

## 1973 - 1977 Yıllarında Türk Otomotif Sanayi ve Mamul arzı

Sedat ÇELİKDOĞAN \*

### Türk Otomotiv Sanayinin Kısa Tarihçesi :

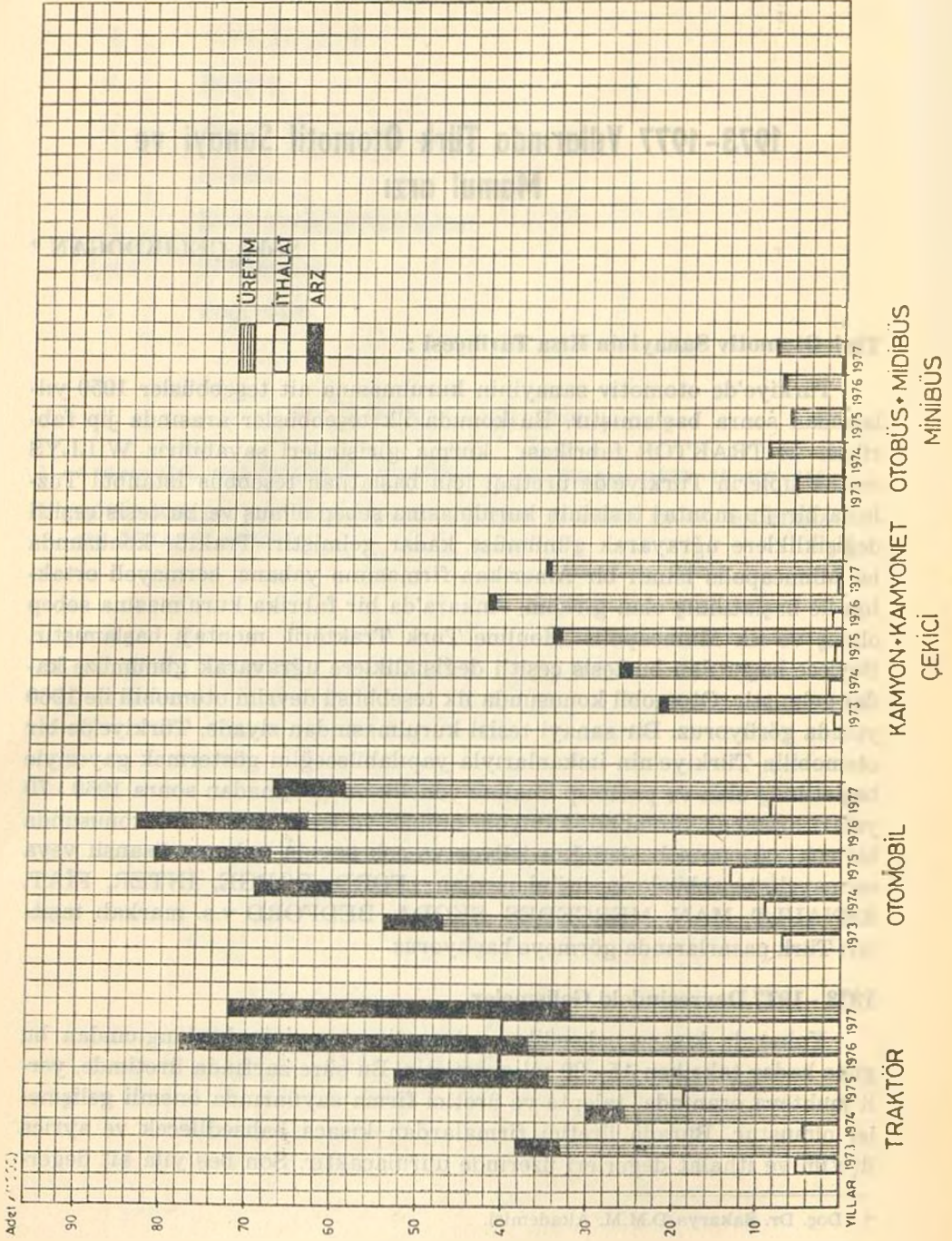
Türkiye'de otomotiv sanayinin kurulmasına ait teşebbüsler 1950 yıllarından sonra başlamıştır. Bu konuda ilk teşebbüsler arasında jip fabrikası ile TRAKTÖR fabrikası kurma girişimleri sayabiliriz WILLYS marka jiplerin Türkiye'de üretimi için başlatılan teşebbüs İstanbul Tuzla'da bir jip montaj tesisinin kurulmasına sebep olmuş ve bu tesis çeşitli değişikliklere uğrayarak günümüze kadar gelmiştir. Traktör konusunda ise Minneapolis isimli bir Amerikan firmasının yabancı sermayeli ortaklığı ile başlatılmış olan girişim, Ankara'da bir fabrika kurulmasına sebep olmuş ve ilk Minneapolis Mouline Türk Traktörü montajı başlamıştır. Böylece başlatılan bu tesis çeşitli değişikliklere uğrayarak günümüze kadar gelmiştir. Otomobil konusunda ilk teşebbüsü devrim otomobili ile 1960 yılında görüyoruz. Bir sanayi tesisi kurulmasından ziyade, Türkiye'de bir otomobilin Türkiye'nin imkanlarıyla yapılabileceğini göstermek gayesiyle başlatılmış olan ve prototip imaline yönelik bu çalışmadan sonra 1960 - 70 yılları arasında otomobil, kamyon, otobüs ve traktör üretimi konusunda bir çok yatırımın başladığını izliyor ve çok sayıda yabancı lisanslı veya sermayeli teşebbüslerin ürünleri olan FORD, DODGE, INTER, FIAT, RENAULT, MAN, MERCEDES, SKODA, BEDFORD v.s. markalı taşıtları Türk pazarlarında görmeye başlıyoruz.

### 1973 - 1977 Devresindeki Gelişmeler

Yukarıda kısaca bahsedilen otomotiv sanayinin başlangıcından bu güne kadar takriben 15 - 20 yıl geçmiştir. Bu süre zarfında üretimde, yerli muhteva oranında, talepte ve üretici firma sayılarında önemli gelişmeler olmuştur. Burada üretici firmalardan kısaca bahsedilecek ve ayrıca üretim ve ithalat değerleri üzerinde durulacaktır. Son beş yıla ait değer-

\* Doç. Dr. Sakarya D.M.M. Akademisi.

## TÜRKİYE de 1973 - 1977 arasında Otomotiv mamulleri üretim ve ithalatı



TABLO : I.

ler tablolar halinde verilmiştir. Bu değerlendirmeler, «TRAKTÖR», «OTOMOBİL», «KAMYON÷KAMYONET÷ÇEKİCİ» ve «OTOBÜS÷MİDİBÜS÷MİNİBÜS» olmak üzere dört ayrı grup halinde ek alınmıştır.

### Traktör Sanayi, Üretimi ve İthalatı

Üretim ve ithalat değerlerinin son beş yılı için yapılan değerlendirme sonuçları incelenirse, ithalatın süratle artış gösterdiği buna mukabil üretimdeki artışların çok az olduğu ve hatta 1974 ile 1977 yıllarında düştüğü görülür. 1973 yılındaki 5 000 adet civarında olan ithalat rakamları giderek artmış ve 1976 ile 1977 yıllarında 40 000 adet üzerine çıkmıştır. (Bu rakamlara bedelsiz ithal değerleri de dahildir.) Buna mukabil yerli üretimde 1976 yılında azami değere erişilmiş ve toplam üretim 37 000 adet civarında olmuştur. Ancak döviz sıkıntıları sebebiyle üretim 1977 yılında tekrar düşmüş ve 32 000 adet civarında kalmıştır. Bu durumda 1973 yılındaki 33 000 adetlik üretim, 1977 yılında yine aynı değerini muhafaza etmiştir.

Traktörün toplam arzı, ithalattaki artışlar sebebiyle giderek artmış ve 70 000 adet/yıl değerinin üzerine çıkmıştır. 1976 yılında arz azami değerine erişmiş ve 78 000 adet civarında olmuştur.

İthal edilen traktörler çok değişik ülkelerden, farklı marka ve modellerde olmuştur. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı otomotiv şubesinden elde edilen bilgiye göre, şimdiye kadar 35 ayrı marka ve 89 ayrı modelde traktörün Türkiye'ye girdiği ve bunların en azından yarısından fazlasının servis ve yedek parça sorunlarının olduğu söylenebilir.

Ele alınan süre içerisinde 8 ayrı firma üretim faaliyetinde bulunmuşsa da bunlardan 3 firma üretimden çekilmiştir. Bunlar Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş. (FIAT lisansı ile üretim yapmaktadır), Uzel Sanayi ve Ticaret A.Ş. (Massey - Ferguson lisansı ile üretim yapmaktadır), Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş. - TOE (Mc. Cormik lisansı ile üretim yapmaktadır), BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş. (Leyland lisanslı üretim yapmaktadır) ve Türkiye Zirai Donatım Kurumudur. (Ford lisansı ile üretim yapmaktaydı, şimdi steyr ile anlaşmıştır). Bu yıllarda bir miktar üretim yapan Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, Pancar Motor ve Tarım Kredi Kooperatifleri bu sahadan çekilmişlerdir. Üretimdeki bu firmaların maddelerinde eriştikleri yerli muhteva oranı firmadan firmaya ve modelden modele değişmektedir ve bu yıllar içinde bu değer % 40 - 70 arasında olmuştur. Ancak bütün yerli üretilen traktörler için motor ve aktarma or-

1973-1977 ARASI TÜRKİYE OTOMOTİV MAMULLERİ  
ÜRETİM ve İTHALATI

TAŞIT CINSİ	YIL	1973	1974	1975	1976	1977
	UNSUR					
OTOMOBİL	Üretim	46 856	59 908	67 281	63 204	58 314
	İthalat	7 087	9 058	13 676	19 962	8 641
	Toplam	53 943	68 966	80 957	83 166	66 955
TRAKTÖR	Üretim	33 162	25 437	34 104	37 032	32 045
	İthalat	5 294	4 428	18 514	40 724	40 025
	Toplam	38 456	29 865	52 618	77 756	72 070
OTOBUS	Üretim	1 128	1 113	1 284	2 147	1 100
	İthalat	28	41	248	177	97
	Toplam	1 156	1 154	1 532	2 324	1 197
MIDIBUS MINIBUS	Üretim	3 642	7 061	5 107	5 479	7 005
	İthalat	—	—	—	—	—
	Toplam					
KAMYON	Üretim	11 581	10 427	14 172	19 766	19 934
	İthalat	190	525	271	1 273	342
	Toplam	11 771	10 952	14 443	21 039	20 276
KAMYONET	Üretim	8 672	11 862	18 491	20 190	14 057
	İthalat	73	147	414	111	142
	Toplam	8 745	12 009	18 905	20 301	14 199
ÇEKİCİ	Üretim	148	164	397	729	917
	İthalat	704	884	217	98	142
	Toplam	852	1 048	614	827	1 059
BÜTÜN OTOMOTİV MAMULLERİ	TOPLAM Üretim	105 189	115 972	140 836	148 547	133 372
	TOPLAM İthalat	13 376	15 083	33 340	62 345	49 389
	GENEL TOPLAM	118 565	131 055	174 176	210 892	182 761

TABLO : 2.

ganlarının tamamen veya önemli ve değer tutan parçalarının ithal edildiği söylenebilir. Ayrıca direksiyon donanımları da ithal girdileri arasındadır.

### Otomobil Sanayi, Üretimi ve İthalatı

Otomobil üretiminin ve kullanımının son yıllarda ülkenin ekonomik ve sosyal hayatında yerini aldığı ve Türkiye'nin bu sanayide gittikçe geliştiği söylenebilir. Gelişmelerin, kalkınan ülkelerden İspanya ile karşılaştırılamıyacak derecede az olduğu söylenebilirse de, Türkiye için önemli ancak yetersiz bir gelişme olduğu belirtilebilir. Alınan sonuçları son beş yılın üretim ve ithalat değerleri üzerinde izlemek için Tablo 2'yi tetkik edersek gerek yerli üretimde ve gerekse ithalatta 1976'ya kadar artışlar kaydedilmiş olduğunu ancak 1976 ile 1977 yıllarında düşüşler olduğunu görürüz. Yerli üretim, ithalatın yanısıra da oldukça yüksek değerlerde olmuş ve ithalatın büyük bir bölümü de bedelsiz ithal şeklinde meydana gelmiştir.

Yerli üretim 1973 yılında 45 000 adet dolaylarında iken giderek artmış ve 1975 yılında azami değerine erişerek 67 000 adet/yıla ulaşmıştır. Daha sonra bir çok sebeplerden dolayı - bunlar içerisinde en önemlisi döviz darboğazıdır - üretimde düşme görülmüştür. Görüldüğü gibi Türkiye azami 70 000 adet/yıllık bir kapasiteye erişmiştir.

Yerli üretimler 1960'lardan sonra kurulan üç ayrı firma tarafından gerçekleştirilmiştir. Bunlar OYAK - RENAULT Sanayi ve Ticaret A.Ş. (RENAULT lisansı ile üretim yapmaktadır), TOFAŞ A.Ş. (FIAT lisansı ile üretim yapmaktadır) ve OTOSAN A.Ş. dir. (ANADOL marka otomobilleri üretmektedir). Bu firmaların üretimlerinde yerli muhteva oranları farklı olmakla birlikte, bu sahada yerli muhteva artışı daha fazla olmuştur. 1977 yılı sonu itibariyle erişilen yerli muhteva oranı, model ve markalara göre farklılıklar göstermekte ve % 60 - 75 dolaylarındadır. Bu dalda diğer otomotiv mamullerinin aksine motor ve aktarma organlarının bir kısım parçaların yerli üretimine girilmiş ve bilhassa RENAULT otomobillerinde önemli adımlar atılmıştır. Bir fikir vermek üzere RENAULT otomobillerinin motorlarında, krank mili üretimi de dahil olmak üzere % 85 civarında bir yerli muhtevaya erişildiği söylenebilir.

### Kamyon, Kamyonet ve Çekici Sanayi, Üretimi ve İthalatı

Yine Tablo 2'yi tetkik ederek, önce üretim değerlerini incelersek, bu sahada da yerli üretim bakımından otomobile benzer bir karakter görü-

rüz. 1973 yılında 21.000 adet civarında olan üretim giderek artış göstermiş ve 1976 yılında azami değerine erişmiştir. Erişilen bu azami değer takriben 41 000 adet civarında olmuş ve 1977 yılında düşme görülmüş ve 34 000 adet civarına inilmiştir.

Üretim bu sahada da iç talebi karşılamaktan uzak kalmış ve piyasada daima aşırı taleple karşılaşmıştır, dolayısıyla kamyon fabrikaları için kolay pazarlama imkanları ve karaborsa fiyatlar teşekkül etmiştir. Bu talep fazlalığı karşısında, ithalata başvurulduğu söylenemez. Ancak devlet teşekküllerinin özel ihtiyaçları ile uluslararası nakliyat şirketlerinin çekici ihtiyaçları ve bedelsiz ithal yoluyla bir miktar ithalat olmuştur. Yıllar itibariyle bu ithalat değerlerine bakılırsa, takriben 500 ilâ 1750 adet arasında olduğu görülür. Bu durumda, bu sahada ithalata gidilmediği söylenebilir.

Kamyon, kamyonet ve çekici üreten firma sayısı oldukça fazladır ve bu firmaların kuruluşları 1960 yılından sonra olmuştur. Bunlar OTOSAN A.Ş. (Ford lisansı) GENOTO A.Ş. (Bedford lisansı), CHRYSLER A.Ş. (Dodge lisansı) TOE A.Ş. (International lisansı), MAN A.Ş. (Man lisansı) B.M.C. A.Ş. (Morris lisansı), OTOYOL A.Ş. (Fiat lisansı) TAŞIT SANAYİ A.Ş. (Leyland lisansı) ve ÇELİK MONTAJ (Skoda lisansı) firmalarıdır ve parantez içinde belirtilen marka ve lisanslarla üretim yapmışlardır. Çelik Montaj skoda ile işbirliğini bırakmak üzere ve Taşıt sanayi de Leyland firması ile ilişkisini kesmiş, yerine VOLVO ile işbirliğine yönelmiştir. Görüldüğü gibi 9 ayrı firma üretimde bulunmuşlar ve bunların eriştikleri azami imalat değeri 41 000 adet civarında olmuştur. Bu durumda firma başına ortalama üretim 4 600 adet olarak hesaplanabilirse de, firmaların fiili üretimleri 1 000 adet ile 10 000 adet/yıl arasında değişmektedir.

Üretilen mamullerdeki yerli muhteva artışı başlangıçta iyi olmuş ve giderek belirli noktaya gelmiştir. Gâlinen nokta motor ve aktarma organlarının yerli üretimidir. Bu firmalardan B.M.C. kendi motorunun üretimi ile ilgili olarak çalışmalarını başlatmış ve bu sahada önemli adımlar atmışsa da, kamyon, kamyonet ve çekicilerde, marka model ve tiplere göre farklılıklar göstermek üzere yerli muhteva oranı % 50 - 65 değerleri arasında gerçekleşmiştir. Genel olarak motor aktarma organları ile direksiyon donanımındaki yerli üretim yok denecek kadar az olduğundan, taşıtlardaki yerli muhteva artışı donma noktasına gelmiştir. Bundan böyle bu sahada da gerek üretim artışları ve gerekse yerli muhteva oranı artışı motor ve aktarma organlarının yurt içi üretimlerle karşılanması ile gerçekleşebilecektir.

### Otobüs, Minibüs ve Minibüs Sanayi, Üretimi ve İthalatı

Bu dalda yerli üretim ve buna dayalı yan sanayi, iyi bir gelişme göstermişse de, üretim rakamları talebi karşılanmaktan uzak kalmıştır. Ancak erişilen yerli muhteva ve kalite, ihracat için imkanlar sağlamıştır. Üretim rakamları Tablo 1 den görüldüğü gibi pek fazla artış göstermemiş, 1973 yılında 6 000 adete yükselen üretim 1974 ve 1977 yıllarında 8 000 adedi biraz aşmıştır. Bu durum yerli üretimde son beş yılda önemli bir gelişme kaydedilmediğini göstermektedir. Benzer durum ithalatta da görülmektedir ve ithalat adetlerinde önemli bir artış olmadığı gibi çok düşük değerlerde gerçekleşmiştir.

Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının her geçen gün gerilemesi sonucunda, karayolu toplu taşımacılığı giderek önemini arttırmış ve bu sebeple de otobüs, midibüs ve minibüslere olan talep de artmıştır. Talep artışına karşılık yerli üretimde önemli bir artış gerçekleşemediğinden talep fazlalığı olmuş ve karaborsa fiyatlar teşekkül etmiştir.

Bu dalda üretim yapan firmaların çoğu lisans veya montaj müsadesi ile üretim yapmaktadır. Üretici firmalar OTOSAN A.Ş. (Ford transit lisansı), B.M.C. A.Ş. (TM 25 Minibüs, yerli dizayn), OTOMARSAN (Mercedes lisansı) M.A.N. A.Ş. (MAN lisansı), ÜNVER taşıt sanayi ve ticaret A.Ş. (Magirus lisansı) ve KARSAN (Mercedes lisansı) olmak üzere 6 adettir. Firma başına ortalama üretimler 1 200 adet civarındadır ve bu dünya standartlarına göre çok düşüktür. Ancak, otobüs imali emek yoğun bir üretim şekli olduğundan, yurt içi üretilen mamullerden bilhassa otobüsler daha ucuza mal edilebilmektedir. Bu sebeple otobüslerden iyi kaliteli imalatların ihracat şansı vardır.

Bu dalda emek yoğun bir çalışma düzeni ve işçilik gerektiğinden, üretilen mamullerdeki yerli muhteva oranında daha fazla artış kaydedilmiş, marka ve modellere göre % 50 - 75 değerine erişilmiştir. Ancak yerli muhteva oranı artışı bu sahada da donmuş gibidir. Motor ve aktarma organlarının yurt içinde üretilmesi gerçekleşmediği sürece, yerli muhteva artışı mümkün değildir. Halbuki üretici firmaların halen motor ve aktarma organlarını ithal etmektedirler.

### S O N U Ç

Bütün otomotiv sektöründeki üretici firmaların sayısı fazla olmasına rağmen, gerek otomobil, gerek kamyon, kamyonet ve gerekse otobüs ile traktörde velhasıl bütün taşıtlarda, üretim rakamları talebin gerisinde kalmıştır. Nüfusu ve milli geliri artan bir Türkiye'nin istikbalde daha bü-

yük bir talep göstereceği muhakkaktır. Bu sebeple üretim artışına ihtiyaç vardır. Ve bu hususta yeni firmalardan ziyade, mevcutların büyümesine ve üretimlerini arttırmalarına çalışmak gerekmektedir.

Yerli muhteva artışı motor ve aktarma organlarının yurt içinde üretimine bağlı olarak gelişebilecek noktaya gelmiştir. Bu günkü dışa bağımlılığı fazla olan ve motor ve aktarma organları ile direksiyon ve fren-debriyaj donanımı için yurt dışına büyük bir döviz ödiyen Türkiye'nin bundan sonraki gelişmesi, gerek dışa bağımlılık, gerek ödemeler dengesi ve gerekse üretim artışı açısından motor ve aktarma organları gibi taşıtların en önemli parçalarının yurt içinde üretilmesine bağlı olacaktır. Ancak bilinmelidir ki motor ve aktarma organlarının ihtiyaç duyduğu yatırım miktarı bu güne kadar bu sahada yapılan yatırımlara göre kıyaslanmayacak kadar büyük ve zordur. Motor ve aktarma organlarındaki gelişmeler ise en başta hükümet politikalarına, ülkenin ekonomik durumuna ve TUMOSAN, B.M.C. ile HEMA'nın bu sahada elde edilecek sonuçlarına bağlı olacaktır. Şayet bilhassa başta TUMOSAN olmak üzere adı geçen firmalar bu sahada başarı sağlayamazlarsa, her taşıt firması müstakil hareket ederek bir çok yeni teşebbüsler yapması beklenmelidir.

İthal ikamesi açısından ele alınarak bugüne kadar gelişen otomotiv sanayinin, ihracat imkanlarının olduğunu tahmin ettiğim TRAKTÖR ve OTOBÜS imalatı sahalarında, ihracata yönelmeleri gerekmekte ve hükümetlerin bu sahada ithal ikamesi değil, ihracata yönelik otomotiv sanayi politikalarının uygulanması kaçınılmazdır. En azından ülkenin otomotiv mamulleri ihracından elde edilecek döviz miktarı, bu sahadaki sanayinin ihtiyaç duyduğu döviz ve bu taşıtların kullandığı petrole ödenen döviz karşılayabilmelidir.



## **Derginin Yayınlanması ve Dergiye Verilecek Yazıların Hazırlanması ile İlgili Esaslar :**

- 1 — Dergi normal olarak senede dört sayı olarak yayınlanır. Yazı heyeti tarafından gerekli görüldüğü hallerde ilâve sayıların çıkarılması mümkündür.
- 2 — Dergi, Sakarya D.M.M. Akademisi öğretim kadrosu tarafından yapılan araştırmaya ve incelemelerin sonuçlarını neşretmek gayesiyle yayınlanmakla beraber, Akademiye mensup olmayan müelliflerin yazıları da neşredilebilir.
- 3 — Yazılar, daktilo ile seyrek olarak kâğıdın bir yüzüne yazılmalı ve iki nüsha olarak Dergi sekreterliğine verilmelidir.
- 4 — Metnin tertibinde :
  - a) Yazarın adı.
  - b) Yazarın bağlı olduğu Fakülte ve Kürsü adı.  
mevcut olmalı ve yazı, şekil ve resimler hariç 15 daktilo sahifesini aşmamalıdır. Müellifinin müracaatı üzerine kısaltılamıyacağı anlaşılan daha uzun yazıların, Yazı Heyetinin kararı ile basılması mümkündür. Başlık 50 harften uzun olmalıdır.
- 5 — Yazı, mümkün olduğu kadar şu bölümlerden teşekkül etmelidir :
  - 1 — Giriş ve maksad,
  - 2 — Kullanılan notasyon,
  - 3 — Ele alınan konu ile ilgili çalışmalar,
  - 4 — Konunun incelenmesi,
  - 5 — Varılan sonuçlar,
  - 6 — Ekler,
  - 7 — Bibliyografya.
- 6 — Referanslar, metinde numaralanarak belirtilmeli ve muhakkak yazı sonunda bibliyografya kısmına verilmelidir. Tercüme ve nakil yazılar için mehz göstermek mecburidir.
- 7 — Şekiller, teknik resim kaidelerine uygun olarak çini mürekkeple aydıngeç'e büyük ölçüde çizilmeli ve metin içinde yeri işaretlenerek hangi ölçüde küçültüleceği belirtilmelidir.  
Şekiller üzerindeki yazı ve rakamlar, şekillerin büyüklüğüne uygun olmalı, temiz yazılmalı, küçültme halinde seçkin ve okunaklı kalabilmelidir. Yazı heyeti lüzum gördüğü şekilleri yeniden çizdirmeye ve gerekli ücreti telif ve tercüme hakkından mahsup etmeye yetkilidir.  
Fotoğraflar, parlak kâğıda çok net bir şekilde basılmış olmalı ve ne ölçüde küçültüleceği arkasında belirtilmelidir.
- 9 — Yazılar «Sakarya D.M.M. Akademisi Dergisi Yazı Heyeti Sekreterliği - Adapazarı» adresine gönderilmelidir.
- 10 — Gönderilen yazılar geri verilmez.
- 11 — Dergide yayınlanacak yazılarda ileri sürülecek mütalaaların ve formüllerin yanlışlığından doğacak sorumluluk yazı sahiplerine aittir.
- 12 — Müellifi tarafından vaktinde tashih edilmeyen yazılar, Yazı Heyetinin uygun göreceği bir şahsa tashih ettirilir ve ücretli telif hakkından ödenir.
- 13 — Bir sayfada 5 ten fazla yanlış kalan yazılar tashih edilmemiş sayılır.
- 14 — Telif hakları ve belirtilmemiş diğer hususlar hakkında «Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademiler Yayın Yönetmeliği» hükümleri muteberdir.