

5122

T. C.
Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Uluslararası İktisat ve
İktisadi Gelişme Bölümü

**OTOMOTİV SANAYİNİN
ULUSLARARASILAŞMA SÜRECİ ve
TÜRKİYE OTOMOTİV SANAYİNİN KONUMU**

(Yüksek Lisans Tezi)

Arş. Gör. Mehmet ŞİŞMAN

Danışman : Doç. Dr. Nazım ENGİN

Istanbul — 1988

T. C.
Yükseköğretim Kurulu
Dokümantasyon Merkezi

İ Ç İ N D E K İ L E R

SAYFA

GİRİŞ	1
BİRİNCİ KESİM: KURAMSAL ÇERÇEVE	
I. ULUSLARARASI TİCARET KURAMLARI VE OTOMOTİV SANAYİİ	
ÜRÜNLERİNİN BAĞLI OLDUĞU ÜRÜN GRUBU.	3
I.1. Üretim Faktörleri ve Karşılaştırmalı Üstünlük- ler Kuramı	4
I.2. Teknoloji Öncelikli Analizler ve Karşılaştırma- lı Üstünlükler Kuramı	7
I.2.1. Teknolojik Açık Analizi.	8
I.2.2. Ürün Devreleri Analizi	9
II. İTHAL İKAMESİNE DAYALI SANAYİLEŞME STRATEJİSİ VE OTOMOTİV SANAYİİNİN GELİŞİM SÜRECİNE OLAN ETKİSİ	15
II.1. İthal İkamesi Stratejisinin Sanayileşme Süre- cindeki Rolü	15
II.2. İthal İkamesi Stratejisinin Başarı Şansı.	17
II.3. Azgelişmiş Ülkelerde Otomotiv Sanayiinin İthal İkamesi Sürecindeki Yeri	20
İKİNCİ KESİM: UYGULAMA VE DEĞERLENDİRME	
III. DÜNYA'DA OTOMOTİV SANAYİİNİN KURULUŞU VE YAPISINA	
GENEL BAKIŞ	25
III.1. ABD ve Avrupa Otomotiv Sanayiinin Kuruluştaki Yapısı ve Farklılıkları	25
III.2. ABD ve Avrupa Otomotiv Firmalarının Azgelişmiş Ülkeler Pazarlarına Yayılmaları: Üretimin Ulus- lararasılaşması	28
IV. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİİNİN GELİŞİMİ.	35
IV.1. Plânlı Dönemden Önceki Gelişmeler (1923-1960)	35
IV.1.1. Ulaştırma Ağı İçinde Karayollarının Ağırlık Kazanması	36
IV.1.2. Taşıt İthalatının Artması ve Montaja Başlanması	38

IV.2. Plânlı Dönemdeki Gelişmeler (1960 Sonrası):	
Türkiye'de İthal İkameci Süreç ve Otomotiv Sanayiine Etkisi	42
IV.2.1. Türkiye'de Otomotiv Sanayiinin Kuruluşunu Hazırlayan Bazı Gelişmeler.	43
IV.2.2. Otomotiv Sanayiinin Kurulması ve Gelişmesi (1960-1970)	49
IV.2.3. Otomotiv Sanayii Ürünlerine Olan Yüksek Talep Ve Üretimin Arttığı Yıllar(1970-1977)	55
IV.2.4. Dünya Petrol Krizi ve Türkiye Otomotiv Sanayiine Etkileri (1978-1980)	62
IV.2.5. Otomotiv Sanayiinin İhracata Yönelik Sanayileşme Stratejisi Çerçevesinde İhracata Yönelmesi (1980-1988)	64
SONUÇ	76
KAYNAKÇA	81

GİRİŞ

Bu çalışma, genelde uluslararası otomotiv sanayiinin, özelde ise Türkiye otomotiv sanayiinin, karşılıklı ilişkilerini, gelişme süreçleriyle ilişkilendirerek incelemek amacı gütmektedir. Sözkonusu gelişme sürecinde, teorik çerçevede "Ürün Devreleri Analizi"nin, iktisat politikalarının uygulanması bağlamında ise "İthal İkamesi" stratejisinin önemli katkılarının olduğu saptanmıştır.

Birinci bölümde, uluslararası ticaret kuramları genel çizgileriyle incelenmiş, fakat otomotiv sanayiinin bağlı olduğu ürün grubunun belirlenmesi açısından "Ürün Devreleri Analizi" yaklaşımına özel bir ağırlık verilmiştir.

İkinci bölümde, otomotiv sanayiinin genelde az gelişmiş ülkelerde, özelde Türkiye'deki gelişiminde etkili olduğu saptanan ithal ikamesine dayalı sanayileşme stratejisi incelenmiştir. Bu çerçevede, çok uluslu şirketlerin az gelişmiş ülkelerdeki iktisat politikalarını etkileme süreci, otomotiv sanayii örneği ile incelenerek bu durumun nedensellik bağı araştırılmıştır.

Üçüncü bölümde, otomotiv ürünleri üreten çok uluslu şirketlerin ortaya çıkışı, tarihsel bir bakış açısı ile incelenmiştir. Bu arada, otomotiv sanayiinin ABD ve Avrupa'daki gelişimi (gelişim farklılıkları da irdelenmek suretiyle) incelenerek çok uluslu şirketlerin az gelişmiş ülkelere yayılma sürecinde etkili olan faktörler tespit edilmek istenmiştir.

Dördüncü bölümde, Türkiye otomotiv sanayiinin daha önceki bölümlerde açıklanan gelişmelerle olan etkileşimleri,

tarihsel gelişim sırasına göre incelenmiştir. Bu tarihsel gelişim sürecini sürükleyen faktörler, Türkiye'de otomotiv sanayiinin gelişimini besleyen nedenler açıklanarak ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Otomotiv sanayiinin gelişim çizgisini irdelerken yaptığımız dönemlemeler bana kolaylık sağlamıştır. Plânlı dönemden önceki gelişmeleri incelerken, olabildiğince ayrıntıya inmek gereği hissedilmiş, bu çerçevede karayollarının tüm ülke ekonomisi içindeki önemi vurgulanmıştır. Daha sonra plânlı döneme kadar olan gelişmelerle, Türkiye'de otomotiv sanayiinin kuruluşunu hazırlayan taşıt ithalatı ve küçük ölçekli montaj birimlerinin kurulması anlatılmıştır.

Yine son bölümde, plânlı dönem ile birlikte (1960), Türkiye iktisat politikalarındaki dönüşüm de irdelenmiş ve bu durumun otomotiv sanayiinin gelişimine olan etkisi araştırılmıştır. Bu çerçevede Türkiye otomotiv sanayiinin gelişim süreci, özellikle yabancı sermayenin etkileri de dikkate alınarak incelenmiştir. Bu incelemede, düzenlemeler yapmak gereği hissedilmiştir. 1970-'77 Türk Otomotiv Sanayiinde üretimin arttığı yıllar olarak belirlenmiş, daha sonra 1978-'80'de ise üretimdeki gerilemenin nedenleri irdelenmiştir. Son olarak 24 Ocak 1980 ekonomik dönüşümü ile birlikte Türkiye otomotiv sanayiinin yeri iktisat politikası uygulamalarına uyum süreci incelenmiş, bu bağlamda sözkonusu gelişmelerin ihracata yönelik sanayileşme stratejisini etkileme gücü tartışılmıştır.

BİRİNCİ KESİM: KURAMSAL ÇERÇEVE

I. ULUSLARARASI TİCARET KURAMLARI VE OTOMOTİV SANAYİİ ÜRÜNLERİNİN BAĞLI OLDUĞU ÜRÜN GRUBU:

Bu bölümde, otomotiv sanayiinin gelişim çizgisini açıklayabilmek için uluslararası ticaret kuramlarını incelemeye çalışacağız. Bu incelemenin tarihsel bir boyutu olduğu kadar, uluslararası mal akımlarının ne yönde geliştiğini saptamamıza yardımcı olan bir boyutu daha vardır ki kanımızca bu da önemlidir.

"Günümüzde dünya ticareti son derece karmaşık bir yapıdadır. Her kuram bu karmaşık yapının ancak bir bölümünü açıklayabilmektedir. İkinci Dünya Savaşı sonrası çokuluslu şirketlerin dünya ticaretinde daha yoğun biçimde yer alması ve 1960 sonrası bazı az gelişmiş ülkelerin sınai ürün ihracatındaki artışlar geleneksel dış ticaret kuramlarıyla açıklanamamakta -dır" (1).

Bu kuramsal eksiklik analiz biriminin firma düzeyinde belirlendiği 'Teknolojik Açık ve Ürün Devreleri Analizi' ile giderilmeye çalışılmıştır. İşte bu noktada inceleme konumuz olan otomotiv sanayiinin gelişimini kuramsal olarak açıklayabilme olanağına kavuşacağız. Teknoloji öncelikli kuramsal açıklamalar bu gelişim çizgisini açıklamada bize kolaylık sağlamaktadır. Fakat daha önce uluslararası ticaret kuramlarını genel çizgiler ile gözden geçirmek istiyoruz.

(1) Osman KÜÇÜKAHMETOĞLU, "Ürün Devreleri Analizi ve Türkiye Üzerine Bir Deneme", Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1986, s.3.

I.1. Üretim Faktörleri ve Karşılaştırmalı Üstünlükler

Kuramı:

Geleneksel ya da klasik yaklaşım olarak bilinen ilk bilimsel dış ticaret kuramı, günümüzden yaklaşık 170 yıl önce klasik iktisatçılar A.Smith ve D.Ricardo tarafından ortaya atılmıştır. Bu konuda öncülüğü dış ticaretin nedenini 'Mutlak Üstünlük Kuramı'na (Absolute Advantage) dayandıran Adam Smith yapmıştır. Bu kurama göre "bir ülke hangi malları diğerinden daha ucuza üretiyorsa o mallarda uzmanlaşmalı ve bunları ihraç ederek, pahalıya ürettiklerini yurt dışından ithal etmelidir". Smith'e göre bu şekilde ortaya çıkacak uluslararası işbölümünden bütün ülkeler yararlanacak ve dünyaya refahı yükselecektir (1). Böylece uluslararası ticaretin mal örüntüsü bu uzmanlaşma koşulunca belirlenecektir (2). Doğal olarak uluslararası ticareti sınırlayıcı yönde yorumlanabilecek mutlak üstünlükler ilkesi geri kalmış ekonomilere uluslararası ticarete katılma şansı tanımamaktadır. Zira, bu durumda, eğer bir ülke diğer ülkeye göre, bütün üretim dallarında mutlak maliyetler yönünden üstünlüğe sahip değilse bu iki ülke arasında dış ticaret olmayacak mıdır, sorusu akla gelmektedir (3).

Dış ticareti 'karşılaştırmalı maliyetler kuramı' ile açıklayan D.Ricardo, A.Smith'in mutlak üstünlükler analizine göre daha ileri bir yaklaşım getirmiştir. Ricardo, bir ülkenin hiç bir malın üretiminde mutlak üstünlüğe sahip olmaması durumunda bile, bu ülkelerin uzmanlaşmakla kazançlı

-
- (1) Halil SEYİDOĞLU, Uluslararası İktisat (Teori-Politika-Uygulama), Geliştirilmiş 5. Basım, Turhan Kitabevi, Ankara 1986, s.16.
 - (2) Taner BERKSOY, Azgelişmiş ülkelerde ihracata yönelik sanayileşme, Belge yayınları, İstanbul, Şubat 1982, s.95.
 - (3) Tamer İŞGÜDEN, Pür Dış Ticaret Teorisi ve Azgelişmiş Ülkeler, doktora tezi, (Hüsnü tabiat matbaası), İstanbul 1973, s.8.

çıkacaklarını göstermiştir. Ricardo'nun geliştirdiği karşılaştırmalı maliyetler -üstünlükler- kuramı iki mal ve iki ülkenin varolduğu bir dünyada maliyetlerin sabit ve emeğin tek üretim faktörü olduğu varsayımı altında, ülkelerden her birinin, emek verimliliğinde görece üstünlük sahibi olduğu malın üretiminde uzmanlaşması gerektiğini savunur. Ricardo, üretim faktörlerinin ülke içinde hareketli, ülkeler arasında hareketsiz olduğunu ve buna bağlı olarak üretim fonksiyonlarının ülkeler arasında farklı olabileceğini varsayar (Teknoloji faktör arzları ve işgücü veri kabul edilir). Bu kurama göre, bir ülkenin bazı malları üretmekte diğer bir ülkeye oranla daha fazla üstünlüğe -karşılaştırmalı üstünlüğe- sahip olması halinde bu ülkelerin ticaret yapmaları her ikisinin de refahını arttıracaktır. Ricardo'ya göre uzmanlaşmanın temel nedeni, emek verimliliğinin ülkeler arasında görece farklılığında yatmaktadır ve uluslararası ticaretle de gerekli olan belirli bir üretimde diğer ülkelere göre emeğin verimliliği itibariyle üstünlüğe sahip olmaktır (1),(2).

Klasik iktisatçılara göre dış ticaretin nedeni, üretim maliyetlerinin farklılığı dolayısıyla uluslararası mal mübadelesinin kârlı oluşudur (3). Fakat bu noktada ülkeler arasında üretim maliyetlerinin neden farklı olduğu konusu açıklanamamaktadır. Bu eksiklik İsveçli iktisatçılar Heckscher ve onun öğrencisi Bertil Ohlin tarafından 1919 ve 1933 yıllarında yayımlanan makalelerde yer almıştır.

İktisat yazınında neo-klasik yaklaşım olarak bilinen Heckscher-Ohlin kuramı, teknik bilginin ülkeler arasında serbest dolaşımı varsayımına dayanır. Böyle olunca, teknik bilgi

-
- (1) Cevdet ERDOST, Sermayenin Uluslararasılaşması ve Teknoloji Transferi, Birinci Baskı, Savaş Yayınları, Ankara Kasım 1982, s.14
 - (2) Bu konuda daha fazla ve ayrıntılı bilgi için bkz.; Tamer İŞGÜDEN, Pür Dış Ticaret Teorisi ve Azgelişmiş Ülkeler, doktora tezi, İstanbul 1973, s.10,11,12.
 - (3) SEYİDOĞLU, s.12.

ya da teknoloji tüm ülkelerin yararlanmalarına açık durumdadır ve sonuçta üretim fonksiyonlarının ülkeler arasında farklılık göstermesi olanaksızdır. Bu durumda uluslararası ticaretin ve uzmanlaşmanın nedenleri ülkeler arasındaki faktör donanımı farklılıklarıyla (ve/veya buna bağlı olarak maliyet farklılıklarıyla) açıklanmaktadır (1). Heckscher-Ohlin modeli her ülkenin, görece bol ve ucuz faktörünü en yoğun kullanan ürünün üretimine kaynak tahsis ederek uzmanlaşacağını ve bu ürünü ihraç edeceğini önermektedir. Modele göre, bir ülkede işgücü faktörü, sermaye faktöründen daha bol ve dolayısıyla görece olarak daha ucuz ise, o ülkenin, işgücü faktörünü daha çok kullanan, yani emek-yoğun ürünlerin üretiminde uzmanlaşacağını öngörmektedir (2).

Heckscher-Ohlin kuramının ülkelerin faktör donanımlarına göre uluslararası ticarete katılacağı önerisi W. Leontief tarafından sınanmıştır. "Leontief Çelişkisi" olarak bilinen sonuçlara göre, sermaye donanımı bakımından zengin olduğu bilinen ABD emek-yoğun mallar ihraç edip, sermaye-yoğun mallar ithal etmektedir (3). Bu çelişki, işgücünün heterojen olmasına bağlanarak ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. Yani bu durumda ABD beşeri-sermaye yoğun bir üretimde bulunmaktadır. Eğitim ve iş içinde yetiştirme sürecinde, işgücü, üretimdeki etkinliğini değiştirecek bilgi ve beceri edinmektedir. Bu niteliklerin işgücüne sağlanması da sözkonusu hizmetleri arzedecek yatırımlara bağlıdır. Beşeri sermaye anlayışı çerçevesinde işgücünün içerdiği düşünülen sermaye bu tür sermayedir (4). Heckscher-Ohlin modelinin geçerliliği konusundaki kuşku salt Leontief çelişkisinden kaynaklanmamaktadır. Modelin önemli dayanak noktalarından birini oluşturan faktör yoğunluğunun tersine dönmesi⁽⁵⁾ varsayımının ampirik sınaması

(1) ERDOST, s.17.

(2) Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz. SEYİDOĞLU, 58-61.

(3) BERKSOY, s.100.

(4) BERKSOY, s.103.

(5) "Emek-yoğun" ve "Sermaye-yoğun" üretim biçiminin belirli bir süre sonra birbirine dönüşmesi durumu.

da, Minhas'ın yaptığı bir araştırmaya göre, uygulamada tersine dönme olasılığının yüksek olduğu sonucunu vermiştir(1).

I.2. Teknoloji Öncelikli Analizler ve Karşılaştırmalı Üstünlükler Kuramı:

Teknoloji öncelikli analizler, genel olarak teknolojinin her ülkede eşit olmayan bir biçimde sürekli olarak değiştiği ve bu değişikliklerin de uluslararası ticaretin yapısını bozup değiştirdiği düşüncesine dayanmaktadır. Bu analizlerin en önemli özelliği, uluslararası ticaretin açıklanmasında modern rekabet şekillerinin dikkate alınması ve böylece malların homojenliği, çok sayıda üreticinin rekabeti, teknik bilginin serbestçe dolaşımı gibi temel varsayımların terkedilmesidir. Bu çerçevede teknoloji öncelikli analizler iki ayrı yönde gelişmiştir: Birincisi "teknolojik açık" (technological gap) yaklaşımı, ikincisi de "ürün devreleri" (product life-cycle) yaklaşımıdır. Her iki yaklaşım da, yenilik yapan ülkelerin başlangıçtaki tekelci durumu, teknolojinin ülkeler arasında hangi sıraya göre yayıldığını ve bu iki olgunun uluslararası ticaretin yapısı üzerindeki etkilerini açıklamayı amaçlamaktadır. Bu bakımdan, her iki yaklaşım da, ülkelerarası teknoloji benzerliğine ilişkin neo-klasik varsayımından bir kopmayı anlatmaktadır. Sözkonusu iki yaklaşımdan ürün devreleri kuramında ağırlık talep yönüne verilmişken, teknolojik açık kuramında ağırlık arz yönündedir. Ayrıca her iki yaklaşım birbiriyle çatışma halinde değil, birbirini tamamlar niteliktedir (2). Şimdi bu yaklaşımları incelemeye geçebiliriz.

(1) BERKSOY, s.101.

(2) ERDOST, s.29,30.

I.2.1. Teknolojik Açık Analizi:

İlk kez 1960'ların başında M.V.Posner tarafından ortaya konulan teknolojik açık yaklaşımı, teknolojik yeniliğin ortaya çıkışı ile ülkeler tarafından taklit edilişi arasında geçen zaman gecikmesinin, yeniliğin ortaya çıktığı ülkeye, yeniliğin uygulandığı üründe karşılaştırmalı üstünlük sağlayacağı esasına dayanmaktadır (1). Yeni ürünü bulan ülke belirli bir süre o ürünün tek ihracatçısı durumundadır. Ancak zaman içinde diğer ülkeler tarafından sözkonusu ürünün öğrenilip taklit edilmesi Posner'e göre üç temel değişkene bağlıdır (2).

1. Dış tepki gecikmesi (foreign reaction lag- l_1): Bu gecikme, yabancı bir firmanın ürettiği yeni bir ürünün yurtiçi piyasadaki yerli üreticiler tarafından rakip olarak görülmesi için geçen süredir.

2. Yurtiçi tepki gecikmesi (domestic reaction lag- l_2): Bu gecikme ise, yeni ürünün yurtiçi pazarlarda yerli ürünlerle rekabet için tepki görmesine kadar geçen süredir.

3. Öğrenme süresi (learning period- l_3): Yeni ürünün niteliklerinin yerli üreticiler tarafından öğrenilmesi için geçen süredir. Bu süre taklit kapasitesine bağlı olarak ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir.

Sayılan bu üç gecikme ($l_1+l_2+l_3$) toplam talep gecikmesini (L) oluşturmaktadır. Ayrıca, Posner'e göre, yeni ürünün -ilk bulan ülke tarafından- dış piyasaya ihraç edilmesiyle tüketiciler tarafından benimsenmesi arasında geçen süre talep gecikmesine (λ) neden olmaktadır. Bu durumda karşılaştırmalı üstünlüğün süresini, -toplam taklit gecikmesiyle talep gecikmesinin farkı olan- net taklit gecikmesinin ($L-\lambda$)

(1) BERKSOY, s.116,117.

(2) M.V.Posner, "International Trade and Technical Change", Oxford Economic Papers, Vol.13, October 1961, s.331-333 (KÜÇÜKAHMETOĞLU, s.11-12'den naklen).

büyüklüğü ya da küçüklüğü belirlemektedir. Net taklit gecikmesinin süresinin küçük olması, ürünün kısa zamanda diğer ülkeler tarafından üretilebileceği anlamına gelmektedir. Bu çerçevede, teknolojik açık analizi, belirli bir endüstrideki teknolojik ilerlemeyi, araştırma-geliştirme harcamalarının yoğunluğuna bağlamaktadır. Sözkonusu analize göre, araştırma-geliştirme harcamalarının yoğun olduğu endüstrilerde üretim maliyetleri düşer ve bu sayede de benzer malları üretenlere karşı bir avantaj ve/veya rekabet üstünlüğü elde edilmiş olur (1).

Posner'in analizinin iki temel noktası, artık anında gerçekleşmediği düşünülen teknolojinin yayılma sürecine zaman boyutunun sokulması ve yeniliklerin tesadüfen meydana gelmediği biçiminde özetlenebilir (2).

I.2.2. Ürün Devreleri Analizi:

Standart uluslararası ticaret kuramlarından farklı bir yaklaşımı içeren Ürün Devreleri Analizi, bir ürünün bulunuşuyla, kendisinin ve teknolojinin standart hale gelmesi arasında "ürünün yaşam devreleri" olarak tanımlanan aşamaların özelliklerinden hareketle uluslararası ticaretin mal örüntüsüne açıklama getirmeyi amaçlar. İlk kez 1966 yılında, Reymond Vernon tarafından ortaya konulan analizin daha sonra Wells tarafından yeniden düzenlenen varsayımları şunlardır:

1. Üretim fonksiyonu zaman içinde değişiklik gösterir. Yenilik aşamasında, diğer aşamalara göre daha çok nitelikli emek kullanılır.

2. Üretimde, ölçeğe göre artan getiri söz konusudur.

(1) KÜÇÜKAHMETOĞLU, s.12,13.

(2) ERDOST, s.32.

3. Üretimin ilk aşamalarında faktör yoğunluğu tersine dönebilir. Standartlaşma aşamasında faktör yoğunluğu tersine dönmez.

4. Tüketim kalıpları gelir düzeyine bağlıdır. Bu duruma bağlı olarak tüketici tercihleri ülkeler arasında farklıdır.

5. Teknolojik bilginin uluslararası düzeyde dolaşımı bir maliyet ögesidir (Yani serbestçe dolaşımı sözkonusu değildir. Uluslararası piyasalarda tekelci ya da oligopolcü rekabet koşulları geçerlidir).

6. Üretim faktörleri, teknolojik bilginin uluslararası düzeyde dolaşımının bir maliyet ögesi olması koşuluyla, uluslararası düzeyde serbestçe dolaşabilir.

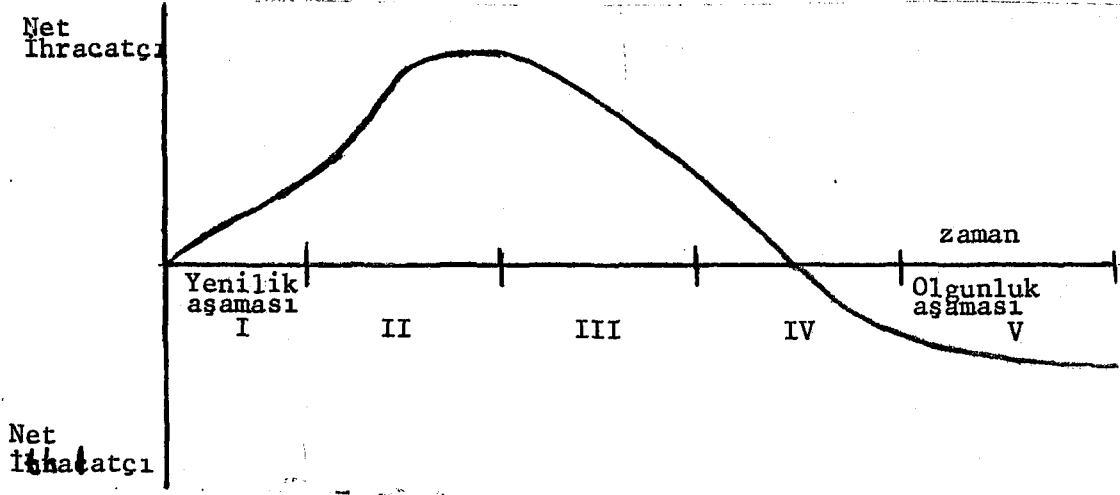
7. Uluslararası ticaretle taşıma giderleri ve ticaret sınırlamaları vardır.

8. Uluslararası ticaret firmalar düzeyinde gerçekleşir. Bir başka deyişle çokuluslu şirketin davranış biçimi analiz edilir (1).

Bu varsayımlar çerçevesinde yeni ürünler, gelir düzeyi yüksek tüketiciler tarafından talep edileceğinden, bu ürünler talebin güçlü olduğu ekonomilerde -çoğunlukla ABD- ortaya çıkmaktadır. Ürün, piyasaya çıktıktan sonra, her biri farklı özellikler gösteren yenilik aşaması, gelişme ve olgunlaşma aşaması ve nihayet olgunluk ve/veya standartlaşma aşaması olarak tanımlanabilecek farklı aşamalardan geçer. Bu aşamalar "ürünün yaşam devreleri" olarak adlandırılmaktadır.

(1) Louis T. WELLS, "International Trade: The Product Life Cycle Approach", The Product Life Cycle and International Trade, Harvard University, Boston 1972, s.20.

Grafik I. Ürünün Yaşam Devrelerinin ABD'deki Durumunun Şematik Sunumu.



<u>I. SAFHA</u>	<u>II. SAFHA</u>	<u>III. SAFHA</u>	<u>IV. SAFHA</u>	<u>V. SAFHA</u>
ABD'de üretim	Avrupa'da üretim	Avrupa'dan AGÜ'ye ihracat	ABD'den Avrupa'ya ihracat	AGÜ'den ABD'ye ihracat
ABD'den pekçok ülkeye ihracat	ABD'den çoğunlukla AGÜ'lere ihracat	İhracatın AGÜ'den ABD'ye yer değiştirmesi		

KAYNAK: Louis T.WELLS, The Product Cycle and International Trade, Horward Universty Press, 1972, p.15.

Ürün Devreleri Analizini ilk kez ortaya atan Vernon ilk çalışmasında yeni ürünlerin ABD'de ortaya çıkacağını öne sürmüştü, fakat daha sonra başka bir çalışmasında Avrupa ve Japon kökenli firmaların da yeni ürünleri üretebileceğini kabul etmiştir. Vernon aynı zamanda, Avrupa ve Japon kökenli firmaların küçük otomobil teknolojisinde, Japon firmalarının çelik teknolojisinde yenilikler yapabileceğini, ancak bu durumun Ürün Devreleri Analizi ile uyumlu olduğunu ileri sürmektedir (1). Grafik I'den izlenebileceği gibi,

(1) Reymand VERNON, "The Product Cycle Hypothesis in a New International Environment", Oxford Bulletin Of Economics and Statistics, Vol.41, No:4, November, 1979, s.256-266

genel olarak, ürünün yenilik safhası ABD'de yaşanmaktadır. Daha sonra II. safhada Avrupa'da üretim başlamakta ve bu arada da ABD'den az gelişmiş ülkelere ihracat sözkonusu olmaktadır. III. safhada Avrupa'dan az gelişmiş ülkeye ihracat, IV. safhada ABD'den Avrupa'ya ihracat, V. safhada düşük maliyet nedeniyle az gelişmiş ülkelerden ABD'ye ihracat süreci işlemektedir. Şimdi sözkonusu aşamalardaki üretim sürecinin niteliklerini incelemeye geçebiliriz.

Yenilik aşamasında, ürünün ve üretim tekniğinin nihai ve kalıcı nitelikleri henüz kesinlik kazanmamıştır. Üretim, kısa süreler ve ufak miktarlar için yapılmakta, üretim tekniği sık sık değişmektedir. Sermaye yoğunluğu görece olarak düşüktür ve dışsal ekonomilerden yararlanılmaktadır. İşgücü daha çok bilimsel ve teknik personelden oluşmaktadır. Piyasaya giriş know-how tarafından belirlenmektedir. Dolayısıyla, piyasada firma sayısı tek veya az sayıdadır. Piyasa tam anlamıyla "Satıcı Piyasası" dır (1).

Uygunluk ya da standartlaşma döneminde ise hem ürünün hem de üretim teknolojisinin nitelikleri ve teknik özellikleri kesinleşmiş ve standart uygulamalar haline gelmiştir. Teknik bilgiler, artık ek bir araştırma-geliştirme çabası ve maliyetine gerek olmaksızın sağlanabilecek standart bir bilgidir. Dolayısıyla, üretim istikrarlı bir teknolojiye ve yaygın bir tüketime dönük olarak yapılmaktadır. Özel nitelikli araç ve gereç gereksinmesi nedeniyle sermaye yoğunluğu yüksektir. İşgücü bileşimi ise vasıflı, vasıfsız ve yarı vasıflı personele doğru kaymaktadır. Üretim düzeyi bu nitelikte işgücüyle gerçekleştirilecek kadar standartlaşmış bir durumdadır. Artan rekabet nedeniyle piyasada birleşmeler (merger) artmakta, firma sayısı azalmaktadır. Piyasa artık "Alıcı Piyasası" niteliği kazanmıştır (2).

(1) BERKSOY, s. 121.

(2) BERKSOY, s.122.

Ürünün yenilik döneminde, ilk pazarlandığı ülke, karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olmakta ve çoğu kez bir tekel gibi ürünü ihraç etmektedir. Ürünün olgunlaşma ve gelişme döneminde üretim diğer zengin ülkelerde de başlamış olacağı için, yenilikçi ülkenin bu üründe ihracatı azalacak ve henüz üretimin başlamadığı yörelere doğru kayacaktır. Üretimin diğer ülkelerde başlaması o ülkelerin yerel pazarlarının yeterli boyuta ulaşmış olması, ölçek ekonomileri⁽¹⁾, ulaşım maliyetleri, gümrük sınırlamaları gibi etkenler tarafından belirlenir (2). Bu tür üretimin mutlaka yerel firmalar tarafından başlatılması şart değildir. Yenilikçi ülkenin firmaları, dolaysız yatırım, yavru firma v.b. kanallarla ikinci ülkelerde üretimi başlatabilirler (3). Ürünün olgunluk ya da standartlaşma döneminde yenilikçi ülkenin üçüncü pazarlardaki karşılaştırmalı üstünlüğü rekabete konu olacaktır. Bu ülkenin ihracatı giderek tamamen durabileceği gibi, tersine, standartlaşmış ürünün ithal etmesi dahi sözkonusu olabilir. Olgunluk aşamasında rekabet büyük ölçüde maliyetler üzerinde olacak ve maliyet üstünlüğü sağlayabilen ülkeler ürünün ihracatçısı olacaklardır. Bunların orta büyüklükte ülkeler olacağı öngörülmüştür (4).

Az gelişmiş ülkelerin standartlaşma döneminin bazı özelliklerinden yararlanarak, olgunlaşmış ve standart sınıai ürünleri ihraç edebilecekleri öne sürülmüştür. Dikkat edilirse, olgunluk döneminde, üretim niteliksiz emek yoğun hale gelmiş, teknoloji standartlaşmış, üretim süreci parçalara bölünebilecek düzeyde geliştirilmiştir. Rekabet ise, artık maliyetler açısından sözkonusudur. Bu durumda, standartlaşmış ürünün üretiminin tamamının ya da emek-yoğun aşamalarının, niteliksiz ve yarı nitelikli işgücü maliyetinin göreceli

(1) Ölçek ekonomileri geniş ölçekli üretimin yarattığı tasarruflar ya da kazançlardır. Daha geniş bilgi için bakınız: Lloyd C. ATKINSON, Economics, Richard D. Irwin, Inc., 1977, s.24.

(2) WELLS, s.13.

(3) WELLS, s.13.

(4) WELLS, s.14.

olarak düşük olduğu azgelişmiş ülkelere kaydırılması sözkonusu olabilir. Ürün Devreleri Analizi yeni geliştirildiği 1960'ların ortasında bu yönde ampirik kanıt bulabilmek güç iken, günümüzde özellikle, otomotiv ürünleri, elektrikli alet, giyim gibi azgelişmiş ülkelerin en dinamik sanai ihraç ürünleri sözkonusu gelişmenin kanıtı olarak öne sürülebilir. Bu yaklaşım, aynı zamanda, son yıllarda giderek benimsenen endüstrilerin coğrafi boyutta yer değiştirmeleri yaklaşımlarını destekleyici bir çözümleme olarak da değerlendirilebilir (1).

Sonuç olarak, üretim teknolojisinin standartlaşması sonucunda azgelişmiş ülkelerin standartlaşmış ürünleri ihraç edebilirler. Nitekim S.HIRSCH yapmış olduğu bir çalışmada ürünleri üç bölüme ayırarak, azgelişmiş ülkelerin standartlaşmış ürünleri ihraç ettiklerini ortaya koymuştur (2).

Bu bağlamda otomotiv sanayii ürünlerini standartlaşmış ürün devresi ürünleri kapsamında inceleme olanağına kavuşmaktayız.

(1) BERKSOY, s.122,123.

(2) HIRSCH S., "Hypotheses Regarding Trade Between Developing and Industrial Countries", The International Division of Labour, Problem and Prospects, (KÜÇÜKAHMETOĞLU, s.21'den naklen).

II. İTHAL İKAMESİNE DAYALI SANAYİLEŞME STRATEJİSİ VE OTOMOTİV SANAYİİNİN AZGELİŞMİŞ ÜLKELERDEKİ GELİŞİM SÜRECİNE OLAN ETKİSİ:

II.1. İthal İkamesi Stratejisinin Sanayileşme Sürecindeki Rolü:

İthal ikamesi, yoğun dış ticaret kısıtlamalarının sağladığı koruyucu duvarın arkasında, ithal mallarının yurtiçinde üretilmesini öngören bir stratejidir. Burada amaç iç piyasanın ihtiyacı olan malların yerli üretimle karşılanmasıdır. Bunun için ithal ikamesi endüstrilerinin gümrük tarifeleri, kotalar ve diğer ithalat yasakları ile dış piyasanın rekabetinden sıkı bir şekilde korunması gerekir.

İthal ikamesine, üretimi görece kolay olduğu için tüketim malları endüstrileri ile başlanır. Fakat giderek ara malları ve sermaye malları endüstrileri de bu uygulamanın kapsamına alınır. İthal ikamesi stratejisi, dış ticarete bağlılığın azaltılması ve ülkenin kendi kendine yeterliliğinin artırılması amacına yöneliktir. Böyle bir politikadan umulan yararlar şunlardır: Sanayileşmenin hızlandırılması, işsizliğin azaltılması, ödemeler bilançosu açıklarının giderilmesi ve ülkenin ihracata açılması.

1950'lerin sonu ile 1960'ların başında az gelişmiş ülkelerin yaygın bir biçimde ithal ikamesi politikaları uyguladıkları görülmüş ve sanayileşmede bu tür politikalara büyük bir ağırlık verilmiştir. Özellikle dış ödeme açıkları konusunda, ithal ikamesi politikalarının ithal mallarının

yurt içinde üretimine olanak vererek önemli bir döviz tasarrufu sağlayacağı düşünülmüştür. Ayrıca, üretim iç piyasaya için genişletildikçe, belirli bir aşamadan sonra üretim artışının dış piyasalara "boşalacağı", böylece de ihracatın genişleterek döviz gelirlerinin artacağı umulmuştur (1).

İthal ikamesi stratejisi, dengeli büyüme modeline dayanır. Sözkonusu modele göre, herhangi bir darboğazla karşılaşmamak için, bir endüstrinin geliştirilmesi, o endüstrinin çıktısını ara malı olarak kullanan veya ona aramalı sağlayan diğer sektörlerin de kurulması veya geliştirilmesini zorunlu kılar (2). Bu gelişmeyi sağlamak için, dış rekabetin yerli piyasadan uzak tutulması, bir başka deyişle, yerli sanayiye himayesi gerekecektir. Sanayi kesiminin himaye edilmesinin doğal sonucu ise, sermayenin marjinal verimliliğinin⁽³⁾ sanayi kesiminde, geleneksel kesimlere oranla daha yüksek olmasıdır (4).

İthal ikamesi stratejisi, ayrıca uygulamada iç piyasayı genişletir. Çünkü ancak bu sayede kurulan endüstrilere yeterli talep sağlanmış olur. Sözkonusu strateji, yabancı sermaye yatırımlarını da özendirici etki doğurabilir. Kaynakların sınırlı oluşu dolayısıyla ithal ikamesi endüstrilerinin kurulmasında yabancı sermaye yatırımlarına büyük ihtiyaç duyulur. Yüksek gümrük duvarları, kotalar ve diğer kısıtlayıcı önlemler, iç piyasayı yabancı şirketler için çekici bir duruma getirebilir. Ayrıca, uygulanan geniş kapsamlı yatırımları özendirme önlemleri de iç piyasaların çekiciliğini artırmaktadır.

- (1) H. SEYİDOĞLU, Uluslararası İktisat (Teori-Politika ve Uygulama), 3. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara 1980, s.474.
- (2) SEYİDOĞLU, (3. Baskı), s.474.
- (3) Sermayenin marjinal verimliliği; sermaye malından umulan getirileri, sermaye malının arz fiyatına eşitleyen iskonto oranı (r) olarak tanımlanır. Daha fazla bilgi için bakınız: Robert L. Heilbroner ve Lester C. Thorow, The Economic Problem, Fourth Edition, Prentice-Hall, Inc., 1975, s.401-402.
- (4) Zafer TUNCA, Türkiye İmalat Sanayiinde İthal İkamesi ve Gelişiminin Kaynakları (1965-1975), İstanbul:İTÜ matbaası, 1981, s.6.

Burada vurgulanması gereken önemli bir nokta, ithal ikamesinin gerektirdiği dış korumacılığın sürekli olmasının öngörülmemesi durumudur. Yurtiçi endüstriler gelişip, rekabetçi güç kazanınca bu gibi kısıtlamaların da kaldırılacağı düşünülmektedir (1).

II.2. İthal İkamesi Stratejisinin Başarı Şansı:

İthal ikamesi stratejisinin genel bir açıklamasını yaptıktan sonra, şimdi, sözkonusu stratejiye uygun iktisat politikalarının uygulanmasıyla, ulaşılmak istenen amaçlara ne derecede ulaşılabileceğini -özellikle azgelişmiş ülkelerin ekonomileri açısından- tartışmaya geçebiliriz.

"İthal ikamesi stratejisinin en önemli avantajlarından birisi, kurulmakta olan yani endüstriler için yeni pazar yaratılması konusunda, tahminlerdeki belirsizliğin ortadan kaldırılması" (2). Zira, ithalâtı ikame ettiği için, kurulacak olan endüstri, boyutları belirli ve kurulu bir pazar içinde çalışacaktır. Bu nedenle ithal ikamesi, çoğu kez, üretimin son aşamalarından başlamaktadır. Azgelişmiş ülkelerdeki tüketim malları -veya nihai mal- üretimine açıklık getiren bu süreç, I. bölümde sözettiğimiz standartlaşmış ürün devresi ürünlerinin üretimiyle çakışmaktadır. Nitekim, ithal ikamesi, özellikle tüketim endüstrileri alanında, azgelişmiş ülkelerde yabancı sermayeyi uyarıcı bir etki yapar. Bu durumun nedeni, yukarıda da belirttiğimiz gibi tüketim mallarının yurtiçinde üretilmesi sonucunda, gümrük duvarları ve diğer kısıtlamalar nedeniyle o piyasalara daha önce ihracat yapan yabancı üreticilerin zarara uğramalarıdır. Böylece, sözkonusu yabancı üreticiler, kaybettikleri piyasaları tekrar elde etmenin yolu olarak, üretimin son aşamasını azgelişmiş ülkelerde gerçekleştirmektedirler. Daha sonraki bölümlerde inceleme konumuz olan otomotiv sanayiinde de görü-

(1) SEYİDOĞLU (3.Baskı), s.475.

(2) LITTLE; T.SCITOVSKY; M.SCOTT: "Industry and Trade in Some Developing Countries" Oxford University Press, London, 1971, s.59 (TUNCA, s.8'den naklen).

leceği gibi, nihai mallar yoğun şekilde korunurken ara malları ve hammaddelerin gümrüksüz veya düşük tarifeye tabi olarak ithal edilmesi bu eğilimi hızlandırmaktadır. Söz konusu süreçte, standart teknoloji bir tüketim malına girdi teşkil eden aramalarının yurtdışından getirilerek, kurgu veya ambalajlama ile ilgili son aşamanın az gelişmiş ülkelerde yapılması, belirtilen ülkelerin ulusal gelirine fazla bir katkıda bulunmamaktadır. Bu tür üretime montaj sanayii denmektedir(1). İşte az gelişmiş ülkelerde ilk kurulan sanayi dalları genellikle montaj aşamasındadır. Fakat hiç şüphesiz bunun böyle olmasının gerektiren nedenler vardır. Şöyle ki: "Fert başına ulusal gelirin düşük olduğu gelişmekte olan ülkelerde başlangıçta tüketim mallarına karşı oldukça fazla ve gelir esnekliği de oldukça yüksek olan bir talep vardır; buna karşılık sermaye malları, aramalar ve sanayi hammaddelerine olan talebin gelir esnekliği göreceli olarak daha düşük düzeydedir. Ancak bu tür ürünlere olan talep, tüketim malları sanayiinin gelişmesi ve bu sanayi kesiminin söz konusu mallara olan gereksiniminin artması ile artış göstermektedir. Böyle bir sanayileşme süreci belki başlangıçta daha az sorun yaratmakta, fakat öğrenme sürecinin yavaş işlemesine neden olmaktadır" (2).

İthal ikamesi ile varılmak istenen en önemli amaçlardan birisi de ödemeler dengesi güçlüklerinin giderilmesidir. Ancak günümüze kadarki gelişmeleri inceleyecek olursak, bu amaçla kurulmuş bulunan sanayi dallarının dışalımını gerçekten azalttığını söyleyebilmek mümkün değildir. Ancak, hiç kuşkusuz, ithalatın yapısında önemli değişimler beklenebilir. Bu bağlamda, böyle bir politika uygulamasına geçildiğinde, genellikle amaçla sonucun çelişkiye düştüğünü savunan değişik görüşler mevcuttur (3),(4). Söz konusu savlara göre, özetle,

(1) SEYİDOĞLU, (5.Basım), s.429.

(2) G.STIGLER, "The Division of Labour is Limited by the Extent of the Market" The Journal of Political Economy, Vol.59, 1951, s.190 (TUNCA, s.8'den naklen).

(3) A.O.KRUEGER: "Foreign Trade Regimes and Economic Development: TURKEY" Columbia University Press.New York, London,1974,s.229 (TUNCA, s.9'dan naklen).

(4) Ayrıca bu konuda daha fazla ve ayrıntılı bilgi için bkz: K.BORATAV, Ç.KEYDER, Ş.PAMUK; Kriz,Gelir Dağılımı ve Türkiye'nin Alternatif Sorunu, Kaynak Yayınları, 2. basım, ss.37-38.

ülkenin tüketim malları açısından dışa bağımlı olmasına son verilirken, bir süre sonra aramaları ve oradan da yatırım mallarına doğru iç üretim bağlantıları kurulmazsa, hammadde ve aramalar açısından dışa bağımlılık artabilmektedir. Buna ek olarak ülke, ayrıca daha çok makina ve yedek parça ithali yapmak zorunda kalabilir. İthal ikamesinin oldukça yoğun bir şekilde dolaysız yabancı yatırımlar ile birlikte yürütüldüğü düşünülecek olursa, sonucun neden böyle oluştuğu da ortaya çıkacaktır. Çünkü gelişmiş ülkelerin azgelişmiş ülkelere yaptıkları yatırımlarda donanımın montaja uygun, ya da yalnızca üretim sürecini oluşturacak şekilde kurulması, bütün makina ve yedek parçaların azgelişmiş ülkede üretilmesinden daha ucuza mal olmaktadır. Bu nedenle ithal ikamesi amacı ile azgelişmiş ülkelerde kurulan sanayi dalları, hammadde ve aramallara ek olarak yedek parça ve makineler açısından da yoğun biçimde ithalata bağımlı kalmaktadır (1). Ayrıca bu durumun bir sonucu olarak, azgelişmiş ülkelere artık nihai mal ihraç etmekte güçlük çeken gelişmiş ülkedeki firmaların (çok uluslu şirketler), sözkonusu ülkelerde birer şubelerinin kurulması teşvik edilmektedir. Bu da hiç kuşkusuz ekonominin, yabancıların denetimi ve egemenliği altında oluşu hakkında kuşku yarattığıdır (2).

Yabancı sermaye konusundaki bir başka handikap ise teknoloji konusunda ortaya çıkmaktadır. İthal ikamesi amacı ile uygulanan teknoloji, ülkenin göreceki faktör bolluğuna uygun olmayan, emek tasarruf eden bir teknolojidir ve geniş ölçüde işsizliğe neden olmaktadır. Bu sonuç, hiç kuşkusuz, bu tür bir strateji sayesinde istihdam hacminin artırılacağı iddiaları ile büyük ölçüde çelişmektedir (3). Ayrıca bazı durumlarda teknolojiyi elinde bulunduran çokuluslu şirket, kendi üretim plânlarına uymadığı takdirde teknolojiyi vermeyi reddedebilmekte (4) veya çalışma konumuz olan otomotiv sanayinde görüldüğü gibi geciktirebilmektedir.

(1) TUNCA, s.9.

(2) TUNCA, s.11.

(3) TUNCA, s.12-13.

(4) BORATAV-KEYDER-PAMUK içinde, "İthal İkamesi Döviz Darboğazları ve Türkiye 1947-1979, PAMUK".s.44-45.

Tüm bu anlattıklarımıza rağmen az gelişmiş ülkelerde pazarın darlığı⁽¹⁾, ihracatta karşılaşılan güçlükler yabancı sermayenin bu ülkelere girmesini engelleyen önemli etkenlerdir. Bu nedenle de, başlangıçta çok hızlı gelişen sermaye ithali, zamanla hızını kaybetme eğilimindedir (2).

Son olarak, ithal ikamesi stratejisi sonucu, ihracatta başarı sağlayabilen ülke sayısının fazla olmadığını belirtebiliriz. Genel olarak bu durumun iki nedeni vardır. Birincisi, sözkonusu stratejinin uygulanmasıyla birlikte sanayi mallarının daha önce belirttiğimiz gibi çeşitli biçimlerde korunması sonucu yerli paranın aşırı değerlendirilmesi durumudur. İkinci neden olarak ise strateji sonucu kurulan çok sayıda, oldukça küçük işletme birimlerinin ölçekten doğan ekonomilerden yararlanmaya olanak vermemesi durumu sayılabilmektedir. Koruma ise zamanla azaltılmadığından rasyonalizasyon ve kalite düzelmesine yönelik bir eğilime rastlanmamaktadır. Bazı hallerde, belli sanayi dallarında rekabet gücü kazanılsa dahi bu her zaman ihracatla sonuçlanmamaktadır. Çünkü gelişmekte olan ülkenin rekabet gücü kazandığı sanayi dalları da, çoğu sanayileşmiş ülkede en çok etken koruma oranına⁽³⁾ sahip sanayi dallarıdır (4).

II.3. Az gelişmiş Ülkelerde Otomotiv Sanayiinin İthal İkamesi Süreci İçindeki Yeri:

Bir önceki altbaşlıkta, genel olarak, uygulamadaki aksaklıklarına da değindiğimiz ithal ikamesi dış ticaret

- (1) Bir az gelişmiş ülkede pazarın darlığı, gelir dağılımının bozuk olması nedeniyle yeni teknolojili mallara olan talep düşüklüğü ile açıklanabilmektedir.
- (2) TUNCA, s.11.
- (3) Etken koruma oranı; Nominal tarife oranlarının (Gümrük tarife listelerinde yer alan oranlar) ithal ikamesi sanayiine sağladığı gerçek koruma oranıdır. Etken koruma oranı şu formülle ölçülür:

$$f = \frac{t-ar}{1-a}$$

- f= Etken koruma oranı,
t= Bitmiş mala uygulanan nominal tarife oranı,
a= İthal edilen girdi değerinin bitmiş malın değeri içindeki oranı,
r= İthal edilen girdiye uygulanan nominal tarife oranı.

- (4) TUNCA, s.13.

politikası 1950'lerin başından itibaren az gelişmiş ülkeler tarafından büyük ilgiyle karşılanmıştır. Doğal olarak izlenen sanayileşme stratejisi açısından otomotiv sanayiinin özel bir önemi vardır. Otomotiv sanayii bir yandan bu sanayileşme uygulamasının tipik bir örneği olmuş, diğer yandan da hızlı büyümesiyle bu sürecin içerdiği tüm sorunların ortaya çıkmasına yol açan bir gelişme göstermiştir. Bu sanayileşme süreci içinde otomotiv sanayii sanayileşme öncelikleri açısından çekici bir hedef olmuştur. Nitekim, bu bağlamda, '50'li yılların ilk yarısından itibaren Brezilya, Arjantin ve Türkiye gibi ülkelerin tümü otomotiv sanayiinin kurulmasına yönelmişlerdir. Sözkonusu ülkelerde, otomotiv sanayii ürünlerine olan talep, daha gelişmenin başında nihai sanayii ürün talebinin görece önemli bir bölümünü oluşturmuş, bu nedenle ithalat açısından önemli bir ikame olanağı yaratmıştır. Ayrıca, "otomotiv sanayiinin -üretim sürecinde kullanılan binlerce farklı parça nedeniyle- başta demirçelik olmak üzere birçok temel sanayiye talep yaratması ve bu nedenle de metal işleme, makina yapımı gibi mühendislik sanayilerinin kurulmasını ve geliştirilmesini gerektirmesi, ithal ikameci stratejinin özgün dinamizmi ile uyum içinde bulunmuştur" (1). Nitekim, nihai ürün üretiminden başlama ve bu üretimin sektörlerarası ilişkiler aracılığıyla yarattığı talebe orantılı olarak temel sanayileri kurma stratejisine dayanan ithalatı ikame eden politika uygulamasında, bahsettiğimiz geriye yönelik bağlantıları nedeniyle otomotiv sanayii önemli bir yere sahip olmuştur. Örneğin Brezilya'da yapılan bir araştırmaya göre, 1949-59 döneminde, otomotiv sanayiinde meydana gelen bir birimlik üretim artışı, diğer sektörlerde 1.3 birimlik üretim artışına yol açmıştır. Yine aynı araştırmaya göre, otomotiv sanayii, yarattığı istihdam artışı ve katma değer açısından başta gelen sektör niteliğinde olmuştur (2).

-
- (1) Ayla SEVAND, Otomobil Sanayiinin Gelişimi İçinde İthal İkamesi ve Üretim Uluslararasılaşması, (Türkiye Örneğindeki Gelişmelerle), A.Ü.Siyasal Bil.Fak. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 1978, s.26.
- (2) W. BAER ve I.KERSTENETZKY, "Import Substitution and Industrialization in Brasil", A.E.R., May 1964, s.417 (SEVAND, s.27'den naklen).

Ayrıca, kullanılan üretim teknolojisi, farklı süreçler içinde üretilen çeşitli parçaların bir araya getirilmesine (monte edilmesine) dayandığı ve bu süreçler mekânsal bir birlik gerektirmediği için bu sanayiinin kurulmasında evresel bir gelişme yönteminin işlenmesi mümkün olmuştur. Bir başka deyişle, nihai otomotiv ürünü (otomobil, traktör gibi) ithalatının yerini, ithal edilen parçaların ülke içinde monte edilmesi, bir süre sonra da belirli parçaların yerli yapımlarının artırılması evresi almıştır. Otomotiv sanayiinin kurulduğu az gelişmiş ülkelerde pazarın hızlı büyümesi de bu gelişme yöntemini pekiştirmiştir. Talep artışının kamçılandığı hızlı üretim artışı, montaj öncesi belirli üretim süreçlerinin ülke içinde kurulmasını özendirmiştir (1).

Bu koşullar altında otomotiv sanayii, genellikle, ithal ikamesinin en hızlı tamamlandığı ve ithal ikamesi katkısı en yüksek olan sektörlerin başında gelmiştir. Örneğin Arjantin'de 1956 yılında satılan 23.600 taşıtın 17.000'ü ithal edilmişken, 1965'de satılan 194.500 aracın 1.100'ü ithal edilmiştir (2). Brezilya'da otomotiv sanayi ithal ikamesinin en yoğun ve hızlı geliştiği bir sektör olmuştur. 1949-62 döneminde, üretim artışı açısından imâlat sanayii içinde, ikinci gelen taşıt araçları sanayiinin büyümesine ithal ikamesinin katkısı %83 (bu oranın %84 olduğu elektrikli makineler sanayiinden sonra ikinci) olmuştur (3),(4).

(1) SEVAND, s.27.

(2) J.BARANSON, Automotive Industries in Developing Countries, 1969, s.44 (SEVAND, s.27'den naklen).

(3) J.A.MORLEY, G.W.SMITH, "Import Substitution and Foreign Investment in Brazil, O.E.P., Vol.23, no.1, March 1971, s.126 (SEVAND, s.27'den naklen).

(4) İthalat ikamesi toplam arz içinde yerli üretim payının iki dönem arasında artışı olarak tanımlanabilir. P, toplam arz değeri, u , toplam arz içinde yerli üretim payı ise, iki dönem arasındaki ithal ikamesi değeri $(u_2 - u_1)P_2$ formülü ile hesaplanabilir (Bkz. Cem ALPAR, Çok Uluslu Şirketler ve Ekonomik Kalkınma, 3.B., Turhan Kitabevi, Ankara, s.139).

Tablo I. Türkiye İmalat Sanayiinde İthal İkamesi.

Sektör	İthal İkamesi Kalkınmanın En Yüksek Olduğu Sektörler %	1963-1973	
		Toplam Girdi İçinde İthal Girdi Oranı	
		1968	1973
Taşıt	28,6	29,2	22,4
Lastik	17,3	19,6	31,3
Makina	15,2	20,4	36,6
Elektrik	12,4	21,4	34,9
Medeni Eşya	10,3	9,2	22,6
Kimya	5,2	33,8	43,8
Ametaller	3,5	12,8	21,0

KAYNAK: U.KORUM, Türk İmalât Sanayii ve İthal İkamesi: Bir Değerlendirme, 1977, s.81 ve 109.

Türkiye'de daha önce belirttiğimiz Arjantin ve Brezilya gibi '50'li ve 60'lı yıllarda ithal ikamesi süreçten etkilenen bir ülke konumunda olmuştur. Tablo I'den izleneceği üzere, 1968-1973 döneminde, Türkiye'de ithal ikamesi katkısının en çok olduğu sektör Taşıt Araçları olmuştur (%28,6). Bir başka araştırmaya göre 1965-1975 döneminde (1970 fiyatları ile) Türkiye imalât sanayiinde ithal ikamesinde en büyük pay taşıt araç ve gereçleri sanayiinin olarak gerçekleşmiştir. Bu kesim toplam ithal ikamesinin %38.5'ini yaratmıştır. Bunu sırası ile makina, elektrik makinaları, kimya, petrol ve kömür sanayileri izlemektedir (1).

İthal ikamesi stratejisi içerisinde otomotiv sanayii, başlangıçta teknoloji ithalatını zorunlu kılması nedeniyle, yabancı sermaye yatırımlarının dayoğunlaştığı bir alan olmuştur. Daha önce az gelişmiş ülke pazarlarına dış ticaret (ihraç) aracılığıyla girmiş olan yabancı şirketler, korumacılığın artmasıyla pazarlarını kaybetmemek ve büyütme, teknolojik

(1) TUNCA, s.32 ve 42.

eskimenin artan oranda hızlandığı koşullar altında kârlılıklarını yitirmemek amacıyla sözkonusu ülkelerde tâbi(bağımlı) şirketler kurmaya başlamışlardır (1). Böylece, günümüzde hâlâ etkisini sürdüren az gelişmiş ülkelerin teknoloji ithalatının canlı köprüsü konumundaki dev otomatik firmalarının yerli üreticilerle ortaklıkları gündeme gelmiştir. İşte bundan sonraki bölümlerimizde bu ilişkiler ağını, Türkiye ile ilişkilendirerek incelemeye çalışacağız.



(1) K.H.DUNNING, "The Multinational Enterprize: The Background" "Der.) J.H.Dunning, 1971, s.22 (SEVAND, s.28'den naklen).

İKİNCİ KESİM: UYGULAMA VE DEĞERLENDİRME

III. DÜNYA'DA OTOMOTİV SANAYİİNİN KURULUŞU VE YAPISINA GENEL BİR BAKIŞ:

III.1. ABD ve Avrupa Otomotiv Sanayiinin Kuruluştaki Yapısı ve Farklılıkları:

XIX. yy'ın sonu, XX. yy'ın başı tüm XX.yy'ın ekonomik ve toplumsal gelişmesine damgasını vuracak bir ürünün geliştirilmesine tanık oldu: otomobil. Aynı zamanda ilk motorlu taşıt olarak bilinen bu aracın geliştirilmesi için, deneylere hem ABD'de, hem Avrupa'da esaslı olarak başlandı. XIX. yy'ın son yıllarında Avrupa'daki deneylerin başarılı olması otomobil üretiminin gerçekleştirilmesine yönelik ilk adımların atılmasını sağlarken, ABD'de ilk otomobilin yapılması XX.yy'ı bekledi. Avrupa'da ise otomobil yapımının ilk gerçekleştirildiği ülke mühendislik bilgisinin en çok gelişmiş olduğu İngiltere değil, teknolojik bilgi birikiminin görece daha geri olduğu Almanya ve Fransa gibi ülkeler oldu. 1769 yılında Fransız ordusu subaylarından Nicoles Joseph Cugnot'un yaptığı buhar gücüne dayalı otomobili saymazsak, ilk motorlu taşıt ya da benzinli otomobil üretimi, Almanya'da Gottlieb Daimler ve Karl Benz'in 1886 yılında birbirinden habersiz ilk motoru bulmaları ve bunu tekerlekli araçlara tatbik etmeleri ile gerçekleştirildi (1). Almanya ve Fransa'da otomobil yapımı daha 1890 başlarında az çok düzenli bir ticari üretimin kuruluş düzeyine ulaşmış bulunuyordu.

(1) Sanayi ve Ticaret Bakanlığı "Otomotiv Sanayiini Yönlendirme Komisyon Raporu", (Sanayi Kuruluşları ve Firmalardan Gelen Raporlar), Cilt I, Temmuz 1986, s.64 .

Otomobil üretimine başlanması içten yanmalı motorların üretiminin gerçekleştirilmesi anlamına geliyordu. Buna karşın XIX. yy'ın ortalarında, İngiltere'de buhara dayalı güç üretimi ve ulaşım, ülkeyi çağının en ileri endüstriyel ülkesi durumuna getiren bir gelişme göstermiştir. Ancak, sözkonusu yıllarda, İngiltere'de başlıca ulaşım araçları olan lokomotif ve gemilerde buhar gücüne dayalı enerjinin kullanımının yaygın olması, içten yanmalı motorların üretiminde yeniliği geciktirici bir etkiye sahip olmuştur. 1896' yı izleyen yıllarda ise İngiltere'de birçok firma birden otomobil sanayiini oluşturmaya başladı. Bu arada 1899 yılında şu anda dünyanın önde gelen firmaları arasında bulunan Fiat kuruldu. ABD'de ise ilk otomobil şirketleri Avrupa'dan sonra 1900'lü yılların başlarında kuruldu. Bu gecikmeye rağmen sözkonusu firmalar ilk 10 yıl içinde Avrupa karşısında bağımsızlıklarını elde ederek kısa sürede öncülüğü ele geçirdiler. Nitekim, 1920 yılında ABD'de 2 milyondan fazla araç üretildi (1). 1929 yılında ise Ford ve GM'un ihracatı 536.000'e ulaşırken, otomotiv sanayiinin kurulu olduğu dört Avrupa ülkesinin -İngiltere, Almanya, Fransa ve İtalya- toplam ihracatı ise yalnızca 122.000 idi (2). Bu rakamlardan da anlaşılacağı gibi otomotiv sanayii, ABD'de Avrupa'ya göre daha yoğun bir üretim süreci yaşamıştır. Bu durumun nedenlerinden birisi ABD'nin mühendislik sanayiini ileri düzeyde standartlaştırmış olması ve birbiri yerine geçen parçalar üretimini gerçekleştirmesiydi. Diğer bir neden ise, ulaşım olanaklarındaki farklılıklardır. Bu farklılıklardan birisi Avrupa'da demiryolu ağının yoğun biçimde bulunması nedeniyle o yıllarda karayolunun daha az kullanılmasıdır. ABD'de ise demiryollarının çok sınırlı olması ve eyaletlerin geniş bir alana yayılması nedeniyle karayolu yapımının daha elverişli bulunması etkiliydi. Ulaşım sistemindeki bu farklılık sanayilerin kuruluşunu ve gelişimini iki açıdan etkiledi.

(1) Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, "Otomotiv San.Yön.Kom. Raporu", Cilt II, Temmuz 1986, s.8.

(2) SEVAND, s.73.

Avrupa'da ulaşımın demiryolları ağı ile sağlanabilmesi, otomobilin ulaşım gereksinimini karşılayan bir araç olarak değil, yüksek gelirli kesimlere hitap eden yeni bir lüks olarak ortaya çıkmasına ve kabul edilmesine yol açtı. ABD' de ise otomobil geniş kesimlerin ulaşım gereksinimini karşılayacak bir taşıt aracı olarak benimsedi. Başta, hareketli band üzerinde otomobil üretimini başlatarak sanayide büyük devrim yapan Henry Ford olmak üzere yapımcılar, bu geniş pazara sunum yapacak büyük ölçekli, düşük maliyetli üretime geçmeyi amaçladılar. Tüketim açısından da Amerika'nın ekonomik ortamı kütle üretiminin geliştirilmesine daha elverişli idi. Büyük bir nüfus ve kişi başına daha yüksek bir ortalama gelir düzeyi, Avrupa ülkelerine göre çok daha büyük bir pazar demektir (1).

Ulaşım sisteminin gelişmesindeki diğer farklılık -ABD' de karayollarının yeterince gelişmemiş olması- üretilen otomobil türlerinde de farklılığa yol açarak yeni kurulan sanayiye etkiledi. ABD'de yolların gelişmemiş olması hafif otomobil üretimini zorunlu kıldı. Hafif otomobil üretimi ise bisiklet üretimi ile sağlanan koordinasyon sonucu oldukça ucuzlaştı. Bu arada Avrupa'da daha büyük ve daha güçlü otomobiller üretildi. Otomobil üretimi, tek tek biçim veren kişilerin, el yapımına dayandı. Bu olgunun bir parçası olarak Avrupa'lı otomobil yapımcıları da, makinelerin ve kütle üretiminin zanaatkarlık özelliğini yok edeceği görüşünde idiler. Bu nedenle Avrupa'da ABD'ye göre daha küçük bir pazar bulunmasının yanı sıra, bu koşullarda varolan pazarın da ancak, en yüksek gelir düzeylerinin ve seçkin beğenilerin geçerli olduğu, sınırlı bir bölümü hedeflenebildi (2).

Sonuç olarak denilebilir ki, gerek üretim teknolojisinin ve sınai işbölümünün gelişmişlik düzeyindeki, gerekse ulaşım olanaklarındaki farklılıklar ABD'de kütle üretim

(1) SEVAND, s.42.

(2) SEVAND, s.43.

tekniklerinin uygulanmasına ve maliyetlerin düşürülmesine yol açarken, Avrupa'da küçük hacimli, yüksek maliyetli bir üretim yapısına neden olmuş, bu temeller üzerinde farklı pazar kullanım biçimleri ortaya çıkmıştır. ABD'de kütleli üretim tekniklerinden düşük birim maliyetli üretime ulaşılabilmesi, pazarın yeterli büyüklüğe ulaştırılmasını gerekli kılarken, özellikle İngiltere'de yüksek birim maliyetli üretimi yansıtan fiyatlar, daha gösterişli ürünlerle, daha yüksek gelirli, dar bir kesime ulaşılmasını gerektirmiştir.

III.2. ABD ve Avrupa Otomotiv Firmalarının Az gelişmiş Ülke Pazarlarına Yayılmaları: Üretimin Uluslararasılaşması:

Otomotiv sanayiinin kurulduğu tüm batı ülkelerinde ilk evrenin ortak özelliği, kısmen ürünün çekiciliği, kısmen de sanayiye girişin kolay olması nedeniyle, peşpeşe onlarca, yüzlerce firmanın kurulması oldu. Sanayiinin yoğunlaşma süreci olarak bilinen bu süreçte, parçaların farklı firmalardan sağlanabilmesi nedeniyle, otomobil yapımı -özellikle ABD'de- temelde, bir montaj işlemi olarak doğdu. "Tümüyle bütünleşmiş bir üretime göre montaj yöntemi, büyük ölçüde emeğe dayalı yöntemlerin kullanılmasını ve oldukça standartlaşmış bulunan birbirini yerine geçen parçaların diğer kurulu sanayilerden sağlanmasını olanaklı kılarak, küçük firmaların sanayiye girişini kolaylaştırdı (1)".

İlk evrede dikkati çeken bir başka özellik teknolojik gelişmeye ayak uyduramayan bir çok şirketin piyasadan çekilmesidir. İlk yıllarda yıllık üretim oldukça yavaş bir artış göstermiştir. Bu nedenle, başta Ford olmak üzere çeşitli firmalar üretimi arttırıcı yöntemleri geliştirecek araştırma ve deneylere ağırlık verdiler. Özellikle Ford amacını, ucuz ve kütleli üretim olarak saptayarak araştırmalarını sürekli bu

(1) SEVAND, s.47.

alana yöneltti. 1910'da ahşap gövdenin yerini çeliğe bırakması sonucu daha düşük maliyetle otomobil üretilmesi, sonraki gelişmelerin ilk adımı oldu. 1911'de GM'un Cadillac şirketi aracılığıyla geliştirdiği elektrikli marş önemli bir adım daha oldu. Ford şirketinin, 1913 yılında, hareketli montaj -band- hattı üzerinde otomobil üretimini başlatması ise sanayiinin gerek ulusal gerekse uluslararası düzeyde yapısını değiştirecek gelişmeleri beraberinde getirdi. Bu üretim yöntemi ile 1910 yılında 187.000 den ABD otomobil üretimi, 1915 yılında 970.000 adet/yıl'a çıkarılmıştır. Aynı yıllarda ise otomobil üretimi Fransa'da 40.000 adet/yıl, İtalya'da 4000 adet/yıl dır (1). Bütün bunlar sonucunda Ford pazar payını hızla genişleterek dünyanın en büyük otomobil üreticisi durumuna geldi. Böylece teknolojiye çığır açan hareketli montaj hattı kitle üretimine geçişi sağladı ve bunu gerekli kıldı. Diğer bir deyişle ölçek büyüklüğü otomotiv sanayii ile ilişkili tüm üretim birimlerinde belirleyici bir önem kazanmaya başladı.

İşte bu bağlamda çokuluslu otomotiv firmalarının pazar olanaklarını yaygınlaştırmak için dış ülkelerde -özellikle az gelişmiş ülkelerde- oldukça küçük ölçekli, bir başka deyişle mikro-montaj birimleri kurma girişiminde bulunmaları gündeme gelmiştir. "Uluslararası pazar içindeki farklılaşmış fiyat koşullarıyla ve gümrük duvarlarıyla az gelişmiş ülkelerin ulusal pazarları, bu aşamada artık, uluslararası şirketlerin sadece kendi ülkelerindeki üretim fonlarını akıtabilecekleri bir alan olmak yerine, bu şirketlerin uzun dönemli kâr maksimizasyonu hedefleyen, gelişme plânlarında süreklilik taşıyan işlemlere sahip olur konuma gelmişlerdir (2)". Çokuluslu şirketlerin az gelişmiş ülke pazarlarına yayılma süreci teknoloji transferi aracılığıyla gerçekleşmiştir. Söz konusu teknoloji transferi diğer sanayii dallarında olduğu gibi iki yolla

-
- (1) Ö.Cavit ÇITAK, ATATÜRK'ün doğumunun 100. yılını kutlama programı "Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayiinin Gelişmesi" çerçevesi içinde "Karayolu Taşıtları Sanayiine Genel Bakış" konulu tebliğ, İTÜ, 23/26. 10.1981, s.2.
(2) SEVAND, s.133.

sağlanabilmiştir. Bunlardan ilki teknolojinin salt lisans anlaşması yoluyla satılması, diğeri ise yabancı ülkede bizzat yerli girişimciler veya hükümetle ortak olarak girişilen yatırımlarda mevcut teknolojiyi kullanmaktır. Her iki yayılma kanalı da çokuluslu şirketler tarafından kullanılmıştır. "Azgelişmiş ülke pazarlarının ufaklığı, teknolojiye sahip olan çokuluslu şirketlerin yatırım için gerekli fonlara sahip olmaması, ekonomik veya siyasal nedenlerle yatırımın riskli bulunması çokuluslu şirketleri lisans anlaşması ile transfere yönelten nedenler olmuştur. Buna karşın, yatırım için gerekli fonların bulunması, yerli şirketlerin lisans anlaşması ile elde ettikleri teknolojiyi kullanarak ilerde rakip duruma gelmeleri olasılığı, teknolojinin kompleks ve satan tarafından bir denetimi gerektirmesi veya ürün kalitesinin ve ticari ismin korunması zorunluluğu gibi nedenler ise, yabancı şirketleri dolaysız yatırımlara yönelten nedenler olmuştur (1)". Biz daha çok bu çalışmada teknoloji transferinin ne şekilde gerçekleştiğine değil de sonuçlarına değinmek durumunda olduğumuzdan otomotiv sanayiinin uluslararasılaşma sürecinde her iki kanalın da yoğun ve yaygın biçimde kullanıldığını belirtmekle yetiniyoruz. Ancak bu noktada lisans anlaşmalarındaki sınırlamalardan ve doğrudan yatırımların tekelci avantajlarından söz etmek durumundayız. Buna göre yatırım malları, ara mallar, hammadde ve yedek parçaların belirli kaynaklardan sağlanma zorunluluğu, ihracatın tamamen ya da kısmen sınırlandırılması üretim ve satış ile ilgili sınırlandırmalar lisans anlaşmalarının azgelişmiş ülkeler açısından dolaylı maliyetini oluşturmaktadır (2). Yabancı sermayeli doğrudan yatırımların tekelci avantajları ise dört ana başlık altında toplanabilmektedir.

1. Doğrudan yatırımların yapıldığı ülkelerde ithalatın miktar kısıtlamaları ve tarifeler ile kaldırılması,

(1) ALPAR, s.111.

(2) ERDOST, s.58.

2. Mal piyasalarında ürün farklılaştırılması ve pazarlama üstünlüğü gibi yollarla tam rekabetten uzaklaşma,

3. Yatay ve dikey birleşme ile içsel ve dışsal ekonomilerden yararlanma (1),

4. Teknoloji ve know-how yolu ile faktör piyasalarında tekel kurulması (2).

Bu yöneliş çerçevesinde ABD firmalarının yanısıra Avrupa ve Japon firmalarının da az gelişmiş ülkelere yayılmaları 1950'li yıllarda başlamış, 1960'larda özel bir önem kazanmıştır. 1960'da gelişmiş bir otomotiv sanayiine sahip olan yedi ülkenin (ABD, İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya, İsveç ve Japonya) 42 ülkede 170 montaj hattı bulunurken, 1960'ların sonunda (1968) montaj hattı sayısının 70 ülkede 430'a çıktığı görülmektedir (3).

Sözkonusu firmaların (çok uluslu şirketler) yayılma alanı içindeki az gelişmiş ülkelerin genel sanayileşme stratejisi olarak benimsedikleri ithal ikamesi doğrultusundaki politikalar tam da bu sırada gündeme gelmiştir. Daha önce belirttiğimiz gibi çokuluslu şirketlerin doğrudan yatırımları sonucu elde ettikleri tekelci avantajlar az gelişmiş ülkelerde uygulanmakta olan ekonomi politikalarından olumlu biçimde etkilenmiştir. Ayrıca lisans anlaşmalarındaki sınırlandırmalar da ancak sözkonusu ekonomik platform içinde kabul edilebilir olmaya başlamıştır. Çokuluslu şirketlerin uluslararasılaşma politikaları ile az gelişmiş ülkelerin izledikleri ithal ikamesi politikalarının karşılıklı ilişki içinde olduğunu gösteren bu saptama, otomotiv sanayinin

-
- (1) Yatay birleşme (tekel), ekonomide içsel tasarruflar yaratmaktadır. Dikey birleşmeler ile dışsal tasarruflar sağlanmaktadır.
 - (2) Bu konuda daha fazla bilgi için bkz.: S.Rıdvan KARLUK, Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımları, Taştan Matbaası, İstanbul, Temmuz 1983, s.18.
 - (3) UNIDO, The Motor Vehicle Industry, 1972, s.8.

uluslararasılaşması sürecinde önemli bir dönemece yol açmaktadır. Bu ilişki içinde İspanya (1) ve Brezilya gibi belirli azgelişmiş ülkelerin önem kazandığı görüldü. Burada önem kazanan bir nokta, azgelişmiş ülkelerde varolan aşırı eşitsiz gelir dağılımının, daha baştan bir kitle pazarının hedeflenmesini engellemesi olmaktadır. Ayrıca uluslararası rekabet nedeniyle hızlanan teknolojik eskime süreci, çokuluslu şirketlerin azgelişmiş ülkelerde varolan ucuz işgücü ve farklılaşmış fiyat yapısını önemsemelerine yol açmaktadır. Azgelişmiş ülke pazarlarının daha hızlı büyüme potansiyeline sahip olmaları da bu pazarların önemini bir kat daha artırmıştır. 1960-69 döneminde gelişmiş kapitalist ülkelerde otomotiv sanayiinde üretim yılda ortalama %6.5 oranında büyürken, azgelişmiş ülkelerde bu oran %17.2 olmuştur. Aynı dönemde azgelişmiş ülkelerin dünya otomotiv üretimi içindeki payı %1.4' den %3.1'e çıkmıştır (2).

Öte yandan, azgelişmiş ülkelerdeki otomotiv sanayinin çok sayıda ve küçük ölçekli firmalara dayalı olması, yüksek maliyetli bir üretim yapısının oluşmasına neden olmuştur. Bu durum sözkonusu azgelişmiş ülkelerde nihai üretimin gereksinimlerini karşılamak amacıyla kurulan yan sanayinin de ölçek ekonomilerinden yararlanmasını engellemiştir. Ancak zaman içinde bu genellemenin dışına çıkan, daha önce de belirttiğimiz iki ülke bilinmektedir: İspanya ve Brezilya. Bu ülkelerde çok uluslu şirketlerin yayılma döneminde varolan az sayıda firmanın üretim ölçeklerini büyüttükleri gözlenmektedir. Özellikle ABD'de üretime geçemeyen ve bu ülkeye ihracatı önemli düzeylere ulaşan F.Alman VW firması Meksika ve Brezilya'daki üretim ölçeklerini büyütürerek, bu ülkeleri birer ihracat üssü olarak kullanmayı amaçlamıştır. İspanya'da da bir çok firma üretim ölçeklerini büyütmüşlerdir. Gerçekte İspanya'da otomotiv sanayii 1950'lerde canlanmıştır. 1960'ların başında %70 yerli girdi kullanma zorunluluğu

(1) 1960'lı yılların başında İspanya'nın azgelişmiş ülke konumunda olduğu kabul edilmektedir.

(2) SEVAND, s.201.

getirilmiş, 1970'da bu oran %95'e ulaşmıştır. Bu ülkede 1963'de 83.000 olan otomobil üretimi, 1968'de 317.000'e, 1974'de 722.400'e, 1980'de 1.028.000'e ve 1998'de 8.874.442 adede ulaşmıştır (1). Özellikle, İspanya'yı AT'ye bir ihracat üssü olarak kullanmak isteyen Ford 1975'de sanayiye girerek 400.000 birim kapasiteli bir tesis kurmuştur. Bu gelişmeler otomotiv sanayiinin gelişmesi açısından bazı az gelişmiş ülkelerin çokuluslu şirketlerin uluslararasılaşma politikaları içinde sivrildiğini ortaya koymaktadır (2).

Genelde ise tüm az gelişmiş ülkelerde otomotiv sanayii ürünlerinin artışına paralel olarak sektörün ithalat gereksiniminin de arttığı bilinmektedir. Yoğun teknolojiye dayanan ve ara ve yatırım malları ithalatını içeren bu süreç nedeniyle, sanayide döviz açığının oluştuğu gözlenmektedir. Bu nedenle az gelişmiş ülke hükümetleri otomotiv sanayiine ihracat yapma koşulu getirmektedirler. Bu koşul, bazı çokuluslu şirketlerin yayılma politikalarıyla çakışabilmektedir. Bir diğer deyişle, "az gelişmiş ülkelerde otomotiv sanayiinin ihracat yapmasının amaçlandığı bir evreye girmesi çokuluslu şirketlerin yayılma politikalarının dışladığı bir gelişme değil, bu şirketlerin politikalarının zamansal olarak içerdiği bir süreç olma niteliğindedir (3)".

Sonuç olarak az gelişmiş ülkelerde ithal ikamesine yönelik sanayileşme politikasının kapsamında otomotiv sanayiinin kurulması ve gelişmesi çokuluslu şirketlerin yayılma politikaları ile aynı doğrultuda gelişmiştir. Az gelişmiş ülkelerdeki bu gelişim çizgisi, uluslararası otomotiv sanayiinin bir uzantısı niteliğine bürünerek, hemen tümüyle bu sanayiye bağımlı hale gelmiştir. Böylece, sözkonusu ülkeler, çokuluslu şirketlerin uluslararası faaliyetlerinin bütünleştirilmesinde önemi giderek artan bir işlev kazanmışlardır.

(1) "Otomotiv Sanayii Yönlendirme Komisyon Raporu", Cilt I, s.22.

(2) SEVAND, s.203.

(3) SEVAND, s.203.

İşte, bundan sonraki bölümde inceleme konumuz olan Türkiye otomotiv sanayiinin gelişim çizgisini aynı çerçevede yorumlamakta yarar olduğunu belirtmeliyiz.



IV. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİİNİN GELİŞİMİ:

IV.1. Plânlı Dönemden Önceki Gelişmeler (1923-1960):

Bir önceki bölümde de belirtildiği gibi otomotiv sanayiinin kuruluşu ABD ve Avrupa ülkelerinde yapısal bir farklılık göstermiştir. Bu nedenle çoğu Avrupa ülkesinde, kuruluş döneminde, kütle üretimi ve kütle tüketimi amaçlanmamış, dış pazarlar önem kazanmıştır. Her ülke temelde kendi pazarına yönelik üretimde bulunmuştur. Bu farklılığın bir sonucu olarak bu evrede otomotiv sanayiinde uluslararasılaşma hareketi hemen tümüyle ABD sermayesine özgü bir hareket olarak gerçekleşmiştir. Bu yapı içindeki ABD kaynaklı çokuluslu şirketler pazarın giderek artan bir bölümünü uluslararası ticaret ya da doğrudan doğruya üretimin uluslararasılaştırılması yoluyla etkilemeye başlamışlardır. Üretimin uluslararasılaştırılması hareketi, III. bölümde belirttiğimiz gibi, genel olarak, yabancı ülkelerde doğrudan yatırım, yabancı firmalarla ortaklık, teknolojik gelişmenin patent ve lisans müesseseleriyle kontrollü bir biçimde yayılması biçiminde gerçekleşmiştir(1).

Nitekim ABD kaynaklı çokuluslu şirketlerden Ford'un 1928 yılında satıcılık ve 1929 yılında montaja dayalı İstanbul fabrikası otomotiv sanayiinde ilk yatırım olarak dikkati çekmektedir. Bu yatırım nedeniyle Türk hükümetiyle imzalanan sözleşmede, 1960'lar ve sonrasındaki gelişmeleri anımsatan bazı özellikler vardı. Ford'un kuruluşuna 150.000 dolar tahsis ettiği tesisin, yılda 10.000 otomobillik bir montaj kapasitesine sahip olması plânlanmıştı. Ancak Türk otomotiv

(1) Çelik KURDOĞLU, Üretimin Uluslararasılaşması ve Teknolojik Gelişme, SBF Yayınları, 494, Ankara, 1982, s.51.

sanayiinde ilk atılım sayılabilecek bu girişimin 1929 Büyük Dünya Buhranı'na rastlaması beklentilerin gerçekleşmesini önledi. II. Dünya Savaşının sona ermesine bir yıl kala, 1944'de kapatılan tesis, ithal edilen Ford otomobillerinin deposu olarak kullanılmaya başlandı (1). Böylece Türkiye'de ilk defa otomotiv montaj birimi kurma girişimi dünya konjonktürünün de etkisiyle başarısızlıkla sonuçlanmış oldu.

Gerçekte, Ford'un Türkiye'deki bu ilk girişiminin önemli bir kalkış noktası vardı. Balkanlar ve Ortadoğu'ya Ford'un ihracatını gerçekleştirmesi plânlanan sözkonusu tesis, konjonktür elvermediğinden depo olmaya mahkum olmasaydı, belki de otomotiv sanayi bugün Türkiye'de daha başka bir konumda olacaktı. Şurası bir gerçektir ki, bu girişim tesadüfi değildi, bazı önkoşulları hazırlanmaya başlanmıştı bile. İşte bundan sonraki altbaşlıklarda, konuyu biraz dağıtma riskine girmek pahasına, bu koşulları gözden geçireceğiz.

IV.1.1. Ulaştırma Ağı İçinde Karayollarının Ağırlık Kazanması:

Cumhuriyetin kurulmasından sonra demiryoluna dayanan bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesi hedeflenmiş, demiryolu politikası "milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklal meselesi" olarak benimsenmiştir. Yabancı şirketlerin elinde bulunan hatlar satın alınmış ve demiryolu ağı hızla onarılmaya ve geliştirilmeye başlanmıştır. Yine bu dönemde demiryolu ağını tamamlayıcı bir biçimde karayolu yapımına da başlanmıştır. Bu dönemde yapılmış olan 640 km'lik İran transit yolu (Trabzon-Gülbudak) karayolu taşımacılığının ilk önemli adımı olmuştur. Ancak II. Dünya Savaşı demiryolu ve karayolu yapımını sekteye uğrattığı için 1940'larda yeni yapımlar çok azalmıştır (2).

(1) Yahya S.TEZEL, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), Yurt Yayınları, 4, Genişletilmiş II. Basım, Ankara, 1986, s.170.

(2) SEVAND, s.215.

II. Dünya Savaşının sona ermesinden sonra başta ABD olmak üzere batı dünyasıyla geliştirilen ilişkiler ülke ekonomisindeki birçok yapısal dönüşümü beraberinde getirmiştir. Kırsal alanların kapalı ekonomi birimleri olmaktan çıkarak, hızla büyüyen kent nüfusunun başta gıda olmak üzere çeşitli gereksinimlerini karşılamaya başlamaları herşeyden önce ulaşım ağının büyük önem kazanmasına neden olmuştur. Ancak ulaşım sistemi içinde ağırlık giderek karayollarına kaydırılmıştır. Bir bütün olarak karayollarının, demiryollarının ve limanların inşa edilmesini hedefleyen 1947 İktisadi Kalkınma Plânında, kara ulaştırmacılığında demiryollarının işlevi sınırlandırılırken, ülke içi ulaşımda karayollarının genişletilmesi öngörülmüştür (1). Ayrıca, tarım kesiminde küçük üreticiliğin yaygın olması nedeniyle, genellikle küçük hacimlerde olan tarımsal ürünlerin taşınmasında kamyon ile nakliyatın daha etkin ve hızlı olması karayolunun önemini daha da artırmıştır.

Nitekim karayollarının önem kazanmasına paralel olarak 1923-1950 arasında üstyapılı yolların uzunluğu 13.900 km'den, 24.200 km'ye, motorlu kara taşıtları sayısı ise 1500'den 26.500'e çıkmıştır (2). Böylece 1950'li yıllarda hemen hiç demiryolu yapımı gerçekleştirilmemiş ve demiryollarının yük ve yolcu taşımacılığındaki payı giderek azalmıştır. 1950-60 döneminde demiryollarının uzunluğu %2.9 oranında artarken, karayollarının uzunluğu %30.7 oranında artmıştır. Ancak yeni yol yapımı kadar, varolan yolların düzeltilmesi de bu dönem içinde önemli bir faaliyet olmuştur. Yine bu dönemde gelişen köylü-pazar ilişkilerine paralel olarak köy yollarının yapımı da büyük önem kazanmış ve 1950'de 1100 km olan köy yollarının uzunluğu 15 misli artarak 1960'da 15.953 km'ye varmıştır (3).

(1) İ. TEKELİ ve S. İLKİN, Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Plânı, 1974, s.78.

(2) TEZEL, s.116.

(3) Sanayii ve Teknoloji Bakanlığı, 50 Yılda Türk Sanayii Ankara 1973, s.387.

Yolcu ve yük taşımacılığındaki gelişmeler de karayollarının demiryolları karşısında kazandığı üstünlüğü ortaya koymaktadır. Taşınan yük (ton/km) 1950-56 yılları arasında demiryollarında %57 oranında artarken, karayollarında %178 oranında artmıştır. Yolcu taşımacılığında karayollarında da büyük bir artış gerçekleşmiştir. Aynı dönemde yolcu-km demiryollarında %78, karayollarında %397 oranlarında artmıştır (1). 1950 yılında toplam taşımacılıkta karayollarının payı yolcu ve yük taşımada sırasıyla %46 ve %17 iken bu oranlar 1960'da %67 ve %30'a yükselmiştir (2).

IV.1.2. Taşıt İthalatının Artması ve Montaja Başlanması:

Karayolu ağının hızla genişletilmesine paralel olarak taşıt parkı da 1940'lı yılların sonlarından itibaren hızlı bir artış göstermiştir. 1948-50 döneminde otomobil parkı %131.0, kamyon parkı %45.4, otobüs parkı %70.8 oranında büyümüştür (Bkz. Tablo II). Savaş döneminde döviz rezervlerinin büyümüş olması ve 1950'lerin ilk yıllarında gerek iklim koşullarının elverişli olması nedeniyle tarımsal üretimin hızlı artması, gerekse dış ülkelerin tarımsal ürün talebinin ve bu ürün fiyatlarının yüksek olması nedeniyle ihracat gelirlerinin artması (1950-53 arasındaki iktisat politikaları uygulaması bunda etkili olmuştur) bu dönemde taşıt ithalatının hızla artmasına olanak tanımıştır (3). 1950-55 döneminde otomobil parkı %124, kamyon parkı %123 ve otobüs parkı %82 oranında artmıştır. Aynı dönemde toplam motorlu araç parkı (motosiklet hariç) 32.564'den 71.247'ye yükselmiştir.

(1) DPT, Ulaştırma (Taşıma Politikası), 1964, s.7.

(2) DİE, Türkiye'nin Ekonomik ve Toplumsal Gelişmesinin 50 yılı, 1973, s.406.

(3) SEVAND, s.219.

Tablo II. Taşıt Parkı (1934-1960).

	<u>Otomobil</u>	<u>Otobüs ve Minibüs</u>	<u>K a m y o n ve kamyonet</u>	<u>Toplam</u>
1934	4257	315	2561	7133
1937	3815	812	2909	7536
1938	4573	1044	3882	9499
1939	5713	1297	4352	11362
1942	3905	1110	3432	8447
1945	3406	988	4484	8878
1948	5803	2198	10596	18597
1950	13405	3755	15404	32564
1951	16427	4569	18356	39352
1952	23938	5510	24722	54170
1953	27692	5933	27549	61174
1954	28599	6671	30250	65520
1955	29970	6848	34429	71247
1956	33377	7914	35070	76361
1957	36755	8291	36919	81965
1958	34244	8065	39721	82030
1959	37616	8881	48094	94591
1960	45767	10981	57460	114208

KAYNAK: 1934-1950 için; C.O.Tütengil, İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, 1961, s.70. 1950-1960 için; Bayındırlık Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı-1969.

Ancak 1950'lerin ortalarında gerek iç, gerekse dış koşulların değişmesi tüm ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilemiştir. Ülke içinde tarımsal üretimin düşmesi, dış tarımsal ürün talebinin azalması ve bunlara ek olarak dış ticaret hadlerinin tarım ürünleri aleyhine değişmesi döviz gelirlerinin önemli ölçüde azalmasına yol açmıştır. Tablo III'den de izleneceği gibi 1952 yılında 67.2 milyon dolara ulaşan toplam taşıt araçları ve parçaları ithalatı, bu yıldan sonra 1950'lerin sonlarına doğru sürekli düşmüştür. Bu düşüş özellikle yolcu taşıtlarının aleyhine olmuştur. Bu taşıtların ithalatı 1955'de önemli ölçüde düşerken kamyon ithalatı %55.7 oranında artabilmiş (bu artışın zorunlu nedenlere dayandığını daha önceki altbaşlıktaki açıklamalarımızda belirtmiştik) ve taşıt araçları ithalatı içindeki payı %88.2'ye ulaşmıştır. Ancak bu dönemde taşıtların toplam

taşıt ve parçaları ithalatı içindeki görece payları arasındaki farklılıktan çok, yedek parça ithalâtının görece payının gelişmesi önem kazanmaktadır. Yedek parça ithalâtı sürekli olarak toplam taşıt ve parçaları ithalâtının %50'sinden fazlasını oluşturmuştur. İthalatın önemli ölçüde azaldığı 1956-58 döneminde ise yedek parça ithalâtının payı %75'e kadar çıkmıştır. Diğer bir deyişle 1950'lerin başlarında önemli bir artış gösteren taşıt parkının gereksinimlerinin karşılanması, doğal olarak, yeni araç talebinin karşılanması karşısında öncelik kazanmıştır. Bu durumda taşıt ve parça ithalat miktarı azalırken, taşıt ithalâtının da hızla azalması talebin önemli ölçüde bastırılmasını beraberinde getirmiştir. Taşıt ithalatının azalması nedeniyle parkın büyüme hızı da yavaşlamıştır (1). 1955-60 döneminde otomobil parkı %53, kamyon parkı %67 ve otobüs parkı %60 oranında artmıştır.

Ancak, anılan dönemde genel olarak, taşıt araçları ithalatının azalmasına karşın, toplam ülke ithalatı içindeki payı -1957 yılı hariç- %10'un altına düşmemiştir. Yine tablo III'den izlenebileceği gibi 1958-59 döneminde toplam ithalat %49.2 oranında artarken taşıt ithalâtı %180.6 oranında artmış, 1959-60'da toplam ithalatın %0.4 düşmesine karşın taşıt ithalâtı %10.6 oranında bir artış göstermiştir. Bunun sonucunda toplam ithalât içinde taşıt ve parçaları ithalatının payı 1958'de %10.3'den 1960'da %21.6'ya yükselmiş ve ithalat içindeki en büyük oranı oluşturmuştur.

Bu ekonomik çerçeve içinde otomotiv sanayiinin kurulması için gerekli pazar koşulları oluşmaya başlamıştır. İç ticaretin hızla gelişmesi ve gelir düzeyinin yükselmesi otomotiv ürünlerine talebi artıran iki önemli etmen olmuştur. Ancak döviz yetersizliği nedeniyle bu talebin gerçekleşmesi ülke içinde montaja geçilmesi sorununu gündeme getirmiştir. Bastırılmış talebe gelişen ticaretin yarattığı talebin de eklenmesiyle oluşan yeni talep düzeyleri, yüksek gümrük duvarları arasında ithal parçaların monte edilmesine

(1) SEVAND, s.220.

dayanan faaliyet süreci içinde, üretilecek taşıtların dünya fiyatlarının üzerinde fiyatlardan satılabilmelerine olanak

Tablo III. Taşıtlar ve Parçaları İthalatı (Milyon \$).

Yıl	Kamyon Kamyonet	Otobüs	Motorlu Şasiler	Otomobiller	Dış Lastikler	İç Lastikler	Y.Parça Dahil Toplam İthalat	Toplam ülke ithalâtı içindeki payı %
1950	5.669	0.333	1.353	3.099	-	4.355	25.607	9
1951	9.643	1.401	0.447	10.574	-	6.519	43.671	10.9
1952	15.320	2.118	0.543	12.135	-	11.014	67.216	12.1
1953	17.323	1.635	0.195	7.043	-	9.943	56.811	10.6
1954	13.161	2.865	0.317	5.312	-	14.021	54.797	11.5
1955	20.492	1.403	0.382	1.329	-	6.368	53.034	10.7
1956	11.110	0.403	0.070	0.399	13.992	1.237	48.741	12.0
1957	6.403	2.502	-	0.622	11.028	0.933	37.093	9.3
1958	8.800	2.000	-	0.200	8.100	0.600	32.500	10.3
1959	32.400	3.000	1.200	0.500	18.500	1.800	91.200	19.4
1960	37.100	2.000	2.100	3.600	19.500	0.800	100.900	21.6

KAYNAK: Prof.N.Öztaş, "Kamyon İhtiyacı", 1962 Sanayi Kongresi, MMO, 1964, s.429.

tanımıştır. Nitekim bu gelişmelere paralel olarak 1950'lerin ortalarında ilk montaj birimleri kurulmaya başlamıştır. İlk lisans traktör monte etmek üzere Minneapolis Moline şirketine verilmiştir. Aynı yıl jip monte etmek üzere Türk Willys-Overland firması kurulmuştur. Ertesi yıl Federal Trucks şirketinin lisansı altında kamyon monte etmek amacıyla yılda 400 adet kapasiteli Federal Kamyon şirketi kurulmuştur (1). Yine kamyon-kamyonet monte etmek amacıyla 1956'da Verdi Ticaret kurulmuştur. 1958 yılında kota sisteminin getirilmesi, ithalatçı kotalarının kısıtlanması ve montaj sanayii için özel kotaların tahsis edilmesi üzerine ertesi yıl iki firma daha yabancı lisans ile kamyon-kamyonet monte etmek üzere

(1) Şirket 1960 yılında ismini değiştirmiş, Türkiye Otomotiv Endüstrileri (TOE) adını almıştır. 1964 yılında ise şirket el değiştirmiş büyük çoğunluğunu (%86) OYAK almış ve lisans veren şirket değiştirilerek, International Harvester şirketi %10 bir payla şirkete ortak olmuştur. Halen ortaklık sürmektedir.

kurulmuştur: Ford lisansı ile Otosan ve Volkswagen (VW) lisansı ile Çiftçiler firmaları (1). Ancak 1950'lerde üretime geçen firmalardan hâlen Otosan-1959'da kuruldu- faaliyetini sürdürmektedir.

Ayrıca Türkiye'de, diğer birçok az gelişmiş ülkelerden farklı olarak, montaj birimlerinin kurulmasıyla üretimde kullanılan girdilerinin gittikçe artan bir bölümünün ülke içinde karşılanması eşanlı olarak hedeflenmiştir. Ancak uygulamada bu durumun geçerliliğini kaybettiği gözlenmiştir. Örneğin Türk Willy-Overland kuruluş koşullarında kullanılacak yerli girdi oranını 4 yıl içinde %60 olarak belirleyeceğini öngörmesine rağmen, 1960'lı yılların başında sözkonusu firmanın üretimde kullandığı yerli girdi oranı %20'de kalmıştır (2).

IV.2. Plânlı Dönemdeki Gelişmeler (1960 Sonrası): Türkiye'de İthal İkameci Süreç ve Otomotiv Sanayiine Etkisi:

Otomotiv sanayiinin Türkiye sanayii yapısı içinde önem kazanması ve montaja dayalı üretimden imalâta geçilmesinin hedeflenmesi, plânlı dönemin başlangıcı sayılan 1960'larda gündeme gelmiştir. Zaten 1950'lerin sonlarında, konjonktürün etkisiyle başgösteren döviz bunalımı nedeniyle, ithalatın daralması sonucunda, ithal ikamesine yönelik bir sanayileşme stratejisi izlenmeye başlamıştı. İşte bu aşamada otomotiv sanayii de yüksek bir ithal gereksinimi nedeniyle, ithal ikameci stratejisi kapsamı içinde kurulması amaçlanan önemli bir sanayii dalı olmuştur. İşte bu arada sözkonusu ithal ikameci süreci içinde, Türk otomotiv sanayiine gerek doğrudan yatırımlarla, gerekse lisans anlaşmalarıyla girmiş olan yabancı firmaların, ithal ikameci süreciyle ve daha sonra 1980'den itibaren uygulamaya konan ihracata yönelik sanayileşme stratejisiyle kaynaşarak bu süreçleri kendi hedefleri doğrultusunda etkilediklerini söyleyebiliriz.

(1) SEVAND, s.221.

(2) SEVAND, s.221.

IV.2.1. Türkiye'de Otomotiv Sanayiinin Kuruluşunu Hazırlayan Bazı Gelişmeler:

Bu altbaşlıkta 1960 sonrası dönemde ekonomik ve siyasi hayatın yetkili karar organlarının otomotiv sanayiine bakiş açıları ve bu çerçevede ortaya çıkan bazı gelişmeleri inceleyeceğiz. Bu gelişmelerden bazıları belki ortaya somut birtakım şeyler koyamadıysa da, kanımızca, genel çizgilerin bilinmesi açısından değerlendirilmelidir.

1960'lı yılların başlarında özellikle otomobil imalâtı üzerinde durulduğu ve otomobilin yapılıp yapılmamasının bir prestij sorunu haline geldiği gözlenmektedir. 1960 askeri hareketinden sonra bu sanayii dalı ile özel olarak ilgilenen zamanın Cumhurbaşkanı ilk kez 1961 yılında toplanan Otomotiv Endüstrisi Kongresi açış konuşmasında şu görüşlere yer vermiştir: "Otomobil sanayiine gelince, medeni bir memleket nakil vasıtalarını kendisi yapmalıdır. Nakil vasıtaları bugünkü dünyada, ekonomik alanda büyük yer almaktadır. Nakil vasıtalarını kendimiz yapmalı, kendi vasıtalarımızla taşımamızdır. Bidayetle bazı yerli aksamalarını vücuda getirmeli ve inkişaf ettirerek %70-80'nini meydana getirmeliyiz. Türkiye'de otomobil yapılamaz diyorlar. Bu tamamiyle kara bir düşüncenin mahsulüdür. Türkiye'nin bugün mâlik olduğu birçok sanayii kolları vardır ki, bizi bu mevzua teşvik ediyor"(1).

Aynı Kongre'de Türkiye'deki talebin rantabl bir işletme faaliyetine olanak verecek düzeyde olduğu, varolan tesislerden yararlanılması halinde yeni ve büyük yatırımlara gereksinim olmadığı, girdi fiyatlarının istikrarlı olması durumunda yerli üretimin ithal fiyatlarından daha ucuz olacağı ve taşıtın %60 kadarının ülke içi üretimle karşılanabileceği kabul edilmiştir (2).

(1) C.ÜNER, "Türkiye'de Otomotiv Sanayiinin Tarihçesi", Mühendis ve Makina, No:166, Şubat 1971, s.262.

(2) ÜNER, s.262.

Aynı yıl dönemin Sanayi Bakanı çeşitli Avrupa ülkelere giderek uluslararası otomobil şirketlerinin yetkilileriyle görüşmüş ve Türk hükümetinin otomotiv sanayii kurma isteğini bildirerek, şirketlerin bu konuyla yakından ilgilenmelerini istemiştir (1).

Yine 1961 yılında deneme niteliğinde olmak üzere Eskişehir DDY Atölyesinde "Devrim" adı verilen ve motoru dahil tüm parçaları yerli olarak yapılan 4 otomobil imâl edilmiştir. Bu otomobillerin yapımı dönemin çoğu çevresinde yaygınlık kazanan bir görüşü belirtmesi açısından ilginçtir. Otomobilin yapılıp yapılmaması yalnız belirli bazı teknik olanakların karşılandığı, bir imalat sorunu olarak ele alınmıştır. Adeta bir ustanın kendi atölyesinde özel merak ve yeteneğiyle bir araba yapması biçiminde gerçekleşmiştir. Otomobilin elektrik donanımının bir kısmı ile bilyeli yataklar gibi bazı aksamaları hariç tüm parça ve kısımları aynı atölyede yapılmıştır. Oysa herkes tarafından kabul edilebileceği gibi otomotiv sanayii standartlaşmış parçaların kütle üretimine ve bu parçaların bir araya getirilmesine dayanan bir üretim süreci içerir. Bu nedenle de bir otomobili oluşturan parçaların hemen tümünün aynı işletme içinde üretilmesine yönelmek, temelde, otomotiv sanayiinin kurulamaması anlamına gelir. Nitekim aynı yıl DPT'nin hazırladığı bir raporda otomobil imalatının "teknik bakımdan mümkün olmakla beraber, daha önemli olarak konunun ekonomik açıdan incelenmesi gerekir" denmekte ve ölçek ile maliyet yapısının karşılıklı ilişkisi üzerinde durulmaktadır. Asgari ekonomik kapasitenin 20.000 adet üstünde olduğu ve bu kapasitenin altına inilmesi halinde, maliyetlerin artan bir hızla yükseldiği belirtilmektedir (2).

(1) Aynı yıl içinde (1961) dört yabancı şirket yerli firmalarla ortaklık kurma önerisi getirmiştir. Bunlar 3600 adet kapasiteli kamyon ve otobüs için Alman Klöckner-Humboldt-Devtz, 5500 adet kapasiteli kamyon ve otomobil için Chrysler, 7500 adet kapasiteli çeşitli araç için BMC ve 5000 veya 1000 adet kapasiteli çeşitli araç için Renault şirketleridir (Bilgi: A.ÇİLİNGİROĞLU, Karayolları Ulaştırma Araçlarının Yurt İçinde İmalî Hk.Not., 1961, s.3).

(2) ÇİLİNGİROĞLU, s.4.

Yine aynı yıl içinde bu konuyu incelemek amacıyla Sanayii Bakanlığı bünyesinde bir "Otomobil Endüstrisi Tetkik Komitesi" kurulmuştur. Bu kurulun hazırladığı raporda, varolan talep koşullarında -çalışmada daha önce vurgulandığı gibi- otomobil imalatının ekonomik açıdan etkin⁽¹⁾ olamayacağı belirtilmiştir. Sözkonusu rapor üzerinde görüşlerini belirten DPT, raporda kamyon imalatı üzerinde durulmamasını, ağırlığın otomobil imalatına verilmesini eleştirerek kamyon ve otomobil arasındaki şu farklılığa dikkati çekmektedir: "Kamyon bir istihlal vasıtasıdır. Bu sebeple kamyon talebi memlekette yapılan yatırım hacmine, kalkınma hızına, karayollarının gelişmesine bağlıdır. Buna karşıt olarak otomobil bir nev'i kişisel değeri olan vasıtadır. Şahıs nakliyatı için otobüsün otomobile nazaran daha ziyade genel karakteri vardır. Şu halde otobüs ve kamyon temini doğrudan doğruya gözönüne alınmalıdır. Otomobil ise kalkınma gayretlerinin sonradan varılan refah seviyesi ile ilgilidir" (2).

Sanayii Bakanlığı ile DPT arasında beliren bir diğer görüş ayrılığı, sermaye sahipliğine ilişkindir. Sanayii Bakanlığı "doğrudan doğruya hususi sektör müteşebbislerinin amil ve mütehasıs bir yabancı firma ile kuracakları bir ortaklığı" en iyi yol olarak görmekte ve yabancı şirketin %80-90 bir payla katılacağı bir şirketin kurulmasını önermektedir (3). Oysa DPT devletin bir sanayii kurmaya bizzat teşebbüs etmesini önermektedir (4).

-
- (1) Ekonomik Etkinlik: Üretim faktörlerinin en uygun kombinasyonunu en düşük maliyetle gerçekleştirerek birim başına üretim maliyetinin minimize edilmesine denir. Daha fazla bilgi için bkz. L.Loyd G.Reynolds, Economics, Fourth Edition, Richard D.Irwin, Inc., 1973, s.351.
 - (2) DPT, Sanayii Bakanlığı Otomobil Endüstrisi Tetkik Komitesi Raporu Üzerine Düşünceler, Ankara, 1961, s.9.
 - (3) DPT, San.Bak. Otomotiv End. Raporu Üzerine Düşünceler, s.10.
 - (4) ÇİLİNGİROĞLU, s.7.

Devlet yetkililerinin, genel olarak, otomotiv sanayiinin kurulmasına ilişkin olumlu tavırlarına karşın, yabancı şirketler bu dönemde bu konuya ilgi göstermemişlerdir. DPT bu ilgisizliği başlıca iki nedene bağlamaktadır: Otomobil imalatının varolan pazar koşullarında kârlı bir iş olmaması ve yabancı şirketlerle ilişkilerin sorumlu sermayeleri temsil eden kişilerce değil, sorumlu olmayan heyetlerce kurulmuş olması (1).

Bütün bu gelişmelere rağmen otomotiv sanayiinde montaj aşamasından üretime geçilmesinin plânlı dönemde başladığını söyleyebiliriz. Bu dönemde tarıma göre sanayii kesimine öncelik verilmesi ve ithal ikamesine dayalı bir sanayileşme stratejisinin benimsenmesi otomotiv sanayiinin gelişmesi açısından ivme kazanmasına yol açmıştır. Birinci plân hazırlık çalışmalarında otomotiv ürünlerinin ithalat içindeki payının yüksekliğine dikkat çekilerek, ithalatı ikame eden malların üretimine öncelik verilmesi ilkesine uygun olarak, taşıt araçlarının üretimi için gerekli önlemlerin alınmasını benimsemiştir (2). 1962 yılında hazırlanan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânı dönemi içinde "otomotiv sanayii ürünlerine olan talebin, üretim aşamasında yerli katkı oranının belirli bir değerin üstünde olmasına göre, tedricen karşılanması esas alınmıştır" (3). Kamyon'da kapasite kullanımının ise çok düşük olduğu belirtilerek (%20), tespit edilecek olan yerli katkı oranlarını gerçekleştirenlere döviz tahsisi yapılacağı bildirilmektedir (4).

İthal ikamesine dayalı sanayileşme stratejisinde, II. bölümde de vurguladığımız gibi, dayanıklı tüketim malları üretimi ve özellikle değişik birimlerde (I. Bölümde değindiğimiz

(1) DPT, San.Bak.Otomotiv End. Raporu Üzerine Düşünceler, s.14.

(2) DPT, Taşıt Tamir ve İmalât Sanayii, 1963-67 Plânı Hazırlık Çalışmaları, Ankara, 1962, s.32.

(3) DPT, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânı, 1963, s.348.

(4) DPT, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânı, s.351.

gibi, ilk dönemde ülke dışında) üretilen parçaları monte ederek nihai ürün üreten sektörlerin gelişmesi önemli bir evre oluşturur. İşte 1960'larda Plânlı Dönem'e girilmesiyle birlikte Türkiye ekonomisi bu evrenin önem kazandığı bir döneme girmiştir. Türkiye'de "montaj sanayii" adı altında kapsanan çeşitli ürünlerin⁽¹⁾ üretimini düzenlemek amacıyla 1964 yılında Montaj Sanayii Talimatnamesi (MST) yayımlanmıştır. Talimatın amacı şöyle belirtilmiştir:

" Bazı mamullerde montajdan başlanarak komple imalâta geçişin teşvik edilmesi ve bu alana giren resmi ve özel sektör sanayiinin uyacağı kuralları ve montaj sanayii kollarına tahsis edilecek dövizlerin firmalar arasında tevzi kistaslarını tesbit etmektedir" (2).

Kapsadığı tüm sanayii kollarının hemen her alanında Sanayii Bakanlığına son derece ayrıntılı bilgi vermeleri koşulunu getiren MST, 1. Plân ve ilgili programlara dayanarak dış ticaret ilkeleri çerçevesinde ilgili sanayii kollarının uyacakları kuralları, montaj izninin hangi koşullarda iptal edileceğini saptamıştır. MST çeşitli araçları üreten firmaların ulaşmaları gereken döviz tasarruf oranlarını şöyle öngörmüştür.

Tablo IV. MST'nin Öngördüğü Yerli Girdi Oranları (%)

	<u>Traktör</u>	<u>Kamyon- Kamyonet</u>	<u>Otobüs</u>	<u>Otomobil</u>
1964	25	20	30	-
1967	45	45	65	-
1968	50	50	70	-
1969	52.5	50.2	70	65
1970	55	55	75	65

KAYNAK: MST, Resmi Gazete, 14.4.1964.

(1) 1964 yılında yayımlanan MST'da otomotiv ürünlerinin yanısıra kapsanan ürünler şunlardır: Radyo, pikap, ses alma aracı, otomatik ve yarı otomatik telefon santralleri, buzdolabı, elektrik süpürgesi, elektrikli traş makinası, yazı ve hesap makinaları, asansör.

(2) E.CEYHUN ve N.ÖLÇEN, Türkiye Otomotiv Sanayii, 1972, s.371.

Tablo IV'de görüldüğü gibi MST'nin öngördüğü yerli girdi oranları özellikle otobüste oldukça yüksektir. Daha çok emek-yoğun üretim gerektiren traktör, kamyon-kamyonet, otobüs üretiminde yerli girdi oranları tedrici olarak yıllar itibarıyla yükseltilmiştir. Otomobilde ise başlangıçta ilk üç yıl yerli girdi oranının "0" olmasının mahsur yaratmayacağı biçiminde bir uygulama getirilmiştir. Bu durum daha önce sözettiğimiz DPT raporunun pek de dikkate alınmadığını göstermektedir.

Daha sonraki yıllarda MST'na dayanarak Sanayii Bakanlığı çeşitli sirküler yayınlayarak sanayii düzenlemeyi sürdürmüştür. Firmaların çalışmaları Sanayii Bakanlığı ve Türkiye Odalar Birliği'nin ilgili uzmanları tarafından her yıl yerinde incelenmektedir. Bu incelemelerde Bakanlıkça bir önceki yılda saptanmış olan yerli girdi oranlarının sağlanıp sağlanmadığı ve firmanın faaliyetlerinin MST ilkelerine uygun olup olmadığı denetlenmektedir.

Öte yandan MST'nin getirdiği bazı olumlu düzenlemelere karşın yetkililerin yeterince üzerinde durmadıkları iki önemli nokta otomotiv sanayiinin gelişmesini olumsuz yönde etkilemiştir. Bunlardan birincisi otomotiv sanayii denilince temelde taşıtları monte edecek firmaların anlaşılması olmuştur. Bu sanayii dalında en az nihai firmalar kadar, hatta onlardan daha önemli olan girdi veren sektörlerin (tümüyle otomotiv yan sanayii olarak adlandırılmaktadır) gelişmesi üzerine yeterince eğilinmemiştir. Üretim projeksiyonları yapılırken ve her yıl kullanılacak olan yerli girdi oranları belirlenirken temel olarak alınması gereken input-output ilişkileri dikkate alınmamıştır. Bu nedenle de bu sektörü besleyen sektörlerin kurulması ve/veya en azından otomotiv firmalarına paralel olarak geliştirilmesi hedeflenmemiştir. Nitekim otomotiv sanayii içinde üretim yapan firmalar MST'da belirlenen yerli girdi oranlarını zamanında gerçekleştirememişlerdir. İkinci nokta ise BBYKP'da ve yıllık programlarda öngörüldüğü halde MST'nin firma sayısına ilişkin bir sınırlama getirmemesi olmuştur. Bu

nedenle de düşük kapasite ile çalışan yüksek maliyet yapısına sahip çok sayıda küçük ölçekli firma kurulmuştur (1). Bütün bu gelişmeler, daha önce III. bölümde belirttiğimiz gibi, uluslararası otomotiv sanayiinin az gelişmiş ülkelerdeki gelişim çizgisine uygun biçimde olmuştur.

IV.2.2. Türkiye'de Otomotiv Sanayiinin Kurulması ve Gelişmesi (1960-1970):

Türkiye'de otomotiv sanayii, 1960'ların başlarında kurulurken dikkati çeken ilk nokta; talep artışının varolan kapasitenin kullanılması yoluyla değil de, yeni firmaların kurulmasına olanak verilerek karşılanması olmuştur. Halbuki, o yıllarda, kapasite kullanım oranı %20'lerin altındadır. BBYKP ve MST'nin otomobil dışındaki taşıtların komple ithalini yasaklaması ve sanayiye belirli koşullar getirmesi üzerine birçok firmanın kurulduğu gözlenmektedir. Tablo V 'da görüldüğü gibi sözkonusu dönemde 13 firma daha kurulmuş ve toplam firma sayısı 18'e yükselmiştir. Bu firmaların jip, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, çekici ve traktör gibi ticari amaçlı taşıt ürettikleri görülmektedir. Sözkonusu dönemde, yine Tablo V'de görüldüğü gibi yabancı sermaye yatırımlarının daha çok lisans anlaşmalarıyla sağlandığı gözlenmektedir. Bu durum henüz yabancı sermayenin doğrudan yatırım kararı alma riskine katlanmadığını göstermektedir. Ancak, bu dönemde kurulan çok sayıda firma, zaten düşük olan kapasite kullanım oranının daha da düşmesine yol açmıştır. Sanayide varolan kapasitenin %50'sinden fazlasının atıl kalmasına yol açan bu durum ekonomik etkinliğin sağlanmasını engellemiştir. Ayrıca, "MST'na göre yerli girdi (katkı) oranının artırılması düzenlemesi çerçevesinde, özellikle 1967 yılında, firmalara tahsis edilen döviz miktarının öngörülen yerli girdi oranları üzerinden hesaplanması nedeniyle, bu oranı gerçekleştiremeyen firmaların daha az üretimde buldukları, gözlenmiştir (2). Bu da kapasite kullanımını düşüren

(1) SEVAND, s.227.

(2) SEVAND, 230.

Tablo V. Ticari Taşıt Üreten Firmaların Kuruluşları.

F İ R M A	Çalıştığı Yabancı Şirket	Kuruluş Yılı	Yabancı Sermaye Payı	Ürettiği Taşıt
Willlys + Verdi	Willlys-Kaiser	1954	%25	Jip, Kamyon, kamyonet, Otobüs
TOE (Federal Kamyon)	I.H.	1955	%10	Kamyon (ayrıca Traktör)
Otosan	Ford	1959	Lisans	Kamyon, Minibüs, Otomobil
Çiftçiler	VW	1959	Lisans	Kamyonet
Chrysler	Chrysler	1962	%60	Kamyon, Kamyonet
Sac Sanayii		1962		Kamyonet
Otobüs Karoseri	K.H(Mag.)	1963	Lisans	Otobüs
Genoto	GM	1963	Lisans	Kamyon
ünver	Magirüs	1966		Kamyon + Mb.
BMC	BL	1964	%26	Kam.Mb. (Ayrıca Trak.)
Çelik Montaj	Skoda	1965	Lisans	Kt (Ayrıca Motosiklet)
MAN	MAN	1966	%33,3	Kamyon, Otobüs
KARSAN		1966		Otobüs Karoseri
Otoyol	Fiat	1966	Lisans	Otobüs, Kamyon, Çekici
Taşıt Sanayii	BI	1966	Lisans	Kamyon, Çekici
Otomarsan	Mercedes	1967	%36	Otobüs, Minibüs
Saç Som.	UAZ	1966	Lisans	Kamyonet

KAYNAK: DPT, Karayolları Taşıtlar İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 1977.

bir başka etmen olmuştur. Nitekim, Tablo VI'da görüldüğü gibi, özellikle sanayiinin kuruluş yıllarında kapasite kullanım oranlarının oldukça düşük oranlarda seyrettiği gözlenmektedir.

Tablo VI. Fiili Üretim ve Kapasite (1962-67)

	Otobüs-minibüs		Kamyon-Kamyonet		T o p l a m		Kapasite Kullanım %
	Üretim	Kapasite	Üretim	Kapasite	Üretim	Kapasite	
1962	389	1.400	1.327	18.600	1.716	20.000	8.6
1963	643	1.720	2.179	21.600	2.822	23.320	12.1
1964	663	1.720	3.883	29.600	4.546	31.320	14.5
1965	1.321	1.720	3.120	31.600	4.441	33.320	13.3
1966	570	3.320	9.442	33.000	10.012	35.670	28.1
1967	3.023	3.770	10.193	33.000	13.216	36.120	36.6

KAYNAK: SEVAND, s.230.

Bu dönemde dikkati çeken bir başka olgu ise, üretim düzeylerinin talebi karşılayamaması ve taşıt fiyatlarının yükselmesi olmuştur. Ara talep dengesizliğinden ve ithalatın (otomobil hariç) durdurularak ülke içi sanayiinin korunması aracılığıyla yaratılan oligopolistik pazar koşullarından kaynaklanan bu yüksek satış fiyatları ise, ilgili sanayii dalının oldukça kârlı bir alan niteliği kazanmasında önemli bir işlev görmüştür. Bir bilim adamı, bu koşullarda bir "montajcı rantı"nın belirdiğini ve bu kârın serbest ithalatçı kârından daha yüksek olduğunu belirtmektedir (1). Bu nedenle, sanayiinin yatırımlar açısından çekici bir hâle gelmesi firma sayısının artmasını beraberinde getirmiştir.

1968 sonrasında, Sanayii Bakanlığının, MST'nin yerli girdi oranının yükseltilmesi konusundaki koşulları titizlikle denetlemesi sonucu bazı firmaların montaj izinleri iptal edilmiştir. "Ayıklama dönemi" olarak nitelenen bu dönemde

(1) K.BULUTOĞLU, 100 soruda Türkiye'de Yabancı Sermaye, İstanbul, 1970, s.189.

-ki 1969-74 dönemidir- altı firmanın⁽¹⁾ montaj izinleri, hedeflenen yerli girdi oranına ulaşamadıkları için iptal edilmiştir (2).

Altı firmanın üretimlerine son vermeleri nedeniyle 1969 yılında ticari taşıt üreten firma sayısı onikiye düşmüştür. Bu çıkışlardan sonra bile toplam pazar büyüklüğüne göre sanayiide çok sayıda firmanın kaldığı açıktır. Nitekim 1972 yılında DPT'nin otomotiv sanayiine ilişkin bir raporunda, küçük ölçekli, montaj ve ithalata dayanan bir otomotiv sanayinin kurulmuş olmasının "kalkınma stratejisine karşı ölçek paradoxu"nu yeniden gündeme getirmiş olduğu belirtilmektedir. DPT'ye göre bir montaj firmaları enflasyonu yaratacak kadar çok sayıda firmaya montaj izni verilmiş olması yüksek üretim maliyetlerini, dış pazarlara açılmama sorununu beraberinde getirmiş ve bu sanayii dalının akılcı olmaktan uzak bir sanayii dalı olmasına yol açmıştır (3).

Bir başka çalışmada da pazar parçalanmışlığı sorununa dikkat çekilerek bu nedenle ileri teknoloji uygulanamadığı, büyük ölçeğin maliyet düşürücü etkilerinden yararlanılamadığı belirtilmektedir. Ayrıca, "firma sayısının çok, cesaretlerin küçük olması, parça standardizasyonunda olmadığı hallerde yan sanayinin gelişmesini, yerli imalât oranının yükseltilmesini önlemekte, yahut parça maliyetlerinin yükselmesine yol açmaktadır (4)" denilmektedir.

(1) Bu firmalar şunlardır: Ünver Ticaret, Türk Willys-Overland, Verdi Ticaret, Çiftçiler, Sac Sanayii, Otobüs Karoseri. Çiftçiler ve Ünver Ticaret 1970'li yıllarda yeniden üretime başlamışlardır.

(2) SEVAND, s.231.

(3) SEVAND, s.233.

(4) Mükerrer Hiç: Yrd.: E.ALKİN, E.MANİSALI, E.BİRDAL, Montaj Sanayii-gelişmesi, sorunları ve ekonomimizdeki yeri-, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti, İstanbul 1973, s.87.

Otomotiv yan sanayiinin gelişmemiş olması (ya da yeterince önem verilmemesi) nedeniyle, öngörülen yerli girdi oranları gerçekleştirilememiştir. Ayrıca, bu duruma ithalat güçlükleri eklenince, düşük kapasite kullanımı sonucunda, firmaların ekonomik etkinliğe ulaşmaları mümkün olamamıştır. Ancak, bu durum, bu alanın kârlı olmadığı anlamına gelmemelidir. Aksine yüksek bir koruma duvarının⁽¹⁾ geçerli olduğu bu sanayii dalında firmaların kâr oranları oldukça yüksektir. Bu konu ile ilgili olarak yapılan bir çalışmada, "AT'ye katıldığımız zaman bir uç olasılık olarak bu sanayinin tasfiyeye uğraması halinde; yatırımcılar yatırdıklarını fazlasıyla geri almış olacaklar, yani ekonomik anlamda kârlı olacaklardır. Zira, onlar, yatırımlarının iktisadi hesaplarını geçiş dönemi süresinden oldukça kısa "geri ödeme" devreleri üzerinden yapmışlardır (2)" denmektedir.

Ayrıca bu dönemde dikkati çeken bir başka olgu ise, risk unsurunun da etkisiyle sabit sermaye yatırımlarının düşük tutulmasıdır. Bunun sonucunda ise ileri teknoloji uygulamayan, küçük ölçekli birimlerin oluştuğu gözlenmiştir. Tablo VII'de de görüleceği gibi; 1964-68 arasında firma sayısı artmasına rağmen, sabit sermaye yatırımları paralel bir artış göstermemiştir. Sözkonusu küçük ölçekli üretim birimleri, pazar parçalanmışlığını gündeme getirerek, maliyetleri yükseltmiştir. Yükselen maliyetler, standartlaşmayı önleyerek yan sanayiinin gelişmesi üzerinde olumsuz bir etki yapmıştır (3).

-
- (1) Cem Alpar'ın 1974 yılında yaptığı bir çalışmaya göre taşıt araçları sanayii Türkiye imalât sanayiinde en yüksek gerçek korumanın (%280.2) sağlandığı sektörlerden birisidir. C.ALPAR, "Türkiye'nin AT üyeliği ve Katma Protokol Karşısında Dış Ticaret Politikamızın Değişen Koruyucu Niteliği ve Sanayileşme Sorunu, " Cumhuriyetin 50. yılında Türkiye'de San.Semineri, SBF, 1974, s.807.
- (2) C.T.GÜRSOY, Türkiye'de Otomotiv Sanayii ve Otomotiv Yan Sanayii, İ.A.V., içinde, İstanbul, 1973, s.67.
- (3) SEVAND, s.234.

Tablo VII. 1964-68 Döneminde Otomotiv Sanayiinde Yapılan Sabit Sermaye Yatırımları.

	<u>Firma sayısı^x</u>	<u>Sabit Sermaye miktarı (000 TL)</u>
1964	4	13.238.
1965	4	11.874
1966	11	30.215
1967	15	31.260
1968	18	49.806

^x50'den fazla işçi istihdam edilen firmalar alınmıştır.
KAYNAK: SEVAND, s.234.

1960'lı yılların sonlarında Türkiye'de ticari taşıt üretiminden sonra, otomobil üretimine de geçilmiştir. Aslında 1961 yılında Otosan, SKD⁽¹⁾ olarak ithal ettiği, parçaları birleştirerek 249 otomobil monte etmiştir. 1963-65 arasında da çok az bir sayıda (sırasıyla 80,100,60) otomobil montajı yapılmıştır. Ancak bunlar süreklilik kazanan girişimler olmamıştır. Bu yıllarda sözkonusu firmanın sürdürdüğü çeşitli araştırmalar sonucunda küçük üretim ölçeklerinde ekonomik etkinlik sağlayabilen ve temel malzemesi saç yerine fiber glass⁽²⁾ (cam elyaf) olan otomobil yapımına geçilmesi amaçlanmıştır. 1966 yılında Türkiye'de üretimi süreklilik kazandıracak olan ilk otomobil olan Anadol, İngiliz Reliant firması ile ilişki kurularak -bu firma Anadol'un yapım tasarımlarını gerçekleştirmiştir- %53 yerli girdi oranıyla üretilmiştir (3).

(1) SKD: Yarı dağınık parçaların monte edilmesi, CKD: Tamamen dağınık parçaların monte edilmesinden bir önceki evredir. Bu durumda (SKD) firmanın üstlendiği montaj evresi daha da azalmıştır.

(2) Toplam bir UNIDO çalışmasında da, Türkiye, Şili ve Uruguay'daki deneylerde saç gövde üretimi için ekonomik anlamda olanaklı en düşük ölçek olan 25.000 br'lik üretim birimi yerine, fiber glass'ın, 500 br'lik üretim biriminin kurulabilmesini sağlayarak, toplam yatırım gereksinimini yirmide bire indirdiği belirtilmektedir (Kaynak: UNIDO, The Role of FNIDO in the Field of Automative Industries, ID/WG., 136/9, 1972, s.14).

(3) SEVAND, s.242.

1960'ların sonlarında Avrupa ülkelerinde otomobil pazarının daralması sonucunda, Avrupa firmaları dünya çapındaki faaliyetlerini daha da artırmışlardır. Hızlı bir yayılma politikası izleyen Fiat ve Renault firmaları, önemli bir büyüme potansiyeline sahip Türkiye pazarına 1960'ların sonlarında girmişlerdir. Fiat'ın %41.5 hissesine sahip olduğu TOFAŞ 1968 yılında, Renault'un %44'üne sahip olduğu OYAK-RENAULT ise 1969 yılında kurulmuştur. 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Yasası'na tabi olan bu şirketlerin kuruluş karar-namelerinin çoğu hükmü aynıdır. 1964 yılında çıkartılmış olan MST'na göre hazırlanan kararnamelerle, iki şirketin de kurulduktan 18 ay sonra ya da 12.500 otomobil ürettikten sonra %67 oranında yerli girdi kullanmalarını öngörmüştür. DPT, her iki firmanın da yan sanayilerini birleştirmeleri, bütünleşmiş tesisler kurmaları (montaj dışında) önerininde bulunduyrsa da bu gerçekleşmemiştir. Zira her iki firmada bu konuda işbirliğine yanaşmamıştır. Bu durum otomotiv sanayiinde kaynak savurganlığının bir örneği olarak kabul edilmektedir (1).

IV.2.3. Otomotiv Sanayii Ürünlerine Olan Yüksek Talep ve Üretimin Arttığı Yıllar (1970-1977):

Türkiye'de genel olarak, otomotiv sanayiinin 1960'lar-da kurulma aşamasını tamamladığı söylenebilir. Sanayiye tüm firma girişleri bu dönemde olmuş ve yine bu yıllarda bazı küçük firmalar piyasadan çekilmişlerdir.

1970'li yıllarda, genel olarak, üretim hızla artmaya başlamıştır. Varolan yüksek talep, bu üretimi kamçılayan en büyük etken olmuştur. Ancak 1970-72 arasında ekonomik karar organlarının aldığı bazı tedbirler, otomotiv sanayiini olumsuz etkilemiştir. Anılan dönemde, akreditif transferlerinin gecikmesi nedeniyle, bazı firmalar üretimlerini yavaşlatmış-tır. Bazıları ise döviz sıkıntısı nedeniyle girdi sağlayamadıklarından üretimlerini durdurmuşlardır. Ayrıca 1970'de yapılan

(1) SEVAND, s.243.

devalüasyon girdi maliyetlerinin yükselmesine yol açarak, 1971 yılında çıkartılan Finansman Kanunu'da ek vergi yükümlülükleri getirmek suretiyle talebin düşmesine yol açarak, dolayısıyla üretimin düşmesine neden olmuşlardır.

Bundan sonraki açıklamalarımızda otomotiv sanayiini iki gruba ayırmak düşüncesindeyiz. I. grup, özellikle 1971'den sonra üretimini artırabilen otomobil grubudur. Tablo VIII'de görüldüğü gibi otomobil üretimi yapan üç büyük firma; Otosan, Tofaş ve Oyak-Renault 1971'den başlayarak üretimlerini sürekli olarak artırmışlardır. 1971'de 13.187 adet olan toplam otomobil üretimi, daha önce belirttiğimiz kararların etkisinden çabuk kurtularak, 1975'de 67.291 adede kadar çıkmıştır. Ancak, 1977 yılı ile birlikte Tofaş'da %26, Otosan'da %24 üretim düşüşü yaşanmıştır. Oyak-Renault'un aynı dönemde üretimini %13 artırmasına rağmen, toplam otomobil üretimi %7.5 düşüş göstermiştir. 1976'ya kadar gerçekleşen yüksek oranlı artışların nedenini talepte meydana gelen önemli bir sıçramaya (%66) bağlamaktayız. 1977'deki düşüşü daha sonra ele alacağız.

Tablo VIII. Türkiye'de Otomobil Üretimi 1966-1977.

	<u>OTOSAN</u>	<u>TOFAŞ</u>	<u>OYAK-RENAULT</u>	<u>TOPLAM</u>
1966	18			18
1967	1.760			1.760
1968	2.852			2.852
1969	3.902			3.902
1970	3.660			3.660
1971	3.838	7.885	1.514	13.187
1972	4.489	17.609	7.529	29.627
1973	7.143	24.918	14.795	46.856
1974	8.034	28.839	23.035	59.908
1975	6.891	29.715	30.675	67.291
1976	7.001	25.931	29.890	62.822
1977	5.363	19.212	33.668	58.243

KAYNAK: SEVAND, s.243.

II. grub'da ise ticari taşıt üretimini incelemek durumundayız. Bu grubda Finansman Kanunu'nun getirdiği yeni vergilerden en çok pazarın daha düşük bölümüne sunum yapan Çelik Montaj (Skoda) ve Genoto (Bedford) firmalarının etkilendiği görülmektedir. İki firmanın da üretimi bir yıl içinde %60 oranında bir düşme göstermiştir. 1972 yılı itibaren, Tablo IX'da da görüleceği gibi, özellikle Otosan ve BMC firmalarının üretim düzeyleri sıçramalı bir artış göstermiştir. Sırasıyla %96 ve %123 oranlarında gerçekleşen bu üretim artışlarından sonra iki firmanın da pazar payları önemli ölçüde artmıştır. İki firmanın pazar paylarındaki bu artış özellikle Chrysler ve TOE'nin pazar paylarının artması pahasına gerçekleşmiştir. Nitekim, Tablo X'da da görüleceği gibi, ertesi yıl bu firmaların üretimleri %57 ve %85 oranlarında artmışsa da, 1971 yılı pazar paylarına ulaşamamışlardır.

Yine tablo X'dan izleneceği gibi ikinci bir üretim sıçraması ise 1975 yılında Otosan, Chrysler, Otoyol ve TOE firmalarında gerçekleşmiştir. Sırasıyla %57, %50, %66.5 ve %78 oranlarında gerçekleşen bu üretim artışları sonucu 1975 yılı toplam üretimi %40 oranında önemli bir artış göstermiştir.

1976'da 46.355'e ulaşan ticari taşıt üretimi 1977 yılında %9 oranında bir düşme göstermiştir. Döviz darboğazının önemli boyutlara ulaşması, kullandığı girdiler açısından büyük ölçüde ithalata bağımlı olan bu sanayiinin üretiminin düşmesine yol açmıştır. Aynı yıl içinde Çelik Montaj firması Nisan ayından itibaren, MAN firması ise Temmuz ayından itibaren grevde oldukları için üretimlerini sürdürememişlerdir (1).

(1) SEVAND, s.235.

Tablo X. Ticari Taşıt Üreten Firmaların Pazar Payları 1966-1977.

	OTOSAN	CHRYSLER	BMC	GENOTO	TOE	OTOYOL	ÇİFT- ÇİLLER	Ç.M.M.N.	MAN	OTO MARSAN	OTO.KAR.	TAŞIT SANAYİ	FİRMA' NİN P.PAYI
1966	12.87	32.25	4.62	8.06	18.10	0.59	4.19	9.31			4.60		49.99
1967	16.06	18.70	14.71	10.12	10.87	2.87	6.15	15.17	1.75		2.75	1.19	57.44
1968	18.89	17.56	20.99	7.16	8.73	2.43	-	13.67	3.07	0.53	1.82	1.28	55.75
1969	17.06	16.23	22.46	8.54	11.43	3.97	-	12.16	3.26	1.30	2.30	0.41	55.18
1970	18.85	16.39	18.25	8.57	7.79	4.08	-	18.08	3.13	2.01	2.44	0.41	63.35
1971	23.11	23.44	16.80	3.89	11.25	5.13	-	8.02	3.93	2.82	1.20	1.01	64.53
1972	27.28	14.71	22.54	6.51	6.03	2.39	-	11.07	4.86	2.80	0.79	0.53	67.91
1973	29.16	16.73	22.02	4.08	8.08	1.60	-	9.09	4.63	3.13	0.96	0.46	67.29
1974	30.50	18.68	18.11	7.52	4.55	2.06	0.54	9.02	3.71	3.30	1.56	0.60	69.49
1975	34.17	20.00	15.32	5.31	5.76	3.92	0.89	7.14	2.90	2.66	1.33	0.51	68.88
1976	35.13	17.79	15.96	7.54	4.90	4.55	0.51	7.22	2.68	2.34	0.87	0.51	70.01
1977	38.35	15.64	16.02	9.06	3.16	6.57	3.55	1.55	1.99	2.55	1.56	-	

KAYNAK: SEVAND, s.237.

Otosan, Chrysler ve BMC firmalarının pazar payları diğer firmalardan belirgin bir farklılık göstererek sürekli artmış ve 1977 yılında üç firmanın toplam pazar payı %70'e ulaşmıştır. Üç firma arasındaki bir kıyaslama ise Otosan'ın kesin önderliğini ortaya koymaktadır. Üç firma arasında yabancı ortaklığın⁽¹⁾ olmadığı tek firma olan Otosan kuruluştan itibaren sürekli sabit sermaye yatırımı yapan, üretim kapasitesini artıran ve üretim düzeyi genellikle iniş çıkışlar olmadan (1964 ve 1966 hariç) artan bir seyir gösteren tek firma durumundadır. Yukarıda sözü edilen 1972 ve 1975 üretim sıçramalarından sonra ise firmanın üretim düzeyi diğer iki büyük firmanın üretim düzeyleri arasındaki farkı önemli ölçüde aşmış ve 1974 yılında %30.5'e ulaşan pazar payını 1977 yılında %38'e çıkarmıştır.

Firmaların üretim düzeylerine ve istihdamlarına göre tasnifi ise, Tablo XI ve XII'de görüleceği gibi, Otosan'ın belirgin farklılığını ortaya koymaktadır (2).

Üretim düzeyleri de 1970'li yıllarda bir farklılaşma göstermiştir. 1970'de 3000'in üzerinde üretim yapan firma yokken, 1977'de 4 firmanın üretimleri 3000 br'in üzerinde gerçekleşmiş ve 500 br'in altında üretim yapan firma kalmıştır.

Ayrıca dikkati çeken bir konu da yapılan bir araştırmaya göre, otomotiv sektöründe, 1968-73 döneminde girdi kullanımında ithalat payının azalmasına karşın, son kullanma (tüketim, yatırım ve ihracat) giden ithalat payının -ilgili dönemde %14'den %19.5'a çıkmıştır- arttığı saptanmıştır (3).

(1) Chrysler firmasının yabancı ortağı 1978 yılında payını Türk ortaklarına satmıştır.

(2) SEVAND, s.239.

(3) N.YILDIRIM, Türkiye Ekonomisinin İthalata Bağımlılığı: 1968-73 (SEVAND içinde, s.321).

Tablo XI. Firmaların İstihdamlarına Göre Tasnifi.

<u>İşçi Sayısı</u>	<u>1964</u>	<u>1968</u>	<u>1973</u>	<u>1977</u>
50-99	1	3	1 ^x	-
100-499	3	11	4	3
500-999	-	3	3	3
1000-1999	-	1	3	4
2000-2999	-	-	1	1 (Otosan)

^x Firma o yıl üretimde değil

KAYNAK: SEVAND, 239.

Tablo XII. Firmaların Üretim Düzeylerine Göre Tasnifi^x

<u>Üretim düzeyi 1970</u>		1977
100-500	4 (Otomarsan, MAN). (Otobüs Karoseri, Taşıt San.)	
500-1000	2 (Otoyol, TOE)	3 (Ç.Montaj, Man, Oto Karoseri)
1000-2000	1 (Genoto)	3 (TOE, Otomarsan, Çiftçiler)
2000-3000	4 (Çelik Montaj, Otosan, BMC, Chrysler)	1 (Otoyol)
3000-4000	-	1 (Genoto)
4000-5000	-	-
5000-6000	-	-
6000-7000	-	2 (BMC, Chrysler)
7000-8000	-	-
8000-9000	-	-
9000-10000	-	-
10000 üstü	-	1 (Otosan)

^x Yalnız ticari taşıt üreten firmalar dikkate alınmıştır.

KAYNAK: SEVAND, 239.

Bir başka deyişle, ilgili dönemde, sanayiinin gelişme süreci içinde kullandığı girdinin ülke içinde üretilmeye başlandığı, ancak özellikle yatırım malları açısından ithalata bağımlılığın arttığını göstermektedir. Yeni üretim birimlerinin kurulması -çok uluslu şirketlerin yerli firmalara lisans anlaşmalarında koşul olarak öne sürdükleri gibi- önemli ölçüde makina ve teçhizat gibi sanayii malları ithalâtını artırmaktadır (1). Bu süreç, genellikle yeni modele geçilmesi nedeniyle, birçok parçanın bir süre için yeniden dışarıdan karşılanması biçiminde işlemektedir.

IV.2.4. Dünya Petrol Krizi ve Türkiye Otomotiv Sanayiine Etkileri (1978-1980):

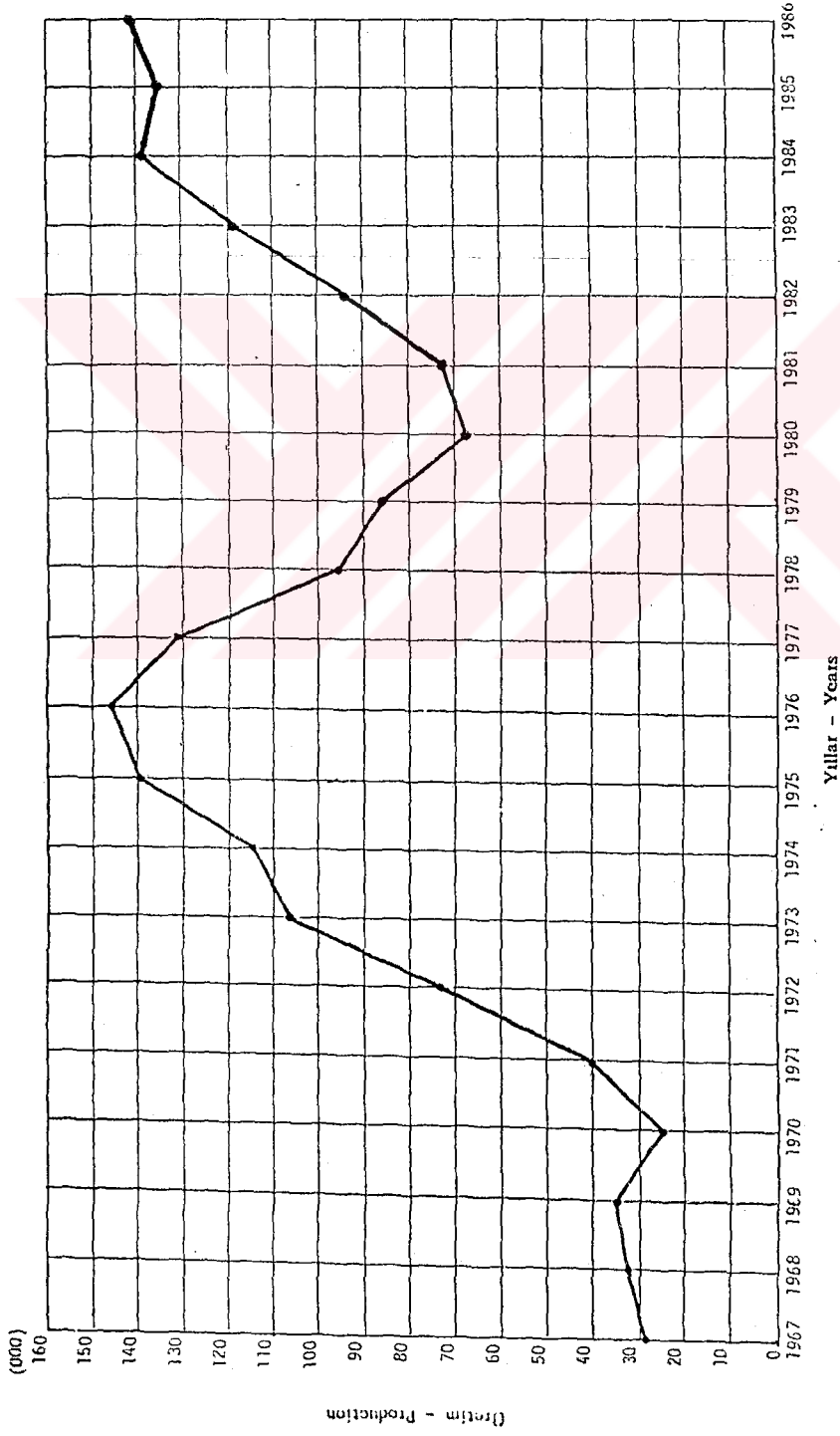
Türkiye'de otomotiv sanayii 1977 yılına kadar, genel olarak, bir gelişme trendi göstermiş, 1977'den sonra ise ekonomideki döviz yetersizliğinin de etkisiyle üretimde önemli azalmalar olmuştur. 1977-80 arası meydana gelen bu üretim düşüşü, sektörün üretim hacminin büyümesi sonucu artan maliyetlere bağlı olduğu kadar, enerji yetersizliği ve işçi hareketlerinden de kaynaklanmaktadır (2).

Grafik II'den izleneceği gibi 1976'da 150.000 sınırına kadar dayanan üretim (tam olarak 146.095), bu yıldan sonra hızla düşmeye başlamıştır. Düşüşün en fazla olduğu yıl olarak 1977 dikkati çekmektedir. Anılan yılda 130.000 civarında olan üretim 95.000'lere kadar gerilemiştir. Daha sonra 1979'da 86.000'e gerileyen üretim, 1980'de 68.000'e düşmüştür. Böylece Türk otomotiv sanayii tarihinin en fazla üretim düşüşü kaydedilen dönem yaşanmıştır.

(1) SEVAND, s.321.

(2) DPT, Karayolu Taşıtları İmalât Sanayii, V.BYKP Özel İhtisas Komisyon Raporu, Yayın No: 1995, Ankara, 1985, s.16.

Grafik II. Otomotiv Sanayii Toplam Üretim Grafiği.



KAYNAK: Otomotiv Sanayii Derneği, Yayın No T 87-53, İstanbul, Mayıs 1987, s.19.

Bu durumun en önemli nedeni olarak, 1975 ve sonrasında Dünya'daki ekonomik dengenin petrol krizi ile sarsılması ve bu sarsıntının Türk ekonomisine yansması kabul edilebilir. Sözkonusu yıllardaki dünya konjonktürünün bu olumsuz etkisi, henüz yirmi yıllık geçmişi olan otomotiv sanayiinin, mevcut sorunlarını daha da aşılması zor bir hale getirmiştir (1).

Dikkati çeken bir başka olgu ise petrol fiyatlarındaki artışın ekonomiye yansıtılmasının da etkisiyle enflasyonun, 1978 ve 1979'da çok yüksek boyutlara ulaşmasıdır. Karşılaşılan döviz sıkıntısı, ithal girdi gereksinimi olan otomotiv sanayiinde üretim düşüşüne neden olmuş, buna karşılık talepte ise aşırı enflasyon nedeniyle düşüş olmamıştır. Aksine, bu dönemde, fiyat artışlarının devam edeceği kanısı, elde para tutmaya karşı yaratılan psikolojik etki, mal darlıkları, resmi fiyatlar ile piyasa fiyatları arasındaki farklılıklar talebi kamçulamıştır. Bu dönemde, ayrıca, otomotiv sanayii ürünlerinin fiyatının devletçe belirlenmesi ve fiyatın piyasa fiyatının altında olması, spekülative talebin doğmasına yol açmıştır. Böylece, karşılanamayan talep nedeniyle araç almak isteyenler uzun süre beklemek durumunda kalmışlar ve bunun doğal sonucu olarak da karaborsa oluşmuştur (2).

IV.2.5. Otomotiv Sanayiinin İhracata Yönelik Sanayileşme Stratejisi Çerçevesinde İhracata Yönelmesi (1980-1988):

Türkiye ekonomi politikalarında önemli bir dönemeci ifade eden 24 Ocak 1980 kararları ile de otomotiv sanayiinin içine düştüğü olumsuz durum varlığını korumuştur. Ekonomiyi düzene koyma, enflasyon durdurma, ihracatı artırma amacıyla uygulamaya konulan sözkonusu önlemler paketi, bir taraftan

(1) Otomotiv Sanayiini Yönlendirme Komisyon Raporu, s.28.

(2) DPT, V.BYKP, Özel İhtisas Kom. Raporu, s.32.

Tablo XIII. Yıllar İtibariyle Üretim Adetleri ve Kapasite Kullanımı.

TIPLER / Types	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
ÇEKİCİ - R. Tractor	729	926	624	434	266	573	936	1.040	1.131	814	416
KAMYON - Truck	19.769	19.774	12.520	12.933	8.042	11.865	14.195	16.474	16.387	17.348	13.230
KAMYONET - Pick Up	19.415	14.016	6.879	9.384	7.322	5.502	4.991	6.822	7.279	7.888	6.605
OTOMOBİL - Pass. Car	62.992	58.245	54.085	43.808	31.529	25.306	31.195	42.509	54.832	60.353	82.032
OTOBÜS - Bus	1.376	1.077	972	1.151	1.101	1.584	1.703	1.964	1.766	1.637	1.813
MİNİBÜS - Minibus	4.910	5.152	3.163	4.222	2.130	2.040	4.850	6.712	7.460	7.397	7.318
MİDİBÜS - Midibus	302	467	444	547	491	378	587	1.382	2.750	2.191	1.508
TRAKTÖR - Agr. Trac.	36.602	31.380	17.673	14.484	16.936	25.358	35.716	41.799	46.782	37.830	28.053
TOPLAM - Total	146.095	131.037	96.360	86.963	67.817	72.606	94.173	118.702	138.387	135.458	140.975

NOT: 1) En yüksek üretim adetleri içine alınmıştır.

Highest production numbers are shown in

2) Bu tablo tüm Otomotiv Sanayii firmalarının durumunu yansıtmaktadır.

Kapasite Kullanımı
Capacity Usage

% 68	% 62	% 46	% 42	% 26	% 28	% 33	% 42	% 47	% 44	% 45
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

KAYNAK: Otomotiv Sanayii Derneği, Yayın No: T87-56, İstanbul, Mayıs 1987, s.22.

düşen talep hacmi ile kârlılık ve dinamizmini kaybederek üretim düşüşleri, diğer taraftan devalüasyonlarla artan maliyetlere neden olmuş ve nakit sıkıntısıyla birlikte mali yapılar daha da bozulmuştur (1).

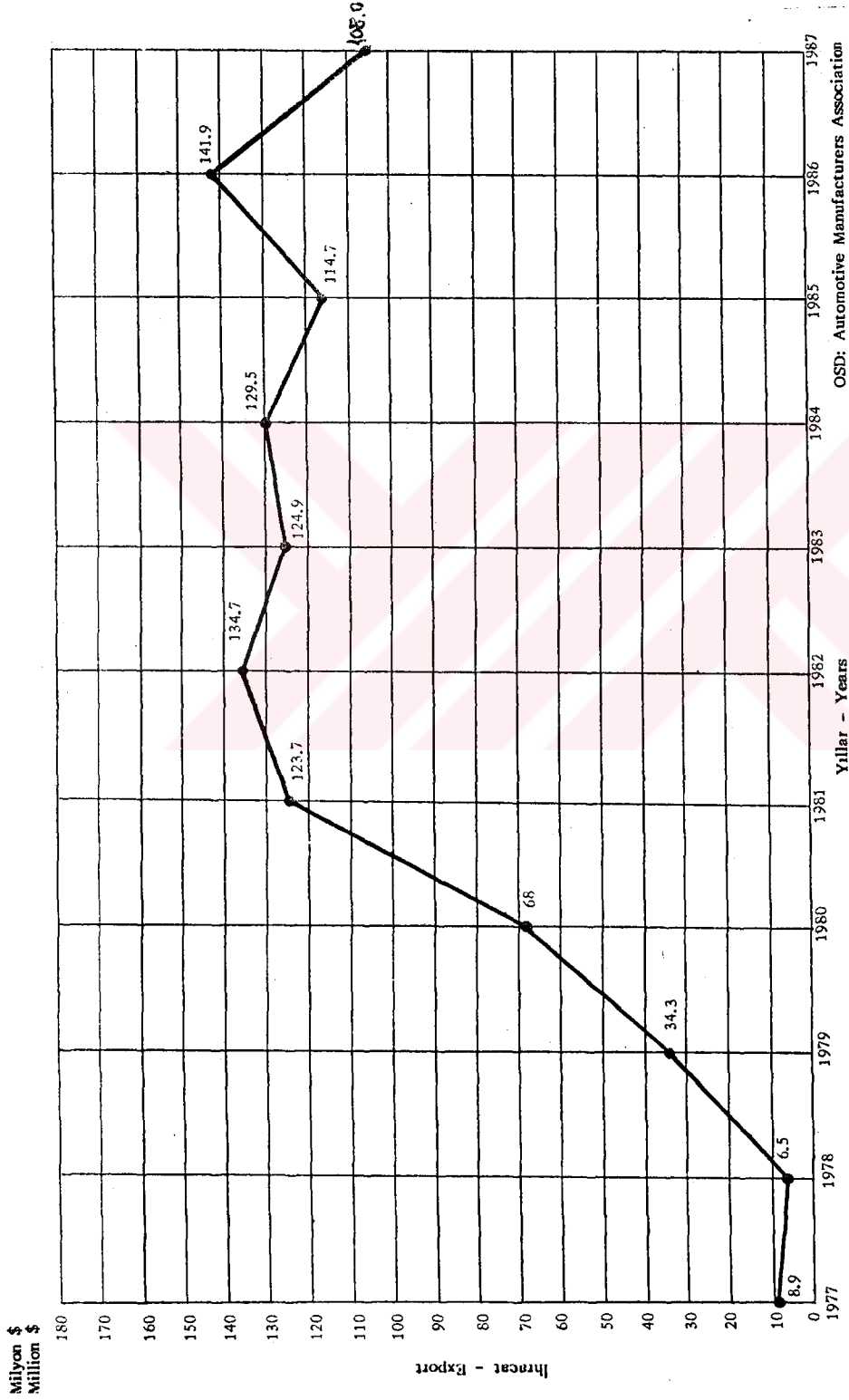
Tablo XIII'den de izleneceği gibi, Türkiye Otomotiv Sanayiinde, 1980 yılında dikkati çeken en önemli nokta, kapasite kullanımının en düşük olduğu yıl olmasıdır. Aslında kapasite kullanım oranlarındaki düşüş, üretimdeki düşüşe paralel olarak 1977'den itibaren devam etmektedir. Ancak 1981'den itibaren üretim artışına paralel olarak, kapasite kullanım oranlarında da görece bir artış olmuştur. 1982'de %33 olan kapasite kullanım oranı, 1983-1986 döneminde ortalama %45 olarak gerçekleşmiştir. 1988'in ilk altı aylık verilerine göre ise, otomobilde kapasite kullanımının %106'ya yükselmesine (aşırı talep nedeniyle) rağmen, minibüste %55, kamyonette %46, traktörde %29, midibüste %29, kamyonunda %28, otobüste %26, çekicide %4 olarak gerçekleşmiştir ki ortalaması %40'a tekabül etmektedir (2). Düşük kapasite kullanımının hâlen sektörün en önemli sorunlarından biri olduğu görülmektedir.

24 Ocak 1980 kararları ile uygulanmaya başlayan dışa açılma politikasıyla ihracatın genel olarak önem kazanması ve teşvik görmesi, otomotiv sanayiinde de yansımıştır. Grafik III'den izlenebileceği gibi 1978'lerden itibaren artan ihracat 1980'de yeni bir ivme kazanarak, 1981'de 123.7 milyon \$'a ulaşmıştır. Daha sonraki yıllarda çok fazla bir artış görülmeyen ihracat 1986'da 141.9 milyon \$'a ulaşmıştır. 1986'dan itibaren düşüş görülmeye başladıysa da 1988 yılı ilk altı aylık döneminde 1987 yılı eş dönemine göre ihracatta %88'lik bir artış sağlanmıştır. Bu dönemde yapılan ihracatta en büyük pay, yedek parça (otomotiv yan sanayiye ait)

(1) DPT, V.BYKP, Özel İhtisas Kom. Raporu, s.32.

(2) Otomotiv Sanayii Derneği, Aylık İstatistikî Bülteni, Haziran 1988, s.12.

Grafik III. Otomotiv Sanayii İhracat Grafiği 1977-1986.



KAYNAK: OSD, s.26.

ile otobüse (3512 adet) aittir. Çekici ihracatında da gelişmeler olduğu gözönüne alınır, sözkonusu ürünlerin emek-yoğun olması nedeniyle maliyetler açısından bir avantaj sağlamakta olduğu söylenebilir.

Tablo XIII ve Grafik II'den de izleneceği gibi 1981'den itibaren sektörün üretiminde belli bir artış görülmektedir. Bu artışın nedenini, kapasite kullanım oranlarının artışıyla aramak gerekmektedir. Türkiye'de iç talebin henüz doygunluk noktasında olmadığı gözönüne alınır, yapılan ihracatın bir zorlama sonucu olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim, daha önce de belirttiğimiz gibi, az gelişmiş ülkelerde döviz yetersizliği sonucu değişen ekonomi politikasının etkileriyle -ihracata yönelik sanayileşme stratejisi örneğinde olduğu gibi- ekonomik karar organları sektörlerden ihracat yapmalarını beklemektedirler. Türkiye'de de şu anda bu süreç işlemektedir.

1980'deki iktisadi politika dönüşümü sonucu otomotiv sanayiinde koruma bırakılmış mıdır, sorunun yanıtı "hayır" olmaktadır. Nitekim, hâlâ yerli sanayii binek otoda etken koruma oranı 2.04 (1) olarak saptanmıştır. %200'lere varan bu koruma oranı, otomotiv sanayii içinde dikkat çekici bir örnektir. Ancak, Tablo XIV'de görüldüğü gibi, taşıt ithalatı kamyon ve kamyonette gerilemesine rağmen, otomobil, otobüs, damper ve traktörde artarak devam etmektedir. Türkiye'de toplam taşıt arzı içinde toplam taşıt ithalatı, 1986 verilerine göre, %14.5'lik bir yer almaktadır. Başlangıçta çok yüksek bir oran gibi gözükmesine de, gümrük duvarları dikkate alındığında bu çarpıcı bir oran olabilmektedir. Zira günümüz Türkiye'sinde üretilen Murat 131'in maliyetine, F.Almanya'da 1985 model Mercedes üretilmektedir (2). Bu maliyet farklılığı, kuşkusuz, teknolojik dezavantajlardan

(1) A.Berrin ALKAN; 1980 Sonrası Dış Ticarete Liberasyon, Yayınlanmamış Master Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara, 1986 (İlhan Uludağ, Dış Şoklara Karşı Dünya'da ve Türkiye'de Geliştirilen İstikrar Politikaları, İTO, İstanbul, 1987-20, s.113'den naklen).

(2) Hürriyet Gazetesi, ekonomi sayfası, 8.5.1988.

Tablo XIV. Yıllar İtibariyle Taşıt İthalatı.

	87.02.11 OTOMOBİLLER Passenger Cars	87.02.12 OTORÜSİLER Buses	87.02.21 KAMYONLAR Trucks	87.02.22 KAMYONETLER Pick Ups	87.02.23 DAMPERLER	87.01 TRAKTÖRLER Agr. Tractors
1	ADET - Units	243	180	533	32	3.956
9	DEĞER - Value (₺)	824.930.172	375.799.508	435.577.071	187.281.345	1.895.374.838
8	DEĞER - Value (\$)	9.895.437	5.112.489	5.326.860	2.294.692	26.865.818
0						
1	ADET - Unit	33	116	73	91	862
9	DEĞER - Value (₺)	22.209.622	1.424.113.355	118.995.499	1.482.872.298	3.722.286.887
8	DEĞER - Value (\$)	227.505	11.771.149	1.087.010	12.779.474	30.060.154
1	ADET - Unit	4	212	26	33	2.296
9	DEĞER - Value (₺)	2.529.353.012	4.522.653.531	60.186.855	317.608.880	15.920.360.264
8	DEĞER - Value (\$)	15.654.785	28.422.482	367.099	1.951.579	95.389.474
2						
1	ADET - Unit	2	55	5	94	876
9	DEĞER - Value (₺)	3.260.000	855.732.140	8.262.985	1.216.601.595	8.264.573.709
8	DEĞER - Value (\$)	15.967	3.945.239	40.142	5.391.584	37.737.622
3						
1	ADET - Unit	676	791	534	157	2.531
9	DEĞER - Value (₺)	4.168.993.887	17.709.841.544	1.103.382.253	6.573.125.547	15.286.982.342
8	DEĞER - Value (\$)	80.604.638	47.809.954	2.865.998	17.467.902	39.640.370
4						
1	ADET - Unit	194	1.135	250	607	1.593
9	DEĞER - Value (₺)	3.973.275.804	7.281.511.419	4.171.920.760	41.635.278.591	23.649.432.942
8	DEĞER - Value (\$)	7.401.907	14.095.154	8.266.224	77.337.610	44.169.022
5						
1	ADET - Unit	189	677	0	746	1.189
9	DEĞER - Value (₺)	29.017.710.784	6.998.592.341	0	50.086.389.674	29.986.277.288
8	DEĞER - Value (\$)	43.132.275	7.802.349	0	75.224.320	44.614.703
6						

KAYNAK: OSD, s.27.

kaynaklandığı kadar üretici firmaların kâr oranlarının yüksekliği hakkında bir fikir de vermektedir (1).

Bu noktada bir parantez açarak teknoloji konusunu incelemek istiyorum. Zira, otomotiv teknolojisi daha çok ampirik (deneysel) bir teknolojidir. Teorik hesaplardan çok araştırma, deneme ve geliştirme ile beceriye dayanmaktadır. Türkiye'de ise yatırım malları üreten sanayii başta olmak üzere, genel olarak, sanayii, teknolojik bilgi üretme düzeyine gelmediği için know-how açısından dışarıya bağımlıdır. Mamul ve imalât teknolojisine yönelik bilimsel-araştırmalar yani araştırma-geliştirme faaliyetleri yalnız özel sektör tarafından, yerlileşmeye yönelik adaptasyon konuları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Teknoloji üreten bir ülke konumuna giremediğimizden, varolan teknolojinin uyarlanmasıyla ilgilenebilmekteyiz. Bu araştırmaların sınırlı kalmasının en önemli nedenleri olarak aşağıdakiler sayılabilmektedir:

- Otomotiv sanayiinin kuruluşundan bu yana devletçe uygulanan ithal ikamesi politikası dolayısıyla rekabet olanağının ve dışa açılmanın sağlanamamış olması (ve bu durum nedenleri),

- Firmaların düşük kapasitelerde kurulmuş olması,

- Lisansör firmaların (çok uluslu şirketlerin) değişiklikler üzerindeki aşırı duyarlılıkları,

- Kadro ve finansman yetersizlikleri,

- Dış ülkelerle teknik eleman değişiminde, prototip alışveriş ve testlerinde kambiyo gümrük mevzuatında gerekli esnekliğin olmaması,

- Üretici kuruluşlar arasındaki mevcut koordinasyon eksikliği (2).

(1) Kârlılığın buradaki anlamı doğal olarak ekonomik etkinlikten oldukça farklıdır. Zira daha önce belirtildiği gibi üretim faktörlerinin en uygun kombinasyonunu en düşük maliyetle gerçekleştirerek birim başına üretim maliyetinin minimize edilmesi anlamındaki ekonomik etkinlik Türk otomotiv sanayiinde farklı bir düzeydedir. Etkinlik sağlanmadan ulaşılan kâr oranlarının ise sektöre yararı (dolayısıyla ülke ekonomisine yararı) tartışmalıdır.

(2) Otomotiv Sanayiini Yönlendirme Komisyon Raporu, s.35.

Öte yandan Türkiye'de otomotiv sanayiinde üretim faaliyetini sürdüren üretici firmaların hâlen 23 adet olduğu görülmektedir. Bu firmaların toplam yıllık üretim kapasitelerinin 330.000 adet olduğu düşünülürse 1987'deki 175.000 araç üretimi ve 460.000 kişilik istihdamın daha artacağı beklenebilir (1).

Son olarak Tablo XV'de görüldüğü gibi, Türkiye'de otomotiv sanayii firmalarındaki yabancı sermaye paylarını incelediğimizde ise şu sonuçları elde etmekteyiz. 1975'lerde %60 paya sahip olan Chrysler firmasının payını yerli ortağına devrederek lisansör firma olarak kaldığını, BMC firmasının yabancı ortağı Leyland Volvo Cummins'in payını %26'dan (1975'de), %35.68'e yükselttiğini, MAN firmasının yabancı ortağı F.Alman firmasının payını %30'dan (1975'de), %9.72'ye düşürdüğünü, Otomarsan'ın yabancı ortağı Mercedes Benz'in payını %33.3'den (1975'de), %47'ye yükselttiğini görmekteyiz. Ayrıca A.O.S, Burtrak (1979'da kurulan Japon yabancı ortaklı ilk firma), Otosan, Oyak Renault, TOE, Tofaş ve Türk Traktör firmalarının yabancı ortaklarının payları sırasıyla %20, %5.6, %16.63, %44, %41.5 ve %25 olarak aynı kaldığını söyleyebiliriz (2).

-
- (1) ÖZKAN Ziya, TMMOB Mak.Müh.Odası 1987 Sanayi Kongresi Tebliğ Yayını içinde, Ankara, Kasım 1987, s.439.
 - (2) Panaroma dergisinin yaptığı bir araştırmaya göre sözkonusu şirketlerin kârlılığına bir örnek oluşturması bakımından dikkati çeken bir nokta oluşturmaktadır. Araştırmaya göre Türkiye'de en büyük 100 özel sanayii firması içinde Tofaş 2., Oyak Renault 3., Otosan 8., Otomarsan 16., BMC 32., Türk Traktör 37., Otoyol 52., Anadolu Otomotiv 76. sırada yer almaktadır. (Panaroma, "En büyük 100 firma" Yıl:1, S:15, (24.7.1988), s.9,10,11).

Tablo XV. Otomotiv Sanayii Firmaları Hakkında Genel Bilgiler.

FİRMALAR	ÜRETİME BAŞLAMA YERİ	ÜRETİME BAŞLAMA TARİHİ	LİSANS	SERMAYE	YABANCI SERMAYE %	KAPALI SAHA M ²	TOPLAM SAHA M ²
1. A.O.S.	İstanbul	1966	Skoda - Isuzu	2.540.000.000	20	16.000	55.000
2. B.M.C.	İzmir	1966	Leyland - Volvo Cummins	15.000.000.000	35,68	60.000	150.700
3. BURTRAK	Burdur	1979	Ihi Shibaura	11.500.000.000	5,6	25.000	800.000
4. CHRYSLER	Gebze	1964	Chrysler Int S.A.	3.000.000.000	--	28.431	112.500
5. ÇİMSATAŞ	Mersin	1974	Caterpillar Tractor Co Mac Tracks Inc	1.512.000.000	--	25.000	56.000
6. ÇUKUROVA İTH.	İstanbul	1985	Caterpillar Tractor Co	7.440.000.000	--	18.000	65.000
7. ÇUMİTAŞ	Mersin	1981	Deere & Company	1.160.000.000	--	46.120	217.893
8. GENOTO	İstanbul	1965	Bedford	210.000.000	--	31.300	165.000
9. HEMA TRAKTÖR	Kayseri	1980	Ford	8.350.000.000	--	13.884	429.250
10. İLTOR	İstanbul Antalya	1980	Nibbi Goldoni	500.000.000	--	6.700 8.500	13.700 80.000
11. KARSAN	Bursa	1966	Peugeot	360.000.000	--	11.057	30.000
12. M.A.N.	İstanbul Ankara	1967 1985	M.A.N. B. Almanya	12.000.000.000	9,72	22.096 33.798	33.055 181.297
13. OTOKAR	İstanbul	1963	Magirus Deutz	660.000.000	--	17.200	24.000
14. OTOMARSAN	İstanbul Nigde	1968 1985	Mercedes Benz	16.000.000.000	47	25.000 33.846	72.000 810.500
15. OTOSAN	İstanbul Eskişehir	1959 1983	Ford	15.000.000.000	16,63	61.799	182.146
16. OTOYOL	İstanbul	1967	Iveco - Fiat	1.500.000.000	--	31.000	1.100.000
17. OYAK RENAULT	Bursa	1971	Renault	17.700.000.000	44	30.129	65.586
18. T.O.E.	Gebze	1955	Int. Harvester	800.000.000	10	107.314	325.000
19. TOFAŞ	Bursa	1971	Fiat	6.700.000.000	41,5	55.193	238.720
20. TÜRK TRAKTÖR	Ankara	1954	Fiat	7.000.000.000	25	118.484	774.820
21. UZEL	İstanbul	1962	Massey Ferguson	1.200.000.000	--	48.158	286.060
						75.000	120.000

KAYNAK: OSD, s.5.

Tablo XVI. Türk Otomotiv Sanayininin 1987/1988 Yılları Üretim Mukayesesi. 1987-1988

TIPLER - Types	HAZİRAN AYI ÜRETİMİ June Production		İLK 6 AYLIK ÜRETİM First 6 Months Production		ÜRETİM DEĞİŞİMLERİ % Percent Change	
	1987 YILI	1988 YILI	1987 YILI	1988 YILI	HAZİRAN June	İLK 6 AY First 6 Month
DEKICI - R.Tractor	13	12	69	87	-8	26
KAMYON - Truck	867	1061	6168	7048	22	14
KAMYONET - Pick Up	676	572	3369	3932	-15	17
OTOMOBİL - Pass.Car	9797	12020	52903	57467	23	28
OTOBUS - Bus	89	60	523	569	-33	9
MINİBUS - Minibus	520	432	3699	3705	-17	0
MİDİBUS - Midibus	129	104	697	805	-19	15
TRAKTOR - Agric.Trac.	2884	3162	16743	19878	10	19
B.DÖVER - Combine	0	6	0	12	ERR	ERR
TOPLAM - Total	14975	17429	84171	103503	16	23

KAYNAK: OSD, Aylık İstatistik Bilgiler Bülteni, Haziran 1988, s.3.

Son olarak, Türkiye otomotiv sanayiinde 1988 yılı başından günümüze kadar olan gelişmeleri kısaca değerlendirmek istiyorum. 1988 yılı başından bu yana hükümetçe alınan enflasyonu önleyici tedbirler dizisi (başta 4 Şubat kararları olmak üzere), Otomotiv Sanayii'nde talebi giderek olumsuz yönde etkilemiştir. Yılın ortalarına doğru pazarlama kuruluşları bağlı oldukları üretici kuruluşlara siparişlerini iyice azaltmış, yılın ikinci yarısı içinde pazarın canlanması hususunda ümitlerinin zayıf olduğunu belirtmişlerdir. Bu durum üretici kuruluşların yılbaşı programlarının revizesini gerektirmiş, fabrika parkında taşınamayacak bir stoğun olmaması için üretim rakamları aşağıya çekilmiş ve otomotiv yan sanayii siparişlerinin bir kısmının iptaline gidilmiştir. Bu koşullar altında Otomotiv Sanayii'nde 1988 yılı üretiminin 1987 yılına göre daha aşağıda gerçekleşeceği tahmin edilmektedir (1).

Araç türlerine göre 1988'in ilk altı ayında talep ve üretim yapısındaki son durum şöyledir; (Ayrıca bkz. Tablo XVI).

OTOMOBİL: Satış anında vergi toplamının %36'ya çıkarılması sonucu son altı ay zarfında %100'lük bir vergi artışı olmuştur. Buna ek olarak yine yılın ilk altı ayında çeşitli maddelere %47 ile %61 arasında yapılan zamlar nedeniyle talepteki düşme sürmektedir. Buna bağlı olarak ilk altı aydaki üretimin, 1987'nin ilk altı ayında yapılan üretime göre %28 fazla olmasına rağmen, üretimdeki artış hızı düşmüştür. Otomobil fabrikaları Temmuz ve Ağustos ayları içinde yıllık tatile girdiklerinden bu ayları telafi etmek için Haziran ayı üretimlerini yüksek (%23 artış) tutmuşlardır. Bu duruma bağlı olarak Temmuz'da üretim %23 düşmüştür.

MINİBÜS: Talepteki gerilemeye paralel olarak üretim programlarında da düşme görülmüştür. 1988'in ilk altı ayında geçen yılın aynı dönemine göre üretimde artış görülmemesine rağmen Haziran'da üretim %17 oranında gerilemiştir.

(1) Talep yapısı ve üretim programı ile ilgili bilgiler Otomotiv Sanayii Derneği'nden sözlü olarak alınmıştır.

KAMYON: 1988'in ilk altı ayında 1987'nin aynı dönemine göre üretimin %14, Haziran 1988'de ise %22 arttığı gözlenmiştir. Bu duruma rağmen talepteki sürekli düşüğe paralel olarak üretim programlarının düşürüldüğü öğrenilmiştir.

OTOBÜS: 1987'nin ilk altı ayına göre, 1988'in aynı döneminde üretimdeki %9'luk artışa rağmen, Haziran 1988'de üretim %33'lük bir düşüş kaydetmiştir. Talepdeki gerilemeye bağlı olarak, üretim programlarının düşürüldüğü gözlenmektedir.

TRAKTÖR: Üretimde 1988'in ilk altı ayında, 1987'nin aynı dönemine göre %19, Haziran 1988'de %10'luk bir artış olduğu kaydedilmiştir. Fakat talepdeki önemli ölçüde düşüşler gözönüne alınarak, yıllık üretim programlarının gözden geçirildiği öğrenilmiştir (1).

Türkiye otomotiv sanayii'ndeki son durum ile ilgili bu inceleme, talebin ne derece değişken bir yapıya sahip olduğu konusunda bir fikir verebilmektedir. Bu arada, Türkiye'de toplam motorlu taşıt sayısının 1988 Mart ayı sonu itibarıyla 2 milyon 019 bin olduğu düşünülürse, üretim hacminin artırılması gereği ortaya çıkmaktadır. Zira bu duruma çarpıcı bir örnek olarak 1987 yılı sonu verilerine göre, Türkiye'de 42 kişiye bir binek otomobili düşmektedir (2).

-
- (1) Talep yapısı ve üretim programı ile ilgili bilgiler Otomotiv Sanayii Derneği'nden sözlü olarak alınmıştır.
(2) Cumhuriyet Gazetesi, Ekonomi Sayfası, 23.5.1988.

ÖZET VE SONUÇ:

Çalışmanın birinci bölümünde otomotiv sanayiinin bağlı olduğu ürün grubunun uluslararası ticaret kuramlarından hangisi ile açıklanabileceği konusu araştırıldı. Bu çerçevede, Ricardo'nun karşılaştırmalı üstünlükler kuramı orjin kabul edilerek, geleneksel dış ticaret kuramları ve teknoloji öncelikli dış ticaret kuramları çok genel çizgileri ile incelendi. Buna göre, otomotiv sanayii'nin talep, üretim ve firma yapısının, Ürün Devresi Ürünleri analizinin kuramsal çerçevesine oturduğu tespitini yaptığımızdan, sözkonusu kurama, bu bölüm içinde özel bir önem verildi. Vernon'un Ürün Devreleri Analizi, özetle, bir ürünün (doğuş ve) yenilik, gelişme (ve olgunlaşma) ve olgunluk ve/veya standartlaşma aşamalarından geçtiğini kabul etmektedir. Yenilik aşamasında işgücü daha çok bilimsel ve teknik personelden oluşmakta, piyasaya giriş know-how tarafından belirlenmektedir. ürünün yenilik döneminde ilk pazarlandığı ülke (çoğunlukla ABD) karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olmakta ve çoğu kez ürünü tekelleri düzeyde ihraç etmektedir. Gelişme ve olgunlaşma döneminde üretim diğer gelişmiş ülkelerde de başlamış olacağı için (teknik bilgilerin, bu II. aşamada, alınıp satılabilme özelliğinden dolayı) yenilikçi ülkenin sözkonusu üründe ihracatı azalacak ve henüz üretimin başlamadığı yörelere (yani az gelişmiş ülkelere) kayacaktır. Üretimin diğer ülkelerde başlaması o ülkelerin yerel pazarlarının yeterli boyuta ulaşmış olması (talep yapısı), ölçek ekonomileri, ulaşım maliyetleri, gümrük sınırlamaları gibi etkenler tarafından belirlenmektedir. Olgunluk ve standartlaşma aşamasında ise üretim niteliksiz emek-yoğun hâle gelmiş, teknoloji standartlaşmış, üretim süreci parçalara bölünebilecek düzeyde geliştirilmiş olduğundan, maliyetler rekabet edilebilirliği belirlemektedir. İşte bu aşamada üretimin az gelişmiş ülkelere kaydırılması sözkonusu olabilmektedir.

Birinci bölümde standartlaşmış Ürün Devresi Ürünleri grubu içinde yer aldığını belirlediğimiz Otomotiv Sanayii'nin, ikinci bölümde az gelişmiş ülkelerde hangi iktisat politikası uygulaması ile karşılaştığı araştırıldı. İthal ikamesine dayalı sanayileşme stratejisinin, 1950'lerin başlarından itibaren az gelişmiş ülkelerde yaygın bir uygulama alanı bulduğu saptandı. Bu çerçevede ithal ikamesinin sanayileşme süreci olan katkıları incelendi. Aslında sözkonusu yıllarda az gelişmiş ülkelerin döviz sıkıntısı içinde oldukları ve bu nedenle de ithalata bağımlılığı yüksek olan ürünlerin yurt içinde üretilmesinin gündeme geldiği anlaşıldı. İşte, bu çerçevede üretim ölçeğini genişleterek, yeni pazarlar bulmak ve maliyetlerini düşürmek amacıyla hareket eden ABD ve Avrupa tandanslı çokuluslu şirketlerin, lisans anlaşmaları veya doğrudan yatırımlar ile az gelişmiş ülkelere yayılma süreci çakışmış olmaktadır. Nitekim ithal ikameci strateji ile birlikte az gelişmiş ülkelerde yatırım ve ara malları ithalatı teşvik edilirken (bu malların sermaye yoğun olduğu kabul edilebilir), nihai sınai mal ithalatının gümrük duvarları ile engellenmesi bu süreci teşvik etmiştir. İşte bu yapı içerisinde, otomotiv sanayii ithalata bağımlılığının yüksek olması nedeniyle en çok önem verilen sanayi dalı oldu. Öte yandan bu gelişmelerden Türkiye'nin de etkilendiği kesindir. Nitekim, 1965-75 döneminde Türkiye imalat sanayiinde, 1970 fiyatları ile ithal ikame katkısının en yüksek olduğu sanayi dalı taşıt araçları (%38.5 olmuştur. Bu arada aynı bölüm içinde ithal ikamesine dayalı sanayileşme stratejisinin başarı koşulları da irdelendi. Bu çerçevede sözkonusu stratejinin, öncelikle teknoloji üretimini öngörmediğinden uzun vadede yatırım ve aramaları açısından dışa bağımlılığı artıracak görüşü sunuldu.

Çalışmanın üçüncü ve dördüncü bölümünde, daha önceki bölümlerde sergilenen kuramsal açıklamalar test edilmek istendi. Ancak bu, son iki bölümde olanak olduğu ölçüde tarihsel incelemelere girişilerek yapıldı.

Üçüncü bölümde, Otomotiv Sanayii'nin Avrupa'da doğmasına rağmen, ABD'de daha yoğun bir üretim süreci yaşadığı vurgulandı. Bu çerçevede, üretimde maliyetleri büyük oranlarda düşüren teknik yenilikler ABD'de gerçekleştirildi. Ahşap gövdenin yerini çelik gövdeye bırakması (FORD), elektrikli marş sistemi (GM) ve hareketli band üzerinde üretim (FORD) gibi yenilikler otomotiv sanayiinde kütleli üretimin yaygınlaşmasını sağladı. İşte bu arada yeni pazarlar bulmak ve emek maliyetlerini düşürmek amacı güden çokuluslu şirketler otomotiv sanayinin uluslararasılaşma sürecini başlattılar. Bu süreçte İspanya ve Brezilya gibi ülkelerin önem kazandığı gözlemlendi. Bu ülkeler, çokuluslu şirketlerin genel yayılma politikaları içinde birer ihracat üssü olarak kullanıldılar. Nitekim, genel olarak, çoğu az gelişmiş ülkede otomotiv sanayiinin (ara ve yatırım malları ithalatının etkisiyle) döviz açığına yol açması nedeniyle söz konusu ülkelerdeki hükümetlerin ilgili sanayi dalına ihracat yapma koşulu getirdiği gözlemlenmiştir. Bu koşulun karşılanabilmesi açısından çokuluslu şirketlerin sahip oldukları üstünlükler karşısında ulusal şirketler ya pazardan çekilmek zorunda kalmakta ya da yabancı sermaye tarafından devralınmaktadırlar. Bu genel sonuç az gelişmiş ülkelerde otomotiv sanayiinin ithal ikamesi stratejisi kapsamında kurulmasının, bu sanayiye çokuluslu şirketlerin denetimindeki üretim yapısının bir uzantısı haline gelme eğilimi kazandırdığını ortaya koymaktadır.

1950'ler genel olarak çokuluslu otomotiv şirketlerinin dış ülkelere yayılmalarında ihracata ağırlık verdikleri yıllar olmuştur. 1950'lerin sonlarına doğru birçok az gelişmiş ülkede, yerel otomotiv sanayiinin kurulmasına yönelik olarak ithalatın kısıtlanmaya başlanması, bu ülkelerde montaj tesislerinin kurulmasına geçilmesinde ana etken olmuştur. Türkiye'de de ulaştırma ağı içerisinde karayollarının ağırlık kazanması ve taşıt ithalatının artması gibi gelişmelere paralel olarak 1950'lerin ortalarından itibaren montaj birimleri kurulmaya başlanmıştır. Ancak çokuluslu otomotiv şirketlerinin Türkiye'ye peşi peşine girmeleri, ithal ikamesi stratejisi kapsamında otomotiv ürünleri ithalatının yasaklandığı 1960'larda olmuştur.

İşte Türkiye'de plânlı dönem ile birlikte başlayan bu süreçte, çokuluslu otomotiv firmaları Montaj Sanayii Talimatı'nın (1964) öngördüğü yerli girdi oranları çerçevesinde ticari taşıt üretimi yapmaya başladılar. Bu aşamada, diğer az gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, çok sayıda firma (14) küçük ölçekli üretim birimleri kurarak, yüksek maliyetli üretim yapısının oluşmasına yol açtılar. Ayrıca, bu dönemde yabancı şirketlerin doğrudan yatırımlardan kaçındıkları, daha önce temsilciliklerini yapmış olan yerel sermaye gruplarıyla lisans anlaşmaları yaptıkları gözlemlendi. Lisans anlaşmalarının uygulanmasıyla birlikte yerli girdi oranının artırılmasına paralel olarak ithal girdi payı azaldı. Ancak yatırım malların ve yedek parça ithalâtı önemli düzeylere yükseldi.

1960'ların sonlarında Türkiye pazarına otomobil üretmek amacıyla, yabancı ortaklık kurarak giren (doğrudan yatırım) Fiat ve Renault firmaları ise başlangıçta otomotiv yan sanayilerini birleştirmediklerinden, bu durumdan olumsuz etkilendiler. 1970'lerde Türkiye otomotiv sanayiinde üretimin artmasına karşın, toplam ithalâtın sürekli büyümesi sorun olarak kendini göstermeye başladı. Bu durum ek olarak 1975'lerde başgösteren petrol krizi bu sanayii dalını olumsuz etkileyerek, 1977'denden itibaren üretimin gerilemesine neden oldu. 1980'in sonuna kadar süren bu durum otomotiv sanayiinde ilk durgunluk dönemiydi.

24 Ocak 1980 kararları ile birlikte yeni bir dönemece giren Türkiye ekonomisindeki değişiklikler, otomotiv sanayiine de yansımıştır. Sözkonusu dönemde talepdeki artışa bağlı olarak üretimde artışlar kaydedilmiştir. Ancak, maliyet ve fiyatların uluslararası düzeyin üstünde olması sorunu varlığını korumuştur. Bu durumun iki nedeni saptanmıştır. Birincisi küçük ölçekli üretim yapısı, ikincisi ise otomotiv sanayiini besleyen yan sanayiinin yetersiz gelişmişlik düzeyidir. Ayrıca kapasite kullanım oranlarının düşüklüğü sorunu hâlen gündemdedir. Bu durum da doğal olarak maliyetleri olumsuz etkilemektedir. Otomotiv

sanayiinin ihracatı ise, ekonominin genel ihracat performansına uygun değildir. Çünkü, maliyet yapısı rekabet edebilirliği engellemektedir.

Son tahlilde, standartlaşmış Ürün Devresi Ürünleri grubuna dahil Otomotiv Sanayii ürünlerini üreten ABD ve Avrupa tandanslı çokuluslu şirketler, 1950'lerden itibaren ithal ikamesi süreci içinde az gelişmiş ülkelere girmişler ve kendi büyüme dinamikleri içinde, ithal ikamesi süreciyle ve daha sonra ihracata yönelik sanayileşme stratejisiyle (Türkiye örneğinde) kaynaşarak bu süreçleri kendi hedefleri doğrultusunda etkilemişlerdir.



KAYNAKÇA

- ALPAR, C., Çokuluslu Şirketler ve Ekonomik Kalkınma, Turhan Yayınevi, Ankara 1980.
- ALPAR, C., "Türkiye'nin AT Üyeliği ve Katma Protokol Karşısında Dış Ticaret Politikamızın Değişen Koruyucu Niteliği ve Sanayileşme Sorunu", Cumhuriyetin 50. Yılında Sanayileşme Semineri, Ankara, 1974.
- ATKINSON, Lloyd C., Economics, Richard D. Irwin, Inc., 1987.
- Bayındırlık Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, 1969.
- BERKSOY, T., Az gelişmiş Ülkelerde İhracata Yönelik Sanayileşme, Belge Yayınları, İstanbul, Şubat 1982.
- BORATAV, K.-KEYDER, Ç.-PAMUK, Ş., Kriz, Gelir Dağılımı ve Türkiye'nin Alternatif Sorunu, Kaynak Yayınları: 24, İstanbul, Şubat 1987.
- BULUTOĞLU, K., 100 Soruda Türkiye'de Yabancı Sermaye, İstanbul 1970.
- CEYHUN, E.-ÖLÇEN, N., Türkiye Otomotiv Sanayii, 1972.
- ÇITAK, Ö.C., ATATÜRK'ün Doğumunun 100. Yılına Kutlama Programı Çerçevesinde "Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayiinin Gelişmesi" Seminerinden Sunulan "Karayolu Taşıtları Sanayiine Genel Bakış" Konulu Tebliğ, İTÜ, 23-26 Kasım 1981.
- ÇİLİNGİROĞLU, A., Karayolları Ulaştırma Araçlarının Yurt İçinde İmali Hakkında Notlar, 1961.
- DİE, Türkiye'nin Ekonomik ve Toplumsal Gelişmesinin 50. Yılı, Ankara 1973.
- DPT, Ulaştırma (Taşıma Politikası), Ankara, 1964.
- DPT, Sanayi Bakanlığı Otomobil Endüstrisi Tetkik Komitesi Raporu Üzerine Düşünceler, Ankara, 1961.

- DPT, Taşıt Tamir ve İmalat Sanayii, 1963-67 Plânı Hazırlık Çalışmaları, Ankara 1962.
- DPT, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Plânı, 1963-1967 Ankara, 1963.
- DPT, Karayolları Taşıtları İmalât Sanayii, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 1977.
- DPT, Karayolu Taşıtları İmalât Sanayii, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Yayın No: 1955, Ankara, 1985.
- ERDOST, C., Sermayenin Uluslararasılaşması ve Teknoloji Transferi, I.B., Savaş Yayınları, Ankara, 1982.
- HEILBRONER, Robert L.-THOROW, C.Lester, The Economic Problem, Fourth Edition, Prentice Hall, Inc. 1975.
- HİÇ, M.-Yrd.: ALKİN, E., MANİSALI, E., BİRDAL, E., Montaj Sanayii-gelişmesi, sorunları ve ekonomimizdeki yeri-, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti, İstanbul 1973.
- Hürriyet Gazetesi, "Otomotiv'de Kıyaslama" Ekonomi Sayfası, 8.5.1988.
- İŞGÜDEN, T., Pür Dış Ticaret Teorisi ve Azgelişmiş Ülkeler, Doktora Tezi, İ.İ.T.A. Yayını, İstanbul, 1973.
- KARLUK, S.R., Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımları, İstanbul, Temmuz 1983.
- KORUM, U., Türk İmalat Sanayii ve İthal İhtisi: Bir Değerlendirme, 1977.
- KURDOĞLU, Ç., Üretimin Uluslararasılaşması ve Teknolojik Gelişme, SBF Yayınları: 494, Ankara 1982.
- KÜÇÜKAHMETOĞLU, O., "Ürün Devreleri Analizi ve Türkiye Üzerine Bir Deneme", Yayınlanmamış Doktora Tezi, M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1986.
- Otomotiv Sanayii Derneği, Yayın No: T87-56, İstanbul, Mayıs 1987.
- Otomotiv Sanayii Derneği, Aylık İstatistikî Bülteni, İstanbul, Haziran 1988.

ÖZKAN, Z., Türkiye Otomotiv Sanayii, TMMOB Mak.Müh.Odası 1987 Sanayii Kongresi Tebliğ Yayını İçinde, Ankara, Kasım 1987.

ÖZTAŞ, N., "Kamyon ihtiyacı", 1962 Sanayi Kongresi, MMO, 1964.
PANORAMA dergisi, "En Büyük 100 Sanayi Firması" araştırması, Yıl:1, S:15, 24.7.1988.

REYNOLDS, Lloyd G., Economics, Fourth Edition, Richard D. Irwin, Inc., 1973.

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 50 Yılda Türk Sanayii, Ankara, 1972.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, "Otomotiv Sanayii Yönlendirme Komisyonu Raporu", Cilt II, Temmuz 1986.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, "Otomotiv Sanayiini Yönlendirme Komisyonu Raporu", Cilt I, Temmuz 1986.

SEVAND, A., Otomobil Sanayiinin Gelişimi İçinde İthal İkamesi ve Üretimin Uluslararasılaşması (Türkiye Örneğindeki Gelişmeler), Yayınlanmamış Doktora Tezi, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fak., Ankara, 1978.

SEYİDOĞLU, H., Uluslararası İktisat (Teori-Politika-Uygulama), Geliştirilmiş 5.B, Turhan Kitabevi, Ankara, 1986.

SEYİDOĞLU, H., Uluslararası İktisat (Teori-Politika ve Uygulama), 3.B, Turhan Kitabevi, Ankara, 1980.

TEKELİ, İ.-İLKİN, S., Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Plânı, 1974.

TEZEL, S. Yahya, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), Yurt Yayınları:4, 2.B, Ankara 1986.

TUNCA, Z., Türkiye İmalât Sanayiinde İthal İkamesi ve Gelişmenin Kaynakları (1965-1975), İTÜ Matbaası, 1981.

TÜTENGİL, C.O., İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, 1961.

ULUDAĞ, İ., Dış Şoklara Karşı Dünya'da ve Türkiye'de Geliştirilen İstikrar Politikaları, İTO; Yayın No:20, İstanbul 1987.

UNIDO, The Role of UNIDO in the Field of Automative Industries, 10/WG., 136/9, 1972.

UNIDO, The Motor Vehicle Industry, 1972.

ÜNER, C., "Türkiye'de Otomotiv Sanayiinin Tarihçesi" Mühendis ve Makina, No:166, Şubat 1971.

VERNON, R., "The Product Cycle Hypothesis in a New International Environment", Oxford Bulletin Of Economics and Statistics, Vol.41, No:4, November, 1979.

WELLS, Lovis T., "International Trade: The Product Life Cycle Approach", The Product Life Cycle and International Trade içinde ed. L.T.WELLS, Havward Universty, Boston 1972.

YILDIRIM, N., Türkiye Ekonomisinin İthalata Bağımlılığı: 1968-1973, 1978.

T. C.
Yükseköğretim Kurulu
Dokümantasyon Merkezi