

PAPER DETAILS

TITLE: AET Karsisinda Türk Otomotiv Sanayii ve Özellikle Otobüs Imalatinda Perspektifler

AUTHORS: Erol MANISALI

PAGES: 0-0

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/8626>

AET KARŞISINDA TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ VE ÖZELLİKLE OTOBÜS İMALATINDA PERSPEKTİFLER

Prof. Dr. Erol MANİSALI

I. OTOMOTİV SANAYİİNİN EKONOMİK GELİŞMEDEKİ ÖNEMİ

Bugün ekonomik gelişme, endüstriyel gelişme ile eş anlamlı olarak kullanılmaktadır. Gerek gelişmekte olan ülkelerde, gerekse gelişmiş ülkelerde, sanai gelişme içinde otomotiv sanayiinin önemli bir yeri vardır.

Bunun nedenlerini şu şekilde özetleyebiliriz;

a) Otomotiv sanayii, imalat sanayiinin diğer dallarına oranla, sürükleyici bir "sektör" niteliğindedir. Sürükleyicilik niteliği şu faktörlerden doğmaktadır;

a1) Otomotiv sanayii, talep açısından, uygun bir gelişme ortamındadır. "Gelir elâstikliği" dediğimiz unsur, kendini önemle gösterir. Otomotiv mamullerine olan talep artışı, ekonomilerde gelir artış hızlarının üzerindedir. Bu nokta, sektöre büyük bir dinamizm kazandırıyor.

a2) Otomotiv sanayii, imalat sanayiindeki diğer dallar ile çok önemli "input" - "output" ilişkileri içindedir.

- Demir-çelik,
- Diğer metaller,
- Elektro-mekanik,
- Motor,
- Lâstik,
- Elektronik,

- Bazı metal işleme dalları,
- Boya,
- Cam,
- Deri

gibi birçok imalât sanayii dalı ile olan girdi-çıkıtı ilişkisi dolayısıyla, otomotiv sanayii, sanayii içinde bir “ağ” durumundadır. Bu nitelik otomotiv sanayiinin gelişmesi ile birlikte, diğer imalât sanayii dallarının da gelişmesine ortam hazırlar. B. Avrupa’nın sanayileşmesinde, otomotiv sanayiinin önderlik ettiği konusunda pek çok iktisatçı görüş birliği içindedirler.

b) Otomotiv sanayii, “imalât sanayiinin yapısında dengenin de meydana gelmesinde” yardımcı olur. Çünkü otomotiv sanayii,

- bir taraftan, doğrudan doğruya kendi bünyesi içinde,
- diğer taraftan, girdi alış-verişinde bulunduğu diğer sektörler üzerindeki geliştirici etkisi ile, imalât sanayiinin yapısında, “aramaları”, “yatırım malları” ve “dayanıklı tüketim malları” endüstrilerinin beraberce gelişmesine yardımcı olur. Bunu, doğrudan doğruya otomotiv sanayiinin yapısı içinde şu şekilde yapar: otobüs, kamyon, treyler gibi yatırım mallarının gelişmesine imkân verir: motor sanayiini geliştirerek, en önemli ara-malı endüstrisinin gelişmesine ortam hazırlar: binek otomobili ile de dayanıklı tüketim malı endüstrisinin gelişmesini sağlamış olur.

Aynı şekilde, input, output ilişkisi bulunan sektörleri de geliştirerek, imalât sanayiinin yapısı içindeki “ara, yatırım ve tüketim malı endüstrilerinin” dengeli bir biçimde gelişmesini sağlamış olur.

c) Otomotiv sanayii, ekonomideki “teknolojik gelişme” üzerinde de en etkili sektörlerden biridir.

Gerek doğrudan doğruya otomotiv sanayii içinde, gerekse yan sanaiyer aracılığı ile, teknolojik gelişmelerin sanayide uygulanmasına yardımcı olduğu gibi, ekonomide işgücünün teknik bilgi düzeyinin yükselmesinde olumlu rol oynar.

d) Otomotiv sanayii, “katma değer” dediğimiz, ekonomide gelir düzeyinin yükselmesinde de olumlu rol oynar.

Yarattığı yüksek katma değerle, millî gelir içinde büyük paya sahip olur.

Katma değeri tam olarak yansıtmamasına rağmen, otomotiv sanayiinin üretim değerinin, millî gelir içinde ulaştığı oram, bazı ülkeler açısından belirtelim (1974);

F. Almanya	; %	6,4
Fransa	; %	6,2
İtalya	; %	4,4
İngiltere	; %	4

Türkiye’de bu oran 1975 itibariyle, % 2 kadardır. Burada verilen oranlar, otomotiv sanayiinin doğrudan doğruya kendi bünyesi içindeki üretim değerleridir. Ayrıca, traktör sanayii hariç tutulmuştur. Traktör sanayii de dahil edildiğinde, oranın daha da yükselmesi doğaldır.

e) Otomotiv sanayii, “istihdam etkisi” açısından da, ekonomide en önemli imalât sanayii dallarından birisidir.

f) İhracat gelirleri bakımından, B. Avrupa ve Japonya’da çok önemli bir paya sahiptir.

g) Traktör de otomotiv sanayii içinde kabul edildiğinde, otomotiv sanayiinin tarım kesimine sağladığı temel girdiler açısından, ekonomik gelişme üzerindeki olumlu etkisi daha açık anlaşılabacaktır.

Yukarıda yaptığımız kısa açıklamadan da anlaşılacağı gibi, otomotiv sanayiinin tarım kesimine sağladığı temel girdiler açısından, re sahiptir. Sorunu Türkiye açısından da değerlendirdiğimiz zaman, yukarıda belirttiğimiz hususlar geçerliliğini korumaktadır.

Aşağıda yapacağımız açıklamada, otomotiv sanayinin Türkiye ekonomisindeki yerini araştıracağız. Ayrıca, yukarıdaki hususlar çerçevesinde, bu sanayii dalının ekonomideki katkılarını ana hatları itibariyle belirteceğiz.

II. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SANAYİİNİN ÖNEMİ VE GELİŞMESİ

Otomotiv sanayiinin Türkiye’de 10-11 yıllık bir geçmişi olmasına rağmen bugün, önemli bir aşamaya gelmiş bulunuyor. Yukarıda da belirttiğimiz gibi, traktör hariç, otomotiv sanayiinin doğru-

dan üretim değeri millî gelirin (% 2'ne) ulaşmıştır. Otomotiv sanayiinin gelişmesi ile birlikte, otomotive bağlı yan sanayilerin hızla geliştiğini görüyoruz. Bugün, otomotiv sanayiinde "doğrudan doğruya" çalışmakta olan işgücü, 20.000 dolayındadır. Yan sanayiler de göz önünde tutulur ise, bu sayının 100.000 i aştığı anlaşılmaktadır. Halen iç talep, çok büyük bir ölçüde, iç üretim ile karşılanmaktadır. "Bedelsiz ithalat rejimi" dışında ithalat söz konusu değildir.

1. Türk Otomotiv Sanayiinin Üretim Yapısı :

1964'de kabul edilen Montaj Talimatı'ndan sonra otomotiv sanayiinin hızlı bir gelişme içine girdiğini görüyoruz. Ne var ki, bu gelişme ile birlikte, otomotiv sanayiinde bazı temel aksaklıklarda beraberinde gelmiştir;

- çok sayıda küçük ölçekli firmanın bulunuşu,
 - çok sayıda lisans ve model anlaşmaları ile birlikte ortaya çıkan sakıncalar,
 - yeterince gelişemeyen yau-sanayiler,
 - uygun koşullarla karşılanamayan temel girdiler.
- üretimde karşılaşılan başlıca aksaklıkların doğmasına yol açmıştır.

1.1. Firma Sayısı ve Üretim Alanları :

Karesöri firmaları ve traktör dışında, otomotivde bugün 11 firma faaliyet göstermektedir;

Firma adı	Üretimi	Lisans anlaşması
1) Tofaş	Binek otomobili	Fiat
2) Otosan	Binek otomobili	Ford (Anadol)
	S.W.	Ford (Anadol)
	Kamyon	Ford, Thames Trader
	Pick - up	Ford
	Minibüs	Ford
3) Oyak - Renault	Binek otomobili	Renault
	S.W.	Renault
4) Otomarsan	Otobüs	Mercedes - Benz
5) T.O.E.	Kamyon	I.H. International
	Midibüs	I.H. International

6) Chryseler	Kamyon	Chryseler
	Pick - up	Chryseler
7) B.M.C.	Kamyon	B.M.C.
	Pick - up	B.M.C.
	Land - Rover	Land - Rover
8) Çelik Montaj	Pick - up	Skoda
	S.W.	Skoda
9) Otoyol	Kamyon	Fiat
	Midibüs	Fiat
10) M.A.N.	Kamyon	M.A.N.
	Otobüs	M.A.N.
11) Genoto	Kamyon	Bedford

Bütün lisanslar göz önünde tutulduğunda;

Kamyon'da	13
Pick-up'da	13
Otobüs'de	2
Minibüs'de	3
Otomobil'de	2

lisans anlaşmasının bulunduğu görülür.

İç piyasaya dönük olarak faaliyet gösteren Türk otomotiv sanayii için, hem firma sayısının, hem de lisans anlaşmasının çokluğu, bir dezavantaj meydana getirmektedir.

1.2. Firma Ölçekleri :

Sınırlı iç piyasa karşısında, çok sayıda firmanın bulunması, ölçeklerin küçük olmasına yol açmıştır.

Ölçek küçüklüklerini belirlemede, üç kriter söz konusudur;

- Sabit sermaye yatırımları,
- Üretim kapasitesi,
- Kullanılan işgücü sayısı.

Sabit sermaye yatırımlarının değerlerini, kesin rakamlarla elde etmek mümkün olmamıştır. Gerçeği tam yansıtmamakla birlikte, öz-sermaye rakamları kullanılmıştır. Üç kritere göre yapılacak sıralamada teknik ölçeklerin A.E.T. firmalarının çok altında bulunduğu görülür¹.

1) Kaynak : IV. B.Y.K.P. için özel ihtisas komisyonu raporu.

(1975 yılı için)

Firma	İstihdam	Öz sermaye (milyon TL)	Üretim miktarı (Adet)
1) Oyok - Renault	2.688	225	30.675 (binek-S.W.)
2) Otosan	2.672	253	6.891 (binek-S.W.) 4.207 (Kamyon) 4.684 (Kamyonet)
3) Tofaş	2.331	621	29.725 (Binek)
4) Otomarsan	1.077	141	1.072 (Otobüs)
5) T.O.E.	1.029	—	450 (Kamyon) 1.818 (Kamyonet)
6) M.A.N.	855	71	1.037 (Kamyon)
7) Chryseler	765	—	1.755 (Kamyon) 6.144 (Kamyonet)
8) Otoyol	582	107	670 (Kamyonet)
9) Genoto	504	—	2.088 (Kamyon)
10) Çelik - Montaj	—	60	2.811 (Kamyonet)
11) B.M.C.	—	—	3.831 (Kamyon) 1.913 (Kamyonet)

Görüldüğü gibi, iki kritere göre, ölçekler çok küçüktür. Aynı üretim dalında çok sayıda firmanın bulunması, ana nedenlerden birisidir. Firma sayısının azaltılması ve teknik ölçeklerin büyütülmesi, otomotiv sanayiinin gelişmesini hızlandıracaktır.

Ölçek küçüklüklerinin, ekonomi açısından ortaya çıkardığı başlıca sakıncalar şunlardır;

- Teknik gelişme ve kalite üzerinde olumsuz etki yapmaktadır.
- Maliyetlerin yükselmesinde etkili olmaktadır.
- Düşük "katma değer" sağlanmasına yol açmaktadır.
- Yan sanayilerin, daha yavaş gelişmesi sonucunu doğurmaktadır.
- Yerli imalat oranının artmasını engellemekte, dolayısıyla, döviz kaybına yol açmaktadır.

Türk otomotiv sanayii bugün belirli bir gelişme safhasına gelmiştir. Bu safhadan daha ileriye gidebilmek için, hükümetler, "fir-

masayısının azaltılması ve ölçeklerin büyütülmesi" yönünde teşvikler getirmektedirler. Bugüne kadar ki uygulama aksi yönde olmuştur.

1.3. Üretim ve Kapasite :

Türkiye'de otomotiv sanayii, 10-11 yıllık bir geçmişe sahip olmasına rağmen, üretim "toplam olarak" oldukça ileri bir düzeye ulaşmıştır. Ne var ki, firma başına üretim göz önünde tutulduğunda, düşük bir düzey ile karşı karşıya bulunuyoruz.

Değişik mal grupları itibariyle, firmaların üretimi 1975 için aşağıdaki gibidir;

Kamyon

<u>Firma</u>	<u>Adet</u>
Otosan	4.207
B.M.C.	3.831
Genoto	2.088
Chryseler	1.755
M.A.N.	1.037
T.O.E.	450
Toplam	13.368
Ortalama (firma başına)	2.278

Kamyonet

<u>Firma</u>	<u>Adet</u>
Chrysler	6.114
Otosan	4.684
Çelik - Montaj	2.811
B.M.C.	1.913
T.O.E.	1.818
Otoyol	670
Toplam	18.010
Ortalama	3.001

Otomobil

<u>Firma</u>	<u>Adet</u>
Otak - Renault	30.675
Tofaş	29.725
Otosan	6.891
Toplam	67.291
Ortalama	22.430

Ootobüs

<u>Firma</u>	<u>Adet</u>
Otomarsan	1.072
M.A.N.	161
Toplam	1.233
Ortalama	616

Üretim açısından değerlendirilme yapıldığında, çıkan sonuçlar şu şekilde belirtilebilir;

a) Toplam olarak, üretim artış hızı, genellikle yüksektir. Bu konuda ,binek otomobili ve kamyonet başta geliyor.

b) Firma başına ortalama üretim çok düşüktür. Daha sonra, A.E.T. ile karşılaştırmalar yapıldığında, durum açık olarak gözükcektir.

c) 1970 sonrasında bazı firmalar ihtisaslaşmaya gitmişlerdir; Tofaş ve Oyak binek otomobilde, otomarsan otobüste ihtisaslaşmıştır.

d) Halen iç talep, iç üretimle karşılanamamaktadır. Binek otomobil başta olmak üzere, bedelsiz ithalât yolu ile ithalâtın bulunduğunu görüyoruz.

Bedelsiz ithalâtın, özellikle binek otomobilinde önem kazandığını görüyoruz. 1972-1975 arasında bedelsiz ithalâttan iç piyasaya giren otomobil sayısı şu şekildedir;

1972.....	4206 adet
1973.....	8109 adet
1974.....	13849 adet
1975.....	25424 adet

1974 ve 1975 yılında, otomobil için fiili iç piyasa talebi ve iç üretim ile ithalât arasındaki bölüşümü şu şekildedir;

	(a) Toplam talep	(b) İç üretim	(c) İthalât bedelsiz	c/a
1974	73.738	59.889	13.849	% 18,7
1975	92.715	67.291	25.424	% 27,4

Fiilî üretim, yukarıdaki gibi olmakla beraber, "firmaların üretim kapasiteleri, fiilî üretimin üzerinde" bulunmaktadır. Firmalarca, 1975 yılı için bildirilen fiilî kapasiteler aşağıdaki gibidir;

Kamyon	27320
Kamyonet	23400
Minibüs, midibüs	790
Otomobil	80000
Otobüs	1500

1975 yılı fiilî üretim rakamları ile kapasiteler karşılaştırıldığında, kapasite kullanımının, ortalama olarak, % 60 dolayında olduğu anlaşılır. Burada bir hususun açıklığa kavuşturulmasında yarar var; Türkiye'de otomotiv sanayii, "tam bir teknik entegrasyon içinde bulunmadığından", üretim genellikle, üretim sürecinin belirli son safhalarında yapılmaktadır. İç ekonomik ve idarî koşullar yanında dış girdi ve teknolojik olarak bağımlılığın bulunması da kapasite kullanımını etkilemektedir.

Kapasite kullanımının, (% 100) ün çok altında bulunmasına yol açan başlıca etkenler şunlardır;

a) Otomotiv ile ilgili yan ve temel sanayilerin, henüz tam anlamı ile kurulamamış olması,

- b) Fiyat konusunda çıkan anlaşmazlıkların üretim üzerindeki etkileri,
- c) Otomotiv sanayiinin, dış girdilere olan bağımlılığı ve ithalat ta ortaya çıkan tıkanmalar,
- d) Demir-çelik, enerji gibi girdilerde, iç piyasa arzında iü-rekliliğin bulunmaması (enerji kesilmesi gibi),
- e) İşçi-işveren anlaşmazlığı sonucu, üretimde ortaya çıkan kesilmeler (grev gibi).

1.4. Yerli İmalât Oranında Gelişmeler :

Otomotiv sanayii son 10 yıl içinde, yerli imalat oranının arttırılmasında önemli gelişmeler sağlamasına rağmen, özellikle çok sayıda firmanın bulunması ve bunun sonucu meydana gelen ölçek küçüklükleri, bir noktada sınırlayıcı olmaktadır.

1976 yılında ulaşılan yerli imalat oranları şu şekildedir;

Otomobilde	; % 67-70
Otobüsde	; % 75-78
Kamyonda	; % 55-60

Görüldüğü gibi en yüksek yerli imalat oranı, otobüs imalatıdadır. Ulaşılan bu oranların yükseltilmesi için gerekli olan başlıca yatırım alanları şunlardır;

- a) Motor ve dişli imalatı
- b) yan sanayilerde bazı yeni alanlar.

Bunların yapılması için de, "teknik anlamda ölçek büyütmeleeri" gerekmektedir. Bu konuda, mevcut otomotiv firmaların yeni yatırım taleplerinin teşvik edilmesi ve buna paralel olarak, firmalar arasında "teknik tamamlamaların güçlendirilmesi" zorunluluğu vardır.

1978 için öngörülen yerli imalat oranları şu şekildedir;

Otobüsde	; % 80
Otomobilde	; % 90
Kamyon ve	
Kamyonette	; % 75

Gerçekçi bir gözle değerlendirildiğinde, ancak otobüs imalatında, öngörülen orana ulaşılması beklenebilir. Otomobilde (%90)a varılması için, 1978'de motor ve dişli imalatına geçilmesi gerekmektedir. Kamyon için de aynı şey söz konusudur.

1.5. Otomotiv Sanayiinde Yabancı Firmalar ile Teknik ve Mali İşbirliği :

Otomotiv sanayii, kurulduğundan bugüne, Türk ve özel yabancı sermaye tarafından birlikte yürütülmüştür. Özel yabancı sermaye'nin Türk otomotiv sanayiine iştiraki iki gruba ayrılabilir;

- a) Sadece teknoloji transferi şeklinde katılma,
- b) Hem mali, hem de teknik işbirliği şeklinde ortaya çıkan ortaklıklar.

Firmaların bu bakımdan değerlendirilmesi yapıldığında, aşağıdaki durum görülür (1976 yılı):

Firmanın adı	Yabancı firmanın sermaye payı	Üretim türü
Oyok-Renault	% 44 (Renault-Fransa)	Otomobil-S.W.
Tofaş	% 41 (Fiat-İtalya)	Otomobil
Chrysler	% 60 (Chrysler-A.B.D.)	Kamyon-Kamyonet
Otomarsan	% 36 (Mercedes-Benz Alman)	Otobüs
M.A.N.	% 33,3 (M.A.N.- Alm.)	Kamyon-Otobüs
B.M.C.	% 26 (B.M.C.-İngiltere)	Kamyon-Kamyonet
T.O.E.	% 10 (I.H.I.-A.B.D.)	Kamyon-Kamyonet

Diğer otomotiv firmalarının tamamı, yabancı firmalar ile "lisans anlaşmaları" yapmışlardır.

Otomotiv sanayiinde, 1976 itibariyle nominal sermaye toplamı 1.345 milyon T.L. dir. Bunun (% 37,79)u yabancı sermaye iştirakidir.

Yabancı firmaların, A.E.T. içi ve A.E.T. dışı olarak değerlendirilmesi yapıldığında, büyük ağırlığın, A.E.T. içi firmalarda bulunduğu görülür. F. Almanya (Mercedes-Benz-M.A.N.), Fransa (Rena-

ult), İtalya (Fiat), İngiltere (B.M.C.-British Ford) hepsi de A.E.T. firmalarıdır. A.E.T. dışından yalnızca, Chrysler (A.B.D.) ve Skoda (Çekoslovakya) görülmüyor. Bu durum, Türkiye - A.E.T. ilişkilerinin geleceği açısından da önem taşımaktadır.

2. Otomotiv Sanayiinde Talep Yapısı :

2.1. Talebi Etkileyen Faktörler :

Türkiye iç piyasası otomotiv mamullerine talep açısından hızlı bir gelişme içindedir. Bu hızlı gelişme içindedir. Bu hızlı gelişmeye yol açan başlıca etkenler şu şekilde özetlenebilir;

a) Hızlı gelir artışının etkileri : Türkiye, % 7 dolayındaki yıllık büyüme hızı ile, reel millî gelir artışları açısından önemli bir gelişme içinde bulunuyor. Milli gelir artışlarının otomotiv talebine yansımaları şiddetlidir. Diğer bir deyişle, otomotiv mamullerinde "talebin gelir elâstikliği yüksektir".

b) Dengeli ve yaygın sanayileşmeyi, "sanayileşme stratejisi" olarak kabul eden Türkiye'de, otomotiv talebinin bu açıdan da yüksek olduğunu görüyoruz. Ara malları, yatırım malları ve dayanıklı tüketim malları bakımından bu durum geçerlidir. Daha önce de belirttiğimiz gibi otomotiv sanayii geniş tanımı ile;

— Otobüs, kamyon, traktör üretimi ile yatırım mallarını,
— motor, aktarma organları, lâstik, cam gibi alanlar ile ara mallarını,
— binek otomobili ile dayanıklı tüketim mallarını
meydana getirmektedir. Yaygın ve dengeli sanayileşme politikamız içinde, böyle bir teknik tamamlanmanın önemi büyüktür. Bu yönden de otomotiv mamullerine talep, önümüzdeki yıllarda güçlü olacaktır.

c) Kamyon, otobüs, binek otomobili gibi mamuller için, mevcut park çok yetersizdir. Talep artışı, bu bakımdan da kuvvetli olmaktadır.

d) Hazlı bir, "piyasa ekonomisine geçiş" içinde bulunan Türk ekonomisi, bu yapısal değişim içinde, yüksek bir otomotiv mamulleri talebine sahiptir.

e) Güçlü bir tarım kesiminin ve potansiyelinin bulunması, traktör başta olmak üzere, otomotiv mamullerine olan talebi arttırmaktadır.

2.2. Fiilî Talep Yapısı ve Potansiyel Talep :

Türk ekonomisinde fiilî talep yapısı göz önünde tutulur ise, "baskı altında tutulmuş bir talepten" söz etmek gerekir. Demek istediğimiz şudur; fiilî talep (veya fiilen satın alınan otomotiv mamulleri), potansiyel talebin altındadır.

Fiilen satın alınan otomotiv ürünlerinin, mal grupları itibariyle dağılımı, 1972-1975 yılları için aşağıdaki gibidir;

Kamyon		
Yıl	İç talep (fiilî satış miktarı)	Talep artış hızı (miktar)
1972	9.597	—
1973	7.555	—
1974	11.005	% 45,6
1975	15.061	% 36,8
Kamyonet		
1972	7.771	—
1973	8.365	% 7,6
1974	12.162	% 45,4
1975	18.317	% 50,6
Otobüs		
1972	1.115	% 57,9
1973	1.374	% 23,2
1974	1.501	% 9,2
1975	1.235	—
Otomobil		
1972	33.833	—
1973	54.965	% 62,4
1974	75.757	% 37,8
1975	92.107	% 22

Daha önce de belirttiğimiz gibi, iç üretim ve ithalatın toplamından meydana gelmektedir. 1975 yılı için otobüsde ortaya çıkan azalma iç üretim yetersizliğinden doğmaktadır.

1978-1982 dönemi için yapılan talep projeksiyonlarında, çok yüksek bir talep artışı söz konusudur².

Şöyle ki,

Yıl	(Adet olarak)	
	1978	1982
Otomobil	170.039	391.416
Otobüs	3.820	5.145
Minibüs ve midibüs	9.853	13.186
Kamyon	38.150	56.500
Kamyonet	32.200	48.200

Yapılan bir araştırmaya göre, olağanüstü bir talep artışının IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı Döneminde de devam edeceği anlaşılmaktadır. Verilen talep rakamları, kuşkusuz, potansiyel talebi ifade etmektedir.

III. AVRUPA EKONOMİK TOPLULUĞU KARŞISINDA TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN DURUMU

1. Geçiş Dönemi Düzenleyen Protokollerde Otomotiv Sanayii ile İlgili Hükümler :

Bilindiği gibi Türkiye halen, Avrupa Ekonomik Topluluğunun "ortak üyesidir". 1963'de imzalanan Ankara Antlaşması ile Hazırlık Dönemi başlamış, 1.1.1973'den itibaren de Geçiş Dönemine girilmiştir. Geçiş Dönemi sonunda Türkiye, A.E.T.'nin tam üyesi olacaktır. Geçiş Dönemi esas olarak 12 yıldır (1973-1985). İstisnai hükümler ile, 1995'e kadar uzamaktadır.

Geçiş Dönemi ile birlikte, Türk sanayiinin, A.E.T.'ye olan tavizleri de başlamış olmaktadır. Bu tavizler şu şekilde özetlenebilir:

- 2) **Kaynak:** "Türkiye Otomotiv Sanayii Talep Tahminleri", Boğaziçi Üniversitesi, 1975.

a) *A.E.T.'den İthal Edilecek Sınai Ürünler İçin Gümrük İndirimleri;*

A.E.T.'den ithal edilen sınai mallar için gümrük indirimleri iki grupta toplanmıştır:

a1) 12 yıl içinde (1973-1985) gümrük vergileri "sıfıra" inecek olanlar

a2) 22 yıl içinde (1973-1995) gümrük vergileri "sıfıra" inecek olanlar.

Otomotiv mamulleri, her iki gruba dağılmıştır.

b) Ortak Gümrük Tarifesine Uyum; 12 yıllık listeye dahil olan mallar için 12 yılda, 22 yıllık listeye dahil olanlar için de 22 yılda, A.E.T. nin üçüncü ülkeler için uyguladığı ortak gümrük tarifesine uyum sağlanmış olacaktır.

c) İthalât, A.E.T. lehine, hem liberasyon oranları, hem de kotalar genişletilerek liberalleştirilecek.

d) Ekonomik, malî, sosyal politikalar birleştirilecek.

2. Geçiş Dönemi Hükümlerinin Otomotiv İle İlgili Yönleri :

Gümrük indirimleri ve ortak gümrük tarifesine uyum bakımından, binek otomobili ve diğerleri ayrılmıştır. Binek otomobilleri 12 yıllık listede bulunurken, diğer mamuller ve parçalar 22 yıllık listeye konmuştur.

a) Binek otomobili : 1973-1985 arasında, hem gümrükler sıfıra indirilmiş olacak, hem de ortak gümrük tarifesine uyum gerçekleşecektir.

Gümrük indirimleri ile ilgili takvim şu şekildedir:

Yıl	İndirim oranları
1973	% 10
1976	% 10
1978	% 10
1979	% 10
1980	% 10
1981	% 10
1982	% 10
1983	% 10
1984	% 10
1985	% 10

b) Otobüs, kamyon, kamyonet, minibüs ve parçalar (component parts) için 1973-1995 dönemi esastır.

Buradaki indirimler ise şu şekildedir;

1973	% 5
1976	% 5
1979	% 5
1983	% 5

Takip eden yıllar (% 8) lik indirimler söz konusudur.

3. A.E.T.'de Otomotiv Sanayiinin Genel Görünümü :

A.E.T. ülkelerinde otomotiv sanayii, bütün otomotiv mamullerinde Dünyanın en gelişmiş bölgelerinden birisini oluşturmaktadır. Tamamen, uluslararası piyasaya açılmış durumdadır. Bu sanayi dalı A.E.T. için;

- İhracat bakımından,
- Katma değer bakımından,
- Teknolojik gelişme bakımından,
- İstihdam bakımından,
- Dış yatırımlar bakımından

en önemli sektör niteliğini taşımaktadır.

3.1. Firma Ölçekleri ve Üretim Karşılaştırmaları :

Entegre bir sanayii dalı olması dolayısıyla, A.E.T.'de, otomotiv firmaları arasında, hem üretim değerleri, hem de sabit sermaye yatırımları bakımından büyük farklılıklar görülür. Otomotiv sanayiinde, firmaların üretim miktarları aşağıdaki gibidir;

(1975 için)

1) Fiat	1.210.000 adet
2) Renault	1.200.000 adet
3) V. Wagen	1.050.000 adet
4) Peugeot	644.000 adet
5) Citroen	624.000 adet
6) Opel	656.000 adet
7) Leyland	605.000 adet

8) Simca	474.000 adet
9) Ford - Werke	413.000 adet
10) Mercedes - Benz	350.000 adet
11) British Ford	334.000 adet
12) B.M.W.	217.000 adet

Binek otomobili, otobüs, kamyon, kamyonet gibi değişik mal gruplarının bulunması, miktarların anlamını tam olarak vermesini engelleyebilir. Yine de, firmaların üretim kapasiteleri konusunda bir fikir ortaya çıkmaktadır.

Firmaların "mal varlığı-assets" bakımından da, büyük ölçeklere ulaşıldığını görüyoruz;

(1975 için) milyon \$ olarak

Firma	Malvarlığı
1) V. Wagen	5.211
2) Fiat	4.214
3) Mercedes - Benz	2.723
4) Renault	2.679
5) Reugeot	2.521
6) Leyland	2.346
7) Opel	1.230
8) Alfa - Romeo	1.175
9) Ford - Werke	1.065
10) Simca	704

Türkiye ile Karşılaştırma :

Daha önce, Türkiye'deki otomotiv firmalarının, 1975 yılı itibarıyla öz sermayelerini vermiştik. Konu ile ilgili bazı uzmanlar Türkiye'deki otomotiv sanayiindeki firmaların "öz sermayelerinin" yaklaşık olarak (2,5) ile büyütülmesi ile, A.E.T. firmalarındaki "mal varlığı tanımına" varılacağını belirtmişlerdir.

1975 yılı için Türkiye'de 7 otomotiv firmasının öz-sermaye toplamı: 1478 milyon T.L.'dir.

Ortalama öz-sermaye : $1478 : 7 = 211$ milyon T.L.

1975 dolar kurunu 15,5 olarak alırsak, dolar olarak ortalama öz-sermaye: $211 : 15,5 = 13,6$ milyon \$ (1975 için)

Malvarlığına dönüştürmek için 2,5 ile çarpalım:

$$13,6 \times 2,5 = 34 \text{ milyon \$}.$$

1975 için Türkiye'de 7 firma içi nortalama malvarlığı = 34 milyon \$. Aynı ortalama A.E.T.'deki 10 firma için 1975'de 2.400 milyon dolardır.

$$2.400 : 34 = 70$$

A.E.T. firmalarının, malvarlığı açısından Türk otomotiv firmalarına oranla (70 katı) daha büyük oldukları anlaşılır.

Üretim miktarı bakımından ise A.E.T. firmalarının (10 firma) 1975 için 725.000 birimlik üretimine karşılık Türk firmalarının yalnızca binek otomobilinde ortalaması (22.427) dir. (1975)

3.2. Temel Maliyet Unsurlarında A.E.T. ve Türkiye :

Ölçekten yararlanmalar (economies to scale) yanında, temel girdiler açısından da önemli farklar söz konusudur.

3.2.1. Ana Girdi Fiyatları :

Otomotiv sanayinin kullandığı ana girdilerde, Türk otomotiv firmaları dezavantajlı durumdadırlar. 1976 başı itibariyle, dolar 16,48 ve D.M. 6,59 alındığında:

	<u>Türkiye</u>	<u>A.E.T.</u>
A. İç Piyasadan Sağlananlar		
	(A.E.T. 100 ise)	
Demir - Çelik	175	100
Elektronik bakır	200	100
Alüminyum	165	100
Rulman, Norm, Parça, v.s.	250	100
Pirinç	190	100

Bu örnekleri daha da genişletmek mümkün.

B — İthal Malı Girdiler :

Otomotiv sanayiinin üretimde kullandığı ithal malı girdiler", "gümrük vergileri" eklendiğinden yükselmektedir. Motor, aktarma organları, ölçü aletleri, v.s. bu gruba dahildir.

3.2.2. Vergi Yapısının Doğurduğu Farklar :

Türkiye'de vasıtalı vergilerin otomotiv sanayiindeki toplam yükü A.E.T.'nin Katma Değer Vergisinin (V.A.T.) çok üzerindedir. Türkiye'de % 32-38 arasındaki vergi yüküne karşılık, A.E.T. % 10 dolayındadır³.

3.2.3. İşçi Ücretleri ve Verimlilik :

İşçi Ücretlerine Türkiye'nin sahip olduğu avantajlar vardır. Fakat, işgücü verimliliğindeki (prodüktivite) düşüklük dolayısıyla, bu avantaj büyük ölçüde kaybolmaktadır.

3.2.4. Finansman Güçlükleri Dolayısıyla :

Türk firmaları, A.E.T. firmalarına oranla, dezavantajlı durumdadır. Yüksek faiz haddi söz konusudur.

Girdilerde sürekliliğin bulunmaması ve elektrik enerjisi arzındaki kesiklikler de maliyetleri arttırmaktadır.

Kâr da bir maliyet unsuru olarak kabul edildiğinde, kabul etmek gerekir ki, genel ekonomik koşullar dolayısıyla, Türkiye'de kâr oranları yüksektir.

Daha önce belirttiğimiz ölçek küçüldükleri de göz önünde tutulduğunda, Türkiye'de otomotiv mamüllerinin perakende satış fiyatlarının, A.E.T.'ye oranla niçin yüksek olduğu ortaya çıkmaktadır.

Maliyet karşılaştırmaları yanında, kalite karşılaştırmaları da büyük önem taşır.

- ölçek küçüklüğü,
- yetersiz yan sanayii,
- yetersiz yan sanayii,
- teknoloji geriliği,
- diğer yapısal etkenler

kalite üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır.

3) Türkiye'deki vergi yüküne, gümrük vergileri ve diğer vasıtalı vergiler dahildir.

4. Otobüs Sanayiinin A.E.T. Karşısındaki Durumu :

Otobüs üretim teknolojisi, diğer otomotiv mamullerine, özellikle binek otomobiline oranla büyük farklılık gösterir. Şöyle ki;

- a) Kullanılan girdiler açısından, yan sanayiye bağımlılık derecesi yüksektir.
- b) Kitlevi üretim (mass production) imkânı sınırlıdır.
- c) İşgücü yoğunluğu, diğer otomotiv dallarından yüksektir.

A.E.T.'de otobüs yapımında bulunan otomotiv firmaları göz önünde tutulduğunda, "üretim miktarları açısından ölçeklerin" diğer otomotiv ürünlerine oranla, çok düşük olduğunu görüyoruz.

Bu konuda, A.E.T. firmaları ile A.B.D. firmaları arasında önemli farkların bulunduğunu da belirtmekte yarar var A.E.T. ülkeleri içinde B. Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya otobüs sanayilerinde önemli aşama göstermişlerdir.

Türkiye'de otobüs imalatının, A.E.T. karşısındaki durumu göz önünde tutulduğunda, ilk elde, elimizdeki veriler şunlardır;

a) Otobüs, daha önce de belirtildiği gibi, 22 yıllık (1973-1995) listeye dahildir. Vermiş olduğumuz gümrük vergilerindeki indirim oranları da göz önünde tutulduğunda, "uzun vadeli bir dış rekabete açılma durumu" vardır.

b) Yapılan iç talep projeksiyonları, bu dal için oldukça uygun bir görünümde⁴.

1978	1979	1980	1981	1982
3.820	4.040	5.365	4.700	5.145

Minibüs ve Midibüs'de ise IV. Beş Yıllık Plân Döneminde talep artış oranı, (% 50) nin üzerindedir.

Türkiye'de :

- Hızlı gelir artışı (% 7) dolayında,
- Hızlı nüfus artışı,

4) Adı geçen araştırma.

- Hızlı şehirleşme,
- Piyasa ekonomisine geçişteki dinamizm,
- Halen piyasanın doymamış bulunması,

gibi veriler göz önünde tutulduğunda, hem şehirlerarası otobüs olarak, hem de şehir içi otobüs olarak, kuvvetli bir talep yapısının bulunduğu anlaşılır.

1968-1975 döneminde fiilî iç talep (8000)'in biraz üzerindedir. Hemen belirtelim ki, fiilî talep rakamları, potansiyel talebin çok altında bulunuyor. (8000)'in üzerinde gerçekleşen iç talebin sadece (488)'i ithalat yolu ile karşılanmıştır. Bu durumda, anılan dönem içinde iç üretim (7500) ün üzerinde bulunuyor.

İç üretimde, otobüs imalatında ihtisaslaşmış bir tek firma bulunmaktadır (Otomarsan). 1975 yılında iç üretimin (% 85)'i Otomarsan tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu firmanın geçen yıllarda yapmış olduğu genişleme yatırımı ile ilgili taleplerin süruncemede bırakılmış olması, otobüs sanayiinin gelişmesini önlediği gibi, iç piyasa arzında da tıkanıklıklara (üretim yetersizliklerine) yol açmıştır.

1973-1974 yıllarında yapılan bir araştırmadan⁵ çıkan sonuçlara göre otobüs, diğer otomotiv sanayii mamullerine oranla, dış rekabete, dolayısıyla A.E.T.'ye karşı, en güçlü durumda olan daldır. Araştırmada bu sonucun ortaya çıkmasına yol açan en önemli etken, otobüs yapımındaki teknoloji ile ilgilidir.

Uzun vadede;

- Gerek A.E.T. firmaları ile iç piyasada rekabet açısından,
- Gerekse, uygun koşullar sağlandığında ihracat olanaklarının bulunması açısından aynı sonuca varılmaktadır.

Otobüs yapımında üretimin bir firma etrafında toplanmış olması, A.E.T. karşısındaki rekabet açısından avantajlı bir durum yaratmaktadır. Daha önce de belirttiğimiz gibi, otomotiv sanayiinde aynı mamulu yapan çok firmanın bulunması, ölçek küçüklüklerine yol açması dolayısıyla, önemli bir dezavantaj meydana getirmektedir. Örneğin binek otomobilinde bir tek firma bulunsaydı, A.E.T. karşısında daha avantajlı bir durum söz konusu olabilirdi. İç piyasa-

5) Montaj Sanayiinin Gelişmesi Sorunları, M. Hiç, E. Alkin, E. Manisalı, E.S.E.K.H. yayım, 1975.

nm sınırlılığı, mevcut talebin paylaşılmasına, dolayısıyla ölçek küçüklüklerine yol açacak, teknik ölçeklerin büyümesini engellemektedir.

Otobüs'de talep, arz ve ölçekler;

Otobüs yapımının gösterdiği özelliklere değinmiştik. A.E.T. içinde en gelişmiş otobüs yapımcılarından birisi olan Daimler-Benz'in 1974-1975 otobüs üretim rakamları şöyledir :

1973.....	12.100	adet
1974.....	13.726	"
1975.....	13.344	"

Türkiye iç talebinin 1980'de ulaşacağı (4500-5000) adetlik iç talep, "teknik anlamda optimum ölçeğin" gerçekleşmesine imkân verecektir.

A.E.T. karşısında otobüs sanayiinin ayakta kalması ve dışa açılabilmesi için yapılması gereken başlıca hususlar şu şekilde özetlenebilir;

a) Ölçek büyütme (genişleme) yatırımları ile ilgili talepler engellenmemeli, teşvik edilmelidir.

b) Temel girdi fiyatlarının, A.E.T. fiyatlarına uyumu sağlanmalıdır.

c) Vasıtalı vergi yükünün bu sanayi dalı üzerindeki olumsuz etkileri ortadan kaldırılmalıdır.

d) Yan sanayilerin gelişmesi teşvik edilmelidir.

1995'e kadar uzayan gümrük indirim takvimi, —gereken tedbirler alındığında—, bu sektörün A.E.T. firmaları karşısında ayakta kalmasına imkân verebilecek niteliktedir.

Bu seyri, 12 yıllık (1973-1985) listede bulunan binek otomobilleri için söylemek çok zordur. Bu dalda, A.E.T.'nin, otobüste kısmen sahip olmadığı teknolojik avantajları kullanması söz konusudur. Çok büyük ölçekler içinde yapılan üretim, binek otomobilde Türkiye için dezavantaj olmakta devam edecektir.