

# TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN AVRUPA EKONOMİK TOPLULUĞUNA GEÇİŞ DÖNEMİ İÇİNDEKİ DURUMU

Doç.Dr.Erol MANİSALI

Mademki, otomotiv endüstrisi sürükleyici bir sektördür ve geliştirilmesinde yarar vardır, o halde bir taraftan, endüstrinin yeniden organizasyonu yapılırken, diğer taraftan da rekabet edemeyecek otomotiv ürünlerinin dışa karşı korunması zorunluluğu vardır.

1963 yılında imzalanarak, 1964 yılında yürürlüğe giren Ankara Anlaşması ile Türkiye, Avrupa Ekonomik Topluluğuna aday üye olmuştur. Türkiye'nin tam üye oluncaya kadar geçirmiş ve geçireceği üç dönem vardır;

- Hazırlık Dönemi
- Geçiş Dönemi
- Nihai Dönem

Hazırlık Dönemi 1969'da bitmesi gerekirken bu dönem fiilen 1.1.1973'e kadar devam etti. 23 Kasım 1970'te imzalanan ve Geçiş Dönemi koşullarını saptayan Katma Protokol 1.1.1973'te, 6 üyeli A.E.T. için yürürlüğe girdi ve böylelikle Geçiş Dönemi fiilen başlamış oldu. A.E.T.'nin yeni ortakları İngiltere, Danimarka ve İrlanda için ise geçiş dönemi koşullarını düzenleyen, Tamamlayıcı Protokol, 1.1.1974'te yürürlüğe girdi.

*Uluslararası tamlama, A.E.T. ve otomotiv endüstrisi üzerine çok sayıda araştırması bulunan Dr. Manisalı İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'nde öğretim üyesidir.*

## I) GEÇİŞ DÖNEMİ

Bizim konumuz, Geçiş Dönemi içinde, Türk Otomotiv Sanayinin, Geçiş Dönemi koşulları çerçevesinde karşı karşıya kalacağı sorunları ortaya koymaktır. Geçiş Dönemi Hazırlık Dönemi'nden farklı olarak Türkiye'ye de büyük yükümlülükler getirmektedir. Diğer taraftan Avrupa Ekonomik Topluluğu, bazı istisnalar dışında, Türk Sanayii Ürünlerine gümrük muafiyeti tanımaktadır. Geçiş Dönemi, esas olarak 12 yıl, istisnai şartları ile 22 yıl olarak ele alınmakta ve Türkiye'nin gümrük indirimleri bakımından 12 ve 22 yıllık listeler olmak üzere iki liste hazırlanmış bulunmaktadır.

Geçiş Dönemi içinde Türkiye'nin A.E.T. ye vereceği tavizler şu şekilde saptanmıştır :

A) A.E.T. çıkışlı sınai ürünlerde demir-çelik dışında) esas olarak 12 yıl içinde gümrükler ve eş değerli vergiler kaldırılacaktır. (Başlangıç 1.1.1973, Normal Rejim).

B) 1967 ithalâtının % 45 ini ihtiva eden mal grupları için indirimler 22 yıl içinde gerçekleştirilecektir.

C) Geçiş Dönemi ile birlikte Türkiye, 1967 yılında A.E.T. den yaptığı ithalâtın % 35 kıymetindeki bir kısmını derhal libere edecek, bu giderek, 18 yıl içinde % 80 e ulaşacaktır.

D) Libere olmayan mallarda, A.E.T. lehine belirli bir oranda başlamak üzere ve gittikçe artan kota tahsis edilecektir.

E) Türkiye, kendi gümrük tarifesi ile A.E.T. ortak gümrük tarifesi arasındaki farkları, normal rejime dahil olan mallar için 12 yılda, istisnai rejime tabi olan mallar için 22 yılda ortadan kaldıracaktır.

F) Türkiye geçiş dönemi içinde, vergi yapısını, A.E.T.'ye uyacak şekilde değiştirecektir.

Buna karşılık, A.E.T. geçiş döneminin başlaması ile birlikte, bazı istisnalar dışında Türk sınai ürünlerine gümrük uygula-

mayacaktır. İstisnalar şu kalemlerden ibarettir :

- 1) Demir - Çelik,
- 2) Bazı dokuma ürünleri (58,01 - 55,05 - 55,09 tarife No.)
- 3) Rafine edilmiş petrol ürünleri,
- 4) Tarım kesimi, geçiş dönemi şartları içine dahil değildir.

## II) OTOMOTİV SANAYİİ İÇİN GEÇİŞ DÖNEMİ ŞARTLARI

Türkiye A.E.T. ortaklığının geçiş döneminin başlangıcında bulunmaktadır. Geçiş dönemi, otomotiv endüstrisini de içine almak üzere esas itibariyle 12, istisnai şartlar altında, bir kısım sektörler için 22 yıla kadar uzatılabilecektir. Bu bölüm ile ilgili olarak bizi ilgilendiren mesele otomotiv endüstrisi için getirilmiş olan hükümlerdir.

Geçiş dönemi, binek otomobiller için 12 yıl olarak kabul edilmektedir. Yani binek otomobillerin ithalâtında kademeli olarak 12 yıl içinde gümrükler %100 kaldırılmış olacaktır. Binek otomobili dışındaki ticari araçlarda ise gümrük indirimi, 22 yıl içinde kademeli olarak %100 gerçekleştirilecektir. Türkiye'nin A.E.T. otomotiv endüstrisine karşı gümrük indirimi yüzdeleri, yıllar itibariyle aşağıdaki şekilde tesbit edilmiş bulunmaktadır.

Ticari motorlu araçlar (kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs v.s.) parçalar ve aksesuarlar için 22 yıl içinde;

I. indirim : Geçiş dönemi protokolünün uygulanmaya başladığı ilk yıl % 5,

II. indirim : Üçüncü yılın sonunda % 3,

III. indirim : Altıncı yılın sonunda % 5,

IV. indirim : Onuncu yılın sonunda % 5,

sonrası geriye kalan yıllar için %8 indirim.

Binek Otomobilleri için 12 yıl içinde;

I. indirim : Protokolün uygulanmaya başladığı yıl % 10,

II. indirim : 3. yılın sonunda % 10,

III. indirim : 5. yılın sonunda % 10, geriye kalan %70'lik indirim ise, 6. ve 12. yıllar arasında %10 olarak devam edecektir.

Görülüyor ki, A.E.T. ortaklık anlaşmasının otomotiv sanayimiz için getirmiş olduğu hükümler, bu sanayi dalında bir ayırım yapmakta, binek otomobilleri ile bunlar dışında kalan diğer ticari araçları ayrı ayrı hükümlere tabi tutmaktadır. Türkiye'nin A.E.T. otomotiv endüstrisine karşı verdiği bu tavize karşılık, A.E.T. Türk otomotiv endüstrisinin A.E.T. na yapacağı ihracat için protokolün uygulanmaya başladığı yıldan itibaren %100 gümrük indirimi uygulamaya başlayacaktır. Bu indirim binek otomobili, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, diğer motorlu ticari araçları, bunların parçalarını ve aksesuarını içine almaktadır. Bugün için Türkiye'de otomotiv mamul ithalâtı, bazı ürünler için yasak, bazı ürünler için ise, ithal kotaları çerçevesinde yürütülmektedir. İthalâtı yasak olan otomotiv ürünleri, ancak «bedelsiz ithalât» tan yapılmakta ve gümrük vergi ve resimleri % 100 ü aşmaktadır.

A.E.T. ise geçiş dönemi ile birlikte Türkiye'den sınaî mamul ithalâtını - bu arada varsa otomotiv sanayii ürünlerini - sıfır gümrük ile yürütmektedir. Ne var ki, A.E.T. nin sınaî mamul ithalâtına uyguladığı gümrük zaten çok düşük bir düzeydedir (% 6). Bu bakımdan A.E.T. nin sıfır gümrük uygulaması, Türkiye açısından, sadece % 6 lık bir istifade sağlamaktadır. Otomotivde olduğu gibi, diğer sınaî ürünler için de Türkiye'nin ihracatta fiyat istifadesi ve A.E.T. nin yapmış olduğu fedakârlık aynı ölçüdedir.

(1973 için)

Ham Madde	Yarı Mamul	Mamul
%6	%6,2	%6

### III) TÜRKİYE'DE OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ

Otomotiv endüstrisi olarak tanımladığımız kamyon, otobüs, minibüs, kamyonet,

binek otomobili ve traktörü içine alan sanayii dalları gelişmiş ekonomilerde ve gelişmekte olan bazı ekonomilerde imalât sanayiinin temelini teşkil etmektedir ve sanayii dalı içinde yüksek bir orana sahiptir. Batı Avrupa ekonomilerinde faaliyet gösteren otomotiv firmaları, bunların yıllık ciroları gözönünde tutulduğunda, hemen hepsi, ilk 80 firma içinde yer almaktadırlar.

Otomotiv endüstrisi dalları, faaliyetlerini sürdürebilmek için, ekonomi içinde çok geniş bir yan sanayii ile işbirliği halindedirler. Öyle ki, ana sanayii dalı, motor ve aktarma organları, şasi ve karesörü gibi temel kısımları kendi bünyesi içinde imal ettiği halde, diğer parça ve maddelerin çok büyük bir kısmını, bu alanda ihtisaslaşmış bulunan otomotiv yan sanayiinden tedarik etmektedir. Camdan lâstige, boyadan elektrik donanımına ve ölçü aletlerine kadar uzayan bu alımlar, ekonomi içinde bir ağ gibi yayılarak milli gelir üzerinde büyük katma değer yaratmaktadır.

Diğer taraftan otomotiv endüstrisi, kendi bünyesi içinde motor endüstrisini de geliştirmiştir. Motor endüstrisi, imalât sanayii içinde temel endüstriyi meydana getirmektedir. Motor sanayiini bünyelerinde geliştiren otomotiv firmalarından bazıları buna paralel olarak, otomotiv endüstrisi dışına taşan makine imalât sanayiilerini de geliştirmekte ve öne doğru, diğer sanayii dallarına girdi vermektedirler. Avrupa'da Fiat ve Krupp, A.B.D. de General Motors bunlara örnek olarak gösterilebilir.

Otomotiv endüstrisi ayrıca, ekonominin temel ara-malı endüstrilerinden (demir - çelik, alüminyum gibi) girdiler alarak bunların gelişmesine yardımcı olmaktadır.

Görülüyor ki, otomotiv endüstrisi, hem girdi alarak hem de girdi vererek sanayiinin gelişmesinde büyük paya sahip bulunmaktadır. Bu endüstri dalının, dinamik bir endüstri dalı olarak tanımlanması bundan ileri gelmektedir. Ekonomi literatüründeki deyimi ile otomotiv endüstrisi sanayii içinde, dışsal ekonomiler yaratan bir sektör olarak önem taşımaktadır.

Türk ekonomisinde, yeni gelişme olmasına rağmen, sanayii içinde önemli bir paya sahiptir. 1972'de, cari fiyatlar ile G.S.M.H. nin 43 milyar TL. lık kısmını meydana getiren sanayii içinde otomotiv endüstrisi 5 milyarı aşan bir üretim kıymetine ulaşmıştır. Bu durumda **yan sanayilerle birlikte** sanayiinin % 12 sini meydana getirmektedir. Bunun yanında, istihdam ve gelir etkisi ile de otomotiv sanayii ekonomiyeye büyük katkıda bulunmaktadır.

#### IV) TÜRK OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ

Türkiye'de otomotiv endüstrisinin genel görünümünü verebilmek için bazı sa-

yısal açıklamalarda bulunmak gerekmektedir. Bu sayısal açıklamalar, bizim için büyük önem taşıyan maliyet ve kalite sorununa ışık tutacak nitelikte bulunmaktadır. Şimdi genel görünümü ile, özellikle, **1964 Montaj Talimatı**'ndan itibaren ortaya çıkan durumu görmeye çalışalım.

Otomotiv endüstrisi tam bir montaj niteliğinde başladığından, toplam üretim hacmine oranla, çok sayıda firmanın faaliyeti gösterdiğini görüyoruz. Burada, firmalar ile ilgili bazı rakamların verilmesi yerinde olacaktır (1).

1964'ten 1972 yılına kadar faaliyette bulunan firmaların sayısı, yıllar itibariyle şu şekildedir :

#### Y I L L A R

Mamulün Cinsi	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Kamyon, Kamyonet, minibüs	10	12	12	14	12	10	9	8	8
Otobüs	1	1	3	4	4	4	4	4	4
Otomobil binek	—	—	1	1	1	1	2	3	3
Otomobil arazi, binek	1	1	1	1	1	1	—	—	—
Traktör	3	4	5	6	5	5	5	5	5

Türkiye'nin sınırlı iç piyasası karşısında, 20'ye varan firma sayısı ile ancak yüksek bir ithal oranı ve düşük bir yerli imalat oranı ile otomotiv endüstrisi son yıl-

lara kadar devam edegelmiştir.

1964'ten 1970 yılına kadar firmaların öz sermaye durumları şu şekildedir :

Yıllar	Nominal Öz Sermaye	Yıllık Nominal Öz Sermaye Artışları	Paranın 1970 Değeri İndeksi	Öz Sermayenin 1970 TL. Değeri
1964	144.188.954	144.188.954	2.02	291.261.687
1965	196.197.461	52.008.507	1.36	70.731.570
1966	470.624.574	274.427.113	1.27	348.522.433
1967	634.224.418	165.599.844	1.19	194.683.814
1968	646.775.201	12.550.783	1.13	14.182.385
1969	685.581.713	38.806.572	1.07	41.522.967
1970	1.101.612.595	416.030.782	1.000	416.030.782
	<b>T O P L A M</b>	<b>1.101.612.595</b>		<b>1.376.935.738</b>

1) Burada verdiğimiz rakamlar, Prof. M. Hiç ve Doç. E. Alkin ile yaptığımız ortak çalışmalara dayanmaktadır.

# Transtürk Holding

madencilikten, makina sanayiine  
ithalât ve ihracattan,  
turistik tesislere kadar  
çeşitli sınaî ve ticarî alanda  
çeyrek asrı aşan bir süredir  
faaliyet gösteren kuruluşların  
meydana getirdiği,  
yurdumuzun halka açık  
en büyük Holding'lerindedir.

repro •

**th**  
**TRANSTÜRK HOLDİNG**  
*Halka açık gerçek Holding*

Tünel Caddesi, Transtürk Han,  
Karaköy - İstanbul  
Telefon : 49 11 41 (Santral) . 49 52 47 . 49 58 28

Bütün otomotiv firmalarında istihdam edilen işgücü sayısı :

<u>Yıllar</u>	<u>İşgücü Sayısı</u>
1964	2743
1965	3163
1966	5404
1967	7819
1968	8418
1969	8811
1970	11044
1971	12500

1971'de faaliyette bulunan 20 firmaya böldüğümüz zaman ortalama işgücü istihdamı, 625 olmaktadır.

Firmalar yabancı otomotiv firmaları ile ortaklaşa kuruluş halindedirler. Bunlar, Alman, Fransız, İngiliz, A.B.D. İtalya ve Çekoslovak firmalarıdır. Toplam öz sermayenin % 20 dolayında bir kısmı, yabancı firmalara ait bulunmaktadır.

Toplam üretim miktarının 1971 yılında ulaştığı seviye ise, gruplar itibariyle şu şekildedir:

Kamyon - Kamyonet	16.500
Otobüs	1.100
Minibüs	2.400
Binek Otomobil	25.000
Traktör	20.000
<b>T O P L A M</b>	<b>65.000</b>

Yerli imalât oranlarının 1971'de ulaştığı seviye 1964 ile karşılaştırılmıştır.

	<u>1964</u>	<u>1971</u>
Kamyon - Kamyonet -		
Minibüs	%20	%55
Otobüs	%30	%75
Binek Otomobili	-	%71
Traktör	%20	%55

Bu firmalarda üretim, montaj hattı üzerinde şu şekilde gerçekleştirilmektedir:

Montaj hattında,

- Firmanın kendi imal ettiği kısımlar,
- İthal edilen parçalar ve kısımlar,

c) Yan sanayiinden alınan girdiler, dahil olarak istihsal sağlanmaktadır. Biz, bütün firmalarda, **montaj hattı kapasitesi** esas alınarak, genellikle söylendiği gibi, bu firmaların eksik kapasite ile çalıştığı görüşüne karşıyız. Çünkü kullanılan montaj hattı, ileri bir tekniği gerektirmemekte ve üretimde sadece bir safhayı, daha doğrusu nihai safhayı tayin etmektedir.

## V) OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNDE TALEP

1964'ten 1970'e kadar olan talep seyrinde oldukça istikrarlı bir durum vardır. 1971 ve 1972'de ise talep bakımından bir sıçramanın ortaya çıktığını görüyoruz.

Farklı olarak, B.B.Y.P. da % 11.5 lik, İ.B.Y.P. da ise % 10.2 lik yıllık ortalama artışa ulaştığını görüyoruz.

<u>Yıllar</u>	<u>Toplam Miktar</u>
1964	195.815
1965	214.968
1966	225.915
1967	278.1770
1968	311.409
1969	347.248
1972	431.000

Arz ve talep arasındaki durum gözönünde tutulduğunda yerli imalât oranının artırılması bakımından kritik bir seviyeye geldiğini görüyoruz. Motor ve aktarma organlarının dahilde yapılıp yapılamayacağını tartışıldığı 1973 yılında, mesele talep yönünde büyük ölçüde çözümlenmemiş duruma girmiştir. Problem, halâ, 20 firmanın bu sahada, faaliyette bulunmasından ileri gelmektedir.

A.E.T. geçiş dönemi ile ilgili tartışmalarda, bu nokta önem taşımaktadır.

1972 içinde ve 1973 yılı başlarında, özellikle binek otomobili ve traktör üretiminde, firmaların, eski yıllara oranla üretimlerini beklenmedik ölçüde arttırmak için giriştikleri alışmalar bu alanlarla firmaların **talep genişlemesi** beklentilerinden ileriye gelmektedir.

Talep genişlemesinde, gelir faktörü yanında, gösteriş istihlâki faktörü de ekonomimiz için çok etkin bir şekilde işlenmektedir.

Dış talep meselesine, maliyet bölümünden sonraki kısımlarda temas edilecektir.

Bu kısımda buraya kadar yaptığımız açıklamalar ile, Türk otomotiv endüstrisi hakkında bazı temel rakamları belirterek meseleye ışık tutmak istedik. Bu kısım ilgilili varacağımız sonuçlar şunlardır;

- a) Firma sayısı çoktur, ölçekler çok küçüktür.
- b) Üretim tekniği yetersizdir.
- c) Yan sanayii yeteri kadar gelişmemiştir.
- d) Talep, yerli bir otomotiv sanayii kuracak duruma erişmiştir.
- e) Son 9 yıl içinde yerli imalât oranı artış göstermiştir ve belli bir teknolojik sınıra gelmiştir.

Bu durumu ile Türk otomotiv endüstrisi, emekleme safhasını tamamlamış olmaktadır.

Dış piyasalar ile (dolayısıyla A.E.T.) olan ilişkisi bakımından, meselenin temelini teşkil eden maliyet ve kalite sorunlarının ortaya konması gerekmektedir.

## VI) OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNDE MALİYETLER

Ekonomimizde sınaî maliyetler genel olarak, A.E.T. ye oranla daha yüksektir. Otomotivde maliyetlerin A.E.T. ye oranla daha yüksek olmasına yol açan şartların bir kısmı, diğer sınaî dalların da ortak problemini meydana getirmektedir.

Otomotiv sanayiinde maliyet yükseklğine yol açan nedenleri şu şekilde sıralamak mümkündür :

### A) Firmaların Küçüklüğü

Daha önce de belirtildiği gibi bugün otomotiv endüstrisinde 20 firma faaliyet göstermektedir. Bu sayı toplam AET otomotiv firma sayısının üzerindedir. A.B.D.

de üç ana otomotiv firması faaliyet göstermektedir.

Firmaların, daha önce de belirtildiği gibi, ortalama işgücü miktarı 1971 yılında 650 dir. Oysa, A.E.T. de, Fiat ve Volkswagen ana firmalarının işgücü bugün 200.00 e ulaşmış bulunmaktadır. Ölçek küçüklüğü, firmayı, teknolojiyi ilerletmede sınırladığı gibi, yerli imalât oranını arttırmada da engel olmaktadır. Ayrıca, mali ve idarî pek çok sakıncaları da beraberinde getirmektedir.

Firmalarda ölçeğin büyütülebilmesi için, mevcut firmaların aralarında entegrasyona gitmeleri gerekmektedir. Ancak firmaların aralarında birleşmelerini önleyen pek çok engeller mevcuttur. Bilindiği gibi yerli firmalar, yabancı ortaklar ile birlikte çalışmaktadırlar. Yabancı firmalar ise, uluslararası piyasada rekabet eden firmalardır. Diğer taraftan, üretim tiplerinin çok farklı oluşu da, teknolojik entegrasyonu zorlaştırmaktadır.

Bütün bu olumsuz etkenlere rağmen yerli firmaların aralarında birleşerek, firma sayısını iki veya üçe düşürmeleri ve otomotiv endüstrisinin bölümleri bakımından aralarında uzmanlaşmaya gitmeleri gerekmektedir. Bu husus gerçekleşmediği takdirde maliyetlerin düşürülmesi imkânsız hale gelmektedir. Aynı zamanda bu kavram, yerli imalât oranı düşürülüp, gümrük duvarları indirilir ise, hükümsüz olacaktır.

1970 yılında A.E.T. de firma başına düşen ortalama yıllık üretim 400.000'e yaklaşmıştır. Aynı yılın bizdeki miktarı ise, 2.000 dir.

Firma ölçeğini gösterme bakımından öz sermaye durumlarını belirtmekte yarar vardır (1970 için).

Öz Sermaye Tutarı	Firma Sayısı
1 - 20 Milyon TL.	1
20 - 30 » »	3
30 - 40 » »	4
50 - 60 » »	2
60 - 70 » »	2
70 - 80 » »	1
80 - 90 » »	2
100 - + » »	3

## B) Teknolojik Seviye

Türk otomotiv endüstrisindeki üretim tekniğini, bugün, A.E.T. ile karşılaştırmaya imkân yoktur. A.E.T. ekonomileri teknoloji olarak, her ne kadar A.B.D. otomotiv endüstrisi seviyesine ulaşamamış iseler de, yine de otomotivde, dünyanın önde gelen firmalarına sahiptirler. Türk otomotiv endüstrisi, esas itibariyle montaj niteliğindedir. Daha önce, başka bir vesile ile, montaj hattına girişlerin ne şekilde olduğunu belirtilmiştir. Montaj işlemi olsun, yerli imal edilen parçaların üretim tekniği olsun, genellikle basit üretim tekniklerine dayanmaktadır.

Burada bir hususun belirtilmesi gerekir; otomotiv endüstrisinin imâl ettiği de geniş mal grupları (binek otomobil, kamyonet, kamyon, otobüs v.s.), üretimlerinde farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Bu mamulün niteliğine bağlıdır. Binek otomobil imalinde otomatik aletlerin kullanılma alanı geniş olduğu halde, meselâ otobüste bu imkân daha sınırlıdır. Karoseri'nin toplam maliyet içindeki oranı ve diğer bazı etkenler bu duruma yol açmaktadır. Bunun sonucu olarak Türk otomotiv endüstrisinde, otobüsün yerli imalât oranı %75'e kadar yükselebilmektedir. Bu şartlar, **teknolojik optimum ölçek** seviyesini de etkilemektedir.

Teknolojik seviye ile firma ölçeği birbiri içine geçmiş kavramlardır. Firmanın sabit sermaye tesislerinin büyümesi, üretim teknolojisini de etkileyecektir. Bundan önceki kısımda gördük ki, firmaların öz sermaye tutarları, otomotiv endüstrisi için çok düşük bir seviyede bulunmaktadır.

Otomotiv endüstrisi ara ve yan sanayiler olarak birbirini tamamlar bir nitelik göstermektedir. Bizde, yan sanayilerin büyük kısmı da çüce işletmeler halinde bulunmakta ve dolayısıyla teknolojik yetersizlik söz konusu olmaktadır.

## C) Otomotivde Kullanılan Temel Girdi Fiyatlarının Yüksekliği

Otomotiv sanayiinin temel girdileri olan demir, çelik, sac, bakır gibi ara malla-

rının ekonomimizdeki fiyatları AET'ye oranla yüksektir. Meselâ çelikte, iç üretim fiyatı ithal mal (CIF) fiyatından %50 daha yüksektir. Bakırda fiyat farkı iki mislidir.

Ayrıca, bu girdilerin temininde büyük güçlüklerin bulunması (teslimatın geç yapılması, ödenen peşinatın uzun süre bağlı kalması, v.s.) otomotivdeki maliyetlerin yükselmesine yol açmaktadır.

Öte yandan alüminyum gibi bazı girdiler ithal edilmektedir.

## D) Yan Sanayiinin Durumu

Yan sanayii genellikle, küçük işletmeler halinde çalışmaktadır. Yeni gelişme halinde bulunmaları ve piyasanın sınırlılığı dolayısıyla büyük problemlerle karşı karşıya bulunmaktadırlar.

Ana firmaların yan sanayiinden çıkışları, şu şekilde sıralanabilir :

Spesifikasyonlara uymama,  
Teslim tarihinde gecikme,  
Yönetimdeki diğer aksaklıkları,  
Fiyat yüksekliği,  
Kalitenin yetersizliği.

Bütün bu unsurlar biraraya geldiği zaman, ana otomotiv firmaların maliyetleri, yan sanayiinden alınan girdilere bağlı olarak yükselmektedir.

## E) Piyasanın Sınırlılığı

Bugün için ihraç imkânları bulunmayan ve Türkiye piyasası içine sıkışıp kalmış olan endüstri, bu sınırlı piyasa koşullarına bağlı olarak gelişmesini çok yavaş yürütebilmektedir. Piyasanın sınırlı olması, ana sanayii ile birlikte, yan sanayiilerin de gelişme hızını azaltmaktadır.

Piyasanın küçüklüğü, otomotiv endüstrisini, talep yönünden olduğu kadar arz koşulları bakımından da etkilemektedir. Arzda, mali ve teknolojik imkânlar meselesi, yine iç piyasaya bağlı olan unsurlardır.

## F) Vergi Durumu

Bilindiği gibi, parça tedarik evresi ve üretimde alınan vasıtalı vergiler firmalar



ve endüstri açısından bir maliyet unsuru olmakta ve mamulün imalât ve satış fiyatını yükseltmektedir. Otomotiv endüstrisinde mevcut vasıtalı vergiler A.E.T. vergi nisbetleriyle karşılaştırıldığında arada çok büyük farkların mevcut bulunduğu ortaya çıkmaktadır. Bu farklar sadece istihsal safhasında alınan vergiler ve ithal parçaları üzerinden alınan gümrük vergileri için sözkonusu olmamakta, satış safhasında alınan vergilerde de Türkiye ile A.E.T. arasında önemli farklar mevcut bulunmaktadır.

Vergiler bakımından A.E.T. ülkeleriyle bir karşılaştırma yapıldığında, sadece vergi yükü bakımından değil, vergi türleri bakımından da farkların bulunduğu ortaya çıkmaktadır. Nitekim, Türkiye'de otomotiv endüstrisi üzerinde çeşitli gümrük vergileri yanında yine çeşitli vasıtalı vergilerin mevcut olduğunu görüyoruz. A.E.T. ülkelerinde ise, son yıllarda **Katma Değer Vergisi** uygulanmaya başlanmıştır. Ancak, bugün için yine de muhtelif A.E.T. ülkelerinde uygulanan vergi nispetlerinde tam bir birlik ve homojenlik sağlanamamıştır. Ne var ki, en yüksek nispeti uygulayan A.E.T. ülkesinde dahi vergi yükü Türkiye'de otomotiv endüstrisi vergi yükünden çok daha düşüktür.

Üretim yahut fabrika çıkışı maliyetler içindeki vasıtalı vergi oranları aşağıda karşılaştırılmaktadır :

#### Türkiye'de Üretim Maliyeti İçindeki Toplam Vasıtalı Vergi Yükü

Kamyon ... ..	%34
Kamyonet ... ..	%32
Minibüs, Otobüs ...	%35
Binek Otomobili ...	%38

Görüldüğü gibi, vasıtalı vergilerin toplam maliyet içindeki oranı, % 32 - % 38 arasında değişmektedir. Bu orana yan sanayinde parça imalâtı için ödenen vasıtalı vergiler dahildir; firma kârları üzerinden alı-

nan gelir ve kurumlar vergisi ile satış safhasında alınan taşıt alım vergisi dahil değildir.

A.E.T. de otomotiv ve yan sanayilerini içine alan mal grupları bakımından uygulanan katma değer vergisi oranları ise şu şekildedir.

#### A.E.T. Ülkelerinde Üretim Maliyeti İçindeki Vergi Yükü (1972)

Fransa ... ..	%23
B. Almanya ... ..	%11
İtalya ... ..	%10
Belçika ... ..	%20
Hollanda ... ..	%12

Rakamlardan da görüldüğü gibi, en yüksek olarak Fransa'da uygulanan %23 vergi oranı dahi Türkiye'deki vergi yükünün çok altında bulunmaktadır. İtalya'da ve Almanya'da vergi oranları ise sırayla %10 ve %11 gibi çok düşük bir seviyede kalmaktadır. Türkiye ile A.E.T. otomotiv endüstrisi fiyat farklarının söz konusu vergi farklarından geniş ölçüde etkilendiğini burada yeniden önemle belirtmek gerekir.

Yine hatırlatalım ki, buradaki karşılaştırmalara taşıt alım vergisi dahil edilmemiştir. Halbuki Türkiye'de uygulanan bu vergide A.E.T. ülkelerinde uygulanan satış vergileri oranının üstündedir.

Yukarıda, konumuz icabı vergi yükü A.E.T. ülkeleriyle karşılaştırılmıştı. Ne var ki, otomotiv endüstrisinin yeni gelişmekte olduğu az gelişmiş ülkelerde vergi yükü oranları genellikle gelişmiş ülkelerde uygulanan vergi yükünün üstünde bulunmaktadır. Bu konuda bir fikir vermek üzere, son 10, 15 yıl içinde otomotiv endüstrisinde büyük gelişmeler gösteren Arjantin ve Brezilya'yı örnek olarak almak mümkündür. Her iki ülkede fabrika çıkışı yahut imalât maliyeti üretim evresinde alınan vergiler dahil ve bu vergiler hariç, aşağıda verilmektedir.

	Üretim maliyeti	Üretim evresinde alınan vergiler	Vergi hariç net maliyet	Vergi oranı
<b>ARJANTİN</b>				
Otomobil	4.615	1.463	3.152	%32
Hafif Kamyon	4.069	1.290	2.779	%32
<b>BREZİLYA</b>				
Hafif Kamyon	2.996	1.013	1.983	%34

Yukarıdaki rakamlardan çıkarılacağı gibi, üretim maliyeti içinde vergi yükü, Arjantin'de % 32, Brezilya'da % 34'tür. Bu oranla, A.E.T.'deki vergi yüklerinin çok üzerinde bulunmaktadır. Türkiye'deki oranların % 32 ile % 38 arasında olduğu göz önünde tutulursa, iki Latin Amerika ekonomisindeki vergi oranlarının Türkiye'dekinden pek farklı olmadığı ortaya çıkar. Burada, Arjantin ve Brezilya ile ilgili olarak bir noktayı da belirtelim. Her iki ülkede de otomotiv endüstrisinde yerli imalat oranları, % 97 - % 100 arasındadır. Bu sebeple % 32 ve % 34 oranlarındaki vergi yükleri içinde, hemen hemen hiç gümrük vergisi bulunmamaktadır.

## VII) A.E.T. da OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ

### A) Genel Durum

Avrupa Ekonomik Topluluğu olarak, esas itibariyle 6 A.E.T. üyesi göz önünde tutulmuştur. Ne var ki 6 lar için varacağımız sonuçlar, çok daha büyük ölçüde İngiltere için de geçerlidir.

A.E.T. da bugün, dev bir otomotiv endüstrisi mevcuttur. Sanayi, yüksek derecede rasyonelize ve otomatize olmuştur. A.B.D. ve Japonya ile birlikte A.E.T., dünyadaki dev otomotiv sanayiinden birini meydana getirmektedir.

Bugün A.E.T. otomotiv endüstrisinde A.B.D. nin yatırımları mevcuttur. Üretimin

% 30 dolayında bir kısmı ABD firmaları tarafından kontrol edilmektedir. A.E.T. otomotiv endüstrisi, A.E.T. ekonomilerinin ihracatında önemli bir yer işgal etmektedir. İhraç, mamul halde olduğu gibi, diğer ülkelerde montaj fabrikalarına parça satışı şeklinde de olmaktadır.

Endüstrinin ara ve yan sanayii A.E.T. içinde arz yönünden bir bütün teşkil eder. Yani, ara ve yan sanayii için dışarıdan girdi ithali söz konusu değildir. Yan sanayii için, İspanya, Polonya gibi bazı ülkelere alınan girdiler sembolik miktarları aşmamaktadır. İç talep, hemen hemen bütünü ile dahilden karşılanmaktadır. Yalnız son yıllar içinde Japonya, A.E.T. piyasasına girme konusunda büyük çabalar göstermeğe başlamıştır.

Endüstri, 1960'lardan beri, ufak dalgalanmalara rağmen istikrarını korumuştur.

Fiat, Renault, VW gibi bazı firmalar komple üretim birimi durumundadırlar. Diğer firmalardan çok az girdi almaktadırlar. Bu bakımdan ölçükleri çok büyüktür.

Bunun yanında, BMW, Chrysler (Simca), Dat gibi firmalar, otomotiv yan sanayiine geniş ölçüde bağlıdır ve onların girdilerini kullanmaktadırlar.

Dünya otomotiv üretiminin % 30 dolayında bir kısmı 6 A.E.T. üyesi tarafından yapılmaktadır. 1968 yılı itibariyle karşılaştırılabilir üretim şu şekildedir :

**ÜLKELER ÜRETİLEN MOTORLU TAŞIT MİKTARI**

Almanya	3.140.000
Fransa	2.060.000
İtalya	1.700.000
A. B. D.	8.800.000
İngiltere	1.782.000
Japonya	4.089.500

Görülmüyor ki, A.B.D. tek başına, toplam A.E.T. üretiminden daha yüksek bir seviyededir.

Toplam A.E.T. binek otomobil üretimi içinde en yüksek paya sahip 5 firma şu şekilde sıralanmaktadır. (1969)

Fiat	% 18,3
VW	% 13,7
Ford - Taunus	% 12,3
Opel	% 11,7
Renault	% 11,0

Kamyon ve otobüste ise ülkeler şu şekilde sıralanmaktadır : (1969)

Almanya	244.800
Fransa	242.800
İtalya	118.700
Belçika	28.400
Hollanda	13.500

Belçika ve Hollanda'nın üretimi esas olarak montaj niteliğindedir. Belçika ve Hollanda'da otomotiv ara sanayiileri (Daf hariç) gelişmemekle birlikte, yan sanayiiler gelişme göstermiştir.

A.E.T. içi piyasa talebi son yıllar içinde azalma göstermiştir. Yapılan bir araştırmaya göre, 1972 - 1980 arasındaki üretimin yıllık ortalama artış hızının, % 2 - 3 dolayında olacağı beklenmektedir, diğer tüketim malları sanayiileri için ortalama artış yüzdesi, % 6 - 8 olarak tahmin edilmiştir.

A.E.T. otomotiv endüstrisi iç pazar dışında şu pazarlara ihracat yapmaktadır.

A.E.T. dışı Batı Avrupa  
Orta - Doğu ve Afrika

Doğu Bloku Ekonomileri (daha çok montaj niteliğinde)

Lâtin Amerika (daha çok montaj niteliğinde)

1969 da ihracatın istihsale olan oranı, Almanya'da % 53, Fransa'da % 38,8, İtalya'da % 28,8 dir.

Türk ekonomisi de bugün için, montaj yönünden küçük de olsa A.E.T.'nin, ihrac pazarı özelliğindedir.

**B) A.E.T.'da Firma Büyüklükleri**

A.E.T.'de 6 üyeli faaliyet gösteren ana otomotiv firmaları 20 dolayındadır. (Fiat, VW, Ford - Taunus, Opel, Citroen, Peufent, Chrysler (Simca), Daimler - Beuz, B.E.W., Berliet, Antobianehi, Daf, N.S.U., Alfa - Romeo) 1971 üretimi, sekiz milyonu aşmış bulunmaktadır. A.E.T. toplam üretiminin % 65 - 70 ini beş firma gerçekleştirmektedir. Bunlar;

Fiat, VW, Ford, Opel, Renault tur.

Bu da gösteriyor ki, firmalar arasında büyük ölçek farkı vardır. İstihdam edilen işgücü bakımından ilk sekiz firmanın durumu şöyledir.

<b>FİRMA</b>	<b>İŞGÜCÜ</b>
Fiat	168.000
VW	136.376
Daimler - Benz (Mercedes)	180.000
Renault	86.349
Opel (G.M.)	54.308
Ford - Taunus	54.430
Chrysler (Frs.)	25.938
B. M. W.	21.000

Daha aşağılara indikçe işgücü miktarı nisbeten azalmaktadır. Böyle bir farklılaşmanın ortaya çıkmasına sebep, önceden de belirttiğimiz gibi, bazı firmaların, komple firmalar olmalarındandır. Fiat, VW gibi firmalar, bütün ihtiyaçlarını, hemen hemen tamamen kendi bünyeleri içinden sağladıkları halde, diğer bir kısım, işbölümüne giderek, ihtiyaçlarını kısmen, ihtisaslaşmış firmalardan temin etmektedirler. Son yıllar içinde, bazı firmalar, aralarında kısmi birleşmeye gitmişlerdir. Bu, rekabet şartlarının sonucu

olarak ortaya çıkmıştır. Bu birleşmeler, dikey ve yatay temerküz hareketleri şeklinde dir.

Firmaların bir kısmı, binek otomobil, kamyon, otobüs, minibüs, traktör gibi bütün alanlarda faaliyet gösterdikleri halde diğer bir kısım, sadece birkaç üretim malı ile yetinmiştir. Mal çeşitliği, şüphesiz ölçeği etkilemektedir. Bunun yanında, teknolojik şartlar ve piyasa şartları bakımından bir binek otomobil fabrikasının optimum ölçeği ile kamyon ve otobüs fabrikasının optimum ölçeği arasında büyük fark vardır. A.E.T. bültenlerine göre binek otomobilde komple bir firmanın etkin olabilmesi için, yıllık üretiminin 300.000 nin üzerinde olması gerektiği öne sürülmektedir. Aynı rakam kamyonunda, 300.000 e kadar düşmektedir.

A.E.T. içinde otomotiv firmaların durumları gözönünde tutulduğunda, teknolojik optimum altında bulunan firma mevcut değildir.

Ayrıca, A.E.T. firmaları son 15 yıl içinde Latin Amerika, Akdeniz Havzası, Doğu Avrupa ve Afrika ülkelerinde, montaj fabrikaları kurmuşlardır.

### C) Finansman Şartları ve Vergi Yükü

A.E.T. Otomotiv sanayiindeki vergi yükü Türkiye'ye oranla çok düşüktür. Katma değer vergisinde vergi yükü;

B. Almanya	% 11
İtalya	% 10
Hollanda	% 12
Belçika	% 20
Fransa	% 23

Vergi yükünün hafifliği yanında, finansman imkânları bakımından da A.E.T. ekonomileri, gelişmiş ekonomi özelliklerine bağlı olarak, uygun şartlar ile sermaye tedarik etmek imkânına sahiptirler. Bu durum da, maliyetler ve satış fiyatları üzerinde olumlu etki yapmaktadır.

A.E.T. ile ilgili olarak bu kısımda açık-

ladığımız özellikler, topluluğun otomotiv endüstrisinde çok ileri bir düzeyde bulunduğunu ortaya koymaktadır.

Türk otomotiv endüstrisi A.E.T. ile karşılaştırıldığında büyük farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıklar, **teknolojik organizasyon, iktisadi organizasyon ve ekonomideki diğer yapısal koşullar** ile ilgili bulunmaktadır. Firma cesametinin küçüklüğü, iç piyasanın sınırlılığı, verim düşüklüğü, teknik bilgi yetersizliği, yan sanayilerin yeterince gelişmemesi, vergi yapısının bozukluğu, ana girdilerin ve sermaye maliyetinin (faiz haddi) yüksek oluşu gibi etkenler olumsuz yönde etki yapan faktörlerdir.

Firma sayısının azaltılarak teknolojik optimuma ulaşması, kesimin A.E.T. karşısında tutunabilmesini sağlayabilecek en önemli etken olarak karşımıza çıkmaktadır. İmalât sanayiinin diğer dallarını da ilgilendiren koşulların tedrici olarak düzeltilmesi kaçınılmazdır.

Bunun yanında otomotiv sanayii ile ilgili olarak **Katma Protokol**'de bazı köklü değişikliklerin yapılması gerekir. Binek otomobil 12 yıllık listeden çıkarılmalı ve 22 yılında ötesinde, koruyucu tedbirler getirilmelidir.

A.E.T.'ye ihraç olanakları bakımından yan sanayi bazı olanaklara sahiptir. Ne var ki özellikle firma büyüklükleri açısından (teknolojik büyüklük) yan sanayiinin de yeniden organizasyonu zorunlu olmaktadır.

Madem ki otomotiv endüstrisi sürükleyici bir sektördür ve geliştirilmesinde yarar vardır, o halde bir taraftan, endüstrinin yeniden organizasyonu yapılırken, diğer taraftan da rekabet edemeyecek otomotiv ürünlerinin dışa karşı korunması, zorunluluğu vardır. Bu tedbirler getirilmediği takdirde, geçiş dönemi şartları içinde, kesimin büyük ölçüde tasfiyesi gerekecektir. Motor ve aktarma organları fabrikalarının kurulması, bu tedbirler ile birlikte yürütülmelidir.

Seçmesini bilenler,  
zor beğenenler için!..

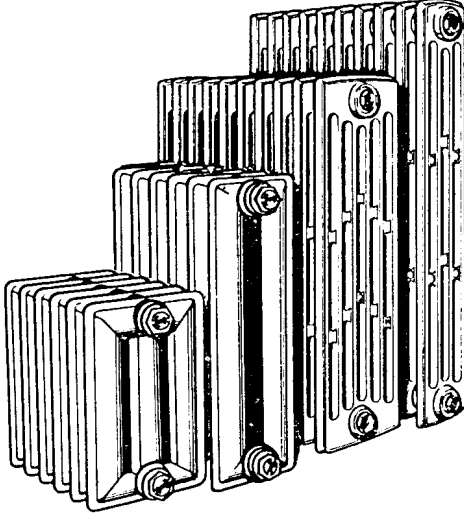


# GÜNEY SANAYİ KAMGARN

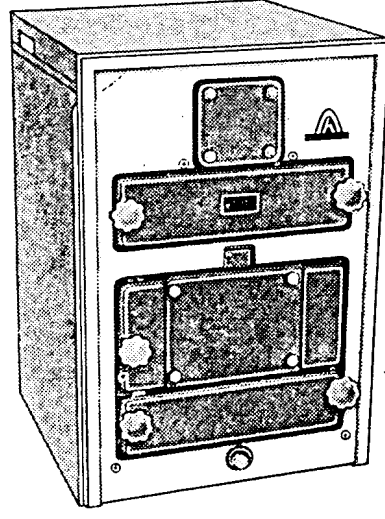
Giyime önem verenler, elbiselik kumaş seçerken  
ince eleyenler, son moda desenleri,  
canlı renkleri ve en iyi kaliteyi arayanlar,  
kısaca kadın olsun, erkek olsun  
"seçmesini bilenler için"  
GÜNEY KAMGARN Kumaşları...



GÜNEY SANAYİ



**en  
yüksek verim**



**en  
uzun ömür**

**en  
uygun fiyat**

**en  
kaliteli imalât**

## *Demirdöküm*

### **KALORİFER KAZANLARI:**

GP 200 Akaryakıt Kazanı

20.000 - 66.000 kcal/h

GP 300 Akaryakıt Kazanı

75.000 - 195.000 kcal/h

G 500 Akaryakıt ve Kömür Kazanı

193.000 - 453.000 kcal/h

RC-SK Kömür Kazanı

23.400 - 61.200 kcal/h

B II-SK Kömür Kazanı

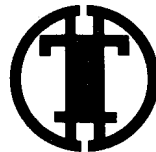
70.000 - 182.000 kcal/h

### **RADYATÖRLERİ:**

Chappée Radyatörleri (9 değişik model)

Hilden Radyatörleri (7 değişik model)

Çelik Radyatörleri (6 değişik model)



**TÜRK DEMİR DÖKÜM  
FABRİKALARI A.S.**

*Silâhtar - İstanbul*