⁹³⁾

6. Planda haliyle Turgut Özal'ın ekonomi politikası üzerine hazırlanmıştı. Genelinde dönüşü olmayan A.T. kaynaklı liberal ekonomi düzeninin, bir başka deyişle serbest piyasa ekonomisinin yerleşmesi yönünde ilkeler içeriyordu. 6. Plan bu haliyle 5. Planın değişik veri veya hedef yüzdeleriyle ikinci bir beş yıllık döneme aynen uygulanmasıydı.

5. Plan döneminde otomobil haricinde kalan tüm taşıtlarda talep daralması açıkça ortadayken, 6. Plan dönemini bereketli bir gizli el koruyacakmış gibi düşünülmüş ki, sektör bütününde yıllık ortalama %12.6 oranında artış öngörülmüştür. 6. Planın sektör ihracatı konusunda bir önceki dönem planıyla aynı görüşlere ve hedef yaklaşımlara yer verdiğini belirtelim ve planda önemle üzerinde durulan araştırma geliştirme faaliyetlerini inceleyelim.

6. Plan bu konudaki ilkesiyle sektörün hem yeni hem de eskilerini kapsamaktadır. Eskilere, artık araştırma-geliştirme faaliyetlerine gerektiği şekilde başlayın derken; yeni kurulmuş veya kurulmakta olanlara da; lisanslarınız içine mutlaka geniş anlamda araştırma-geliştirme departmanı ve özümsemiş teknoloji akışı hükümlerini koymaları istenmiştir. 6.

⁹² Azcanlı A. a.g.e., s.263

⁹³ VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1994, (Ankara: DPT Ya. No: 2174, 1990)

Beş yıllık kalkınma planı bu yönleriyle fevkalade politikalar içeren özelliklere sahip bir plandır.

6. Beş Yıllık Kalkınma Planı öncesinde toplanan Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu, çalışma raporunu 1988’de DPT’ye sunarken, sektörle ilgili değinilmesi gereken hemen tüm yönlerde ikaz ve hatırlatmalarda bulunmuştur. Bu bakımdan Özel İhtisas Komisyonlarının işlev yönünden nedenli vazgeçilmez organ oldukları da somut şekilde belirtmektedir.⁽⁹⁴⁾

3. OTOMOTİV SANAYİİ KURULUŞLARI

Otomotiv Sanayii diye adlandırılan sanayii kesimini binlerce üretim ünitesi meydana getirmektedir. Bazı sanayii sektörlerinde olduğu gibi otomotiv sektörünü oluşturan üniteler çok fazla gruplandırılmaz. Herhangi bir otomotiv bireyinin üretilmesi öncelikle birleştiren ve aksam imal eden üniteleri birbirine sıkı sıkıya bağlar. Bu bakımdan otomotiv sanayii, ancak iki ana üretim gurubuna ayrılmıştır. Ve bu iki ana grup yan sanayii ve ana sanayii olarak anılır. Birbirlerine tam bağımlı olan bu iki gurubun işlevleri ise oldukça farklıdır. Biri üretir, diğeri birleştirir.

Yani, yan sanayii ünitelerinin üretim karakteri imal etmek; ana sanayii ünitelerinin üretim karakteri monte etmektir. Montaj’ın veya monte”nin kelime anlamı da “kurma” “birleştirme” olduğuna göre; otomotiv sektörünün ana sanayiinde yer alan firmaların tümü, aksam ve ara elemanları birleştirerek üretim yaparlar. Sözü edilen üretim ve otomotiv sanayiinin yapılanma şekli dünyanın her yerinde aynıdır. Dünyanın hangi ülkesinde otomotiv sanayii varsa, o ülke otomotiv sektörünün kullandığı üretim kalıbı budur.

İşte, ülkemizdeki otomotiv sanayiinde yer alan firmalarda yukarıda belirtmeye çalıştığımız üretim kalıbına göre meydana gelmiştir. Kimi yan sanayiide kimi de ana sanayiide üretim yapmaktadır.

⁹⁴ VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı ÖİK Raporu, (Ankara: Yayın No: DPT: 257 ÖİK: 380, 1991)

Bir ülke otomotiv sanayiinin temelde kendi yan sanayisinin üretim kalitesiyle seviye bulmasına karşın, yan sanayiideki firmalar kolay kolay doğrudan bir markaya ulaşamazlar. Onlar hep adsız kahraman rolünü oynamak zorundadırlar. Bu sanayiide yer alan yüzlerce veya binlerce irili ufaklı firma bir araya gelse, nihai otomotiv ürününü kapısından çıkaran markanın prestijini üzerine çekemez. Zira, insanların gözü kulağı hep ana sanayiye meydana getiren markalardadır. Ülke ekonomisi yönünden de markalar üzerine konuşulur.

Bu böyle gelmiş böyle gidecektir. Çünkü otomotiv ürünü dediğimiz otomobil, kamyon, otobüs gibi taşıtlar, endüstrilerin endüstrisi otomotiv endüstrisinin insanoğlunu sağladığı prestijin kendisidir. Bu otomotiv teknolojisinin değiştirilmez bir algılama biçimidir. Ve de, otomotiv sektörünün adsız kahramanları olan yan sanayii firmaları bunu böyle kabullenmek zorundadırlar.

3.1. Şahin Kardeşler Karoser Atölyesi

Türkiye’de emek-sanat yoğun metoduyla başlayan taşıt üretiminin ilk ustası, Mengen’in Nazırlar Köyü’nden Yeniçağa gelen Satılmış Şahin’dir. 1948 yılında yabancı menşeli kamyonet ve kamyonları ahşap kasa otobüs haline getiren bu otomotiv sanatkarını ilk otomotiv sanayicisi diye bile tanımlayabiliriz

Satılmış Şahin’in sahibi olduğu Şahin kardeşler Oto Karasör Atölyesi 1948 yılında resmen başladığı ahşap kasa otobüs yapımını 1970’li yıllara kadar sürdürmüş. 1970’lere doğru, komple ithal edilen çelik gövde otobüsler ve motorları arkaya alınan kamyonların otobüsleştirilmesi paralelinde üretimi yenileyemeyen Satılmış Şahin, giderek karasörcülüğü bırakmış ve sadece ilave dingil montajına yönelmiştir.⁽⁹⁵⁾

3.2. Türk-Willys Overland Fabrikaları A.O Tuzla Jeep

Ülkede 1950’lere gelindiğinde de ana yollar dışında asfalt yol yoktu. O günlerde insanımızın işletmek üzere tercih ettiği taşıt türü bu yüzden arazi-binekti. Bu kararlar, askeri

⁹⁵ Azcanlı A. a.g.e. s.270

yardım dolayısıyla insanımızın yakından tanıdığı Willys-Owerland marka arazi-binek taşıtlarının montajını Türkiye’de yapmak üzere girişimlerine başladı. 1953 yılında bu amaçla ABD’ye giden Ferruh Verdi, uzun uğraşlardan sonra ABD Savunma Bakanlığını (PENTAGON) ikna etmeyi başardı.

Türkiye’de kurulacak bir montaj tesisi, en azından, gemilerde hacim tutan Jeep’lerin SKD olarak getirilmesiyle çok daha fazla aracın yurda girmesini sağlayacaktı. Bu fikre destek veren hükümet çevreleri, maddi desteği de düşünmüştü. İşletme kredisi şeklinde her ay 300 bin dolar verilecekti. Ancak, hükümet sözünü tutmadı. Dört yılda ancak 900 bin dolar tahsis edebildi.

Tuzla’da faaliyete geçen bu firmanın montajını yaptığı Jeep’ler halk arasında Tuzla Jeep diye anılır oldu.

Daha sonra 1956 yılında bir de Verdi San. Tic. A.Ş. adlı firma kuran Verdi’ler, insanımızın ticari araç gereksinimine hitap etmek üzere aynı yerde Willys-Owerland Pickup’larını üretmeye de başladılar. Şirket giderek yerli aksam yüzdesini artırma gayreti içine girdi. Ancak, özellikle kaporta aksamında kaliteyi elde edemedi.

Bu yüzden montaj müsaadeleri iptal edilen bu iki şirketin ortak kullandığı tesisleri 1970 yılında silahlı kuvvetlerse satın alındı. Reorganizasyona tabi tutulan tesisler, halen askeri fabrikalar düzeninde askeri araç üretimini sürdürmektedir.⁽⁹⁶⁾

3.3. Otomobil Sanayii A.Ş. Otosan

Otosan bugün Türk otomotiv sanayiinde en büyük paya sahip olan Koç grubunun otomotivdeki ilk sanayicilik girişimidir. Otosan Koç Ticaret A.Ş’nin, yıllarca satış bayiliğini yaptığı Ford Motor Co. ile Vehbi Koç ve Bernar Nahum vasıtasıyla sürdürdüğü yoğun girişimler sonucu ortaya çıkmıştır bu dev tesis.

1956’da başlayan girişimler, bir yığın engelin aşılmasıyla ancak 1959 yılında sonuç vermiş ve kısa adı Otosan olan Otomobil Sanayii Anonim Şirketi, resmen 1.7.1959 yılında

⁹⁶ Aynı, s.269-272

kurulmuştu. Şirketin kuruluştaki 1 milyon liralık sermayesi 40 hisseye ayrılmıştı ve hisse oranıyla kurucu hissedarlar şöyle oluşuyordu:

	HİSSE MİKTARI	HİSSE TUTARI
Vehbi Koç	29 Adet	725.000 TL
Ali İpar	4 Adet	100.000 TL
Bernar Nahum	3 Adet	75.000 TL
Cengiz Balkan	2 Adet	50.000 TL
Kenan İnal	1 Adet	25.000 TL
Hulki Alisbah	1 Adet	25.000 TL
TOPLAM:	40 Adet	1.000.000 TL

İlk yıllarda tamamen montaj fabrikası işlevinde olan Otosan, 1966'da ilk Türk malı otomobil olan Anadolu üretti. Fakat, ondan önce de daha bir çok otomobilin Türkiye'deki ilk üretimlerini gerçekleştirdi.

Bunlardan; yerli montaj ilk binek otomobil olarak Consul'ü 1960 yılında 250 adet; ilk Station-Wagon Taunus'u 1963 yılında 240 adet üretmişti. Otosan Temmuz 1960 günü banttan inmiş olan kırmızı renk Ford-600 kamyonun arkasından, böylece daha ilk yıllarında bile bir çok tip taşıtın ilk ve devamı üretimleri başarmıştı. Otosan 1966 yılında ilk Türk otomobili olan Anadol'un üretimine başlamıştır. İnsanımızın bağrına bastığı bu otomobilin kendine özel imajı yıllarca hafızalardan silinmemiştir. Otosan'ın 1986 yılından 1993 yılına kadar ürettiği Ford-Taunus otomobiller yine modern otomobil tasarımına sahip yapısıyla halkımızdan ilgi görmüştür.

Kurulduğu yıl 2000 a/y kamyon, kamyonet; 400 a/y minibüs üretim kapasitesi olan Otosan devamlı olarak yatırımlarla gelişip büyümüş, bugün İstanbul tesislerinde robotlu üretime geçerek, 50 bin a/y otomobil; 10 bin a/y minibüs; 5 bin a/y pick-up; İnönü tesislerinde, 10 bin a/y Caryo Kamyon 10 bin a/y Dizel kamyon motoru ve 40 bin a/y muhtelif benzinli ve

dizel motor üretim kapasitesine ulaşmıştır.⁽⁹⁷⁾ Ford Otosan AŞ. 1997 yılı üretim ve Pazar payı Tablo 12’de gösterilmiştir.

Tablo: 12. Ford Otosan 1998 Üretim ve Pazar Payı

	Üretim (Adet)	Pazar Payı (%)
Otomobil	9580	4
B. Kamyon	7869	31
Kamyonet	17128	53
Minibüs	8525	66

Kaynak: Sabah Gazetesi, 17 Ocak 1998, Ekonomi sayfası

Ford’un 2001 yılında piyasaya çıkaracağı yeni modelin üretimi için kurulacak fabrikanın temeli 1998’de İzmit’te atıldı. Yılda 70 bin adet üretilecek olan yeni van tipi otomobil için Ford Otosan yabancı mühendislerle birlikte dizayn geliştirmek için çalışmalara başlamıştır.⁽⁹⁸⁾

Ford Otosan 2001 yılında üretmeye başlayacağı otomobillerin neredeyse tamamını ihraç edecek. Türk pazarına sadece % 5’lik gibi küçük bir kısmı verilebilecek. Şirket yılda 700 milyon dolarlık ihracat yapmayı ve 200 kişiyi de istihdam etmeyi hedeflemektedir.

Ford Otosan yetkilileri, fabrikayı en gelişmiş üretim ve çevre koruma teknolojileri kullanarak yapacağını ve tesisin arazinin doğal yapısına zarar verilmeden kurulacağını açıklamışlardır.⁽⁹⁹⁾

3.4. Chrysler Kamyon İmalat ve Ticaret A.Ş

1960’larda 27 Mayıs hükümetinin Sanayii Bakanı Şahap Kocatopçu ile birlikte otomotiv sanayiimiz için yabancı marka arayışlarına katılan M. Vacit Yalman, Sait Çiftçi, Rıza

⁹⁷ Otosan Otomobil Sanayii A.Ş’nin Arşiv Kayıtları

⁹⁸ Sabah Gazetesi, (17 Ocak 1998) s. 10

⁹⁹ Sabah Gazetesi, (26 Haziran 1998) s. 12

ve Aslan Sadıkoğlu ile birlikte sonunda Chrysler Corp. USA'yı Türkiye'ye getirmeyi başarmış, böylece de 1962 yılında Chrysler Kamyon İmalat ve Ticaret A.Ş meydana gelmiştir.

Önceleri, firmanın kuruluşundaki sermaye dağılımı % 60 Chrysler Corp. USA kalan % 40'ı da eşit paylar halinde TATKO Otomobil-Lastik ve Makine Ticaret A.Ş; ÇİFTÇİLER Ticaret ve Sanayii A.Ş; RUŞENSAD Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş şeklinde iken; Chrysler Corp. U.S.A 1978'de sahip olduğu % 60 oranındaki hissesini yine eşit olarak Tatko, Çiftçiler ve Ruşensad'a devretmiştir. Bugün tamamen Türk sermayeli bir şirket olan Chrysler kamyon imalat ve ticaret A.Ş'nin ilk sermayesi 20 milyon TL idi.

Chrysler'in kurucusu ve sahibi olan şirketlerden Tatko "Dodge" marka araçların; Çiftçiler "Desoto" marka araçların; Ruşensad "Fargo" marka araçların ana distribütörlüğünü üstlenmiştir.

1964 Yılı Temmuz ayında günde 3 araç ile üretime başlayan firma, her yönden sürekli bir gelişme ve büyüme göstererek, bugün 9000 a/y kapasiteye erişmiştir. Sahip olduğu 36200 m² kapalı ve 109000 m² açık alanda, günlük ortalama 22 kamyon ve 26 kamyonet üreten Chrysler kamyon İmalat ve Ticaret A.Ş'nin tesislerinde 1964'den günümüze 125 binden fazla kamyon ve kamyonet üretilmiştir.

Halen AS 900, AS 950 ve Hino FB 112 kamyon; PW 250 4x4 arazi pickup ile PD 250 tipinde kamyonet üretim programına sahip olan firma, Türkiye pazarında önemli bir paya sahip olduğu gibi; Libya, Kuveyt, Birleşik Devletler Topluluğu ve K.K.T.C'ne de ihracat yapmaktadır.⁽¹⁰⁰⁾

¹⁰⁰ Otomotiv Sanayiinden Haberler Dergisi(Ocak 1989, sayı: 1) s. 42

Tablo 13: CHRYSLER Kamyon “İmalat ve Ticaret A.Ş

MODEL	(Ağustos) 1998/8’de Toplam üretimi (Adet)
Kamyonet	679
Kamyon	3222
Çekici	16

Kaynak: O.S.D Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Eylül 1998

3.5. Türk Traktör A.Ş

Türkiye’nin ilk uçak motor fabrikası olarak, Türk Hava Kurumu tarafından 1948 yılında Atatürk Orman Çiftliği yakınında kurulan bu fabrika, 1951 yılında M.K.E Kurumuna devredilince; tesislerin traktör ve ziraat aletleri yapımında kullanılması kararlaştırılmıştı. Tesadüf olarak A.B.D’de uçak yapımını bırakan Minneapolis Moline Şirketi ile M.K.E Kurumu, Ziraat Bankası Tarım Satış Koop. Birliği ve Zirai Donatım Kurumu ortaklığında Bir Anonim Şirket oluşturuldu. Türk Hava Kurumu’nun terkettiği bu tesislerde traktör ve ziraat makineleri üretimine başlanmıştır.

1954 yılında üretime başlayan bu otomotiv kuruluşunun adı Mineapolis Moline Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş. idi.

Daha sonra 1963 yılında, Fiat ile Koç Grubu’nun bir şirketi olan Egemak, üretilen traktörlerin pazarlanması ile üretim ve ithalat finansman sorumluluğunu üstlendi. Bu şirket 1967 yılında da, % 25 olan Zirai Donatım Kurumu’nun hisselerini alarak Koç Grubu’nu şirkete % 30 hisse ile ortak etmiş oldu.⁽¹⁰¹⁾

Egemak’ın diğer ortağı Fiat da yoldan giderek 1969’da White Motor Company’nin % 25 olan hisselerini satın aldı ve 1967’de ismi Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş’ye dönüşen kurumun ortağı oldu.

¹⁰¹ Nahum B. A.g.e., s. 199

Önce 20 milyon sermayeli bir devlet kuruluşu iken, giderek özel sektör ağırlıklı bir otomotiv kuruluşu haline gelen şirketin bugünkü ortakları ve hisseleri:

Koç Grubu % 75

New Holland N.V % 25

şeklindedir.

Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş Fiat lisansı ile tarım traktörleri üretmekte olup, yıllık üretim kapasitesi çift vardiyada 22.500 adettir. Ayrıca Rotovator, Balya Makinesi gibi Ziraat ekipmanlarında üretmiş olan Türk Traktör'de halen 1000'in üzerinde eleman istihdam edilmektedir ki; bu fabrika 50 bin m²'si kapalı 280 bin m²'lik bir alan üzerine konuşlanmış haliyle dev bir otomotiv kuruluşudur.⁽¹⁰²⁾

3.6. BMC Sanayii ve Ticaret A.Ş

Bugün Çukurova Grubu'nda görülen BMC'nin 1960 yılındaki ilk kurucuları Özakat, Gallia, Koçman ve Göktuğ aileleridir. 1926'da Amerikan otomobilleri ithalatıyla işe başlayan Fevzi Özakat, İngiliz Gallia ailesiyle Austin'in Ege Bölgesi temsilciliğini almıştır.

1954'lerde başlayan döviz darlığı nedeniyle Austin otomobillerinin parçalarını getirerek bir garajda montaj üretimi yapmaya başlamıştır.

Daha sonra Koçman ve Göktuğ ailelerinin İstanbul'daki Anadolu Motor ve Endüstri Ticaret A.Ş ile ortaklık kuran Gallia ailesi ile Özakat ailesinin Otomobilcilik ve Ticaret A.Ş'si 1960 yılında İzmir merkezine 20 km uzaklıkta olan 61.300 m²'si kapalı, 150 bin m²'si açık alanda bugünkü BMC fabrikasının temelini atmış. Fabrika inşaatının tamamlanması paralelinde BBC Sanayi ve Ticaret A.Ş'nin yapılanması da gerçekleşince 18.07.1964 tarihinde resmen kurulmuştur.

İlkten Austin ve Morris Pick-up ve minibüslerin montaj üretimi ile işe başlayan fabrika, BMC ile lisans anlaşması yaparak, 1966'an itibaren bu firmanın kamyon, kamyonet ve

¹⁰² Otomotiv Sanayiinden Dergisi, a.g.e., s. 40

minibüsleri ile Nuffield markalı tarım traktörlerini ve bunların motorlarını üretmeye başlamıştır.

Kuruluştaki sermayesinin 20 milyon TL olduğu belirlenen şirketin yabancı ortağı British Motor Corporation'un ilk hisse oranı % 26 imiş. Şirketin sermayesi yıllar itibariyle artırılırken, şirket yapısındaki ilk önemli değişiklik, 1983 yılında Anadolu Endüstri Holding'in kuruluşu ortak olması ve pazarlama faaliyetlerinin firma bünyesine dahil edilmesiyle gerçekleşmiştir. Bu yıllardan itibaren de şirket yapısı her iki-üç yılda bir evrim geçirmiş ve 1986 yılında gerçekleştirilen sermaye artırımının sonucunda, Volvo Truck Corporation 3 milyar TL ile ve % 31.7'lik payla firmaya ortak olmuştur

1989'da, Anadolu Endüstri Holding'in payını Yapı Kredi Bankası'na devrederek ortaklıktan ayrılmasından sonra yeniden sermaye artırımla şirket sermayesinin % 99.09'u en sonunda Çukurova Holding'e geçmiştir BMC San. Tic.A.Ş' nin Ağustos 1998/8'e kadar yaptığı üretim Tablo 14'de gösterilmiştir.⁽¹⁰³⁾

Tablo 14. BMC San. Tic. A.Ş. 1998/8 Üretimi

Model	Ağustos 1998/8'e kadar olan toplam üretim (Adet)
Kamyon	3.398
Midibüs	175
Kamyonet	5.084
Minibüs	147
Otobüs	165
Çekici	0

Kaynak: O.S.D Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Eylül 1998

3.7. M.A.N Kamyon ve Otomotiv Sanayii A.Ş. Manaş

Türkiye'nin çekirdekten yetişme otomotivcilerinden olan Tevfik Ercan'ın kurduğu M.A.N Kamyon ve Otobüs Fabrikası, Ercan Holding'in temel kuruluşudur.

¹⁰³ BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş'nin Arşiv Kayıtları

İstanbul Topkapı'da 20 bin m²'si kapalı, 18 bin m²'si açık, toplam 38 bin m²'lik bir alanda konuşlanmış olan MANAŞ; her geçen gün artan yerli girdi oranı ve üretim kapasitesiyle Türkiye'nin ağır kamyon ve otobüs ihtiyacına cevap veren öncü kuruluşlardan biridir.

1966 yılında 20 milyon sermaye ile 600 a/y kamyon; 150 a/y otobüs üretmek üzere, % 33 oranında yabancı sermaye ortaklığıyla kurulan M.A.N Kamyon ve Otobüs Sanayii A.Ş en yeni teknolojileri takip ederek; artan ülke talebini karşılamak üzere 1984 yılında Ankara /Esenboğa tesislerini faaliyete geçirmiştir. M.A.N Motorun iki vardiyada 8 bin a/y kapasite ile, başta otomotiv olmak üzere çeşitli endüstriyel, deniz ve iş makinaları ile motor üretebilecek kapasitedeki Ankara tesisi halen çok düşük adetlerde çalışmaktadır.

Ankara'da 1985 yılında faaliyete geçen M.A.N Motor Fabrikası ile yan yana olan M.A.N Kamyon ve Çekici Fabrikası, çift vardiyada 6 bin a/y, kamyon, çekici ve askeri araç üretim kapasitesine sahiptir. Hem sistem, hem de makine-tezgah yönünden en modern üretim teknolojisine sahip olan bu tesislerde yeni, araç tiplerinin üretimine geçebilme ve olağanüstü savunma durumlarında, kapasitenin değişik kullanım maksatlarına kanalize edebilme imkanı mevcut olup; MANAŞ'ın Ankara ve İstanbul tesislerinde 2500'e yakın personel istihdam edilmektedir.

Bugün için, yerli malzeme kullanım oranı olarak; otobüslerde % 77, kamyon ve çekicilerde % 80 mertebesine erişmiş olan bu firma; lisansiye olduğu Alman M.A.N Nutzfahrzeuys Gmbh ile olan ilişkilerinde lisansörlük düzeyinde kalmayıp, Alman otomotiv teknolojisinde meydana gelen her türlü gelişmeyi Türkiye'de üretilen araçlarda uygulanmaktadır. Otobüs, çekici ve kamyon gibi ürünleriyle, ülke ihracat kapılarını Mısır, Ürdün, Irak, Tunus, Kuveyt, Katar ve KKTC'ye açmıştır.⁽¹⁰⁴⁾

¹⁰⁴ Otomotiv Sanayiinden Haberler Dergisi, a.g.e., s.24

Tablo: 15. MANAŞ'ın Ağustos İtibariyle Toplam Üretimi

Model	Ağustos 1998/8 Toplam Üretim (Adet)
Kamyon	245
Çekici	480
Otobüs	314

Kaynak: O.S.D Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Eylül 1998

3.8. Mercedes-Benz Türk A.Ş Otomarsan

Daimler-Benz'in 1949 yılından beri Türkiye Genel Mümessili merhum Ahmet Veli Menger'in 1967 yılında kurduğu Otomarsan Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.Ş'nin, 1990'dan itibaren değişken ünvanı Mercedes-Benz Türk A.Ş'dir.

Ahmet Veli Menger'in direktör ve müşavirleri olan Mahmut Hotin ile Fuat Kazak'ın 1958 yılında başlattıkları yoğun girişimler, uzun süre devam etmiş, bir taraftan Daimler-Benz A.G'nin ileri sürdüğü ağır şartlar, bir taraftan Türk bürokrasisinin aşılmazlığı, 8-9 yıl süren uğraşlarla ancak aşılmış ve nihayet 15.02.1967'de Otomarsan Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayi A.Ş'nin kuruluşu gerçekleşmiştir. Esas mesleği doktorluğu bırakıp bu işe tam anlamıyla sarılan Dr. İzzet İmre'nin büyük çabalarını bu noktada özellikle vurgulamak gerekir. Bu kuruluşun ilk ortakları Ahmet Veli Menger, Kadir Hat ve Daimler-Benz A.G idi.

Aynı yıl, yani 1967'de Davutpaşa'da fabrika inşaatına başlandı. Sonradan yurt dışına da taşacak olan O302'nin prototip çalışmaları da üç ay gibi kısa bir zaman içinde tamamlanarak 1968'de seri üretime geçildi. 11 m uzunluğu ve 43 kişilik yolcu kapasitesiyle, bu şehirlerarası otobüs büyük bir taleple karşılaşmıştır.

Başlangıçta günlük 0.6 ünite haraca göre planlanan kapasite, ikinci seneden itibaren yıl be yıl süratle artırıldı ve daha 1972'de 1000 a/y rakamına ulaşıldı.

1976 yılına kadar Pazar payını % 80'lere çıkaran ve ihracata başlayan Mercedes-Benz Türk, O302'ye olan yoğun talep nedeniyle daha modern bir tip olmasına rağmen, O302S'nin üretimine ancak 1984 yılında geçebildi.

1986 yılında yeni bir ortaklık kombinezonu içine giren Otomarsan, bu yılda büyük yatırımları da başlattı. Aksaray ilimizde geniş bir kamyon üretim yelpazesi ile birlikte, silahlı kuvvetlerimiz için 600 a/y'lık program altında kamyon üretimini de gerçekleştirdi.

1967 yılında 25 milyon TL sermayeyle kurulan Otomarsan'ın, 1990 yılında hem sermaye hem hissedar yapısı hem de ünvanı değişti. Halen Davutpaşa, Kartaltepe, Aksaray ve Beylikdüzü'nde olmak üzere toplam 76.740 m²'si kapalı, 581.380 m²'si açık alan üzerinde yerleşik olarak üretim yapan Mercedes-Benz Türk A.Ş'nin bugünkü ortakları ve hisse oranları şöyledir.⁽¹⁰⁵⁾

Daimler-Benz A.G	% 50.31
Mengerler Tic. A.Ş	% 12.78
Overseas Lending Corp.	% 11.93
Türkiye İş Bankası	% 11.00
Koluman Holding A.Ş	% 6.02
T.S.K Güçlendirme Vakfı	% 5.00
M.K.E Kurumu	% 2.96

1997 yılı Mercedes-Benz Türk A.Ş'nin 30 yıllık geçmişindeki en başarılı yılı oldu. Ciro su % 60 oranında artarak 1.7 milyar DM'a, satış hacmi ise yaklaşık % 85 oranında artarak 15.700 adede ulaştı. İhracatı, BDT ülkelerinde kazanılan ihaleler ve Batı Avrupa pazarlarındaki istikrarlı satış gelişmeleri ile birlikte, Mercedes-Benz Türk A.Ş, ilk kez MB 800 hafif kamyonunda ihraç etti. Yıl boyunca gerçekleştirdiği 174 milyon ABD dolarlık ihracat ile oto-

¹⁰⁵ Azcanlı A. a.g.e. s.286

motiv sektörünün 1997'deki en başarılı ihracatçısı oldu. İç piyasadaki satış adetlerini ise ikiye katladı.⁽¹⁰⁶⁾

Tablo: 16. OTOMARSAN'IN Ağustos 1998 itibariyle toplam üretimi

Model	Ağustos 1998 Toplam Üretim (Adet)
Otobüs	1351
Midibüs	0
Kamyon	3593
Çekici	7

Kaynak O.S.D Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Eylül 1998

3.9. Türk Otomobil Fabrikası A.Ş Tofaş

Türkiye'nin otomobil üretimindeki en büyük pay sahibi olan Tofaş, 2 Mayıs 1968 tarihli Bakanlar Kurulu Kararıyla kurulmuştu ama, Koç Grubu'nun da bu kararname çıkarılana kadar tam 3 yıl çalışmadığı yerli yabancı kapı kalmamıştı. Montaja dayanmayan yerli üretim fikrini, Anadolu'nun paralelinde ilk böyle bir fabrika için açıklayan Vehbi Koç, fikrine sınıksız sarılarak, Tofaş'ın kuruluşunu baştan sona bizzat takip etmiştir.

Vehbi Koç'un, yalnız montaj üretimle Türk otomotiv sanayiinin gelişemeyeceğini, bir an önce modern teknoloji kullanan entegre otomobil fabrikasının kurulması gerektiğini belirten 14.3.1963 tarihli mektubu Bernar Nahum'a göndermesi Tofaş'ın ilk temel taşı olmuştur. İşte bu mektup üzerine Koç grubunca başlatılınca girişimler tam 5 yıl sürmüştür.

Fiat lisansı ile, Yalova yolu üzerinde 735.170 m² alan üzerinde üretime geçen Tofaş, 22 Şubat 1971 günü başladığı Murat-124 üretimini 1978 yılı sonuna kadar sürdürdü.

¹⁰⁶ O.S.D, Haber Bülteni, (Nisan 1998,) s. 21

1977’de Model 131’i; 1983’de model 124 Serçe’yi; 1988’de model 131 Restin’i (Şahin, Doğan); 1990’da Model Tempura SX, SXA, SXAK 1993’de Tipo, 1994’de Uno’yu ürün yelpazesine katan Tofaş, 1971’de 20 bin a/y kapasite ile başladığı üretimini büyük yatırımlarla yıl be yıl artırarak, bugün 200 bin a/y’a çıkarmayı başardı ve Türkiye’nin en büyük otomobil fabrikası oldu. Tabii ki üretim artışı tek başına gerçekleşmedi. Tofaş beraberinde personel sayısını, fabrika alanında genişletti.

Halen, 335.973 m²’si kapalı, 592 bin m²’si açık olmak üzere toplam 927.975 m² alan üzerinde Ortadoğu ve Balkanlar’ın en büyüğü, Avrupa’nın da güçlü otomobil fabrikaları sayılan Tofaş’ın, sermayesi 1.200 milyar Tl ye çıktı. 1994 yılı başlarına kadar haftada 6 gün 3 vardiya düzeninde çalışan fabrikada tam 8.593 personel istihdam edilmekte, bu personel fabrika kapısından her gün 714 otomobili çıkartmakta ve böylece her 2 dakikada 1 Tofaş otomobili üretim bandından çıkarken 5 Nisan 1994 kararlarından sonra gelen ekonomik kriz nedeniyle 2 vardiya düzenine dönmüş, üretim maalesef 540 adede kadar düşmüştür.⁽¹⁰⁷⁾

Tofaş’ın 270 milyon dolarlık bir yatırım yaparak Haziran 1998’de üretimine başladığı “Dünya Otomobili” Palio’dan şimdiye kadar 2866 adet satıldı. Palio’nun satış adetleri Temmuz ayında Tofaş’ın diğer bütün modellerinin önüne geçti. Tofaş’ın fabrikasında günde 140 adede yakın Palio üretilmiştir. Günde 120-130 adetlik üretimle başlayan Tofaş, otomobile olan talebin artması üzerine aşama aşama üretimi de artırmıştır.

Tofaş’ın şu anda en çok satan modeli ünvanını alan Palio, Türkiye ile birlikte dünyada 7 ülkede üretiliyor. Türkiye, geliştirilmesi için 1.2 milyar doların harcadığı Palio’nun Avrupa üretim merkezi konumundadır.⁽¹⁰⁸⁾

¹⁰⁷ Azcanlı A. a.g.e., s.290

¹⁰⁸ Sabah Gazetesi, (11 Ağustos 1998,) s. 12

Tablo 17. Tofaş'ın (Ağustos) 1998/8 deki Toplam Üretimi

Model	(Ağustos) 1998/8 Toplam Üretim (Adet)
Otomobil (Motor < 1300 cc)	10.080
Otomobil (Motor 1301 cc - 1600 cc)	52.733
Otomobil (Motor 1601 cc - 2000 cc)	33

Kaynak: O.S.D Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Eylül 1998

3.10. Oyak Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş Reno

Türkiye'nin maddi yönden en güçlü özel sosyal dayanışma kurumlarından olan Ordu Yardımlaşma Kurumu (OYAK); ülkedeki geleceği en parlak sektörlerden biri olarak tespit ettiği otomotiv sektörüne yatırım yapmayı planlayınca, aklına ilk gelen Volvo oldu.

Hatta Oyak yöneticileri 1967 Eylül'ünde İsveç'in Volvo fabrikasıyla ortaklık anlaşması için imza masasına oturmaya hazırdılar. Ancak, tam bu sıralarda MAN Kamyon ve Otobüs Sanayii A.Ş'den Tevfik Ercan ve Türkiye'de tek başına üretime girmeyen Peugeot birlikteliğindeki Renault ilgilileri, Oyak'a ortaklık teklifi götürdü. Bu teklifin yanında biraz da Koç Grubunun üretmeye karar verdiği Fiat-124'ün ekonomikliğinden çekinen Oyak, orta boy Volvo'dan çark etti. Bu iki görüşmeden sonra Peugeot ve onun Türkiye mümessili Tevfik Ercan da aradan çekilince, Renault ile Oyak başbaşa kalmış oldu. Renault ile Oyak arasında süren gelişmeler sonuç verince de; 1969 yılında, ülkemizin bir başka gözbebeği otomobil fabrikasının kuruluşu gerçekleşti.

Şirketin sermayesinin bugünkü dağılımı

Renault S.A % 57

Oyak Grubu % 43 şeklindedir.

Oyak-Renault'un, Bursa'da 167 bin m²'si kapalı olmak üzere 413 bin m² alan üzerine konuşlanmış olan fabrikasında ilk üretim Renault-12 serisiyle başladı. İlk yıllarda sadece Renault 12 TL, Renault 12 TX ve Renault 12 TSW üreten bu firma giderek üretim yelpazesini genişletti ve Renault 9; Broadway; Renault 0 GTC; Renault 9 Automatic; Renault 9 GTD (Dizel); Renault 11 GTS; Renault TXE Flaş; Renault Optima ve Renault 21 ve 1994'de de Renault 19'u üretmeye başladı. 1998'de üretimine başlanan Megane ile büyük bir kısmı ihraç edilecek olan Megane SW modeli Renault'un Pazar payını daha da yükseltecektir.

Ürün kalitesinde ve kullanılan üretim teknolojisinde kendisini devamlı yenileyerek, bu konuda yan sanayimize sürekli önderlik etmiş olan Oyak Renault 1980'den itibaren ihracata başlamış olup, dış satımı artırmak amacıyla salt ihracata dönük olarak SODİMPEK adlı bir de şirket kurmuştur. Bu yan kuruluşuyla da, Balkanlar'dan Güney Amerika'ya kadar uzanan geniş bir pazara sadece 4442 otomobil ve 15 milyon dolarlık yedek parça ihracını gerçekleştirmiştir.

Oyak-Renault'un bugünkü faaliyeti, şüphesiz ülkemiz ve otomotiv sanayimizin A.T'ye entegrasyon trendi açısından son derece gurur vericidir.⁽¹⁰⁹⁾

Tablo 18: Oyak-Renault'un Ağustos 1998/8'deki Toplam Üretimi

Model	(Ağustos) 1998/8 Toplam Üretim
Otomobil (Motor 1301-1600 cc)	55.685 adet
Otomobil (Motor 1601-2000 cc)	4878 adet

Kaynak: O.S.D Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Eylül 1998

3.11. Temsa Termodinamik Sanayi ve Ticaret A.Ş

Sabancı Grubu'nun fiilen üretimci olarak otomotiv sanayiine katıldığı ilk sanayii kuruluşudur. Temsa A.Ş 1968 yılında Temsa Termodinamik Sanayii ve Ticaret A.Ş adıyla faaliyete geçen Temsa; Japon otomotiv sanayii ile üretim işbirliği başlatan ilk firmalardan biridir.

¹⁰⁹ Azcanlı A. a.g.e., s.291

Esas olarak otomotiv, iş makineleri ve elektronik olmak üzere üç ana dalda faaliyet gösteren Temsa'nın otomotiv sanayiindeki varlığı çok yeni. 1984 yılında Japon Mitsubishi Motors Corp. ile yapılan lisans anlaşması paralelinde hafif ticari araçların ithalatıyla başlamış.

Türk otomotiv sektörünün güney bölgemizdeki en büyük temsilcisi olan Temsa, Adana'daki 53.340 m²'si kapalı toplam 500 bin m² alan üzerine kurulu fabrikasında Japon Mitsubishi Motors Corp. Lisansı ile 1987 yılından bu yana Mitsubishi Maraton şehirlerarası otobüslerini, 1992 yılından itibaren de 27 kişilik Prestij, Midibüs, 3.5 ve 7 tonluk Mitsubishi Canter kamyonet ve kamyonlarını üretmekte, Mitsubishi L200 ve L300 kapalı kamyonet, Pick-up ve minibüslerini de ithalat yoluyla pazara sunmaktadır. Firma günümüzde Mitsubishi Prenses şehirlerarası otobüslerini üretmektedir.

1968 yılında 2.500.000 TL sermaye ile kurulan Temsa A.Ş yukarıda da belirttiğimiz gibi Hacı Ömer Sabancı Holding yani Sabancı ailesine ait bir kuruluştur.

Yıllık 1.270 adet otobüs, 1.000 adet minibüs ve 5.000 adet kamyon kamyonet üretim kapasitesine sahiptir. Temsa; halen 626 personeli ve bu personelin ürettiği kaliteli otomotiv ürünleriyle Türk otomotiv sanayiinde kısa zamanda elit bir konuma erişmiş olan Temsa otomotiv sanayiinin Ağustos 1998'deki üretimi tablo 19'da verilmiştir.

Tablo 19: TEMSA A.Ş'nin Ağustos 1998/8'deki Toplam Üretimi

Model	(Ağustos) 1998/8 Toplam Üretim (Adet)
Otobüs	208
Kamyon	3.167
Kamyonet	1.774
Midibüs	354

Kaynak: O.S.D Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Eylül 1998

3.12. Opel Türkiye Ltd. Şti.

Tamamen yabancı ortaklı ve yabancı sermayeli bir şirket olan GM Türkiye Ltd. Şti. Mayıs 1989 yılında kurulmuştur. İzmir-Torbalı'da Temmuz 1989'da temeli atılan fabrika Ekim 1990'da tamamlanmış ve aynı tarihte de montaj üretimine başlamıştır.

Şirketin sermayesi 18 milyar TL. Olup; sermayenin % 99.5'i Amerikan General Motors Corporation'a dahil bir otomobil fabrikası olan Adam Opel AG'ye , % 0.5'i ise General Motors Overseas Corp.'a aittir.

Yıllık üretim kapasitesi 30 bin a/y olan Adam Opel AG'nin Torbalı tesislerinde kullanılan yerli girdi oranı % 25'dir. Türkiye Opel, Temmuz 93 tarihi itibariyle Torbalı'daki fabrikasında 23.172 adet otomobil üretmiş ve bunların 6.360 adedini ihraç etmiştir. Bu durumda üretimin % 35'ini dış satıma ayırmış olmaktadır.

Opel'in bu fabrikasındaki montaj üretiminde henüz ürün yelpazesi çok geniş olmasa da Opel'in temel modellerinden Vectra'nın 1.6; 1.8 ve 2.0 lt motorlu tipleri üretilmektedir. Opel'in (Ağustos) 1998/8'e kadar olan toplam üretimi tablo 20'de verilmiştir.

Tablo 20: Opel'in (Ağustos) 1998'deki Toplam Üretimi

Model	(Ağustos) 1998/8 Toplam Üretim (Adet)
Otomobil (1301-1600 cc)	1.258
Otomobil (1601-2000 cc)	3.508
Otomobil (2001-2500 cc)	72

Kaynak: O.S.D Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Eylül 1998

3.13. Toyota-Sabancı Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş. Toyotasa

1994 yılına geldiğimizde ülkemizde yeni bir otomobil fabrikası üretime açılmıştır.

Hacı Ömer Sabancı Holding, Toyota Motor Corporation ve Mitsui adlı şirketler konsorsiyomunca 11.5 trilyon TL tutarında bir yatırımla gerçekleştirilen bu otomobil üretim tesislerinin açılışını 15 Ekim 1994’de, yapmıştır.

Adapazarı yakınlarında 1 milyon m² alan üzerinde 134 bin m² kapalı alana sahip tesislerde 15 Kasım 1994 itibaren 1995’de 20 bin ve üç yıl içinde 100 bin adet otomobil üretmek üzere faaliyete geçen fabrikanın 199’ün son iki ayındaki üretim planı 2.000 otomobil üzerine yapılmıştı. Söz konusu ilk 2.000 otomobilin motoru ise, Toyota’nın İngiltere fabrikasından gerçekleşti.

İlkten 373 personelle Toyota’nın Corolla 1.3 (Karbüratörlü) ve 1.6i 8Enjeksiyonlu) modellerinin üretimine geçen bu fabrikamız, 1995 yılında da aynı markanın Hatchbak ve Station Wagon tiplerini üretmeye başlamıştır. 5 yıl içinde % 70 mertebesinde yerli katkıya ulaşması öngörülen Toyotasa, halen % 40 yerli katkısıyla çalışmaktadır. Toyotasa’nın bugünkü sermaye yapısı şöyledir.⁽¹¹⁰⁾

Hacı Ömer Sabancı Holding	% 50
Toyota Motor Corp.	% 40
Mitsui Co. Ltd.	% 10

Toyota Corolla’nın yeni modeli 24 temmuz 1998’den itibaren üretim bandından çıkmaya başladı. 1997 yılında Avrupada satışa sunulmuş ve herkes yeni modelin Türkiye’deki fabrikada ne zaman üretilceğini merak etmeye başlamıştı. 5 Ağustos 1998’de Türk pazarına giren yeni Corolla’nın Sedan modeli Türkiye’de üretilirken, 3 kapılı hatchbak ve liftbak modelleri ise İngiltere’den ithal edilecek. Toyota, Corolla’nın yeni modelleriyle daha geniş müşteri kitlesine ulaşmayı hedeflemektedir. Tablo 21’de Toyota’nın 1998 yılı Ağustos ayı itibarıyla toplam üretimi verilmiştir.

¹¹⁰ Ayrı. s. 295-296

Tablo 21. TOYOTASA'nın 1998/8 Yılı Üretimi (Ağustos itibariyle)

Model	1998 Toplam üretim (Ağustos) (Adet)
Otomobil (1300 cc)	2514
Otomobil (1301-1600 cc)	5579
Otomobil (1601-2000 cc)	0

Kaynak: O.S.D Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Eylül 1998

3.14. Hyundai-Assan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş

Hyundai marka araçların Türk otomotiv pazarına girişi 1990 yılı sonunda Assan Hyundai M.A.S A.Ş'nin Hyundai Motor Company'nin Türkiye Distribütörü olması ile başlamaktadır. 1990 yılında Excell, Scoupe ve Sonata modelleri ile tanışan Türk tüketicisine, 1991 yılında Elentra, 1993 yılında ticari araçlar, 1994 sonunda Accent, 1996 yılı sonunda ise tüm dünya ile aynı anda Fx Cupe modeli tanıtılmıştır.

10 Mart 1997 tarihinde distribütörlük haklarını tamamen Hyundai Assan otomotiv sanayi ve ticaret A.Ş'ye devretmesine kadar geçen sürede Assan Hyundai M.A.S A.Ş, izlediği istikrarlı satış ve satış sonrası hizmet politikası ile Hyundai'yi en çok satılan ve saygın markalardan birisi yapmayı başarmıştır.

Hyundai markasının Türk tüketicisi tarafından beğenilmesi ve ithal araç pazarının lideri konumuna gelmesi ile Türkiye'de üretime geçme kararı alınmış ve bu amaçla 1994 yılı sonunda Hyundai Assan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş, % 50-50 eşit hisseye sahip Hyundai Motor Company ve Kibar Holding ortaklığıyla kurulmuştur.

25 Eylül 1995'de yıllık toplam 120.000 otomobil ve hafif ticari araç üretim kapasiteli fabrikanın temeli atılmıştır. İzmit'ten 6 km uzaklıktaki Ali Kahya Beldesi'nde 1 milyon m²'lik arazi üzerinde kurulan fabrikada ilk etapta yıllık 60 bin adet araç üretimi gerçekleştirilmiştir.

Temmuz 1997’de üretime geçen Hyundai Asan Oto. San. Ve Tic. A.Ş’nin istihdam ettiği kişi sayısı 600’dür. Bu sayı kapasite artışına paralel olarak 1.600’e çıkacaktır. Başlangıçta % 35 olan yerlilik oranı üretimi izleyen yıllar içinde % 70 seviyesine ulaşacak ve yatırım otomotiv yan sanayiinde de büyük bir istihdam yaratacaktır.

İç talebin gelişimine göre, üretimi takip eden yıllarda özellikle Türki Cumhuriyetler, komşu ülkeler ve diğer dış pazarlara ihracat ön görülmektedir.⁽¹¹¹⁾

Tablo 22: Hyundai Assan A.Ş’nin 1998/8 İlk 8 Aylık Üretimi

Model	1998/8 Toplam Üretim (Adet)
Kamyonet	5.741
Minibüs	950
Otomobil (1300 cc)	6.691
Otomobil (1301 cc -1600 cc)	8.097
Otomobil (1601 cc - 2000 cc)	0

Kaynak: O.S.D Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Eylül 1998

3.15. Anadolu Honda Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş

Honda Motor Co. ve Anadolu Grubu tarafından Honda otomobillerini Türkiye’de üretmek ve pazarlamak amacıyla 1992 yılında %50-50 ortaklık ile kurulan Anadolu Honda, 1997’de 4.6. Trilyon TL’ye çıkarılan sermayesi ile faaliyet göstermektedir. 21 Eylül 1996’da Gebze Şekerpınar’da temeli atılan Honda Otomobil fabrikasının inşaatı 14 ay gibi kısa bir sürede tamamlandı ve 15 Kasım 1997’de hizmete açıldı.

Honda Otomobil fabrikasında üretilen Civic 4 kapılar 1998 Ocak ayında satışa sunuldu. Türkiye pazarının otomobil talebine göre üretim yapacak olan fabrikanın kapasitesi ilk aşamada 30 bin otomobil üretmektir. Fabrika bu kapasiteye ulaştığında toplam 750 kişi istihdam edilecektir. İkinci aşama tamamlandığında fabrika yılda 100 bin otomobil üretebilecek-

¹¹¹ www.HyundaiAssan.com.tr

tir. Bu aşamada ise 3 bin kişi istihdam edilecektir. Gebze Şekerpinar'da kurulan bu fabrika Honda'nın Avrupa'daki ikinci büyük üretim tesisidir. Başlangıçta % 31 yerli katkı ile üretilen Civic'in yerli katkı oranı % 70'e kadar yükselebilecektir.

Şu anda, merkez ve 21 bayisi kanalıyla Honda otomobillerinin ithalat, pazarlama ve satış sonrası faaliyetlerini sürdüren Anadolu Honda, Satış-Servis-Yedek parçadan oluşan 3 fonksiyonlu bayilik kavramı doğrultusunda mevcut bayilerini geliştirmekte ve bayi sayısını artırarak satış ağını da giderek güçlendirmektedir.⁽¹¹²⁾

Tablo 23: Anadolu Honda'nın 1998/8 İlk 8 Aylık Üretimi

Model	(Ağustos) 1998/8 Toplam Üretimi (Adet)
Otomobil (1301-1600 cc)	4.412 adet

Kaynak: O.S.D, Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Eylül 1998

4. SEKTÖRÜN PİYASA YAPISI

Oligopol, birbirlerine etki edebilecek kadar az sayıda satıcının sonsuz sayıda alıcı ile karşı karşıya geldiği bir piyasadır. Monopolcü rekabet piyasasıyla birlikte, gerçek ekonomik hayatta en fazla görülen piyasa türüdür. Ülkemiz dahil, bugün her ülkede bir kaç dev firmanın olduğu, otomobil, demir-çelik, alüminyum, televizyon, buzdolabı vb., mal ve hizmetler piyasası duopol örnektir.

Bu piyasada satıcıların “ az sayıda” olmaları, birden fazla, fakat birbirlerini etkileyecek sayıda olmalarını ifade etmektedir. Piyasada kaç firma (iki ya da on, oniki vs) olursa olsun, eğer herhangi bir firmanın satış politikası ile ilgili olarak aldığı bir karar, öteki firmaları etkiliyorsa, bu piyasada az sayıda firma var demektir.

Oligopolde birbirine etki edebilecek kadar az sayıda firma olduğundan, bu piyasadaki firmaların herhangi birinin, üretim miktarı, fiyat ya da reklam konusundaki kararı, öteki

¹¹² www.Honda.com.tr.

firmaları yakından ilgilendirir. Bu nedenle, oligopolcü firmalar, monopolcü ya da tam rekabet piyasasındaki tek firma gibi, bağımsız hareket edemezler. Oligopolc , satış politikası ile ilgili her kararda rakiplerinde tepkilerini gözönüne almak zorundadır.

Oligopolde alış-veriş konu olan mal, homojen olabileceğı gibi, heterojen de olabilir. Alışveriş konu olan mal homojen ise, yani piyasadaki her firmanın ürettiğı mal aynı ise “tam oligopol”den söz edilir. Çimento,  elik v.b gibi, hammadde olarak kullanılan malların piyasasında her firmanın malı aynı nitelikte olduğundan alıcılar hangi satıcının malını alacaklarına karar verirken sadece fiyatı gözönüne alırlar.

Alışveriş konu olan mal homojenlikten uzaklaşmışsa, yani endüstride mallar birbirleri yerine ikame edebilen farklılaşmış mallar ise “noksan oligopol”den söz edilir. Otomobil, buzdolabı, çamaşır makinesi v.b gibi görünüş, kalite ve isim farklarının olduğı malların bulunduğu bu piyasada, çeşitli firmalar tarafından üretilen mallar arasındaki “ apraz talep esnekliğı” oldukça yüksektir.⁽¹¹³⁾ Firmaların farklı nitelikte malları piyasaya sürmeleri aralarındaki fiyat mücadelesini yumuşatır. Fiyat mücadelesinin yerini, reklam mücadelesi alır. Kalitede farklılıklar yaratmak (spor araba, binek araba gibi) ve model farklılaşmasına gitmekte diğ er fiyat dış rekabet biçimleri olarak ortaya çıkar. Bu piyasalarda atıl kapasiteye kaynak israfı söz konusu olmamaktadır.

Oligopol piyasasına giriş serbestliğı, suni veya doğıal engeller yüzünden kısıtlanabilir. Devletin uyguladığı himaye politikası, lisanslarla ilgili mevzuat, patent ve marka hakları, hammadde satışlarının kontrolü v.b gibi hususlar yeni firmaların piyasaya girmesini sınırlayan ve girme heveslerini kıran suni engellerdir. Üretim için büyük sermayelerin gerekmesi, piyasanın optimum büyüklükte çalışacak yeni firmaları kaldıracak kadar geniş olmaması v.s gibi hususlarda doğıal engelleri teşkil eder.⁽¹¹⁴⁾

¹¹³ Zeynel D NLER, Mikro İktisat, (Altıncı basım, Bursa: Ekin Kitabevi Ya.,1996,) s. 327-328

¹¹⁴ Erdoğ an ALK N, İktisat, (İstanbul: İ. . İktisat Fak. Ya No: 1733-311, 1972) s. 150-154

Ülkemiz otomotiv sanayiinde yukarıdaki açıklamaların ışığında, noksan oligopol piyasası söz konusudur diyebiliriz. Piyasadaki firma sayısı birbirini etkileyemeyecek kadar çok değildir. Otomotiv sanayii ürünleri kalite ve model farklılaştırılmasına gidilerek piyasaya sürülmektedir. Firmalar arasındaki rekabette reklam mücadelesi önemli bir yer tutmaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN EKONOMİK GÖSTERGELERİ VE SORUNLARI

1. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN EKONOMİYE ETKİERİ

Gelişmiş ülkelerin refah artışlarına büyük katkıları olan otomotiv sanayii, gelişmekte olan ülkeler içinde sanayileşme ve kalkınmanın anahtarlarından biri olarak görülmüştür. Otomotiv sanayii gelişmiş ekonomilerde, teknolojik birikimin ve tamamlanmış alt yapının olanaklarıyla bireylerin değişik tercihlerini karşılamakta ve ihracat potansiyelini artırmaktadır. Buna karşılık teknolojik yetersizlik ve altyapı eksikliklerinin bulunduğu azgelişmiş ve gelişmekte olan ülke ekonomilerinde dışa bağımlılığı azaltma, istihdam yaratma ve bireylerin artan refah özelemlerini karşılama gibi yükümlülüklerle karşı karşıya kalmaktadır.⁽¹¹⁵⁾

Otomotiv sanayii diğer ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de sanayileşmeye ve kalkınmaya pek çok fonksiyonları ile katkıda bulunmaktadır. Bunları şu şekilde belirtebiliriz:

1.1. İstihdama Etkisi

Otomotiv sanayii, ekonomi,de geniş çapta bir, “istihdam yaratıcı” etkiye sahiptir. Bu sektörün ana sanayii yanında; yan sanayii, satış, bakım tamir, servis, yedek parça hizmetleri, akaryakıt bayileri gibi doğrudan doğruya istihdam çoğaltıcı etkisi vardır. Ayrıca, turizm, bankacılık, sigortacılık, inşaat, ulaştırma v.b diğer alanlarda da dolaylı olarak istihdam çoğaltıcı etkisi bulunmaktadır.

¹¹⁵ Nazmi YAVUZALP, Türkiye Otomobil Sanayiinin Durumu ve Belli Başlı Sorunları, (Banka ve Ekonomik Yayınlar Dergisi, Şubat 1978) s. 35.

Yapılan hesaplamalar otomotiv ana sanayiinde faaliyet gösteren her kişinin, başka faaliyet sahalarında 20 kişiye iş imkanı sağladığı ortaya koymaktadır. Bu konuda ana üretim firmasında çalışan bir işçiden hareket ederek, diğer faaliyet alanları ile bu alanlarda yaratılan iş hacmini gösteren hesaplar şu şekildedir:

Günümüzde direkt iş imkanı sağlanan kişi 29.179 kişidir. Yukarıdaki formülden hareket ederek, onu sanayiide çalışan 29.119 kişiye karşın 20 kişi hesaplandığında 583.580 kişiye istihdam olanağı sağlandığı görülmektedir. Ayrıca her bir çalışanın 4 kişiyi beslediği varsayımından hareketle otomotiv sanayiinin ülkemizde 2 milyon kişinin geçimini sağladığı ortaya çıkmaktadır.

Bir kitle endüstrisi olan otomotiv sanayii, yan sanayileri ve hizmet sektörü ile bütünleşerek çok geniş bir kitlenin gelişmelerinin yaratılmasını sağlamakta, aynı zamanda dolaylı yoldan da pek çok sanayiilerde yeni üretim ve hizmet değerlerinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Böylece ekonominin her zaman en önemli sorunlarından biri olan istihdama önemli katkılar sağlamaktadır. Yan sanayileri ve hizmet sektörleri ile büyük bir istihdam potansiyeline sahip olan bu sektör, her geçen gün daha da artan yatırım hacmi ile ülkemizde iş gücünün büyük bir kısmına iş olanağı getirmektedir.⁽¹¹⁶⁾

1.2. Teknoloji Düzeyine Etkisi

Otomotiv sanayii, gerek ülkemizde, gerekse geliştiği diğer ülkelerde, modern teknolojinin kullanılması ve toplumda sanayileşme kavramının yaygınlaşmasında önemli rol oynayan bir sektör durumundadır. Uluslararası rekabet, en iyi ürüne yönelen talep, dünya standartlarında uygun mal üretimi ve pazarlanması gibi nedenlerle otomotiv sanayii, teknolojik yeniliklerin devamlı takibini gerektiren bir sanayii olmaktadır.

Teknolojik gelişmeleri izleyerek, üretimin; tekniğin en ileri aşamasına uygun bir biçimde gerçekleştirilmesi özellikle liberal ekonomilerde, dahili piyasalardaki talebi devamlı canlı tutacağı gibi, dış pazardaki rekabet şansının da artmasını sağlayacaktır. Türkiye’de bu-

¹¹⁶ Aynı, s.36

gün geçerli olan serbest rekabet koşulları, gerek ana üretim firmalarını, gerekse yan sanayii firmalarını, en modern teknolojileri yerli olarak üretmek veya ithal etmek durumunda bırakmaktadır. En iyi teknolojiyi uygulama zorunluluğu, üretici firmaları araştırma-geliştirme çalışmalarına ve kalite kontrolüne önem vermeye zorlamaktadır. Sanayileşmiş pek çok ülkede, teknolojik gelişmenin sağlanabilmesi, sanayide hayati öneme sahip entegre tesislerin oluşturulması, araştırma-geliştirme ünitelerinin yaygınlaştırılması ve yeni buluşların gündeme gelmesi büyük çoğunlukla otomotiv sanayiinden kaynaklanmaktadır.⁽¹¹⁷⁾

Ülkemizde, teknoloji, mühendislik ve yönetim bilimleri alanında birtakım modern, yöntem ve tekniklerin sanayii kuruluşlarında uygulanmaya ve kullanılmaya başlanmasında otomotiv sanayii öncü rolü oynamıştır. Teknoloji, mühendislik, işletmecilik, sevk ve idare konularında Türk sanayiinin otomotiv kuruluşları sayesinde elde ettiği bilgi ve tecrübe birikimi oldukça önemlidir. Mamul mühendisliği, imalat mühendisliği ve endüstri mühendisliği gibi kavramların ilk uygulamaları otomotiv fabrikalarında başlamıştır. Modern kalite kontrol teknikleri ve cihazları, hassas parçaları işleyecek ve dar toleransları tutturan imalat yöntemleri, takım ve kalıpları, özel ısı yöntemleri otomotiv sanayii kuruluşlarınca tanıtılan uygulamasına başlatılan hususlardan bazılarıdır. Böylece otomotiv sanayii ülkenin sanayileşmesine ve kalkınmasına büyük katkıda bulunmaktadır.⁽¹¹⁸⁾

1.3. Üretime Olan Etkisi

Otomotiv sanayiinin ürettiği ve yatırım malı niteliği taşıyan, çekici, kamyon, kamyonet, otomobil, minibüs, midibüs ve traktör gibi ürünler, başta ulaştırma ve tarım sektörleri olmak üzere ekonominin bütün sektörlerine hizmet sunmakta ve bu mamuller direkt bir üretim olarak ekonomimize katkıda bulunmaktadır.

1986 yılında 140.975 adet araç üretilmişken, 1998 yılının ilk 8 aylık (Ocak-Ağustos) döneminde 247.029 adet araç üretilmiştir.

¹¹⁷ Tarık GÜNEY, Otomotiv Sanayiinin Türk Ekonomisindeki Yeri; (1. Otomotiv ve yan sanayii sempozyumu TMMOB. Ya No: 117, 4-8 Kasım 1985)

¹¹⁸ Tamer AKSOY, Ortak Pazarda Muhtemel Bir Entegrasyon Işığında, Türk Otomotiv Sanayi Yatırımları, (İstanbul: O.S.D. Ya. No: 20, 1980,) s. 87

Otomotiv sanayii mamullerini bir çok sektör, üretimlerini gerçekleştirmek için ara malı olarak kullanmaktadır. Dolayısıyla birçok sektörün üretimi, otomotiv sanayiinden satın alacağı mallara bağlı olmaktadır. Türkiye’de otomotiv sanayiinin satış yaptığı sektörlerin en önemlileri şunlardır. Tarım sektörü, otomotiv sanayiinin satış yaptığı toplam ara malı satışlarının % 4,5’ünü, tarımsal makine ve teçhizat % 11’ini, sektörün bizzat kendi satışlarının % 56’sının diğer kara taşıma sektörü % 22’sini bina dışı inşaat sektörü % 2’sini satın almaktadır.⁽¹¹⁹⁾

1.4. Milli Gelire Etkisi

Otomotiv sanayiinin bünyesi ve bütün yeniliklere açık olması, bu sanayiinin gelişme ve devamlı yenilenme istikametinde, yeni yatırımlar gerçekleştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu şekilde gerçekleştirilen yatırımlar, ülke ekonomisinde çok yönlü geniş iş sahalarının açılmasına ve milli gelirin artmasını sağlamaktadır.

Milli gelirin artması harcanabilir geliri artırarak, ülke bireylerinin refah özlmlerini karşılamalarına yardımcı olmaktadır. Araç sahibi olma yanında seyahat etme ve konut sahibi olma özlemi de otomotiv sanayii sayesinde tatmin edilebilmektedir. Üretilen araçların üretim değlerleri her geçen yıl artmaktadır ki bu otomotiv sanayiinin milli gelire katkısını göstermektedir.

1.5. Devlet Gelirlerine Etkisi

Otomotiv sanayii hazine için emin, istikrarlı ve çok verimli bir gelir kaynağıdır. Firmaların kazançlarından, üretim ve satışlardan doğrudan ve dolaylı olarak bu alanda çalışan personele yapılan ödemelerden tahsil olunan vergiler, yüksek meblalara ulaşmaktadır. Ayrıca yan sanayii ve sektörle ilgili ticaret ve hizmet kesimlerinden elde edilen vergiler, devlet gelirleri içerisinde önemli bir kalem teşkil etmektedir.

¹¹⁹ Mustafa ÖZATEŞLER, Otomotiv Sanayii Sektörünün Türkiye Ekonomisindeki etkileri, (1. Otomotiv ve Yansanayii sempozyumu, Bursa: TMMOB Ya. No: 117, 4-8 Kasım 1985)

Gittikçe büyüyen ve gelişen bünyesi nedeniyle otomotiv sanayii sürekli ve önemli ölçüde hasılat sağlamayı sürdürmektedir.

1.6. Ulaşım Sistemine Etkisi

Otomotiv sanayii ve taşıt parkı, alt yapının gelişmesine ve ekonomik kalkınmaya paralel bir gelişme göstermektedir. İnsanların ulaşım gereksinimleri kadar, üretilen mallarında tüketim noktalarına taşınmaları gereklidir. Özellikle Türkiye’de yerleşim merkezlerinin çok sayıda ve dağınık bir biçimde olması, üretim ve tüketim merkezleri arasında büyük mesafelerin bulunması karayolu ulaşım sistemine ve karayolu taşıtlarına büyük ihtiyaç doğurmuştur. Dolayısıyla karayolu ulaşım sisteminin en seri şekilde kurulmasını ve geliştirilmesini zorunlu kılmıştır.

Ülkemizde karayolu ile taşınan yük ve yolcu miktarı, diğer ulaşım sistemine nazaran daha fazladır. Nüfusu süratle artan şehirlerde, Şehir içi ve şehirlerarası ulaşımında karayolu ulaşımının nispi payı yüksektir. Ayrıca Türkiye’nin İhracatının büyük bir kısmı da karayolu vasıtalarıyla gerçekleştirilmektedir. Otomotiv sanayii bu araçları üreterek büyük bir ihtiyaca cevap vermektedir. Otomotiv sanayii ürünleri ayrıca, eksik altyapı yatırımları üzerinde itici etki yaparak gelişmesine de katkıda bulunmaktadır. Böylece sanayileşme çabalarına büyük etkisi olmaktadır.

1.7. Dış Ticarete Etkisi

1.7.1. İthalata Etkisi

Ülkemizde üretilen otomobil sanayii mamullerinin % 65-95’i yerli parçalarla üretildiği için komple taşıt ithalatına nazaran, ülkeye büyük ölçüde döviz tasarrufu temin edilmiştir. Eğer otomotiv sanayii kurulmamış olsaydı, bugün Türkiye’nin ithalatı çok daha yüksek değerlerde bulunacak ve döviz darlığı da o derece aşılması güç bir sorun olarak karşımıza çıkacaktır.

Yapılan hesaplara göre komple bir araca ödenecek ithal bedeli döviz ile yurt içinde 5 adet taşıt aracı imal edilmektedir. Böylece ülkenin dengesine de katkı sağlanmaktadır.⁽¹²⁰⁾

¹²⁰ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, a.g.e., s.37

1.7.2. İhracata Etkisi

Çeşitli sanayii dalları arasında tüm dünya piyasalarına hitap edebilecek olması, otomotiv sanayiine ayrı bir önem kazandırmaktadır. Dolayısıyla ürünün türü yönünden bir pazar kısıtlaması sorunu yoktur. Fakat uygun sunum koşulları sağlayabilmek ve daha iyi bir ürünü daha ucuza mal edebilmek yolunda ülkeler ve kuruluşlar arasında mevcut olan keskin rekabet, yoğun çalışmaları gerektirmektedir. Böylece kalite, standardizasyon, araştırma-geliştirme ve pazarlama konularına ağırlık verilmekte ve daha ileri sanayileşmeye doğru gidilmektedir.⁽¹²¹⁾

Otomotiv ürünlerinde, otomobil, kamyon ve otobüs en çok ihraç edilen ürünler arasındadır. Ayrıca otomotiv yan sanayii ürünlerinin de büyük bir ihracat potansiyeli vardır. Bu ihracatlardan sağlanan döviz girdileri, ülkenin döviz rezervlerini yükseltmekte ve kalkınmaya katkıda bulunmaktadır. Türkiye'nin şu anda 1.3 milyar dolar olan otomotiv ihracatı, 2000'li yılların başında patlayacak. Ford Otosan fabrikasının da devreye girmesiyle Türkiye, yılda 200 bin adetin üzerinde otomobil ihracatı gerçekleştirecektir.⁽¹²²⁾

Tablo 24: Türkiye'de Otomotiv İhracatının Seyri

Sektör	1996	1997	1998/6 (aylık)
Ana sanayii	565.846 \$	389.220 \$	204.741 \$
Yan sanayii	809.072\$	915.542 \$	525.137 \$
Toplam	1.374.918 \$	1.304.763 \$	729.878 \$

Kaynak: O.S.D. Haber Bülteni, Temmuz 1998

2. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNDEKİ TEMEL SORUNLAR

2.1. Sermaye Yetersizliği

Otomotiv sanayiinin, yurt içi taleplerine etkin bir biçimde cevap verebilmek ve de dış pazarlara açılabilmek için, ileri teknoloji ve yüksek kapasiteye ulaşma zorunluluğu, de-

¹²¹ Yavuz BEŞORAAK, "Otomobil Sanayimizin Dünü, Bugünü ve Yarını" Yan sanayi semineri, (Ankara: M.P.M Ya. 1982) s.111

¹²² Sabah Gazetesi, (28 Temmuz 1998,) s. 12

vamlı yatırıma ihtiyaç gösteren bir dinamizm doğurmaktadır. Ancak sektör yatırımlarının oldukça pahalı olması, büyük sermaye gerektirmekte, dolayısıyla iç ve dış kredi kullanımını zorunlu kılmaktadır.

Ekonomide durgunluklar nedeniyle sermaye birikiminin oluşamaması, mevcut sermayelerinde yüksek enflasyondan erozyona uğraması nedeniyle firmalar büyük bir özkaynak sıkıntısı çekmektedirler. Ayrıca sıkı para politikası ve faiz oranlarındaki yükselme, işletme sermayesi maliyetlerini ve özkaynak gereksinimini artırıcı etkide bulunmuştur.⁽¹²³⁾

İşletmelerin mali bünyelerinin zayıflığı, krediye olan ihtiyacı artırmaktadır. Ancak yetersiz ve yüksek faizli olan pahalı finansman, firmaların ödemeler dengesini bozup, üretim programlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca yetersiz sermaye ile yatırıma gidilemediğinden, işletme kapasitesi de sınırlı kalmaktadır.

2.2. Model Çokluğu ve Standardizasyon Gereği

Genel tanımlamada standart; deyimî, üretimin verimi, kalitesi, birleşimi, boyutları ve işlemlerinin tarifinde kullanılan kabul edilmiş, belirli ve genelleştirilmiş kural, ölçü, işlem, tarif ve parçaları ifade etmektedir. Standardizasyon ise, aynı işi gören nesne veya aracın çeşidinin teke indirgenmesi metodudur. Dolayısıyla standardizasyon uygulaması sonucunda, mamullerde kullanılan parçaların tipleri azalmakta; boyutlarda, malzemelerde ve özelliklerde genleşme sağlanmakta ve üretim maliyetleri de minimum düzeye düşmektedir. Standardizasyon ile, aynı standart parça değişik mamul tiplerinde kullanılabilir, bu kural bütün endüstri için genelleştirilebilir.⁽¹²⁴⁾

Ülkemizde, çok çeşitli tip ve markada, araç üretilmektedir. Üretilen araçların marka model çoğunluğuna karşılık, üretim adetleri düşük olmaktadır. Bu durum ana ve yan sanayii firmalarını dar kapasitelerde çalışmaya ve stok çeşitlerini çoğaltmaya zorlamaktadır. Böylece stok maliyetleri yükselmekte, dolayısıyla üretim maliyetleri de artmaktadır. Ayrıca yan sana-

¹²³ Tarık GÜNEY, a.g.e.,

¹²⁴ Muhsin YILDIRIM, Otomotiv Sanayiindeki Yerleşme Sorunları, Yan sanayii semineri, (Ankara MPM. Ya. 1981) s. 299-300

yii firmalarının yedek parça üretiminde otomasyona gidememelerine ve bu parçalar için bir standartlaşma sağlayamamalarına neden olmaktadır.

Otomotiv sanayiindeki firma sayısının çokluğu ve firmalar arasındaki entegrasyona gidilmeyişi de sorunların çözümünde önemli güçlükler oluşturmaktadır. Birbirinden habersiz, dağınıklık içinde çalışan firmalar, talebin, kalite, miktar ve fiyat bakımlarından ne ölçüde tatmin edildiğini bilmeden üretim çalışmalarını sürdürmektedirler. Ana ve yan sanayiler arasında mevcut standartlarda ve parçalarda firmalar arası birlik sağlanması büyük önem taşımaktadır. Bu suretle standartlaşmaya gidilmesi, mamul çeşitlerini azaltıp, yüksek stokların devir hızını artıracak, maliyetleri de düşürücektir. Birçok gelişmiş ülkenin benimseyerek uyguladığı, ISO (International Organization For Standardization) standartlarına uyulması da, ürünlerimizin dış pazarlardaki rekabet şansını artırıp, ihracatını kolaylaştıracaktır.

2.3. Düşük Kapasite Kullanımı

Atıl kapasite sorunu, genelde gelişen ülkelerde, hızla artan boyutlarda önem kazanan bir konu olmaktadır. Çünkü kapasite kullanımının düşük düzeylerde kalması, bu ülkelerde kaynakların israf edilmesi sonucunu doğurmaktadır. Oysa sermaye yetersizliği söz konusu iken üretken kapasitenin önemli bir bölümünün atıl bırakılması, sanayide yüksek maliyetlere neden olan faktörlerden birisi olmaktadır. Eksik kapasite ayrıca, bu ülkelerde istihdam düşüklüğüne de yol açarken, üretim maliyetlerini arttırıp, ürünlerin rekabet gücünü azaltmaktadır. Bu nedenle özellikle gelişen ülkelerde, kalkınmanın ihracat yoluyla finansmanında, önemli bir darboğaz oluşturmaktadır.

Ülkemizde başlangıçta yurtiçi Pazar boyutuna uyulma kaygısıyla küçük ölçek yönündeki tercih, yüksek maliyetlere yol açması nedeniyle, ayrıca günümüzde olduğu gibi iç talep yetmezliği ve dışa açılma ile karşılaşıldığında optimal kapasite kullanımının sağlanması bakımından başarı getirmektedir.⁽¹²⁵⁾ Otomotiv sanayii firmalarımız optimum ölçek hacimlerinin çok altında bulunmaktadır. Firmaların optimum kapasitelerinin altında olması nedeniyle,

¹²⁵ Tamer AKSOY, AT. Öncesinde Otomotiv Sanayiinde Kapasite Kullanımı, (Barometre Gazetesi. 27 Şubat 1989.) s. 15

kapasite kullanım oranları da düşük olmaktadır. Otomotiv sanayiinin yüksek kapasite ile çalışamaması, işletme sabit girdilerini artırmaktadır. Buna bağlı olarak, üretim maliyetleri de devamlı yükseliş göstermektedir. Bu durum ve teknolojik ilerlemeyi olumsuz yönde etkilemektedir.

İç ve dış talebin yetersiz olması atıl kapasite yaratan nedenlerin başında gelmektedir. Ayrıca işletme sermayesi yetersizliği ve pazarlama sorunları da diğer önemli nedenleri teşkil etmektedir. Son yıllarda özellikle binek otomobilleri üretim kapasitesinde sağlanmaya çalışılan artış, ekonomik üretim kapasitelerine ulaşma yolunda, önemli bir adım olmaktadır.

2.4. Efektif Talep Yetersizliği

Otomotiv sanayii ekonomik dalgalanmalardan en çok etkilenen sektörlerden biri durumundadır. Uygulanan ekonomik politikalara ve alınan tedbirlere bağlı olarak bu sektör mamullerine olan talep artıp azalabilmektedir. Yüksek enflasyon ve taşıt araçlarından alınan vergilerin arttırılması otomotiv sanayii mamullerinin fiyatlarını yükseltmiştir. Artan enflasyon karşısında gelirlerine üretken alanlar arayan kesimler, tasarruflarını büyük ölçüde yüksek faiz getiren kuruluşlara kanalize etmişlerdir. Ayrıca akaryakıt fiyatlarının giderek artış göstermesi ve yedek parça bakım fiyatlarının yüksek olması da, kullanım masraflarını arttırmaktadır. Bütün bu faktörler otomotiv mamullerine olan talebi, olumsuz yönde etkilemekte ve yetersiz düzeyde kalmasına neden olmaktadır.

Türkiye’de kişi başına düşen araç sayısı baz alındığında, otomobilde potansiyel talebin oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Ancak yukarıda belirtilen faktörler ile kişi başına düşen milli gelirin düşük olması potansiyel talebin, efektif talebe dönüştürülmesini zorlaştırmaktadır. Dolayısıyla Türkiye pazarı satınalma gücü açısından otomotiv sanayii sektörü için küçük kalmaktadır.

Dış talep ise kalite, standardizasyon, pazarlama sorunları gibi nedenlerle yetersiz düzeyde gerçekleşmektedir. Talebin yetersiz olması, düşük kapasite kullanımına yol açmak-

tadır. Kapasite kullanımının düşük olması da üretim maliyetlerini yükseltmekte ve bir kısır döngü oluşturmaktadır.

2.5. Araştırma - Geliştirme Çalışmalarının Yetersizliği

Araştırma-Geliştirme çalışmaları, otomotiv sanayiinde, diğer sektörlerden farklı olarak özel bir önem taşımaktadır. Çünkü ileri-geri bağlantıları nedeniyle otomotiv sanayiinin gelişmesi, diğer sektörler üzerinde sürükleyici bir rol oynayarak, bütün ekonomiyi olumlu olarak etkileyecektir. Bu nedenle teknolojik gelişme açısından otomotiv sanayiindeki araştırma-geliştirme faaliyetleri ülkemizdeki tüm sanayii dalları için önem taşımaktadır.

2.5.1. Mamul Geliştirme

Mamul geliştirilmesi ülkemizde üç yönde ele alınmaktadır.

2.5.1.1. Yerleşmenin getirdiği adaptasyon çalışmaları

Türkiye’de ana otomotiv sanayii firmaları lisans altında faaliyetlerini sürdürmektedirler. Lisansör firmaların dizaynları ülke koşullarına, yerli yan sanayiinin durumuna, yerli hammadde temin imkanlarına ve düşük üretim miktarlarına uygun olarak gerekli adaptasyonlara tabi tutulmaktadır.

2.5.1.2. Araç üzerinde geliştirme

Lisansör firmalardaki geliştirme faaliyetlerinin yerli mamule yansıtılması ile piyasa-dan müşteri istekleri doğrultusunda gerekli gelişmelerin yapılması şeklinde olmaktadır.

2.5.1.3. Yeni mamul geliştirme

Mevcut bilgi ve tecrübe birikiminin ışığında, komple araç, parça grubu veya parçaların dizayn edilerek uygulamaya konulmasıdır.

2.5.2. İmalat Teknolojisi Geliştirme

Ülkemizde düşük kapasitelerde yapılan üretimde rantabilite sağlamak amacıyla, parça, parça grubu ve komple araçların imalat usullerinde değişiklik yapılması zorunlu olmaktadır. Doyısıyla bu yönde zaman zaman imalat teknolojisi ile ilgili araştırma-geliştirme çalışmaları yapılmaktadır.⁽¹²⁶⁾

2.6. İhracat Zorlukları

Otomotiv sanayiimiz bazı genel ve özel sorunlar nedeniyle ihracata gerektiğinde yönelmemektedir. Zorluklar, genelde sanayiinin bünyesel yapısından ve kapalı bir ekonomide dış rekabete karşı tamamen korunmuş olarak kurulmuş ve gelişmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Sektörde faaliyette bulunan kuruluşların büyük bir kısmının küçük ölçekte kurulmuş olması ve teknik bilgi yetersizlikleri yanında, yerli hammadde ve ithal girdi maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle üretim maliyetleri ve fiyatlar yüksek olmaktadır. Diğer yandan Türkiye'nin ihraç pazarı olarak düşündüğü ülkelerin, çok değişken talepleri ve tercihleri, otomotiv ürünleri ihracatında istikrarsızlıklar yaratmaktadır.

İhracatı zorlaştıran temel nedenleri şu şekilde özetleyebiliriz:

A- Uluslararası piyasalarda, otomotiv sektörü, rekabetin en yüksek olduğu sahaların başında gelmektedir.

B- Gelişmekte olan ülkelerin büyük bir kısmının, komple araç ithalatı yerine, montaj ve imalat yoluyla içerde üretim politikasına yönelmeleri dolayısıyla komple araç pazarları daralmıştır.

C- Çeşitli nedenlerle, ülkemizde yeterli miktar ve kalitede üretim yapılamamaktadır.

D- Maliyetlerimiz, dolayısıyla fiyatlarımız, uluslararası piyasalarda rekabet şansını oldukça azaltacak derecede yüksek olmaktadır.

¹²⁶ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, a.g.e.,

E- İhracat yapabileceğimiz ülkelerde, pazarlama örgütleri ve satış sonrası hizmetler için yeterli servis teşkilatları bulunmamaktadır.

F- Bazı araçlarımız, dünya standartlarına göre teknolojide geri duruma düşmüştür.

G- Yerleştirilen bazı parçalarda, standartlardan ayrılma durumu dolayısıyla ithalatçıların bazı istekleri yeri getirilememektedir.

Otomotiv sanayii mamullerinin ihracatında başarılı olunabilmesi için teknolojik gelişmelerin yakından takip edilmesi, yeterli sayıda ve kalitede üretim yapılması ile maliyetlerin rekabet edebilecek düzeyde olması gerekmektedir. Otomotiv sanayii mamullerinde, ihracaat yapılması ile ilişkilerin kesilmeyip, servis ve yedek parça hizmetleri verecek teşkilatların kurulması da büyük önem taşımaktadır.⁽¹²⁷⁾

2.7. Katma Değer Vergisi

Sanayii mamullerinin maliyet ve satış fiyatları, enflasyon etkisi ile devamlı bir yükseliş kaydetmiştir. Bu yüzden talep etkilenmiş ve satışlar peşinden vadeliye kaçmıştır. Taksitli satışlarda peşin fiyatın üzerinden yapılan vade farkının KDV kanunu ile vergilendirilmesi; tahakkuk eden verginin, henüz tahsil edilmemiş olan meblağ üzerinden peşin olarak alınması sonucunu doğurmaktadır. Dolayısıyla KDV'nin ilavesi fiyat yükseltici bir unsur olmaktadır.

Vade farkları satıcının yarattığı bir katma değer niteliği taşımaktadır. Vade farkı, finansmana ait faiz yükünün müşteriye aktarılması olmaktadır. Bankalarca tahakkuk ettirilen faizler ve sair giderler KDV kapsamı dışında tutulmuşlardır ve gider vergisi kanunu gereğince % 5 oranında Banka Muameleri Vergisine tabidirler. Bu durumda banka kredisi kullanan bir müşteri, peşin olarak bir otobüs veya çekici aldığı anda sadece % 5 gider vergisi ödemektedir. Oysa satıcının kredisinden istifa eden bir müşteri; satıcı, banka faiz vergilerini aynen mal bedeli içinde müşteriye intikal ettirirken, ilave olarak KDV'ye tabi tutulmaktadır. Kısaca,

¹²⁷ Yıldırım M. A.g.e., s.3111

vadeli satışlar önce % 5 sonra % 12-15 oranında mükerrer olarak vergilendirilmektedir. Dolayısıyla KDV otomotiv sanayii mamullerinin elde edilme külfetini büyüttüğünden, talebi olumsuz yönde etkilemektedir. Böylece üretim adetleri düşmekte ve birim maliyetlerde artmaktadır.⁽¹²⁸⁾

2.8. Finansal Kiralama Uygulaması (Leasing)

Finansal Kiralama (Leasing), 10 Haziran 1985 tarih ve 3226 sayılı kanunla ülkemizde uygulanmaya konmuştur. Türkiye açısından önemi; özellikle iç tasarrufun yatırımları besleyerek güçte olması ve işletmelerin fon ihtiyaçlarını mali sistemden yeterince karşılayamaması, ayrıca sistemin işletmecilik prensiplerine uygunluğu ve ekonomik olması nedeniyle artmış bulunmaktadır.

Ancak bu kanun uygulanması hakkında çıkarılan yönetmeliklerde, eski ve kullanılmış malın finansal kiralama yoluyla temin edilmesi hususu da yer almaktadır. Oysa kullanılmış ve ekonomik ömrünü doldurmuş araçlar yerli sanayii için bir haksız rekabet ortamı yarattığı gibi kullanıcıya ve genel ekonomiye de zararlı olmaktadır. Ayrıca finansal kiralama ile eşdeğeri üretilen bir mamulün, ucuz ve çok kolay bir şekilde ithal edilebilmesi yerli otomotiv sanayiini zor durumda bırakmaktadır.

2.9. Bedelsiz İthalat

Bedelsiz ithalat başlangıçta, araç ithalatının yasak olması nedeniyle, yurt dışında çalışan işçilerin yurda kesin dönüş yaparken, sahip oldukları araçları ve meslekleri ile ilgili makine ve aletleri ülkemize getirmelerine imkan sağlamak amacıyla başlatılmıştır. Ancak bu iyi niyetli uygulama, sonraları asıl amacından saptırılmış ve otomotiv sanayiini baltalayıcı bir uygulama haline dönüşmüştür.

¹²⁸ DPT, a.g.e., s.70

Bedelsiz ithalat yoluyla önceleri yalnız otomobil ithaline imkan sağlanmaktaydı. Daha sonra bu uygulamanın kapsamı genişletilerek 1984 yılından itibaren kamyon, otobüs ve çekicinin de bu yollu ithaline imkan tanınmıştır.

Bedelsiz ithalat yoluyla, otomobil getirebilmek için otomobilin satın alındığı tarihte model yılı itibariyle üç yıldan eski olmaması, ayrıca, otobüs ve çekici ithal edebilmek için de bu araçların 7 yaşına kadar olması şartı mevzuatta yer almaktadır. Bu mevzuata göre 1985 yılında ekonomik ömrünü doldurmuş, kullanılmış ve ekonomiye büyük bir yük getiren yaklaşık 6.300 araç girmiş bulunmaktadır. Böylece otomotiv sanayii kullanılmış araçlarla rekabete maruz bırakılmıştır.

Ayrıca bedelsiz ithalat yoluyla gelen araçların gümrük vergileri hesaplanırken esas olacak aracın kıymetinde ilk yıl için % 20 ve diğer yıllar için % 15 indirimler yapılmaktadır. Dolayısıyla bu araçlardan alınan vergi gelirlerinin hazineye katkısı da çok düşük seviyelerde kalmaktadır. Her türlü yedek parça ve servis imkanından da yoksun olan bu araçların ithaline imkan tanınması yerli sanayi açısından büyük zorluklar doğurmaktadır.⁽¹²⁹⁾

¹²⁹ Aynı, s.83-85

SONUÇ VE ÖNERİLER

Otomotiv sanayii; bir ülkenin yük ve yolcu taşıma ihtiyaçlarını karşılayacak karayolu taşıtlarını imal eden bir sanayii kolu olarak tanımlanır. Otomotiv sanayii kapsamı içinde raya bağlı olmayan motorlu taşıtlar yer almaktadır. Otomotiv sanayiine girdi sağlayarak büyük katkıda bulunan otomotiv yan sanayii, ana sanayiden bağımsız olarak değerlendirilemez. Ancak Türkiye’de TAYSAD tarafından önerilen sınıflandırmaya göre otomotiv ana sanayii ve otomotiv yan sanayii olarak otomotiv sanayii iki başlık altında toplanmaktadır.

Dünyada, ilk otomotiv Avrupa’da üretilmesine rağmen, otomotiv sanayii ABD’nin kesin hakimiyeti altında gelişmiştir. Günümüzde ise bu ülke liderliğini Avrupa ve Japonya’ya bırakmıştır. 2. Dünya Savaşı’ndan sonraki dönemde otomotiv sanayiindeki en büyük gelişme Japonya’da başlamıştır. Günümüzde Japonya otomotiv üretiminde büyük bir güç haline gelmiştir. Gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sanayii, gelişmiş ülkelerin otomotiv şirketlerinin, Pazar paylarını genişletmek amacıyla kendi lisansları ile kurdukları teşebbüslerle başlamıştır. Bu ülkelerde önceleri basit montaj hattıyla işe başlanmış, zamanla aktarımcı organları ve motor bölümlerinin üretimine geçilmiştir. Otomotiv sanayiileri gelişme gösteren ülkelerin başında, Brezilya, İspanya ve G. Kore gelmektedir. Özellikle G. Kore hızlı gelişimiyle Dünya otomotiv sektöründe kendini göstermektedir.

Uluslararası Metal İşçileri federasyonu tarafından yayınlanan 1997 Auto Report, otomotiv sanayiinde aşırı kapasitenin yarattığı sorunları incelemiştir. Tüm sanayii dalları arasında en yüksek oranda küreselleşmiş olan otomotiv sanayii uluslararası rekabette özellikle 1990-1995 yılları arasında eğilimini artırmıştır. Geleceğe dönük çalışmaların başında, sıfır emisyonlu (ZEV) yani elektrikli araçların üretimi gelmektedir.

Türk otomotiv sanayiinin tarihsel gelişimini incelediğimizde sektörle ilgili alınan en önemli kararın Montaj Sanayii Talimatının hazırlanmasıdır. Bu talimat 14 Nisan 1964 tarihli ve 11698 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu talimatın temelini ithal ikamesine dönük üretim oluşturmaktadır. Bu talimatname yerini 6 Ocak 1983 tarihinde yü-

rürlüğe giren İmalat Sanayi Yönetmeliğine bırakmıştır. 1960 Türkiye'sinin gündeminde otomotiv sanayiinin kurulması tartışması daha çok aktüel nitelikte sürerken; devlet kesiminde bilimsel planlamacılığın tartışmaları ve hazırlıkları vardı. Otomotiv sektöründe montajla başlayan Türk firmaları günümüzde büyük yatırımlar yaparak üretim teknolojilerini geliştirmişlerdir. Otuz yıllık mücadeleden sonra ülkemizde dışa bağımlı olmadan otomobil, kamyon, otobüs, minibüs, traktör ve hatta zırhlı araçların hepsi üretilmektedir. Türk üreticiler ürünlerini diğer ülkelere ihraç ederek döviz kazanır duruma gelmişlerdir. Türkiye otomotivde dünya devleriyle işbirliği içindedir.

Özellikle 1990'dan bu yana Türkiye'de otomotiv sanayiinde yapılan atılım çalışmaları, üretilen araç sayısı bakımından bizi 25 ülke arasına yerleştirmiştir. Türkiye'nin dünya otomotiv sanayiinde söz sahibi olan üç blok arasında bütün olumsuz koşullara rağmen kendine yer aramakta oluşu önemli bir gelişmedir. Bugün herhangi bir yatırım için sermaye bulmak, yatırım makinelerini, donatımını almak zor bir iş değildir. Önemli olan bu yatırımı yaparken ve işletme aşamasında, dünya ölçeğinde rekabet edebilecek ciddi yapıya sahip insan gücünü oluşturmaktır. Türkiye'nin otomotiv sanayiinde bugün en önemli varlığı bu iş içindeki insan gücüdür.

Gelişmiş ülkelerin refah artışlarına büyük katkıları olan otomotiv sanayi, gelişmekte olan ülkeler içinde sanayileşme ve kalkınma anahtarlarından biri olarak görülmüştür. Otomotiv sanayi diğer ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de gelişmeye ve kalkınmaya pek çok fonksiyonları ile katkıda bulunmaktadır. Buna karşılık otomotiv sanayii bir çok sorunla karşı karşıyadır.

Açık Pazar ekonomisine gidildiği için Türkiye'de ithalatın getirmiş olduğu bir rekabet ortamı yaratılmıştır. Rekabetten kaçınmakta mümkün değildir. Rekabetle birlikte içindeki firmalar değişik model ve kaliteli hizmet üretimini gerçekleştirmeye başlamışlardır. Türkiye'de bu süreç 1989'dan beri yaşanmaktadır. Bu gün bütün gelişmiş ekonomilerde haksız rekabeti önleyen mekanizmalar vardır. Türkiye bu sistemleri oluşturmada ithalata girmiştir ve bunun sonucu olarak da otomotiv sektörümüzde gerçekten damping olayları gözlenmiştir. Haksız rekabet dediğimiz olay bir malın bizde kendi ülkesinden daha düşük fiyatla satılarak damping yapılmasıdır. Diğer bir olay ise devletin getirdiği haksız rekabet koşullarıdır.

Otomotiv sanayii araç fiyatlarının neredeyse yarısına varan vergilerden dolayı istenilen düzeyde gelişmemektedir. Otomotiv sanayii ürünlerine uygulanan vergi oranlarını incelediğimizde yüksek oranlar görülmektedir. Ülkemizde ticari araçlarda % 15 civarında olan vergi oranı uygulanırken otomobillerde bu oran çok yüksektir. Sadece % 23 KDV, % 12 özel tüketim vergisi ve diğer alınan fonlarla vergi oranları % 48 bulmaktadır. Avrupa ortalamasında vergi oranları % 15-20 arasındadır. Ülkemizdeki yüksek oranlar otomobil talebini olumsuz yönde etkilemektedir. Otomobilden alınan vergileri % 20'lere indirilerek talep artışı sağlanabilir. Benzinde yapılacak % 1-2 arasındaki vergi artışıyla otomotiv ürünlerinden yapılan vergi indirimi hükümet tarafından geri alınabilir.

Türkiye, 200'li yıllarda sadece tekstil ve hazır giyim sanayii ile bunların getirdiği kaynaklarla ayakta kalamaz. Bu nedenle mutlaka bir kaç sektörde rekabetçiliği aramamız gereklidir. Otomotiv sektörü de bu sektörlerden birisidir. Günümüzde otomotiv ekonomimize büyük rekabetçilik sağlayacak bir sanayi haline gelmelidir. Rekabet için kendimize hedef alacağımız başlıca ülkeler pasifik ülkeleri olmalıdır. Rekabette şart daha iyisini, daha ucuza yapabilmektir. Türkiye'nin insan gücünün Avrupa'ya göre daha ucuz olması maliyet bakımından büyük bir avantaj sağlamaktadır. Bu avantajla birlikte otomotiv sanayimizin çözülmesi gereken sorunları da vardır.

Ülkemizde yetersiz ve yüksek faizli olan pahalı finansman, firmaların üretim programlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle firmalara ucuz finansman kaynakları sağlanmalıdır.

Sektördeki firmalar arasında entegrasyon sağlanmalıdır. Otomotiv sanayi firmalarımız düşük kapasiteyle üretim yapmaktadırlar. Firmalarımız optimum ölçek hacimlerinde üretim yaparak maliyetleri düşürmelidirler. Yüksek olan vergi oranlarının yeniden düzenlenmesiyle talep artışı sağlanabilir. Otomotiv sanayiinde Araştırma-Geliştirme çalışmalarına diğer sektörlerle oranla özel bir önem verilmelidir. Sektörde imalat teknolojilerini geliştirme çalışmaları yapılmalıdır.

Türk otomotiv sanayii, işadamları, politikacıları, bürokrasi, işçisi, diplomatı ve bilim adamının birlikte çalışmasıyla büyük gelişme gösterecektir.

EKLER

		<u>Sayfa</u>
EK 1	Türk Otomotiv Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Dönem Kapasite Kullanım Oranları	105
EK 2	Türk Otomotiv Sanayiinin 1997/1998 Yılları Üretim Mukayesesi	106
EK 3	Otomobil Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Otomobil Üretim Payları	107
EK 4	Otomobil Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Küçük Kamyon Üretim Payları	108
EK 5	Otomobil Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Midibüs Üretim Payları	109
EK 6	Otomobil Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Kamyonet Üretim Payları	110
EK 7	Otomobil Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Minibüs Üretim Payları	111
EK 8	Otomobil Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Çekici Üretim Payları	112
EK 9	Otomobil Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Büyük Kamyon Üretim Payları	113
EK 10	Otomobil Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Otobüs Üretim Payları	114

Tablo 24. Türk Otomotiv Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Dönem
Kapasite Kullanım Oranları

Model	Kapasite Kullanım Oranı
Midibüs	% 145
Traktör	% 87
Kamyon	% 62
Minibüs	% 33
Kamyonet	% 91
Otobüs	% 64
Otomobil	% 40
Çekici	% 31

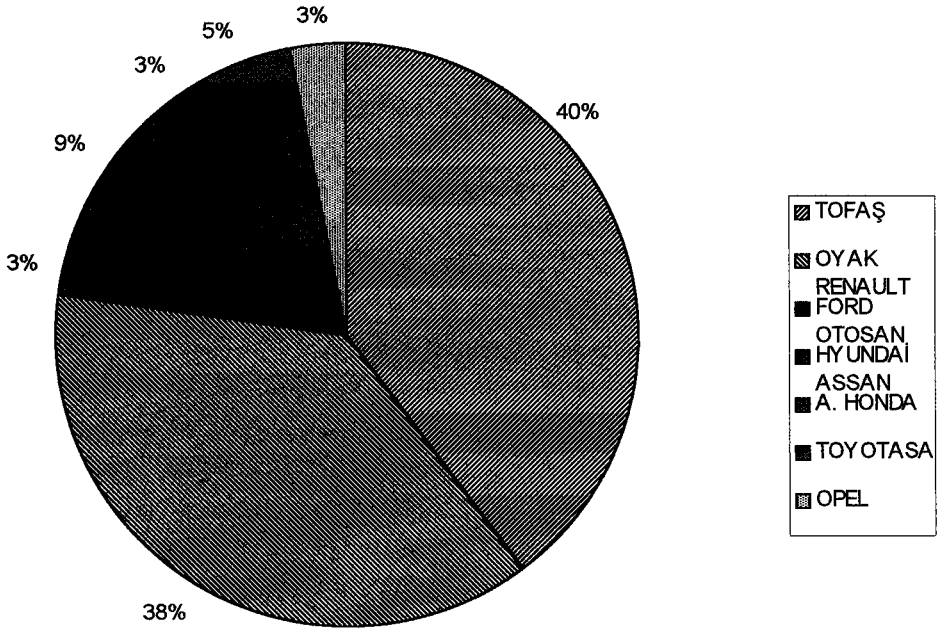
Kaynak: O.S.D Haber Bülteni, Eylül 1998

Tablo: 25. Türk Otomotiv Sanayiinin 1997/1998 Yılları Üretim Mukayesesi

Tipler	Ağustos Ayı Üretimi		İlk 8 Aylık Üretim		Üretim Değişmeleri	
	1997 Yılı	1998 Yılı	1997 Yılı	1998 Yılı	Ağustos	İlk 8 Ay
Otomobil	8.894	11.279	141.664	159.992	27	13
Ticari Araçlar	6.939	6.806	57.039	66.479	-2	17
*Çekici	77	90	355	503	17	42
*Kamyon	3.247	1.940	25.065	21.847	-40	-13
*Kamyonet	1.901	3.048	17.185	27.937	60	63
*Otobüs	297	186	2.188	2.038	-37	-7
*Minibüs	647	730	6.778	7.749	13	14
*Midibüs	770	812	5.468	6.405	5	17
Traktör	4.403	3.693	34.338	42.336	-16	23
Genel Toplam	20.236	21.778	233.041	268.807	8	15

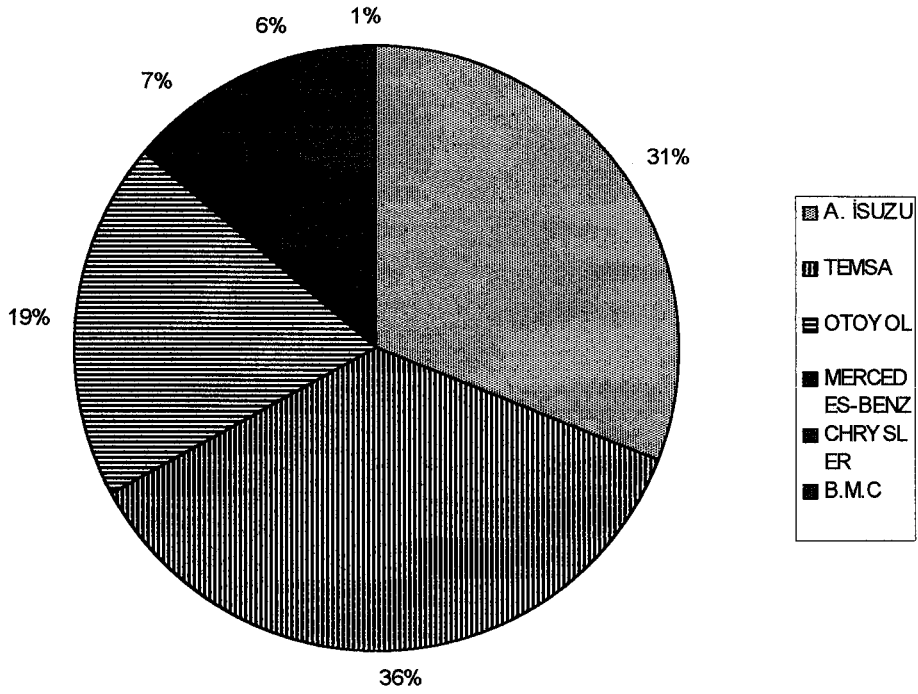
Kaynak: O.S.D, Haber Bülteni, Eylül 1998

Şekil: 1. Otomotiv Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Otomobil Üretim Payları



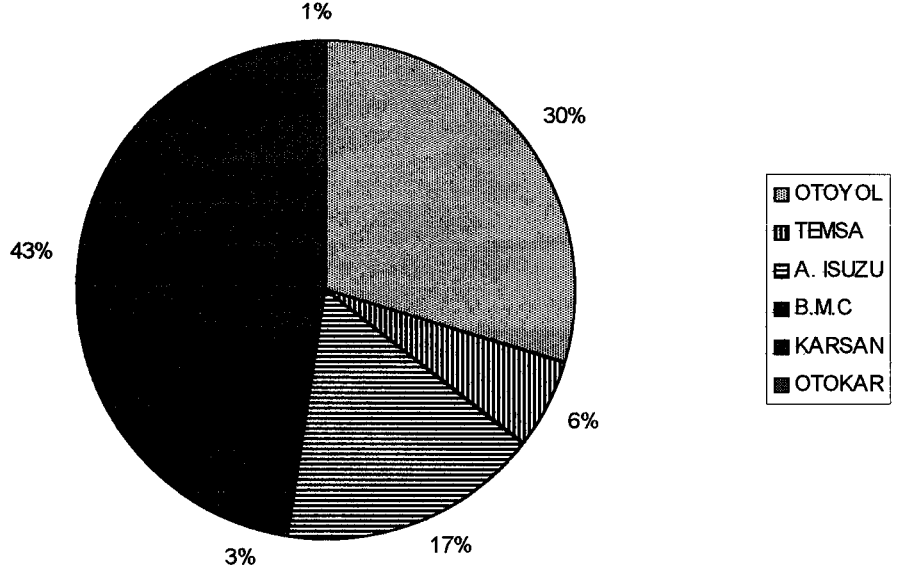
Kaynak: O.S.D, Haber Bülteni, Eylül 1998

Şekil: 2. Otomotiv Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Küçük Kamyon Üretim Payları (3.5 - 12 Ton)



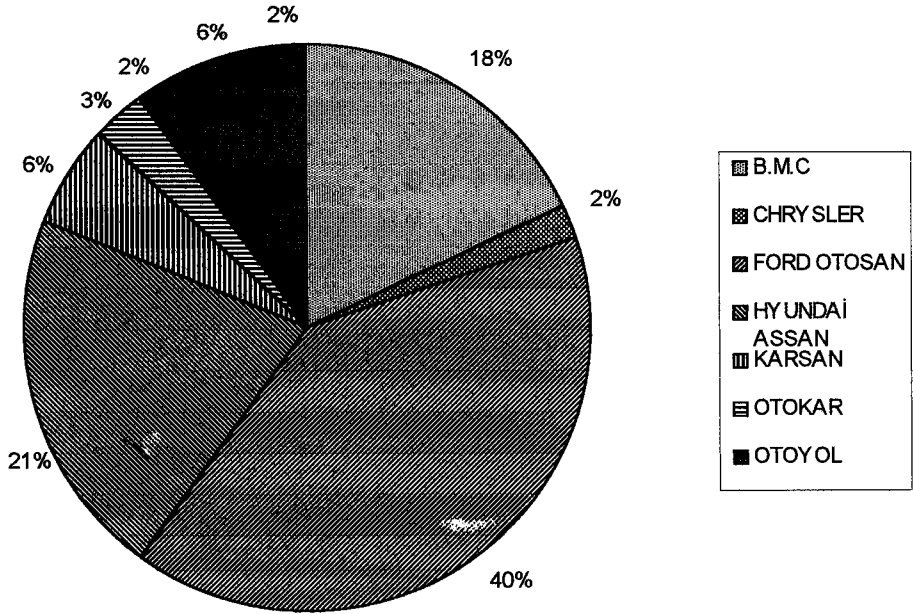
Kaynak: O.S.D, Haber Bülteni, Eylül 1998

Şekil: 3. Otomotiv Sanayii Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Midibüs Üretim Payları



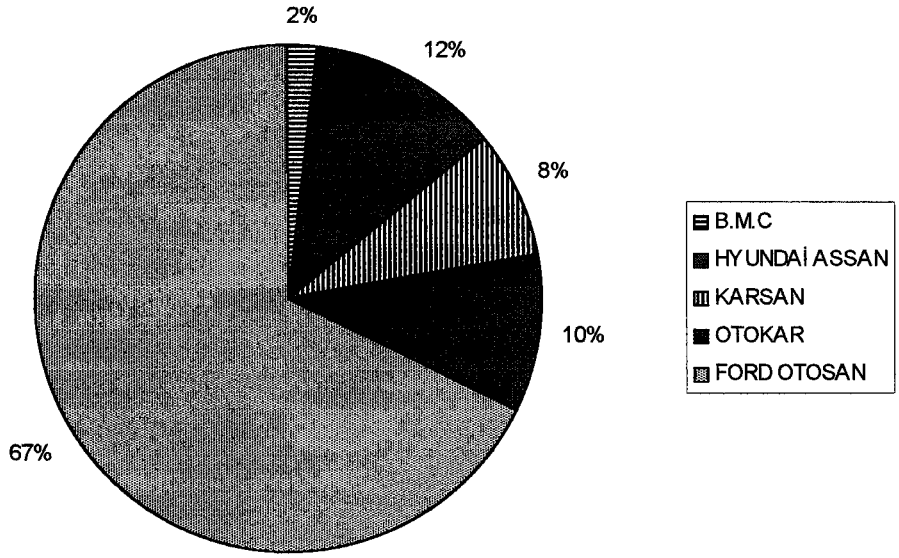
Kaynak: O.S.D, Haber Bülteni, Eylül 1998

Şekil: 4. Otomotiv Sanayi Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Kamyonet Üretim Payları



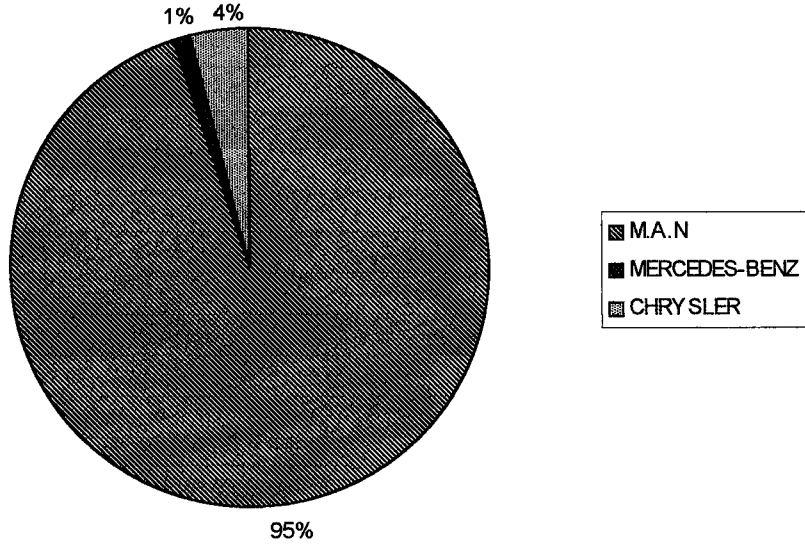
Kaynak: O.S.D, Haber Bülteni, Eylül 1998

Şekil: 5. Otomotiv Sanayi Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Minibüs Üretim Payları



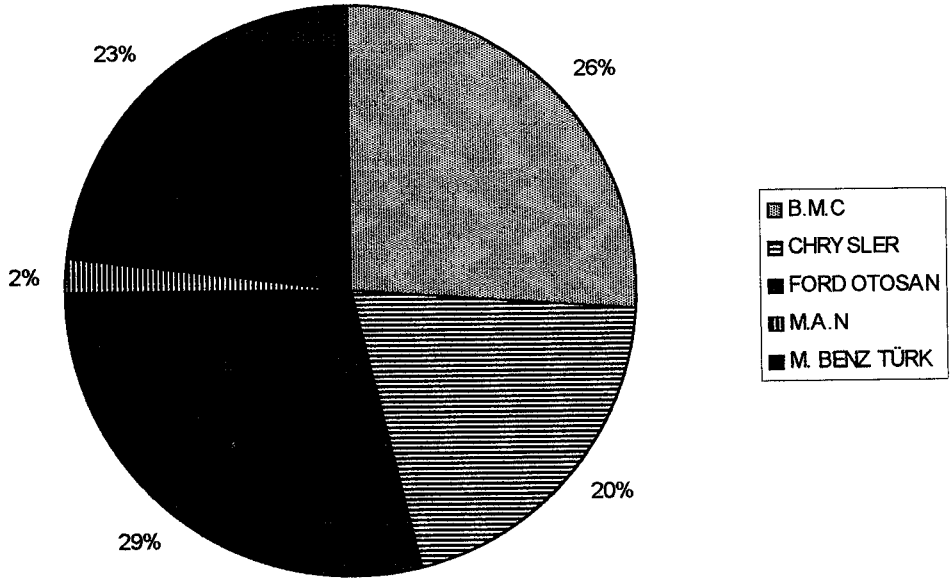
Kaynak: O.S.D, Haber Bülteni, Eylül 1998

Şekil: 6. Otomotiv Sanayi Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Çekici Üretim Payları



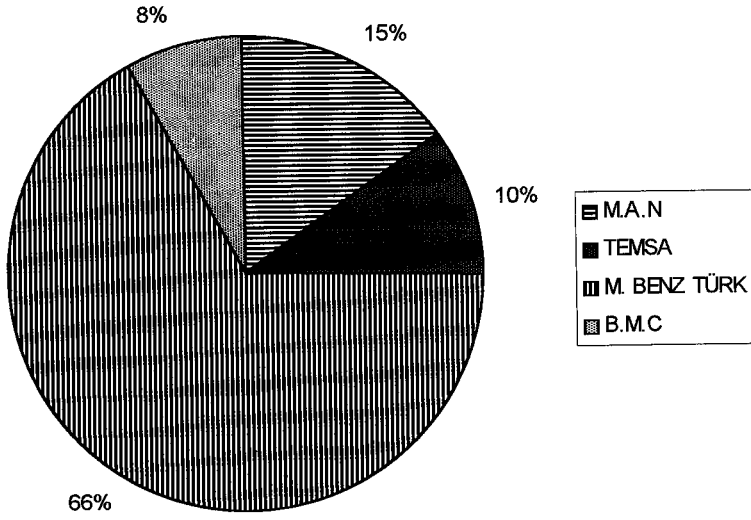
Kaynak: O.S.D, Haber Bülteni, Eylül 1998

Şekil: 7. Otomotiv Sanayi Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Büyük Kamyon
Üretim Payları (12 Tondan Büyük)



Kaynak: O.S.D, Haber Bülteni, Eylül 1998

Şekil: 8. Otomotiv Sanayi Firmalarının 1998 Yılı İlk 8 Aylık Otobüs Üretim Payları



Kaynak: O.S.D, Haber Bülteni, Eylül 1998

KAYNAKÇA

- Aksoy, Tamer. “A.T. Öncesinden Otomotiv Sanayiinde Kapasite Kullanımı” **Barometre Gazetesi**. 27 Şubat 1989
- Aslan, Celal. **Dünya Otomobil Sanayii’nin Dünü, Bugünü, Yarını ve Robotların Etkisi**, Ankara: DPT Ya. 1985
- Azcanlı, Ahmet. **Türk Otomotiv Sanayiinin Tarihsel Gelişimi**, Birinci basım. İstanbul: OSD. Ya., 1995
- _____. **Otomobil Uzak Çağının Dünyası**, Birinci basım. Ankara: OSD Ya., 1992
- Alkin, Erdoğan. **İktisat**, İstanbul: İstanbul Üni. İktisat Fak. Ya. No: 1733-311, 1972
- Beşoral, Yavuz. **Otomotiv Sanayiimizin Dünü Bugünü ve Yarını**, Yan sanayi semineri, Ankara: MPM Ya. 1981.
- Ceyhun, Ekrem. **Türkiye Otomotiv Sanayi**, Ankara: DPT Ya. 1972.
- Dinler, Zeynel. **Mikroiktisat**, 8Altıncı Basım, Bursa: Etkin kitapevi, 1996)
- Dumanlı, Recep. **Türkiye’de Otomotiv Sanayiinin Durumu Yapısal Özellikleri ve Sorunları**, Ankara: DPT Ya., 1987.
- Devlet İstatistik Enstitüsü. **İstatistik Pozisyonlarına Bölünmüş Gümrük Giriş tarifeleri Cetveli**. Ankara: D.İ.E Ya., 1990.
- Devlet Planlama Teşkilatı. **VI. B.Y.K.P.** Ankara: DPT Ya. No: 2174, 1990
- _____. **VI. BYKP Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii, Özel İhtisas Komisyon Raporu**. Ankara: DPT Ya. No: 2257, Ö.İ.K. 380, 1991
- Esen A. Serdar. “**Türkiye Otomobil Talebi, Dünü Bugünü, Yarını**” Bildiri 1. Otomobil ve Yan Sanayii Sempozyumu. Bursa: 1985.
- Gürkan, Celil. **12 Mart’a Beş Kala**, Birinci Baskı, İstanbul: 1986.

Güney, Tarık. **Otomotiv Sanayiinin Türk Ekonomisindeki Yeri** 1. Otomotiv ve yan sanayii sempozyumu, Bursa: TMMOB Ya. No:117, 4-8 Kasım 1985

Hiç, Mükerrerem. **Montaj Sanayi Gelişmesi Sorunları ve Ekonomideki Yeri,** Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti, İstanbul: 1973.

İstanbul Menkul Kıymetler Borsası. **Sektör Araştırmaları Serisi No:1, Otomotiv Sektörü,** İstanbul: 1995.

İstanbul Ticaret Odası. **Dış Ticaret Bülteni,** İstanbul: Aralık 1994

Kıraç, Can. **“Türkiye Otomotiv Endüstrisinin Doğuşu”** Montaj Sanayi Semineri. İstanbul: 1970

Küçük, Yalçın. **Endüstrileşme Sürecinin Temel Sorunları,** İstanbul: 1975.

Murter, Şener. **Serbest Piyasa Ekonomisi Açısından Otomotiv ve Yan Sanayimizin Geleceği,** Bildiri, 1. Otomotiv ve yan sanayi sempozyumu, Bursa: 1985.

Müftüoğlu, Fahri. **Otomotiv Sanayi,** Ankara: Türkiye İş Bankası A.Ş. İktisadi Araştırmalar Müdürlüğü, 1984.

Nahun, Bennar. Koç'ta 44 Yılım. **Milliyet Gazetesi,** 21 Eylül 1988.

Oğuz, Orhan. Marshal Planı, Konferans, İzmir: 1951.

Önalp, Tahsin. **“Montaj Sanayiinin Tanımı ve Otomotiv Endüstrisi”,** Montaj Sanayi Semineri, İstanbul: 1970.

Özateşler, Mustafa. **“Otomotiv Sanayii Sektörünün Türkiye Ekonomisindeki etkileri”** 1. Otomotiv ve Yan Sanayi sempozyumu. Bursa: TMMOB Ya. No: 117, 4-8 Kasım 1985.

Özgen, E Levin. Otomotiv sanayii üzerine. 3. Otomotiv yan sanayii sem. Ankara: TMMOB Ya. No: 146/2, 1992.

Sunar, İlkey ve Ziya Öniş. Sanayileşmede Yönetim ve Toplumsal Uzlaşma. İstanbul: TÜSİAD Ya. No: T/92 4-150, 1992.

Tayanç, Tunç. Sanayileşme Sürecinde 50 yıl, Birinci Basım. İstanbul: Milliyet Yayınları, 1973.

Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası. **Sektör Bilançoları**, Ankara: 1990.

T.C. Sanayi Bakanlığı. Otomotiv Sanayiini Yönlendirme Komisyonu Raporu, 1. Sanayi şurası, Ankara: 1987.

T.M.M.O.B. Otomobil Yan Sanayi Kuruluşlarının Örgütlenme Nedenleri ve Taysad. 1. Otomotiv Yan Sanayi Sempozyumu, Bursa: TMMOB Ya. 1995

Ünsal, Necla. Otomotiv Sanayiinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik. Ankara: MPM Ya. No: 392, 1989.

Yavuzalp, Nazmi. "Türkiye Otomotiv Sanayiinin Durumu ve Belli Başlı Sorunları". Banka ve Ekonomik Yorumlar Dergisi, Şubat 1978.

Yıldırım, Muhsin. "Otomotiv Sanayiinde Yerleşme Sorunları" Yan sanayi semineri, Ankara: MPM Ya. 1981.

_____. "Türk otomotiv Sanayiinin Doğuşu, Gelişimi ve Bugünkü Durumu" Makale, 1984.

Zeydanlı, Vedat. Otobüs Meselesi. Tercüman Gazetesi, 6-7 Ekim 1979.

Avrupa Topluluğu Sözlüğü, Ankara, Pelin Matbaası, 1984.

Büyük Sözlük. Cilt 10

Cumhuriyet Ansiklopedisi. Cilt 2

Cumhuriyet Ansiklopedisi. Cilt 10

Haber Bülteni, İstanbul: O.S.D. Ya. Temmuz 1995.

Haber Bülteni, İstanbul: O.S.D. Ya. Şubat 1996.

Haber Bülteni, İstanbul: O.S.D. Ya. Mart 1997.

Haber Bülteni, İstanbul: O.S.D. Ya. Eylül 1997.

Haber Bülteni, İstanbul: O.S.D. Ya. Kasım 1997.

Haber Bülteni, İstanbul: O.S.D. Ya. Şubat 1997.

Haber Bülteni, İstanbul: O.S.D. Ya. Ocak 1998.

Haber Bülteni, İstanbul: O.S.D. Ya. Nisan 1998.

Sabah Gazetesi. 17 Ocak 1998

Sabah Gazetesi. 1 Şubat 1998

Sabah Gazetesi. 23 Haziran 1998

Sabah Gazetesi. 26 Haziran 1998

Sabah Gazetesi. 13 Temmuz 1998

Sabah Gazetesi. 28 Temmuz 1998

Sabah Gazetesi. 11 Ağustos 1998

Otomotiv Sanayiinden Haberler Dergisi. Ocak 1989

3. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu ve Sergisi. Bursa; Mmo Ya. No: 146/1-146, 2
Kasım 1991

Türk Ansiklopedisi. Cilt 26

www.Honda.com.tr.

www.HyundaiAssan.com.tr.