

MONTAJ SANAYİİ

gelişmesi, sorunları ve ekonomimizdeki yeri

Prof. Dr. MÜKERREM HIÇ

Yardımcılar :

Doç. Dr. ERDOĞAN ALKİN

Doç. Dr. EROL MANİSALI

Dr. ERDAL BİRDAL



EKONOMİK VE SOSYAL ETÜDLER KONFERANS HEYETİ



MONTAJ SANAYii

Gelişmesi, Sorunları ve Ekonomimizdeki Yeri

Prof. Dr. M¼kerrem Hiç

Yardımcıları :

Doç. Dr. Erdoğan Alkin

Doç. Dr. Erol Manisalı

Dr. Erdal Birdal

MONTAJ SANAYİİ

Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti tarafından İstanbul'da basılmıştır. Bu kitabın herhangi bir kısmı mehz gösterilmeden alınmaz. Adres: Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti, Cumhuriyet Caddesi Adlı Han, No. 279-281 Kat 8, Harbiye — İstanbul

İÇİNDEKİLER

Takdim	i
Önsöz	ii
Fasıl : I	
Giriş: Araştırmanın Kapsamı ve Metodolojisi	1
I. BÖLÜM	
OTOMOTİV SANAYİİ	23
Fasıl : II	
Otomotiv Sanayiinin Kapsamı, Önemi ve Teknolojisi	25
Fasıl : III	
Otomotiv Sanayiinin Gelişmesi ve Bugünkü Durumuyla İlgili İstatistikler	35
Fasıl : IV	
Otomotiv Sanayiinde Maliyetler	54
Fasıl : V	
Devaliasyon ve Finansman Kanununun Otomotiv Sanayiine Etkisi	71
Fasıl : VI	
Otomotiv Sanayiinin Bellibaşlı Problemleri ve Ele Alınması Gerekli Tedbirler	86
II. BÖLÜM	
Diğer Montaj Sanayiî Kolları	117
Fasıl : VII	
Elektronik Sanayii	119
Fasıl : VIII	
Elektrikli Ev Cihazları Sanayii: Buzdolabı	142
Fasıl : IX	
Elektrikli Ev Cihazları Sanayii: Elektrik Süpürgesi	162

Fasıl : X	
Elektrikli Ev Cihazları Sanayii: Çamaşır Makinesi	172
Fasıl : XI	
Elektrikli Ev Cihazları Sanayii Toplu Görünüşü	179
Fasıl : XII	
Yazı Hesap Makineleri ve Yazar Kasalar Sanayii	185
Fasıl : XIII	
Telefon Santralleri İmalâtı	196
Fasıl : XIV	
Asansör İmalâtı	208

III. BÖLÜM

EKONOMİK YÖNÜYLE MONTAJ SANAYİİ TEKNOLOJİSİ	217
Fasıl : XV	
Teknolojinin ve Teknoloji Transferinin Genel Ekonomik Meseleleri ...	219
Fasıl : XVI	
Montaj Sanayiinin Teknolojik Özellikleri ve Milli Sanayimizin Dış Rekabet İmkânları	240

IV. BÖLÜM

MONTAJ SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI	261
Fasıl : XVII	
Otomotiv Sanayii Talep Projeksiyonları	263
Fasıl : XVIII	
Diğer Montaj Sanayii Talep Projeksiyonları	284

V. BÖLÜM

MONTAJ SANAYİİ VE ORTAK PAZAR	297
Fasıl : XIX	
Otomotiv Sanayii ve Ortak Pazar	299
Fasıl : XX	
Diğer Montaj Sanayii ve Ortak Pazar	325

VI. BÖLÜM

GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇLAR	333
Fasıl : XXI	
Montaj Sanayiinin Ekonomimiz İçin Önemi ve Bellibaşlı Problemleri	335
Fasıl : XXII	
Montaj Sanayiinin Ekonomimiz İçindeki Ağırlığı; İstatistikî Özetler	363

TAKDİM

1961 yılında kurulmuş olan Ekonomik ve Sosyal Etüdlere Konferans Heyeti, ülkemizin ekonomik ve sosyal problemlerini açık bir forumda incelemek, tartışmak ve çözüm yollarını bulabilmek amacıyla seminerler, konferanslar, açık oturumlar düzenlemekte, bilimsel araştırmalar yapmakta ve bu çalışmalarını yayınlarıyla kamuoyuna duyurmaktadır.

Son yıllarda, montaj sanayii, gerek bu sanayie yöneltilen tenkitler, gerekse gösterdiği gelişmeler bakımından çeşitli yönlerden dikkati üzerine çeken ve değişik yorumlara yol açan önemli bir konu haline gelmiştir. Bu araştırmada, Prof. Dr. Mükerrrem Hiç ve yardımcıları Doç. Dr. Erdoğan Alkin, Doç. Dr. Erol Manisalı ve Dr. İlker Birdal, montaj sanayiini, belli-başlı sorunlarını, bugüne kadarki gelişmesini, ekonomimiz ve sanayileşme hamlemiz içindeki yerini, istatistikler yardımıyla ve ayrıntılı bir şekilde tespit ederek ilgi çekici sonuçlara varmaktadır. Okuyucular araştırmanın bölümleri ve uygulanan bilimsel metodlar hakkında gerekli bilgiyi yazarın önsözünde bulacakları için burada o hususlarda aydınlatıcı bilgi vermeye lüzum görülmemiştir.

Faydalı olacağı ümidiyle yayınladığımız bu eseri, kamuoyuna sunarken eserde öne sürülen yorum ve mütalaaların araştırmacılara ait olup Konferans Heyetini bağlamadığını belirtmek isteriz.

EKONOMİK VE SOSYAL ETÜDLER
KONFERANS HEYETİ

Çeltüt Matbaacılık Koll. Şti.
İstanbul — 1973

Ö N S Ö Z

Bu araştırma, montaj sanayiinin bugün erişmiş olduğu merhaleyi ve ekonomimiz içindeki yerini rakkamlar yardımıyla tayin etmek, montaj sanayii adı altında toplanan sanayi kollarının müşterek ve kendine has problemlerini gözden geçirerek tarafsız bir analize tabi tutmak, bu sanayi kollarının müstakbel gelişmeleri hususunda Hükümet ve doğrudan sanayiciler tarafından alınması gerekli tedbirleri tespit etmek, montaj sanayii ve problemleri konusunda kamuoyunu ve karar yetkisini haiz mercileri aydınlatmak gibi gayelerle ele alınmıştır.

Bu gayeleri temin için ise nispeten güç bir metodoloji takip edilmiştir. Montaj sanayii ile ilgili istatistikî bilgileri Devlet İstatistik Enstitüsü, Devlet Plânlama Teşkilâtı, Odalar Birliği, Sanayi Odaları, Sanayi Bakanlığı, gibi merciler tarafından hazırlanmış raporlardan ve cetvellerden derlemek yerine doğrudan firmalardan aldığımız en ayrıntılı bilgiler ve rakkamlarla tanzim etmek yolu seçilmiştir. Böylece de bu sanayi kolları için araştırmada verilen istatistikî bilgiler kanaatimizce bu konuda en sıhhatli kaynağı teşkil etmektedir. Kaldı ki, sanayiın problemlerini, alınması gerekli tedbirleri tespit hususunda doğrudan sanayicilerin görüşlerini almak için de firmaları teker teker ziyaret ederek sanayicilerle tartışmak gerekli görünmekteydi. Bu gibi müzakerelerden edindiğimiz izlenim şu olmuştur: sanayiciler bugün kendi problemlerini derinlemesine bilmekte, bu problemlerin bugünkü şartlar altında çözümlenmesi için müspet gayretler sarfetmektedirler. Bu gibi tatbikî meselelerde aynı bilgi ve ilgiyi bir Hükümet yetkilisinin yahut bir ilim adamının tek başına göstermesine ise imkân yoktur. İşte bu sebeple de Hükümet yetkililerinin herhangi bir tedbir alırken bunu çeşitli safhalardaki iş adamlarıyla danışması mutlaka faydalı olacaktır. Yine, bir ilim adamı da bir memleket meselesini incelerken, masa başı araştırma yapmaktan titizlikle sakınlı, gerektiği hallerde sanayiciler, Hükümet yetkilileri, işçiler ve halk ile görüşerek, ve bu görüşmelerini mümkün mertebe geniş bir çevreye yaymak suretiyle araştırmasını sağlam temellere oturtabilmelidir.

Bu araştırmada firmalarla mülâkat yapmak, rakkamları toplamak, değerlendirmek ve muhtelif sanayi kollarına ait ön raporları kaleme al-

mak suretiyle sayın **İlker Birdal** büyük katkıda bulunmuş, bu konulardaki tecrübesi ve çalışkanlığı ile araştırmanın bel kemiğini teşkil etmiştir. Montaj sanayii kollarına ait teknolojik meseleleri iktisatçı gözü ile incelemek istediğim için doğrudan şahsen ele almış bulunuyorum. Montaj sanayii talep projeksiyonları, bugün ekonomimize uygulanabilecek en uygun metodlar yardımıyla, ayrı bir bölümde sayın **Doç. Dr. Erdoğan Alkin** tarafından yapılmıştır. Ortak Pazar üyeliği muvacehesinde montaj sanayii konusu ise yine ayrı bir bölümde, milletlerarası iktisat ve milletlerarası ilişkiler konusundaki geniş ihtisasına dayanmak suretiyle doğrudan sayın **Doç. Dr. Erol Manisalı** tarafından kaleme alınmıştır.

Araştırma grubu olarak bu araştırmanın yapılması fırsatını bizlere veren, araştırmayı finanse eden ve araştırmanın yürütülmesi hususunda grubumuzu tamamen serbest ve bağımsız bırakan Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti sayın yöneticilerine teşekkürlerimizi arzetmeyi bir borç biliriz.

Istanbul, Şubat 1972

Prof. Dr. Mükerrerem Hiç

FASIL : I

GİRİŞ: ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE METODOLOJİSİ

A — MONTAJ SANAYİİNİN KAPSAMI VE BU ARAŞTIRMADA İNCELENEN SANAYİ KOLLARI

Montaj Sanayii; kapsadığı sanayi kolları itibariyle tamamen ülkemize ait bir kavramdır ve montaj sanayiine dahil olan sanayi kolları Devlet Planlama Teşkilâtının inisiyatifi ile Sanayi Bakanlığı tarafından 1964 yılından itibaren her yıl yayımlanan Montaj Sanayii Talimatnamesi (MST) ek sirkülerlerine göre taayyün eder. Bu talimatname ile ülkemizde kurulmuş olan ve çoğunluğuyla montaj safhasında bulunan sanayi kollarının ithal kotalarından ve gümrük himayesinden yararlandırılması ve fakat yerli imalât oranının zamanla yükseltilmesi için kontrol altına alınması gayesi güdülmekteydi. Montaj Sanayii Talimatnamesi gayesi ve getirdiği şartlar hakkında ayrıntılı bilgi bu fasılda ek olarak sunulmaktadır. Montaj Sanayii Talimatnamesi ek sirkülerlerine göre montaj sanayii halen aşağıda sayılan sanayi kollarını kapsamaktadır:

Otomotiv Sanayii (Traktör MST kapsamına dahildir). Planlarda traktör Tarım Alet ve Makineleri İmalât Sanayii kolunda incelenmektedir. *Motorsiklet* ve *triportör* MST'ne dahil değildir; buna rağmen Makine Mühendisleri Odası tarafından hazırlanan sanayi raporlarında bu araçlar çok kere otomotiv sanayiine dahil edilmektedir. Planlarda ise triportör ve motorsiklet belirtilmemekle beraber bu sefer büyük çapta taşıt onarım ve bakımının otomotiv sanayi koluna dahil edildiği görülmektedir.

ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE METODOLOJİSİ

Radio, Pikap, Ses Alma Cihazı, Televizyon (Televizyon yerli imalatı MST'ne 1971'de dahil edilmiştir).

Otomatik, Yarı Otomatik Telefon Santralleri (Telefon cihazları imalatı MST'ne dahil değildir).

Buzdolabı, Elektrik Süpürgesi (1971'den itibaren MST'den çıkartılmıştır).

Elektrikli Tıraş Makinesi

Yazı ve Hesap Makineleri

Asansör

Yukarıda da işaret edildiği gibi, önceki yıllarda ev tipi buzdolabı ve elektrik süpürgesi de Montaj Sanayii Talimatnamesine dahil edilmekteydi; bununla beraber çamaşır makinesi ve ticari tip buzdolabı ise Talimatnamenin dışında tutulmuştu. Ev tipi buzdolabında %100'e yakın bir yerli imalat oranı gerçekleştirildiği için 1971'den itibaren Talimatnameden çıkartılmıştır. Aynı yılda yüksek bir yerli imalat oranına vardığı için elektrik süpürgesi de Talimatnameden çıkartılmıştır. *Çamaşır Makinesi* ise genellikle aynı firmalar tarafından imal edildiği halde hiç bir zaman MST'ne dahil edilmemiştir.

Yukarıdaki kısa bilgi Montaj Sanayiine giren mamullerin kendine has gayelerle tespit edildiğini göstermektedir. Fakat, bahis konusu mamuller bu sefer gerek talep gerek teknik imalat özellikleri bakımından bir arada ele alınmaları gerekli olan mamullerden sunî bir şekilde ayrılmış olmaktadır. Nitekim, milletlerarası istatistik ve incelemelerde, sanayi kollarının talep ve imalat tekniği yönlerinden müşterek özellikler göstermesi esasından hareketle gerek MST'den gerek DPT tasniflerinden farklı bir sanayi tasnifine rastlanmaktadır. Milletlerarası tasniflerde montaj sanayii diye bir gruba rastlanmaz ve bizde montaj sanayi grubu altında toplanan sanayi kolları esas itibariyle daha geniş bir kategori olarak «*mühendislik sanayii*» adı altında toplanmaktadır. Milletlerarası tasniflerde mühendislik sanayiinin ilgili alt bölümleri aşağıda verilmektedir.

Otomotiv Sanayii (Traktör dahil; motorsiklet ve triportör hariç)

Motorsiklet, bisiklet

Triportör (diğer fabrika içi vs. ulaşım hizmeti gören araçlarla birlikte)

Elektronik Cihazlar (Radio, Pikap, Ses Alma Cihazı, Televizyon)

Buzdolabı, Çamaşır Makinası (elektrikli cihazlar imalat sanayii içinde bir alt bölüm olarak ele alınmaktadır).

Elektrik Süpürgesi, Elektrikli Tıraş Makinesi vs. (yine elektrikli cihazlar sanayii içinde ayrı bir alt bölüm teşkil etmektedir).

Telefon Santralleri, Telefon vs. dahil.

Milletlerarası sanayi tasnifinin gerek Montaj Sanayii Talimatnamesi gerek Devlet Planlama Teşkilâtı tasniflerinden daha makul olduğunu kesinlikle ifade edebiliriz. Otomotiv sanayiine motorsiklet ve triportörün dahil edilmesi çok güçtür; bu sonuncuların da motorlu araç olması imalât özellikleri bakımından otomotiv sanayiine dahil edilmesi için yeterli sebep teşkil edemez. Aynı şekilde traktör ise imalât teknolojisi ve imal edildiği firmaların diğer mamulleri gözönüne alındığında tarım alet ve makineleri sanayiine değil, otomotiv sanayiine dahil edilmelidir. Nitekim, traktörün çok defa kamyon, minibus ile birlikte aynı firma tarafından imal edildiği görülmektedir. Taşıt araçları büyük bakım ve onarımının Taşıt Araçları İmalât Sanayiine dahil edilmesi de doğru değildir. Yine buzdolabını, çamaşır makinesinden ayrı tutmanın bir anlamı yoktur. Diğer taraftan, bu araştırmada ticarî buzdolabının ise daha çok emeğe dayanan, seri imalât gerektirmeyen bir tarzda ve küçük firmalar tarafından imal edildiği tespit edilmiştir; bunlar muhtemelen kontrol güçlüğü sebebiyle daha başlangıçtan itibaren MST dışında tutulmuştur. Esasen bunların yerli imalât oranı bugün %100'e yakındır.

DPT buzdolabı, çamaşır makineleri, elektrik süpürgesi, radyo, pikap, ses alma cihazı, yazı ve hesap makineleri ve asansör hususunda genellikle karışık ve kabule şayan görülmeyen kıstaslar kullanmıştır. Nitekim, 1. Planda yazı ve hesap makineleri, asansörler, buzdolabı ve çamaşır makinesi «Makine İmalâtı - elektrik makineleri dışında» (s. 317 - 330) imalât sanayi grubu altında toplanmıştır. Radyo, pikap, elektrik süpürgesi ise «Elektrik Makine Cihaz ve Malzemesi» grubu içinde gözükmektedir (s. 331 - 338). İkinci Planda, Birinci Plana kıyasla farklı ve fakat yine de yetersiz tasnifler kullanılmıştır. 2. Planda imalât sanayii «Madenî Eşya» (s. 483 - 488), «Makine İmalât» (s. 489 - 496), «Elektrik Makine Cihaz ve Malzemeleri» (s. 503 - 507), «Elektronik Sanayii» (s. 508 - 514) gibi ilgili alt gruplar görülmektedir. Sonuncusu hariç, yukarıda zikredilen hiç bir imalât sanayii alt grubunda hangi mamullerin kapsandığı ayrıntılı, açık ve tatminkâr şekilde belirtilmemiştir.

Montaj Sanayi Talimatnamesinin tasnifinin sanayi kollarının ekonomik ve teknik özelliklerine fazla uymaması, DPT tasniflerinin de farklı, karışık ve mahzurlu olması bu araştırmamızda incelenecek sanayi kollarının seçimini ve tasnifini güçleştiren bir unsur olmuştur. Araştırmamızda sanayi

ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE METODOLOJİSİ

kollarının teknik özellikleri ve bütünlüğünü hesaba katmak istediğimiz için de gerek Montaj Sanayii Talimatnamesi gerek Devlet Planlama Teşkilâtı tasniflerinden ayrılarak daha çok Milletlerarası Sanayi tasniflerine yaklaşılmıştır. Nitekim, bu araştırmamızda traktör otomotiv sanayiine dahil edilmiş, taşıt büyük onarım ve bakımı, motorsiklet ve triportör ise otomotiv sanayiinin dışında tutulmuştur. Ancak, telefon santralleri MST'ne uygun olarak telefon cihazlarından ayrı bir şekilde tek başına ele alınmıştır. Bu imalât sanayiinde milletlerarası tasniflerden ayrılmamızın sebebi telefon cihazları konusunda bilgi temininde karşılaşılabilecek güçlükler olmuştur. Diğer taraftan, buzdolabı imalâtı Montaj Sanayii Talimatnamesinden çıkartıldığı halde, bu sanayi kolunun %100'e yakın yerli imalât hedefini gerçekleştirmesi sebebiyle ve başarılı bir montaj sanayii örneği olarak incelenmesi uygun görülmüştür. Bu konuda da milletlerarası tasnife yaklaşılarak, aynı firmalar tarafından imal edilmeleri sebebiyle ev tipi buzdolabı, çamaşır makinesi ve elektrik süpürgesiyle bir arada ele alınmıştır.

Montaj Sanayii Talimatnamesine göre ortaya çıkan Montaj Sanayii kavramı teknik özellikleri bakımından birbirinden tamamen farklı sanayi kollarını kapsaması sebebiyle mahzurlu olduğu gibi bugün Montaj Sanayii Talimatnamesinin başlıca kıstas ve gayesini teşkil eden yerli imalât oranı açısından da artık anlamsız gözükmektedir. Nitekim, bugün bir çok mamuller için yerli imalât oranı % 90-80'e yükselmiş bulunmaktadır ve en düşük oran % 50'nin üstündedir; ortalama ise %75 - %55 arasında oynamakta olup, %75'e daha yakındır. Önümüzdeki kısa süre içinde aktarma organları motor, sanayiinin kurulması da gerçekleştirileceğine göre, otomotiv sanayi için bu oranlar çok daha yükselecektir. Diğer montaj sanayi kollarında yerli imalât oranı yan sanayiinin gelişmesi, parçaların ana montaj firmalar tarafından yapımı sonucunda devamlı yükselmektedir. Böylece, bahis konusu imalât sanayi kolları için Montaj Sanayii adının kullanılmasında hiç bir sebep kalmamaktadır. Bu sebeplerle ülkemizde de DPT başta olmak üzere bir an önce milletlerarası standart sanayi tasniflerinin kullanılmasına geçilmesini tavsiye ederiz.

B — ARAŞTIRMA KONUSU SANAYİ KOLLARIYLA İLGİLİ İSTATİSTİKİ BİLGİLER VE ELE ALINAN BAŞLICA PROBLEMLER

1. Sanayi Kollarıyla İlgili İstatistikî Bilgiler :

Araştırmamızda her bir sanayi kolu ayrı bir fasıl altında incelenmektedir. İlk olarak sanayi koluna ait istatistikî bilgiler sunulmaktadır. Bu ara-

da mevcut ve faaliyette bulunan firma sayısı, imal edilen mamulün model ve tipleri belirtildikten sonra sanayi kolunda mevcut sermaye hakkında rakamlar verilmektedir. Şüphesiz ki, gerek sermaye gerek diğer hususlarla ilgili istatistikler her bir firma için ayrı ayrı değil, o sanayide faaliyette bulunan bütün firmaların toplamına ait olarak sunulmaktadır. Sermaye için yerli sermaye ve yabancı sermaye yüzdesi de tespit edilmektedir. Toplam sermaye ilk kademede, öz sermayelerin toplamı olarak verilmektedir. Ancak, bu sermaye çok eski yıllarda yatırılmış olabilir ve bugün için sadece nominal bir değer ifade eder. Herhangi bir firmanın toplam yahut sanayi kolunun öz sermayesi bugünkü TL. değeriyle ise kayıtlı nominal öz sermaye değerinin üstünde bir değer ifade eder. Firmaların sermayesinin bugünkü değerini doğrudan meselâ her bir firmanın satış değerini tespit etmek suretiyle bulmamıza imkân yoktur. Bunu telâfi etmek üzere bu araştırmada nominal öz sermaye, öz sermaye artışının vuku bulunduğu yıl gözönüne alınarak paranın genel satın alma gücüne göre bir katsayı ile tashihi edilmiş, böylece toplam öz sermayenin 1970 TL. değeri bulunmuştur. Bunun için Tablo 1'de görüldüğü gibi, genel fiyat indeksi olarak, toptan eşya fiyatları indeksi kullanılmış, her bir yıla ait 1 TL. paranın 1970 TL. değerine bu indekse göre irca edilmiştir.

Ancak, bu raporlar incelendiğinde bu esasa göre yapılmış olan sermaye reevalüasyonunun yine de toplam sermaye açısından düşük değer verdiği görülecektir. Bunun bir sebebi bugün ithal makine ve tesislerde değerlerin devalüasyon dolayısıyla genel fiyat indeksinin çok üstünde artmasıdır. Bir firma yahut sanayi kolu öz sermaye yanında yabancı fonlar da kullanabilir. Bu yabancı fonlar kısa vadeli krediler, uzun vadeli krediler ve tahviller olarak tasnif edilmiş ve üçüncü bir kademede sanayiın kullandığı toplam kısa ve uzun vadeli krediler de toplam sermaye hesabına dahil edilmiştir.

Ayrıca her sanayi kolu için muhtelif yıllarda istihdam edilen personel mümkün olduğu hallerde işçi memur ve müstahdem olarak bölünmek suretiyle verilmekte, toplam personele ödenen ücretler ise, gelir vergisi stopajı, işçi ve işverene ait sosyal sigorta payları ile bir arada tespit edilmektedir. Her bir sanayi kolunda işçilere ve personele yapılan ödemeler şüphesiz ki bu kalemlerden de ibaret değildir. Revir, kreş, sosyal meskenler, bölge veya mahal için yapılan okul, yol vs. masraflarını da yine firmalar tarafından sosyal hizmetlere yöneltilen fonlar olarak kaydetmek gerekir. Araştırmamızda bu gibi fonların hesabına gidilmemiştir.

Bir başka istatistikî bilgi firmaların cesametinin tayinidir. Bunun için iki kıstas kullanılmıştır: nominal öz sermaye ve personel adedi diğer taraftan, raporda mevcut istatistikler yardımıyla firmaların ortalama satış TL.

ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE METODOLOJİSİ

değerini mamul miktarını, hatta sanayi kolu ve bir firma tarafından yaratılan ortalama yurtiçi ve katma değerleri dahi hesaplamak mümkündür.

Araştırmamızda anket sonuçlarına göre, fiilî istihlal ve satış miktar ve değerleri de tespit edilmekte; tarafımızdan tespit edilen rakkamlar ile DPT ve diğer kaynaklar arasında mevcut farklara önemle işaret edilmektedir. Yine, sanayiın azami kapasitesi de istihlal edilebilen mamul adedi esasına göre tespit edilmekte, fiilî istihlal ile yapılan karşılaştırma sonucunda bahis konusu sanayi kolunda boş kapasitenin mevcut olup olmadığı ortaya çıkartılmaktadır.

TABLO : I

KONJONKTÜR DAİRESİ TOPTAN EŞYA FİYATLAR İNDEKSİ VE PARANIN 1970 YILI TL. DEĞERİ KATSAYISI

<i>Yıllar</i>	<i>Fiyat İndeksi (1)</i> <i>%</i>	<i>Paranın 1970 TL.</i> <i>Değeri Katsayısı</i>
1950	23.0	4.38
1951	24.3	4.16
1952	24.6	4.06
1953	25.3	3.95
1954	27.9	3.58
1955	30.0	3.33
1956	35.0	2.86
1957	41.4	2.42
1958	47.8	2.09
1959	57.2	1.75
1960	60.3	1.66
1961	62.2	1.61
1962	65.5	1.53
1963	68.3	1.46
1964	67.8	1.47
1965	73.8	1.36
1966	78.5	1.27
1967	83.9	1.19
1968	88.2	1.13
1969	93.6	1.07
1970	100.0	1.00

(1) Konjonktür Dairesi, Toptan Eşya Fiyatları İndeksi (tarafımızdan 1970 bazına irca edilmiştir.)

Sanayiın kamu sektörüne katkısını teşkil eden toplam vergi ödemeleri de ayrıca ayrıntılı şekilde hesaplanmaktadır. Toplam vergi ödemelerine Kurumlar Vergisi, Gelir Vergisi, ücretler üzerinden ödenen Gelir Vergisi, Gümrük Vergileri, Gider Vergisi ve diğer vasıtalı vergiler dahil edilmiştir. Mamul ve yedek parça vs. satışı safhasında ödenen işletme vergisi, taşıt alım vergisi gibi vergiler hesaba katılmadığına göre, devletin bahis konusu sanayi kolundan elde ettiği dolaylı, dolaysız vergi hasılatı burada hesaplanan ve doğrudan imalât safhasında alınan vergi hasılatından şüphesiz ki çok daha fazladır. Bu araştırmada sadece otomotiv sanayii için böyle ayrıntılı bir vergi katkısı hesabı yapılmış ve her bir taşıt aracı birim maliyeti içindeki toplam vergi yükü hesaplanmıştır.

Son olarak her bir sanayi kolu ve mamul için yerli imalât oranının zaman boyunca seyri tespit edilmekte, buna göre ithal parçalar için gereken döviz ile yerli imalâttan doğan döviz tasarrufu hesaplanmaktadır. Özellikle Montaj Sanayii Talimatnamesinde yerli imalât oranı için verilen tanımın karışıklığı ve ayrıca sıhhatli istihsal rakamlarının yokluğu sebebiyle araştırmamızda döviz tasarrufu hesapları ve döviz gereği üzerinde de titizlikle durulmuştur. Döviz tasarrufu hesaplarında MST'de kullanılan döviz tasarrufu oranı kavramından hareket edilmiştir. Ancak, montaj sanayiini tenkit edenlerin döviz tasarrufu hesaplarına iki yönden itiraz ettikleri görülmektedir. Birinci itiraz MST'de kullanılan döviz tasarrufu oranına yöneltilmektedir. İkinci itiraza göre ise, içeride montaj sanayiinin kurulması ve iç üretim ithalâtı kamçulamıştır. Nitekim, yıllar boyunca üretim artışı dolayısıyla döviz tasarrufu yanında döviz gereği de artmaktadır. Bu sebeple aslında ithalât bu sanayiın hiç kurulmaması ve bahiskonusu mamulün imal ve ithalâtının tamamen kısıtlanması şikkına kıyasla daha fazla olmaktadır; ya da tamamen yerli imalât derhal gerçekleştirilmek gerekirdi. Bu iddiada eksik noktalar çoktur. Birincisi Montaj Sanayii adı altında toplanan sanayi kollarının kurulması için bir tecrübe devresi gerekmektedir ve %100 yerli imalât oranı -verimli olmak şartıyla- ancak belirli bir tecrübe döneminden ve talep yeterli seviyeye geldikten sonra gerçekleştirilebilir. İkincisi, montaj sanayiın kurulması bu sanayi kolunun ve diğer sanayi kollarının gelişmesini; ve bu gelişmelerin ekonomik gelişme ve döviz bilançosu üzerindeki çeşitli dolaylı müspet etkilerini de hesaba katmak gerekir. Görülüyor ki, mesele tenkitlerde ileri sürüldüğü kadar basit değildir. Bu sebeple döviz tasarrufu ve döviz gereği hesaplarında yukarıda anahatları belirtilen ve DPT, Odalar Birliği, Sanayi Odalarının ve diğer mercilerin de kullandıkları metodun dışına çıkmak mümkün olamamıştır. Muhtelif sa-

ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE METODOLOJİSİ

nayi kolları için yıllık döviz tasarruf miktarları 1969 yılına kadar Odalar Birliği raporlarından alınmış, 1970 döviz tasarruf miktarı tarafımızdan hesaplanmıştır. Yıllık döviz gereği yahut kullanımı ise, firmalardan alınan ayrıntılı maliyet istatistikleri yardımıyla yine tarafımızdan hesaplanmıştır.

Belirli bir sanayi kolunun kapsamındaki farkları çeşitli istatistiklerde çok önemli farklar doğuracaktır. Meselâ, MST'ne göre telefon santralleri montaj sanayiine dahil edilmekte, telefon cihazları ise, MST dışında tutulmaktaydı. Bu gibi mamuller çok defa aynı firma tarafından imal edildiğine göre, acâba firmanın meselâ mevcut sermayesinin ne kadarı montaj sanayiine dahil edilmeli, ne kadarı ise montaj sanayii dışında tutulmalıdır? Bu hususta katî maliyet muhasebesi verilerine dayanan bir tespit mümkün değildir, en kolay tespit edilebilen ve uygulanabilen kıstas olarak montaj kapsamına giren mamullerin satış değerinin toplam satışlara oranı kullanılabilir. Nitekim, Sanayi Odaları, Odalar Birliği ve diğerleri bu kıstası kullanmaktadırlar. Ancak, bahis konusu kuruluşlar tarafından yapılan bazı hesaplarda bu kıstas sadece sermayeye uygulanmakta, işçi sayısı vs. gibi diğer hususlarda ise firmaya ait toplam rakkamlar verilmektedir ki, bu doğru değildir. Şüphesiz ki, aynı kıstası istihdam edilen personel, toplam ücret ödemeleri, toplam vergi ödemeleri gibi hususlarda da uygulamak gerekir.

2. Sınâî Maliyetler :

Mümkün olduğu hallerde her bir sanayi koluna ait maliyetlerin seyri mutlak rakkamlar ve/veya indeksler suretiyle verilmekte ve zaman boyunca maliyetlerin yükselmesinde rol oynamış bellibaşlı etkenler belirtilmektedir. 10 Ağustos 1970 devalüasyonu, Temmuz 1970 Finansman Kanunu ile maliyetlerde ve fiyatlarda meydana gelen farklar ise, ayrıca ayrıntılı şekilde tespit edilmektedir.

Yine, maliyetlerin dökümü ve maliyetlerin dökümünün zaman boyunca seyri hakkında da mümkün merteye ayrıntılı bilgi verilmekte, ithal edilen parçaların, yan sanayiden imal edilen parçaların, işçiliğin, sabit masrafların ve özellikle vergilerin toplam ve/veya birim maliyetler içindeki oranı ve tutarı hesaplanmaktadır. Gümrük vergileri bir hesapta ithal edilen parçaların değeri içinde, ikinci bir hesapta ise, toplam vergi ödemeleri içinde mütalâa edilmektedir.

Maliyetler incelenirken firma cesameti, döviz tahsisleri, fiilî istihsal ve cesamet, model ve tip sayısı, yerli imalât oranını yükseltme gayretleri, vergiler devalüasyon ve Finansman Kanunu gibi maliyeti etkileyen bellibaşlı

faktörlerin ağırlığı da tartışmaya açılmaktadır. Bu arada, daha önce de belirtildiği gibi, otomotiv sanayi mamulleri için toplam vergi ödemelerinin birim mamul maliyeti içindeki payı ayrıntılı bir incelemeye tabi tutulmuş bulunmaktadır.

3. *Yan Sanayii ve Yan Sanayi Siparişleri :*

Montaj Sanayii adı altında toplanan sanayiinin kurulması zamanla, talebin ve istihsalin artması, yerli imalât oranının MST mucibince yükseltilmesi zorunluğuyula da birleştiğinde yan sanayiın doğmasına ve gelişmesine yol açmıştır. Yan sanayiini «montaj» safhasındaki ana montaj firması için mamulün bünyesine giren parça yahut «component» imal eden sanayi kolları olarak tanımlayabiliriz. Buna göre, demir, çelik gibi temel ham madde temin eden sanayi kolları, bakım ve onarım yapan firmalar satış ve dağıtımla meşgul olan ticaret kolları «yan sanayi» kapsamının dışında tutulmaktadır. Buna rağmen yan sanayi kollarında çalışan firmaları, bu firmaların sermayesini vs. tespit etmek başlıbaşına bir araştırma konusudur. Burada şuna önemle işaret etmek gerekir ki, yukarıda yapılan yan sanayi tasnifine giren firmaların bir kısım montaj sanayii yanında diğer sanayi kollarına da parça yahut da doğrudan mamul imal etmektedirler. Bu gibi hallerde montaj sanayiine çalışan yan sanayie ait sermaye işçi sayısı vs. yine satış oranı gibi basit bir kıstasla hesaplanabilir. Bu araştırmada yan sanayi firmaları ayrı ayrı incelenmemiş, bu hususta sadece ana firmalardan alınan bilgi ile yetinilmiştir. Bununla beraber, alınan bilgi sayesinde yurtiçi yan sanayiinden sipariş edilen bellibaşlı parçalar ve bunların toplam yıllık sipariş değeri tespit edilebilmiştir. Yan sanayiinin bugünkü durumu, problemleri ve müstakbel gelişmesi hakkında, yine ana firmalar, Sanayi Odaları ve Odalar Birliği, Hükümet mercilerin yetkilileriyle yaptığımız temaslara istinaden, genel mahiyette bazı bilgiler verilmiştir. Otomotiv Yan Sanayii için halen yürütmekte olduğumuz bir başka araştırma bu konuda ayrıntılı bilgi ve istatistik ortaya koyarak bu araştırmanın bir tamamlayıcısı olacaktır.

4. *Sanayie Ait Bellibaşlı Problemler ve Uygulanması Gerekli Politika :*

Her bir sanayie ait problemler ve uygulanması gerekli politika o sanayi koluna göre farklı özellikler gösterdiği için bu konular bütün sanayi kolları için toplu bir şekilde değil, her bir sanayi koluna ait kısımda ve ayrı bir şekilde ele alınmıştır. Yine problemleri bazı müşterek noktalarda toplamak mümkündür. Her bir sanayi kolunda karşılaşılan bellibaşlı problem-

ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE METODOLOJİSİ

leri şu noktalarda toplayabiliriz: firma, model ve tip sayısı; sermaye ve finansman kaynakları yetersizliği; firmaların cesameti; boş kapasite meselesi; yerli imalât oranı; maliyetlerin yüksekliği ve maliyetlerin süratle yükselmesinde rol oynayan bellibaşlı faktörler, bu arada firma kapasitesinin, kapasite kullanma oranının, ücretlerin, vergilerin, Finansman Kanunu ve devalüasyonun rolü; yan sanayii yetersizliğinden doğan problemler; iç talep ve iç talebin yerli imalâta yöneltilmesi; iç talebe uygun model imali meseleleri; sanayiın teknolojik özellikleri; özel yabancı sermaye meselesi; Ortak Pazar ve Sanayi kolunun dış pazarlarda rekabet gücü; mamullerin kalitesi. Herbir sanayi koluna ait raporlarda bu gibi rakkamlar hakkında bilgi ve istatistik verilmekle beraber müteakip bir fasılda meselelere toplu bir şekil de bakılmaktadır. Ayrıca, teknoloji ve Özel Yabancı Sermaye Meselesi,, Talep Projeksiyonları, Ortak Pazar üyeliğinden doğan meseleler ayrı bölümlerde ele alınmakta ve fakat bu bölümlerde dahi meseleler her bir sanayi kolu için ayrı ayrı incelenmektedir.

Bu problemler karşısında alınması gerekli tedbirler ise önsözde de belirttiğimiz gibi mutlaka sanayiciler, Odalar Birliği, Sanayi Odaları gibi merciler ile hükümet yetkilileri tarafından görüşülerek tespit edilmek gerekir. Son yıllarda Montaj Sanayiine karşı bir tutum aslında yanlış bilgilere ve gerçekçi olmayan iktisat politikası tekliflerine dayanmaktadır. Bu araştırmada varılan sonuçlara göre bu sanayi kollarının teşvik edilerek geliştirilmesi ve bir an önce millî sanayie dönüştürülmesi ve fakat yine bu araştırmada tespit edilen problemlerin ise işbirliği içinde ve mümkün mer-tebe süratli bir şekilde çözümlenmesi gerekir.

C — ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ ANKET VE SONDAJ

Önsözde de belirttiğimiz gibi bu araştırma bir «*field research*» niteliğinde yürütülmüştür. DPT tarafından hazırlanan Birinci ve İkinci Beş Yıllık Planlardan, Yıllık Programlardan, Odalar Birliği, Sanayi Odaları Makine Mühendisler Odası tarafından hazırlanan raporlardan istatistikî bilgi derlemek yerine doğrudan firmalarla temasa geçilmiş, firmaların yetkililerinin firmalarda mevcut kayıtları tetkikleri sonucu, ilk kaynaktan ayrıntılı istatistikî bilgi toplanmıştır. Firmalarla temaslar basit anketörler yerine doğrudan şahsen tarafından yahut da yine bu konularda uzun yıllar tecrübesi olan yardımcım İlker Birdal tarafından yürütülmüştür. Araştırmamız firmaların büyük çoğunluğu tarafından müspet karşılanmış, soruların cevaplanması hususunda firmaların en yetkili idarecileri uzun mesai sarfet-

mişlerdir. Böylece de bu araştırma kanaatimce montaj sanayii konusunda herşeyden önce en ayrıntılı ve sıhhatli bir istatistikî bilgi kaynağı haline gelmiş bulunmaktadır. Sıhhatli istatistiklerin ise, sanayiın problemlerini doğru bir şekilde teşhis için ilk ve en önemli adım olduğu açıktır, ki bu araştırmamızın ikinci bir gayesini teşkil etmiştir. Araştırmamıza karşı gösterdikleri yakın ilgi ve sarfettikleri emekleri için burada sanayicilerimize ne kadar teşekkür etssek azdır. Onların işbirliği olmasaydı bu araştırma basit bir kopye ve masabaşı araştırması olmaktan öteye gidemiyeycekti. Sanayicilerimizin bu hususta gösterdikleri ilgiyi ve sarfettikleri mesainin derecesini göstermeye kendilerine tevcih ettiğim anket sorularının kısa bir tetkiki de fazlasıyla yetecektir. Anket soruları *Tablo 3*'de sunulmaktadır. Ankette istatistikî bilgiler yanında sanayi kolunda karşılaşılan çeşitli problemlere ait sanayicilerin görüşleri de alınmıştır. Anket sonucu elde edilen istatistikî bilgiler Sanayi Bakanlığı, Odalar Birliği, Sanayi Odaları gibi mercilerin istatistikleriyle karşılaştırılmıştır. Sanayicilerin anket ve şahsî mülakatlar sonucunda tespit edilen ve sanayiın problemleriyle ilgili görüşleri de yine bahsi geçen resmî ve yarı resmî mercilerin yetkilileriyle tartışmaya konmuştur. Bu tartışmalardan doğan izlenimimiz şudur : sanayicilerimizin kendi problemlerini en büyük bir vukuf ve samimiyetle teşhis edebilmekte, bunun için gerekli teknik ve idarî bilgiye ayrıntılı şekilde sahip bulunmaktadır. Bu sebeptendir ki, gerek montaj sanayiinin gerek herhangi bir sanayi kolunun geliştirilmesi için tedbir alınırken hükümet yetkililerinin meseleleri sanayicilerle müzakere etmesinde mutlaka büyük fayda vardır.

Araştırmaya karşı sanayiciler tarafından gösterilen genel ilgiye rağmen bazı firmalardan cevap almak imkânı bulunmamıştır. Ancak, cevap gelmeyen firmaların oranı çok az, cevap oranı ise, DİE, DPT vs. tarafından yapılan sondajlara kıyasla çok daha yüksektir. Üstelik cevap veren firmalardan alınan bilgiler de çok daha ayrıntılıdır. Anketimize cevap veren firma sayısı *Tablo II*'de ilgili sanayi kollarındaki bir DPT araştırmasıyla mukayeseli olarak verilmektedir.

Tablo II incelenmesinden de anlaşılacağı gibi araştırmamızda cevap oranı çok halde %100 olmuş, hiç bir zaman %60'ın altına düşmemiş, ortalama olarak ise %80 gibi çok yüksek bir oran tutturulmuştur. Bu oran DPT'nin ilgili araştırmalarda erişebildiği en yüksek oranın da üstündedir. O halde araştırmamızda kullanılan nümune ve sondaj usulünün sıhhati açıktır. Kaldı ki, araştırmamızda sadece kendi istatistiklerimizle iktifa edilmiş, sonuçlarımız DPT, Odalar Birliği, Sanayi Odaları, Makine Mühendis-

ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE METODOLOJİSİ

Tablo : II

ANKETİMİZE VERİLEN CEVAPLARIN ORANI

Mamulün Cinsi	Üretimde bulunan firma sayısı (1)	Cevap veren firma sayısı	DPT araştırmalarına cevap veren firma sayısı (2)
Kamyon, kamyonet, minibüs (3)	9	7	9
Otobüs	4	3	2
Otomobil binek	3	3	3
Traktör	6	4	4
Elektrik süpürgesi	5	4	4
Buzdolabı	5	4	4
Telefon santralleri	4	4	4
Yazı ve hesap makineleri	1	1	1
Ses alma cihazı	1	1	1
Pikap	4	3	2
Radyo	20	16	6
Elektrikli traş makineleri	1	1	1
Televizyon	6	3	2
TOPLAM FİRMA - MAMUL SAYISI	69	54	43
ORTALAMA CEVAPLANDIRMA ORANI		(%78.3)	(%62.3)

(1) Bu sütunda mamul-firma kıstası kullanılmış, yani çeşitli mamul imal eden herhangi bir firma imal ettiği her bir mamul için ayrı olarak ilgili firma sayısında gösterilmiştir. Bu sebeple yukarıda yazılı mamulleri imal eden toplam firma sayısı aslında bu sütunun toplamı olan 69'un altındadır. Aynı husus gerek anketimize gerek DPT anketine cevap veren firma sayısı için de varittir.

(2) DPT, Başlıca Ekonomik Göstergeler, DPT: 990 KD: 166, Kasım - Aralık 1970. Gerek diğer DPT gerek DİE anketleri cevap oranı daha da düşüktür.

(3) Bu üç araç, mukayese yapılabilmesi için DPT araştırmasına uygun olarak bir arada alınmıştır.

ler Odaları istatistikleriyle de karşılaştırılmak suretiyle en sıhhatli rakamlara varılmıştır.

Tablo : III

MONTAJ SANAYİİ ARAŞTIRMASI ANKET SORULARI

- 1 — Firmanın adı ve adresi.
- 2 — Mamul tipleri (ayrıntılı şekilde).
- 3 — Firmanın azamî mamul kapasitesi (yıllık çalışılan gün esasına göre). *NOT* : değişik mamul tipleri için aynı tesis ve makinaların kullanılması halinde kapasite hesabı ona göre belirtilecek.
- 4 — Firmanın kuruluş yılından bu yana sermayesi ve sermaye artışları; sermaye artışlarının vukubulduğu yıl belirtmek suretiyle.

Sermaye şu döküme tabi tutulacaktır :

- Öz sermaye (varsa özel yabancı sermaye oranı belirtilecek)
 - Uzun vadeli kredi (milletlerarası kuruluşlardan alınan varsa, belirtilecek).
 - Tahvil ihracı (varsa).
 - Kısa vadeli kredi yıllık ortalaması (kısa vadeli kredi daha çok nerede kullanılıyor belirtilecek).
- 5 — İmalât tekniği hakkında kısa bilgi.
 - 6 — Toplam mamul satış miktar ve değerleri (mamul tiplerine göre dökümlü); 1955, 1960, 1965, 1969, 1970 ilk ve ikinci yarısı için.
 - 7 — Toplam maliyetler (mamul tiplerine göre dökümlü); aynı yıllar için.
 - 8 — Firmanın istihdam ettiği memur, müstahdem ve işçi sayısı ve toplam ücret ödemeleri (ücretler üzerinden ödenen gelir vergisi, sosyal sigorta payları da belirtilecek); aynı yıllar için.
 - 9 — İthal edilen ana parçaların toplam maliyet içindeki payı (ithalât c.i.f. değeri, gümrükte ödenen resimlere göre dökümlü; aynı yıllar için.
 - 10 — Montaj Sanayii Talimatnamesine göre yerli imalât oranının seyri. Mamullere göre ve her yıla ait durum belirtilecek; yerli imalât ora-

ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE METODOLOJİSİ

nının seyri. Mamullere göre ve her yıla ait durum belirtilecek; yerli imalât oranının yükselmesinde rol oynayan imalât parçası hakkında kısa bilgi verilecek.

11 — Firma tarafından devlet hazinesine yapılan katkı: ödenen Kurumlar ve Gelir Vergisi (personelinki yukarıda sorulmuştu); gümrükte ödenen vergiler (yukarıda sorulmuştu; burada ayrıca teker tekrar yazılmasına lüzum yoktur), Gider Vergileri, diğer istihsal vergileri toplamı ve dökümü;

Aynı yıllar için, (NOT : yükselmeler yeni vergilerden mi yoksa satışların artmasından mı doğmaktadır belirtilecek).

12 — Mamullerin parça başı esasına göre (peşin) fiyatları ve maliyetlerinin dökümü;

Devalüasyon ve Finansman Kanunundan önceki fiyat ve maliyet,
Devalüasyon ve Finansman kanunundan sonraki fiyat ve maliyet,
Daha uzun bir süre ele alınırsa; eski yıllarda fiyat ve maliyet ne gibi sebeplerle artmıştır, belirtilecek.

13 — Firma kendi atölyelerinde, ham madde tedariki suretiyle parça imali yapmakta mıdır?

Hangi parçalar?

İmalâtın 1969 ve 1970 yılları için yıllık miktar ve değeri nedir?

14 — Firmanın yan sanayiinden yaptığı siparişlerin dökümü ve yıllık değeri;

Aynı yıllar için.

15 — İleriki yıllar için muhtelif mamul cinslerine göre talep hakkında ne gibi tahminler yapılabilir?

16 — Sizce mamul talebi daha çok hangi bölgeden, hangi müşteri grubundan ve niçin gelmektedir? Talebi ne gibi faktörler tayin etmektedir?

17 — Sanayiinin hemen bugünkü ve ileride uzun sürede sizce belli-başlı ne gibi problemleri vardır?

18 — Buna göre sizce ileride firmaların ne yapması gerekir, ne gibi bir Hükûmet politikası uygulanması gerekir?

19 — Sanayiinin ihracat imkânları kısa ve uzun sürede var mıdır? Hangi mamuller yahut parçalar, niçin? Daha çok ve hangi ülkelere?

20 — Türkiyenin Ortak Pazar üyeliği hakkında ne düşünüyorsunuz? Ortak Pazar mamulleriyle rekabet edebilmek için firmalar ve Hükûmet tarafından sizce ne gibi tedbirler alınmalıdır?

**EK : MONTAJ SANAYİİ TALİMATNAMESİ
ANAHA TLARI VE TAHLİLİ**

**MONTAJ SANAYİ TALİMATNAMESİNİN TANIMI VE
KAPSAMI :**

5383 sayılı Gümrük Kanununun 12 ve 13'üncü maddeleri, Bakanlar Kuruluna millî çıkarlar karşısında çeşitli emteanın giriş, çıkış ve transit serbestliğini kısıtlama, hatta kaldırma yetkisini vermektedir. Bu yetkiye dayanılarak Bakanlar Kurulunca 4.4.1964 tarihinde Montaj Sanayii Talimatnamesi yürürlüğe konmuştur.

Montaj Sanayii Talimatnamesinin hedefi, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ve bununla ilgili yıllık programlara istinaden dış ticaret rejimi esasları dahilinde, montaj yoluyla başlayan imalâtı, tüm yerli imalâta ulaştırmak maksadıyla, bu alana giren resmî ve özel sektör sanayiinin uyacağı kuralları ve montaj firmalarına tahsis edilecek döviz tevzi kıstaslarını tespit etmektedir:

TALİMATNAMEDEKİ TARİFLER :

Tüm Yerli İmalât: Bünyesindeki aksamın tamamı veya değerinin büyük bir kısmı yerli olan mamullerin imalidir. Bu imalât şeklinde, ithal edilen parçalar, özellikleri itibariyle yurt içinde imali ekonomik olmayan ve esasen dünyada da mahdut birkaç firma tarafından üretilen parçalardır.

Montaj Yoluyla İmalât: Tüm yerli imalâta geçinceye kadar, Montaj Sanayii Talimatı hükümlerine ve bu talimat ile ilgili sirkülerlere ve elimi-nasyon listelerine uyulmak şartı ile dışardan ithal edilen parçalarla, yerli parçaların birleştirilmesi yolu ile yapılan imaldir.

Yerli Parça: Yerli veya ithal malı hammadde ve malzeme kullanılarak Türkiye'de gerek montaj müesseselerince gerek diğer müesseselerce imal edilen parçalardır.

Döviz Tasarruf Nispeti: Türkiye'de montaj yoluyla imal edilen bir mamulü veya muadilini, yurt dışında imal eden ana müessesenin, fabrika teslimi ihraç fiyatından, bu mamulün yurt içinde imali için yapılan dış harcamaların çıkarılması ile elde edilen nispete döviz tasarruf nispeti adı verilmektedir.

Montaj talimatnamesine göre firmalar Sanayi Bakanlığınca tespit ve ilân edilmiş döviz tasarruf nispetlerine ulaşmak zorundadır. Montaj firma-

ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE METODOLOJISI

larınca ithal edilecek ve yerli imali gerekli parçalar Sanayi Bakanlığınca tespit ve ilân edilir.

TALİMATNAMEYE GÖRE MONTAJ SANAYİİNİN ESASLARI

Montaj Sanayii Talimatında belirtilen herhangi bir mamul veya maddelerle ilgili ana ünitelerin yapımı için, Sanayi Bakanlığından önceden izin almak gereklidir. Bu izni Sanayi Bakanlığı en uygun göreceği marka, model ve tipler için verir ve firmalar bunların dışında imalât yapamaz.

Montaj müsaadesi için Sanayi Bakanlığına baş vuran firmalar, müracaatlarına aşağıdaki bilgileri eklerler.

- 1 — İmalât bir lisans anlaşması altında yapılmışsa, bu anlaşmanın Maliye Bakanlığından tasdikli metni veya taslağı.
- 2 — Yatırıma başlama, yatırımı tamamlama ve fiili imalâta geçiş tarihleri.
- 3 — Yapılacak yatırımın tutarı ve temin şekli (TL ve \$ olarak).
- 4 — İmal edilecek mamulün takribî maliyeti ve ithal fiyatı ile mukayesesi.
- 5 — Yerli yapılacak ve ithal edilecek parçaların yıllara göre dağılımı,
- 6 — Bu talimatta yazılı olan ve imali düşünülen ekipmanın orijinal ile ilgili bütün katalog ve listeleri.
- 7 — Bakanlıkça istenecek diğer bilgiler.

Firmalardan alınan yukarıdaki bilgilerin ışığı altında değerlendirme yapan Sanayi Bakanlığı, başlangıç nispeti yüksek olan ve üç yıl içinde azami döviz tasarrufu nispetine ulaşabilen projelere öncelik vermektedir.

Bakanlıkça verilen izin süreli olup bu süre içinde projesini gerçekleştiremeyen firmaların müsaadeleri fors majör haller hariç iptal edilir.

Sanayi Bakanlığı, montaj sanayii kapsamı içinde kurulacak firmaların sayısını, kalkınma plan ve programları ile tutarlı olarak takdir etme yetkisine sahiptir.

İthal edilecek parçaların durumu

Montaj yoluyla imali için ithaline izin verilen parça ve malzeme, her yıl gelecek yılda cari olmak üzere Sanayi Bakanlığınca tespit ve ilân olu-

nur. İthaline müsaade edilmeyen parçaların fiilî imalâta kullanılması yasaktır.

Montaj firmalarının döviz tahsisi için müracaat şekilleri

Montaj kotalarından döviz tahsisi talep edenler, dış ticaret rejiminde belirtilen sanayici kotalarından döviz tahsisi alacakların, müracaat edecekleri mercilere baş vuracaklardır.

Bu müracaatta firmanın adı ve ünvanı, kayıtlı bulunduğu oda ve sicil numaralarını ihtiva eden dilekçelerine, aşağıdaki bilgiler de ekte sunulur.

1. Firmanın imal ettiği mamullerin cinsi ve yıllık kapasitesi, çalıştırdığı mühendis ve işçi sayısı, tesisin kapalı ve açık sahasının yüzölçümü, bakım teşkilatı, tamir atölyelerinin bulunup bulunmadığına dair beyanname, mevcut makine ve tesisatı gösterir liste, en son malî durumu gösterir bilanço ve lisans altında çalışıyorsa Maliye Bakanlığınca kabul edilmiş lisans anlaşması kopyası.

2. Yerli tüm imal veya montaj yoluyla imal edilecek mamulün gümrük giriş tarife numarası, adını ve evsafını ve tüm imaldeki ithal fiyatını (imalâtçı, fabrika teslimi, ihraç limanı teslimi ve Türk gümrükleri teslimi U.S. \$ olarak) gösteren proforma fatura ve tercümesi (ithal malları fiyat tescil dairesine tasdik ettirilecektir) ile prospektüs veya katalogu ve gümrüklenmiş bedelinin TL olarak ne olacağını gösterir tablo.

3. Mamulün tamamını meydana getiren, tamamen dağınık haldeki parçaların gümrük tarife numarasını, adını ve fiyatını (imalâtçı fabrika teslimi, ihraç limanı teslimi ve Türk gümrükleri teslimi U.S. \$ olarak) ve gümrüklenmiş bedelinin (TL olarak) ne olacağını gösterir bir liste.

4. Halen veya başlangıçta tahakkuk ettirmekte oldukları ve müteakip senelerde tahakkuk ettirecekleri döviz tasarrufu nispetini ve buna ait detaylı hesapları ve yerli tüm imale geçme zamanını ihtiva eden programlar.

5. Yapılacak döviz tahsisinin % 10'una tekabül eden banka teminatı vermeyi kabul eylediğini bildirir beyanname.

Döviz tasarruf nispetinin tespiti ve ilânı

Montaj sanayii kapsamı içine giren firmaların döviz tasarruf nispetleri Sanayi Bakanlığınca her yıl tespit ve ilân edilir.

ARAŞTIRMANIN KAPŐAMI VE METODOLOJİSİ

Bu talimat hükümlerine giren montaj sanayii kollarındaki mamullerin, ana ünite ve elemanlarının memleket içinde imalini müteakip, firmaların tip, model ve markalarına bakılmaksızın bu parçaları ithali yasaklanır.

İşe başlama sırasındaki döviz tasarrufu nispeti; talimatın ilân tarihinde montaj yapan, montaj yoluyla imal etmek isteyenlerin, işe başlayacakları senede tahakkuk ettirecekleri döviz tasarruf nispetleri, aynı mamuller için o seneye ait olmak üzere tespit edilmiş olan nispettir.

Yeni Montaj Sanayi Kolları İhdası

Bu talimatta yer almayan sanayi kollarının, bu talimat hükümlerine ithali yetkisi Sanayi Bakanlığına verilmiştir.

Mevcut firmaların bu talimat hükümlerine uymaları

Talimatın ilân tarihinden önceki montaj kotalarından döviz tahsisi almak ve montaj yoluyla imalât yapmak suretiyle faaliyette bulunan firmalardan traktör, kamyon, kamyonet, otobüs imal edenler 1965 yılı içinde ve diğer bütün firmalar Haziran 1965 sonuna kadar talimatın kendileri ile alâkalı şartlarını yerine getirmek zorundadırlar. Halen faaliyet gösteren firmalar, bu talimatın neşrinden sonra verecekleri siparişlerle getirecekleri aksam ve bunlardan meydana getirecekleri mamullerin imalinde bu talimat hükümlerine riayet edeceklerdir.

Beyanname Verme Zorunluluğu

Montaj yolu ile imalât yapanlar, her kota devresi sonunda erişilen döviz tasarrufu nispetini, kullandıkları yerli parçaların kendilerine maliyetini, bu parçaları imal eden müesseseleri, sanayi kotalarından döviz tahsis edenlerin baş vurduğu mercilere, yeni kota ilânını takiben bir ay içinde verirler.

Döviz Tasarrufu Nispetine Ait Teminat

Kendilerine döviz tahsisi yapıldığı belirtilen firmalar, bildiri mektuplarında belirtilen süre içinde, tahsis edilen döviz mukabili TL. sının % 10'u tutarındaki bir banka teminat mektubunu ilgili mercilere tevdi ederler. Bu talimatta tespit edilen döviz tasarrufu nispetlerini tahakkuk ettiremeyen firmaların banka teminat mektupları Hazineye irad kaydolunur ve müteakip devrede kendilerine döviz tahsis olunmaz.

Ancak muhik ve mücbir hallere inhisar etmek üzere, tespit olunan döviz tasarruf nispetlerinin, o nispeti % 10 veya daha az eksiği ile tahakkuk ettirenlere, bir defaya mahsus olmak üzere, müteakip devrede döviz tahsis edilebilir. Fakat, teminatı Hazineye irad kaydolunur.

Firmalar bu talimata uygun olarak kendilerine tahsis edilen döviz kullandıklarını tevsih etmedikçe teminat mektubunu geri alamazlar.

Birden fazla sanayi kolunda montaj yapan firmalarda aranan şartlar

Bu firmalar her bir sanayi kolu için aranan şartları ayrı ayrı gerçekleştirmek zorundadırlar.

Döviz tahsisinin firmalara tevzi kıstasları

Montaj sanayii kollarına tevzi edilmek üzere ayrılan tahsisli ithal malları listesindeki döviz tahsislerinin firmalar arasındaki tevziinde aşağıdaki kıstaslar uygulanır.

1. *Fiilî yatırım (% 15)*

Faaliyette bulunan kolda imalâta bulunmak üzere, firmanın fiilen yapmış olduğu yatırım tutarındır. Aynı mahalde başka maksatlarla imalâta bulunulması halinde bu kola yatırılan miktar hesaplanır. Fiilî yatırım olarak, arsa, bina, su ve enerji gibi yardımcı tesisler, daimi teçhizat, imal veya montajda kullanılan araç ve gereçler, ofis ekipman ve teçhizatı, sosyal tesislerin (bütün müstemilâtı ile) deftere kayıtlı bedelleri alınır. Fiilî yatırım hesabında işletme sermayesi ve ambar stokları göz önünde bulundurulmaz. Bilgiler firmalarca hazırlanıp ilgililerce kontrol edilir.

2. *Döviz tasarruf tutarı (% 20)*

Montaj yolu ile imal edilen, beher mamuldeki döviz tasarrufu ile montajı yapılan mamul adetlerinin çarpımıdır.

3. *Döviz tasarrufu ağırlıklı ortalama nispeti (% 25)*

Montaj yolu ile imal edilen her tipteki mamulün biriminde tahakkuk ettirilen döviz tasarrufudur.

4. *İşçilik (% 15)*

İşçi Sigortaları Kurumuna veya benzer sigorta veya sandıklara verilen aylık beyanname ve tutarlarının ortalamasıdır. Çeşitli mamuller imal edildiğinde bahis konusu mamule isabet eden hesaplanır.

ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE METODOLOJİSİ

5. Vergi (% 25)

Döviz tahsisi için müracaat edilen kolda imal edilen mamuller ve fabrika satışları dolayısı ile, firmanın bir evvelki malî yılda vermiş olduğu Kurumlar Vergisi, bunun uygulanmaması halinde Sanayi Bakanlığınca tespit edilecek esaslar dahilinde Gelir Vergisi esas alınır (Vergi beyanları mahallî vergi dairelerince tasdikli olacaktır).

Tahsis tutarı yukardaki kıstaslara göre bölünür. Her kıstasa isabet eden kısım firmalar arasında, firmanın o kıstasa ait değerleri ile çarpılır.

İşe yeni başlayanlarda döviz tahsisinin hesaplanmasında; yeni firmanın fiilî yatırımının, ilgili kolda tevziata esas fiilî yatırımlar ile bu firmanın fiilî yatırım toplamına oranı, yukarıdaki kıstaslara düşen tahsis tutarları ile çarpılmak sureti ile bulunacak değerler toplamı, firmanın hissesi olarak hesaplanır. Bu yolda yapılacak tahsisler firmanın fiilî imalâta geçeceği kota dönemi içindir. İşe yeni başlayan firmaya ilk döviz tahsisinden sonra, müteakip kota devrelerinde aldığı tahsisle mütenasip fiilî imalât gerçekleştirilmediği takdirde, fiilî imalât gerçekleşene kadar tahsis yapılmaz. Ancak, tahsisin alındığı kota devresi dahil, asgarî iki kota devresinde fiilî imalât gerçekleşmezse, Sanayi Bakanlığı, kabule şayan fors majör halleri hariç, montaj müsaadesini kaldırır.

Tüm imalâta geçen firmaların durumu

Bir mamulde tahakkuk ettirecekleri döviz tasarruf nispetlerini, tespit edilen nihai haddin üzerine çıkararak firmalar o mamule ait teminat mektubunu vermezler.

Montaj sanayiine yardımcı mahiyetteki yatırımlar

Motor ve aktarma organı ve mümasili gibi, montaj sanayii kolunda ve yardımcı mahiyette yeni yatırımlara girilmesinde, bu kuruluşlar için yeni kotalar açılır ve döviz tevziatı bu talimat hükümlerine göre yapılır. Bunların gerçekleştirilmesi için, yatırım kotalarından tahsis verilmede ilgili mercilere gerekli hertürlü yardım yapılacak ve ayrıca tevziatta öncelik tanınacaktır.

Asgarî imalât adedi

İmalâtın, rantabl ve rasyonel adedin altına düşmemesini temin için Sanayi Bakanlığı, lüzumlu gördüğü hallerde, herhangi bir firmanın veya

firmaların imal edeceği her tip mamulün yıllık asgarî imal adedini tespit edebilir. Böyle bir tespit yapıldığında, tespit edilen sınırın altında imalât yapmak yasaktır.

İmalât adedi

Firmalar kendilerine verilen tahsislerle, o yıl veya kota devresi içinde kaç adet imalât yapacaklarını ve takribî maliyet ve satış fiyatlarını her yılın veya kota devresinin başında, tahsisat miktarları kendilerine tebliğ edildiğinden en geç 15 gün içinde Sanayi Bakanlığına bildireceklerdir.

Talimatnamenin Genel Hükümleri

Montaj sanayii kolunda işgören bütün firmalar, bu talimatın neşrini takip eden en geç bir ay zarfında aşağıda yazılı parça ve fiyat listesi ve kataloglarını Sanayi Bakanlığına tevdi edecekler ve bunlardaki değişiklikleri derhal Sanayi Bakanlığına bildireceklerdir. Böylece Bakanlıkça yapılan değerlendirmelerin daima carî değerler olması temin edilecektir.

Dokümanlar :

a — İmal edilen her tip ve modelin ana imalâtçısına ait yedek parça kataloğu.

b — İmal edilen her tip ve modelin ana imalâtçısına ait yedek parça listesi (Bu listeler, liste fiyatları ile birlikte listeden yapılabilen her türlü tenzilâtı da muhtevi olacaktır).

c — Ana firma tarafından tasdikli CKD (*Completely knocked down*) fiyat listesi.

Katalog Mecburiyeti

Montaj kolunda iş gören her firma imal ettiği her tip ve model için Türkçe olarak;

- a — Bakım ve tamir kitabı,
- b — Yedek parça kataloğu,
- c — Yedek parça fiyat listesi,

hazırlatıp bunları distribütörlerinde ve acentalıklarında bulundurmaya mecburdur. Devlet ihalelerinde talep edilecek miktarda, aynı kataloglarında verilmelidir.

ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE METODOLOJISI

Bu hükümler Talimatnamenin ilânından en geç üç ay içinde yerine getirilir.

Satış fiyatları

İmal edilen her model ve tip için, müstehlike satış fiyatını ihtiva eden listeler bastırılacak ve bu listeler fabrika, distribütör ve acentalar vasıtası ile talep eden müşteriye verilecek, ayrıca bu listelerden 3'er nüsha Sanayi Bakanlığına gönderilecektir (Her türlü acenta ve distribütör kârı dahil).

İmalâtla İlgili Katalog

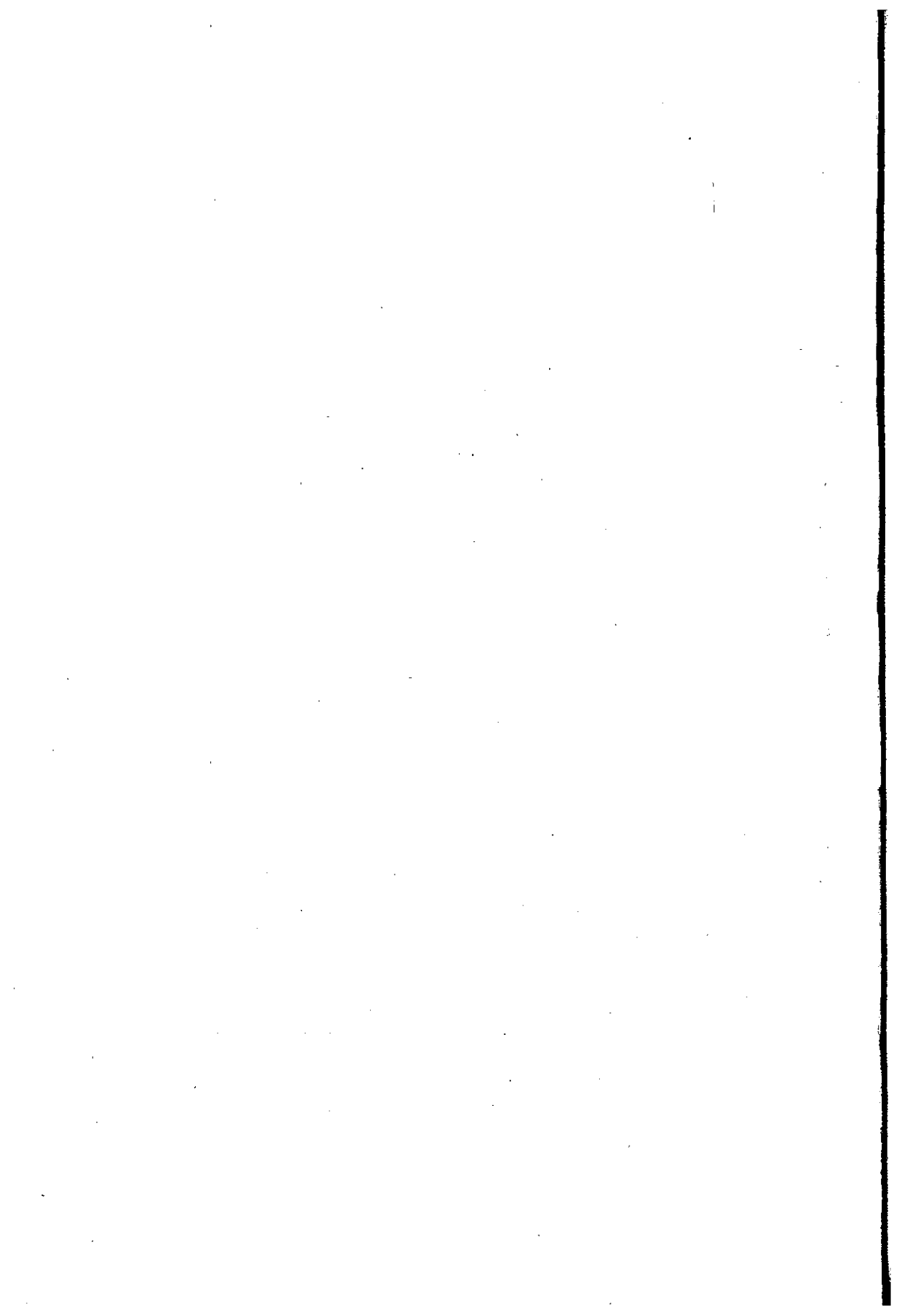
İmal edilen her model ve tip için, bütün teknik karakteristikleri ihtiva eden katalog ve prospektüs bastırılarak fabrika, distribütör veya acenta kanalı ile talep eden müşteriye gösterilecek veya verilecektir.

Talimatnameye uymama hali

Fors majör haller hariç, bu talimata uyulmaması durumunda firmaya döviz tahsisi verilmemesine, yapılan mamullere plakâ verilmemesine, ilgililer nezdinde teşebbüse Sanayi Bakanlığı yetkilidir.

1. Bölüm

Otomotiv Sanayii



FASIL : II

Otomotiv Sanayiinin Kapsamı, Önemi ve Teknolojisi

A — OTOMOTİV SANAYİİNİN KAPSAMI VE ÖNEMİ

1 — Sanayiın Kapsamı :

Otomotiv sanayii genellikle ileri ülkelerde kullanılan standart sanayi tasniflerine göre aşağıda yazılı araçları kapsamaktadır: Kamyon, özel hizmet kamyonları, kamyonet, otobüs, minibüs, benzeri yük ve yolcu taşıt araçları, binek ve arazi otomobili, traktör. Motorsiklet ve triportör motörlü araç olmalarına rağmen, otomotiv sanayiine dahil edilemez. Bisiklet ile motorsiklet ayrı bir grupta toplanır; triportör de yine fabrika içi yük taşıyan diğer tipte araçlarla bir arada, ayrı bir grupta ele alınır. Türkiye'de ise başta Devlet Planlama Teşkilâtı olmak üzere Sanayi Bakanlığı, Odalar Birliği, Makine Mühendisleri Odası milletlerarası standart sanayi tasniflerinden (ISIC) farklı bir tasnif kullanmaktadırlar. Nitekim, DPT «Otomotiv Sanayii» yerine «Karayolları Taşıtları İmalâtı Sanayii» terimini kullanmakta olup bu imalât sanayii kolu kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, binek ve arazi otomobili, diğerleri imalât ve montajı ile büyük onarım ve tamirat gibi alt gruplara bölünmüştür. «Diğerleri» alt grubunda özel hizmet kamyonları vs. yanında motorsiklet ve triportörün de dahil edilip edilmemiş bulunduğu belli değildir. Traktör ise DPT tarafından tarım aletleri yanında ve «Tarım Aletleri ve Makineleri İmalât Sanayii» grubunda ele alınmaktadır. Buna göre, Tarım Aletleri ve Makineleri İmalât Sanayii traktör, traktör pulluğu, traktör mibzeri, biçer - döğeri, traktör treyleri, hayvanla çekilen mibzerler, hayvanla çekilen orak makinesi ve diğer tarım aletlerini

kapsamaktadır. Makine Mühendisleri Odası tarafından hazırlanan komisyon raporlarında ise bu sefer kamyon - kamyonet, otobüs - minibüs, binek ve arazi binek otomobili yanında çok kere motorsiklet ve triportör de Karayolları Taşıtları İmalât Sanayii kolunda yer almakta, buna mukabil büyük onarım ve tamirata yer verilmemektedir. Montaj Sanayii Talimatnamesine gelince, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, binek ve arazi binek ile traktör montajı Talimatnamenin kapsamı içine alınmakla beraber, motorsiklet ve triportör ile karayolları taşıtları büyük onarım ve tamirati Talimatnamenin dışında tutulmuştur.

Yukarıdaki izahattan da anlaşılacağı gibi, tasnif farkları özellikle traktör, motorsiklet ve triportör ile karayolları taşıtları büyük onarım ve tamirati için sözkonusu olmaktadır. Kanaatimizce, bu hususta tutulması gerekli en doğru yol imalât sanayiinde milletlerarası standart sanayi tasniflerine tam bir şekilde uymak olacaktır. Buna göre, traktör otomotiv sanayiine (taşıt araçları yapımı) dahil edilmeli, triportör ve motorsiklet ile karayolları taşıtları büyük onarım ve tamirati otomotiv sanayii (taşıt araçları yapımı) kapsamı dışında tutulmalıdır. Motorsiklet, triportör, bisiklet ile taşıt araçları onarımı, yine ISIC'e uygun bir şekilde, daha geniş bir grup olan «Taşıt Araçları» sanayi grubu içinde, taşıt araçları yapımı yanında diğer alt grupları teşkil edebilir. Tarım Aletleri ve Makineleri İmalât Sanayii ise traktör dışındaki tarım araç ve aletlerini kapsmalıdır.

Traktör bütün ülkelerde genellikle kamyon, kamyonet yahut minibüs gibi karayolları taşıt araçları imal eden fabrikalarda imal edilmektedir. Bu husus traktörün mamul teknolojisi ve imalât teknolojisi bakımından bu gibi araçlara benzediğini açıkça ortaya koymaktadır. Traktör ile meselâ biçer - döğer, traktör treyleri vs. gibi tarım alet ve araçları arasında mamul teknolojisi ve imalât teknolojisi açısından herhangi bir ilişki ve yakınlık sözkonusu değildir. Nitekim, Türkiye'de de aynı sebeplerle traktör tarım aletlerinden ziyade kamyon, kamyonet yahut minibüs gibi karayolları taşıt araçları imal ve Karayolları Taşıt Araçları İmalât Sanayiine dahil edilen firmalar tarafından imal edilmektedir. Bunun bir istisnası tarım aletleri yanında traktör de imal eden Ziraî Donatım Kurumu, diğer bir istisnası Türk Traktör Fabrikasıdır. Bir firmada ayrı imalât sanayii kollarına dahil edilen farklı mamullerin üretilmesi bu imalât sanayi kollarıyla ilgili sermaye, personel sayısı vs. gibi istatistiklerin toplanmasını güçleştirir. Maliyetlerin dağılımı yeknesak ve güvenilir maliyet muhasebesi usulleri kullanılmadığına göre, firmaya ait toplam değerler ve miktarlar muhtelif mamullere ve demek ki, traktör için Karayolları Taşıtları İmalât Sanayii kolu

ile Tarım Alet ve Makineleri İmalât Sanayii kollarına, mamullerin satış değerlerinin toplam satış değerine oranı esasına göre dağıtılmaktadır. Bu kıstas DPT, Odalar Birliği, MMO tarafından yaygın olarak kullanıldığı için bu araştırmada da aynı kıstas kullanılmıştır. Ancak, traktörün bu araştırmada Tarım Alet ve Makineleri İmalât Sanayiinden alınarak otomotiv sanayiine dahil edilmesi bahis konusu imalât sanayii kollarıyla ilgili istatistiklerdeki keyfîlik derecesini geniş ölçüde azaltmış bulunmaktadır. Yukarıda bahsi geçen resmî ve yarı resmî kaynaklarda traktör Karayolları Taşıtları İmalât Sanayiine dahil edilmediği için araştırmada traktörle ilgili istatistikler yine satış oranı kıstasına göre ayrı bir tali toplam altında gösterilmiştir. Bu suretle, araştırmamızdaki rakamların bu diğer kaynaklarla mukayesesi kolaylaşmakta ve araştırmamızda verilen rakamlarla diğer kaynaklardaki rakamlar arasındaki farkların sadece traktörle ilgili farklı işlemlerden doğmadığı açıkça ortaya çıkartılmış olmaktadır.

Milletlerarası standart imalât sanayii kolları tasniflerine göre, triportör ve motorsiklet imalâtı otomotiv sanayii kapsamı dışında tutulmaktaydı. Bu da bahsi geçen araçların otomotiv sanayii koluna dahil edilmesine kıyasla daha makul bir yoldur. Çünkü, motorsiklet ve triportör gerek imalât tekniği, gerek ifa ettiği hizmet ve müşteri kütlesi bakımından otomotiv sanayiine giren araçlardan farklıdır ve esasen bu iki araç otomotiv sanayiine giren firmaların dışındaki firmalar tarafından imal edilir. MMO tarafından hazırlanan raporlarda motorsiklet ve triportör otomotiv sanayiine dahil edilmekle beraber araştırmaların ağırlık noktası kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs ve otomobile kayacağı için motorsiklet ve triportörün dahil edildiği hallerde bu son iki mamulle ilgili istatistikler hususunda gerekli itinanın gösterildiği çok şüphelidir. Şayet bu gibi mamuller kalkınma planlarında, Karayolları Taşıt Araçları İmalât Sanayii kolunda, «diğerleri» adı altında toplanıyorsa, bu kaleme ait verilen istatistikî bilginin güvenilirlik derecesi de aynı şekilde çok düşük olmak gerekir.

Büyük onarım ve tamiratın da yine planda yapılmış olduğu gibi, Karayolları Taşıtları İmalât Sanayiine dahil edilmesi mümkün görülmemektedir. Herşeyden önce, büyük onarım ve tamirat ile küçük onarım ve tamirat arasında çizilecek hudut keyfî kalmaya mahkumdur ve bu imalât kolunun gerek ağırlığını gerek yıllar itibariyle gelişmesini küçük onarım ve tamiratı dışarıda tutarak, sadece büyük onarım ve tamirat ile göstermek doğru sonuçlar vermez. Kaldı ki, tamirat ve onarım, yedek parça ithalâtı gerektirse dahi, mamul teknolojisi, imalât teknolojisi, firmaların cesameti ve özellikleri bakımından montaj faaliyetlerinden ve ana montaj firmalarından ta-

OTOMOTİV SANAYİNİN KAPSAMI, ÖNEMİ ve TEKNOLOJİSİ

mamen farklıdır, onarım ve tamir firmalarının faaliyetlerini ana montaj firmalarının faaliyetleriyle ilgili istatistikler arasında göstermeye 'esasında bu bakımdan imkân yoktur. Gerçi, özellikle Bursa'da, iç piyasadan temin edilen şasi ve motorle karoseri yapmak suretiyle otobüs imal eden bazı küçük işletmelerin aynı zamanda onarım ve tamirat da yaptıkları tespit edilmiştir. Fakat, Montaj Sanayii Talimatnamesi kapsamına girmeyen bu küçük işletmelerin DPT tarafından Karayolları Taşıtları İmalât Sanayiinde, büyük onarım ve tamirat kalemi içinde mütalâa edilmesinin doğru olacağını sanmıyoruz.

II — Sanayiın Önemi :

Otomotiv sanayii ülkemizin sanayileşmesine ve kalkınmasına aşağıdaki fonksiyonları dolayısıyla önemli katkıda bulunmaktadır :

Ulaşım Fonksiyonu :

Ülkemizin Avrupa ülkelerine kıyasla çok daha geniş bir alan kapsamı, iskân bölgelerinin çok sayıda oluşu ve gayri mütecanis bir şekilde dağılması, gıda üretim bölgeleriyle gıda tüketim bölgeleri arasında büyük mesafelerin bulunması ve bu maddelerin ziyan edilmeden nakli etkin bir karayolu ulaşım sisteminin en seri şekilde kurulmasını gerektirmektedir. Karayolları sistemine ihtiyaç, mal ulaşımı için olduğu kadar, yolcu nakli için de aynı önemi göstermektedir. Diğer taraftan, tarım kesiminin ve tarımsal maddelerin ulaşımı yanında süratli sanayileşmemize paralel olarak şehirci ve şehirlerarası sınaî ham madde, yarı mamul ulaşımı ihtiyacı da süratle artmaktadır. Gerçi gerek şehirlerarası yolcu gerek şehirlerarası yük naklinde demiryolları, denizyolları ve karayollarının yeri ve bu üç ulaşım sistemi arasındaki bağlantılar şimdiye kadar kesin bir ekonomi stratejisine bağlanmamıştır. Ancak, ülkemizin yukarıda sayılan özellikleri gözönüne alınırsa, ulaşım hizmetinin görülmesinde karayollarının diğer ulaşım sistemlerine kıyasla ucuzluk, sürat ve esneklik sağladığı açıktır. Nitekim, diğer bütün ülkelerde olduğu gibi, ülkemizde de karayolları sistemiyle taşınan şehirlerarası yük ve yolcu miktarı gerek mutlak rakkamlarla gerek diğer ulaşım sistemlerine kıyasla süratle artmaktadır. Yine, süratli sanayileşmemize paralel olarak, büyük ölçüde bir şehirleşme olayı da gerçekleşmiş bulunmaktadır. Nüfusu artan şehirlerimizde şehirci eşya ve yolcu ulaşımı hizmetinin karayolları taşıtlarıyla görülmesi şarttır. Ayrıca, yaş meyva ve sebze ve benzeri bozulabilir ürünler ihracına önem verilmesi gerekli olan Üçüncü Kalkınma Planı döneminde bu gibi ihraç mallarımızın

dış ülkelere ulaştırılmasında özel karayolları taşıt araçlarının kullanılmasında büyük faydalar sağlayacaktır.

Millî Savunma Fonksiyonu :

Burada önemle belirtelim ki, Millî Savunmamızda kara kuvvetlerinin esas taşıyıcı yükü karayolları ulaşım sistemidir. Bugün için daha çok millî bütçe ve dış yardımlar kanalıyla satın alınan ordu karayolları taşıtlarının yurt içinde üretilmesinde millî savunma stratejisi yönünden gerek vardır.

Sürükleyici Kesim Olma Fonksiyonu :

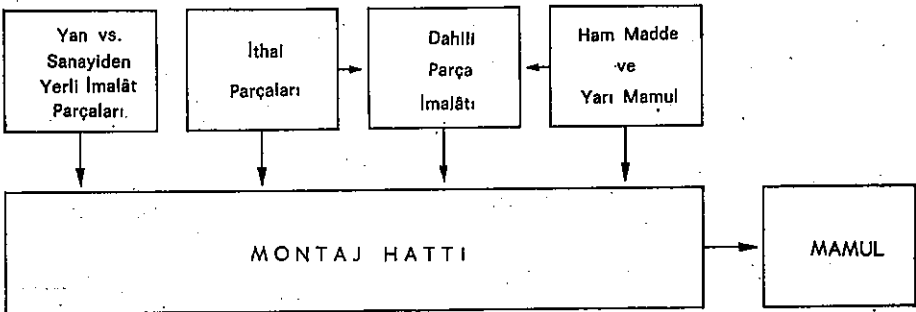
Otomotiv sanayii, teknolojik özellikleri ve arzettiği hizmetler bakımından bir çok ülkelerde imalât sanayi kesimi ve tüm ekonomi için sürükleyici bir sanayi kolu olmuştur; esasen sürükleyici kesim olmak niteliğine sahip bellibaşlı imalât sanayii kollarından biri, hatta en başta gelenidir. Ülkemizde de, ilk bakışta sanıldığı gibi aksine, otomotiv sanayii yol açtığı yan ve diğer sanayi kolları, yarattığı dolaylı dolaysız fayda ve hizmetlerle bir arada ele alınırsa, bu sanayi kolunun imalât sanayiimizi ve tüm ekonomimizi sürükleyici özelliklere sahip olduğu açıkça görülür. Otomotiv sanayii bünyesinde döküm ve her türlü seri talaş kaldırma, saç bükme, kesme, döşeme, kontrol vs. gibi seri imalât usulleri gerektirdiği için imalât teknolojisinin gelişmesine ve geniş bir yan sanayi kurulmasına yol açmıştır. Başka hiç bir sanayi kolu otomotiv sanayi kadar çok sayıda değişik parçalar ve yan sanayii kolları gerektirmez. Otomotiv sanayiinin yarattığı talep sonucu bu yan sanayiinin kurulması otomotiv sanayii yanında diğer imalât sanayii kollarına da büyük hizmetler görmüştür. Aynı şekilde, ülkemizde otomotiv sanayiinin motorü, aktarma ve direksiyon organları kontrol ve emniyet sistemleriyle kurulmasının ve tüm yerli imalâta geçilmesinin tamamlanması da ileri teknoloji gerektiren diğer millî makine ve imalât sanayiinin kurulmasını ve gelişmesini destekleyecektir. Nitekim, ülkemizde döküm sanayii otomotiv sanayiinin yarattığı taleple gelişmiş ve diğer imalât sanayi kesimlerine de hizmet etmeye başlamıştır. Otomotiv başta olmak üzere çeşitli sanayii kollarının gelişmesi torna, freze gibi yatırım malları imalât sanayiini de teşvik etmiştir. Motor sanayiinin kurulmasından ise başta inşaat makineleri imalât sanayii olmak üzere, gemi sanayii vs. imalât sanayii kolları da yararlanacaktır. Diğer taraftan, otomotiv sanayiinin istihdam ve gelir etkisini ve ekonomi içindeki ağırlığını tespit ederken, ana montaj firmaları ve yan sanayi kolları yanında ham madde üretimi, satış teşkilâtı, bakım ve onarım gibi alanlarda yarattığı ta-

lebi de mutlaka hesaba katmak gerekir. Nihayet, otomotiv sanayiinin tüm ekonomi için önemi ve sürükleyici olma vasfı gördüğü ulaştırma fonksiyonunun dolaylı, dolaysız faydalarına bağlanabilir. Karayolları ulaşımının en etkin ve ucuz ulaştırma sistemi olması tüm sanayiinin ulaşım imkânlarını genişletmekte, ulaşım maliyetlerini düşürmekte, sınaî mamullerin köylere kadar ucuz şekilde ulaştırılmasını imkân dahiline koymaktadır. Benzer şekilde, karayolları sistemi ve ucuz yolcu nakli yine köylerin ekonomik ve kültürel kalkınmasında büyük bir rol oynamaktadır. Bu arada ise, traktör bir taraftan tarımın verimliliğini doğrudan arttıran bir araç fonksiyonunu görürken, genellikle bütün taşıt araçları da ucuz yük ve yolcu ulaşımını başarması sebebiyle ekonominin verimliliğini, teknik bilgi ve kültür seviyesini dolaylı bir şekilde yükseltmiş olmaktadır.

B — OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNDE İMALÂT TEKNİĞİ

Montaj sanayii kollarının ve bu arada otomotiv sanayii teknolojisinin özellikleri araştırmamızın ayrı bir bölümünde ekonomik açıdan ayrıntılı şekilde incelenmektedir. Bu kısımda imalât safhaları hakkında basit bir bilgi ve şema vermekle yetinilecektir.

Otomotiv firmalarında ithal malzemesi, yan sanayiden alınan malzeme, firma bünyesinde üretilen malzeme olmak üzere üç kanaldan gelen malzeme, malzeme ambarlarına, oradan da montaj hattına gönderilir. Firma kendi bünyesinde imal ettiği demir, çelik, sac gibi ham maddeyi dışarıdan temin eder. Malzemenin montaj hattına gelişi Şekil : 1'de şematik olarak gösterilmektedir.



Şekil 1 — Otomotiv Sanayinde İmalâta Giren Parçalar ve Montaj Hattı

Genellikle motor ve aktarma organları, yakıt donatımı, pulmanlı yataklar ithal edilmektedir. Komple saç aksam, radyatör, büyük pik dökme parçaları firmaların kendi atelyelerinde yapılmaktadır. Yukardakilerin dışında kalan lâstik, boya, çant, elektrik donatımı, döşeme gibi malzemeler ise yan sanayiden sağlanmaktadır. Montaj hattında şasiden başlamak üzere, kademe kademe parçalar monte edilir. En son bölümde boya ve tefruşat yapılır.

Otobüs diğer otomotiv sanayii mamullerinden biraz farklılık arzeder. Otobüs imalinde iskelet tamamen yerlidir. Taban grubu, yan duvar iskeleti, ön arka duvar iskeleti ve tavan iskeleti ayrı ayrı fikstürlerde elektrikli kaynakla birleştirilir. Bu iskeletlerin ayrıca birbirlerine kaynakla bağlanabilmelerinde özel fikstürlerden yararlanılır. Otobüsün iç saçları daha önceden parça halinde imal edilip, yerlerine elektrik kaynağı, nokta kaynağı, vida ve perçinle tespit edilir. Dış saçları iskelet üzerinde, elektrik kaynağı ve nokta kaynağı ile birleştirilir. Astarlanıp boyası yapılan vasıta tefruşata girer. Tefruşatı biten vasıtalara motor ve aktarma organları monte edildikten sonra tecrübeye çıkarılır.

C — OTOMOTİV SANAYİİ İÇİN SANAYİİ TALİMATNAMESİNDE VAZ'EDİLEN ASGARİ ŞARTLAR

I — *Kamyon - Kamyonet - Minibüs :*

Kamyon, kamyonet, minibüs montaj firmalarında aranan asgarî şartlar aşağıdadır :

a — Ana imal müessesesi yabancı memleketlerde bulunan bu gruptaki taşıtların Türkiye'de yerli tüm imalini yapmak isteyenler, ana imal müessesesi ile memleket ekonomisine faydalı bir lisans mukavelesi akdetmiş olacaklardır.

b — Türkiye'de yeni baştan planları hazırlanarak imal ve montajı yapılacak bu gruptaki taşıtlar için Sanayi Bakanlığının göstereceği bir müesseseden kalite belgesi alacaklardır.

c — Montaj yolu ile bu gruptaki taşıtları imal edecek her firma, yalnız bir ana imalâtçının marka ve tiplerini monte edebilecek, ancak tespit edilen döviz tasarrufu nispetini tahakkuk ettirmek şartıyla ayrı firmaların birbirine rakip olmayan tiplerini monte edebileceklerdir (1).

(1) c maddesi 6/11908 s. kararname ile bu bend talimattan çıkarılmıştır.

ÖTOMOTİV SANAYİNİN KAPSAMI, ÖNEMİ ve TEKNOLOJİSİ

d — Bakım ve tamir tesis, vasıta ve teşkilâtına sahip veya mukavele ile bağlı bulunacaklardır.

e — Öz sermayeleri halen faaliyette bulunan firmalar için asgarî 8.000.000 (sekiz milyon) TL. yeni kurulacaklar için asgarî 12.000.000 (on iki milyon) TL. olacaktır. Bütün firmalar 1967 yılı sonuna kadar öz sermayelerini 20.000.000 (yirmi milyon) TL.'a çıkarmış olacaklardır.

f — Personel sayısı en az 2 (iki) makine mühendisi ve 100 (yüz) işçi olacaktır.

g — İmalât ve montaj sahası asgarî 15.000 (onbeş bin)m², 5.000 (beş bin)m²'si kapalı olacaktır.

h — Memleket dışından tamamen dağınık (CKD) halde getirilecek parçalarla dahilde imal edilecek veya ettirilecek bu gruptaki taşıt parça ve yarı komplelerinin montaja hazırlanması, montajı, boyanması, ara ve nihai muayene ve kontrollerin yapılması için lüzumlu bilumum makine, tezgâh, tesisat, teçhizat, takım, alet, edavat ve avadanlıklar, ezcümle asgarî aşağıdakiler bulunacaktır:

- Ana ve tali montaj hatları,
- Gezen veya sabit vinçler,
- Perçin makineleri,
- Oksijen kaynak makineleri ve elektrik kaynak makineleri,
- Lüzumlu bağlama tertibatı,
- Lüzumlu muayene ve kontrol cihazları,
- Kompresör merkezi,
- Boyahane ve kurutma fırını,
- Parça ambarları.

II — Traktör :

Traktör Montaj Firmalarında aranan asgarî şartlar :

a — Ana imal müessesesi yabancı memleketlerde bulunan traktörlerin Türkiye'de yerli tüm imalini veya montaj yoluyla imalini yapmak isteyenler, ana imal müessesesi ile memleket ekonomisine faydalı bir lisans mukavelesi aktetmiş olacaklardır.

b — Türkiye'de yeni baştan planları hazırlanarak imal ve montajı yapılacak traktörler için Sanayi Bakanlığının göstereceği bir müesseseden kalite belgesi ve Tarım Bakanlığının göstereceği bir müesseseden de memleket şartlarına uygunluk belgesi alacaklardır.

c — Montaj yolu ile traktör imal edecek her firma yalnız bir ana imalâtçının marka ve tiplerini monte edebilecek, ancak, lisans aldığı ana imalâtçı firmanın normal imalât programında bulunmayan takattaki diğer bir yabancı firmanın tiplerini, tespit edilen döviz tasarrufu nispetini tahakkuk ettirmeleri şartıyla, imal ve monte edebileceklerdir.

d — Bakım ve tamir, tesis, vasıta ve teşkilâtına (Tarım Bakanlığının koyacağı esaslar çerçevesinde) sahip veya mukavele ile bağlı bulunacaklardır.

e — Öz sermayeleri asgarî 7.000.000.— (yedi milyon) Türk Lirası olacaktır.

f — Personel sayısı en az 2 (iki) makine mühendisi ve 75 (yetmiş-beş) işçi olacaktır.

g — İmalât ve montaj sahası asgarî 10.000 (on bin) m², 4.000 (dörtbin) m²'si kapalı olacaktır.

h — Memleket dışından tamamen dağınık (CKD) halde getirilecek parçalarla dahilde imal edilecek veya ettirilecek traktör parçalarının hazırlanması, montajı, boyanması, ara ve nihai muayene ve kontrollerinin yapılması için lüzumlu bilumum makine, tezgâh, tesisat, teçhizat, takım, alet, edevat ve avadanlıklar, ezcümle asgarî aşağıdakiler bulunacaktır;

- Ana ve tali montaj hatları,
- Gezer veya sabit vinçler,
- Punto kaynak makineleri,
- Oksijen ve elektrik kaynak makineleri,
- Lüzumlu bağlama tertibatı,
- Lüzumlu kontrol ve muayene cihazları,
- Kompresör merkezi,
- Boyahane ve boya kurutma fırını,
- Parça ambarları.

III — Otobüs :

Otobüs montajı için döviz talep eden firmalarda aranan asgarî şartlar :

a — Ana imal müessesesi yabancı memleketlerde bulunan otobüslerin Türkiye'de yerli tüm imalini veya montaj yolu ile imalini yapmak isteyenler, ana imal müessesesi ile memleket ekonomisine faydalı bir lisans mukavelesi akdetmiş olacaklardır.

OTOMOTİV SANAYİNİN KAPSAMI, ÖNEMİ ve TEKNOLOJİSİ

b — Türkiye'de yeni baştan planları hazırlanarak imal ve montajı yapılacak otobüsler için Sanayi Bakanlığının göstereceği bir müesseseden kalite belgesi alacaklardır.

c — Bakım ve tamir tesis, vasıta ve teşkilâtına sahip veya mukavele ile bağlı bulunacaklardır.

d — Öz sermayeleri asgarî 5.000.000.— (beş milyon) TL. olacaktır.

e — Personel sayısı en az 2 (iki) makine mühendisi 50 (elli) işçi olacaktır.

f — İmalât sahası asgarî 5.000 (beş bin) m², 3000 (üç bin) m²'si kapalı olacaktır.

g — Memleket haricinden motorlu şasi ile karoseri aksam ve malzemenin imalâta hazırlanması, kısmî imalâtı, montajı, boyanması, ara ve nihâî muayene ve kontrollerinin yapılması için lüzumlu bilumum makine, tezgâh, tesisat, teçhizat, takım, alet, edevat ve âvadanlıklar, ezcümle asgarî aşağıdakiler bulunacaktır:

- Gezer ve sabit vinçler,
- Punto kaynak makineleri,
- Oksijen ve elektrik kaynak makineleri,
- Lüzumlu bağlama tertibatı,
- Lüzumlu muayene ve kontrol cihazları,
- Kompresör merkezi,
- Boyahane ve boya kurutma fırını,
- Parça ambarları.

IV — *Binek Otomobili* :

Binek otomobili imalâtı için asgarî şartlar Sanayi Bakanlığının özel protokolleriyle tayin edilmiştir.

FASIL : III

OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞMESİ VE BUGÜNKÜ DURUMUYLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

A — FİRMA SAYISI, MEVCUT FİRMALAR VE İMAL EDİLEN MAMULLERİN TİP VE MODELLERİ

1 — Firma Sayısı :

Tablo 1 — Otomotiv Sanayiinde Faaliyet Gösteren Firma Sayısının Yıllara Göre Seyri

Mamulün Cinsi	Y ı l l a r						
	1964	1965	1966	1967	1968(1)	1969	1970
Kamyon, Kamyonet,							
Minibüs	10	12	12	14	12	10	9
Otobüs	1	1	3	4	4	4	4 (2)
Otomobil Binek	—	—	1	1	1	11	2
Otomobil Arazi Binek	1	1	1	1	1	1	—
Traktör	3	4	5	6	5	5	5

(1) Montaj Sanayii Talimatnamesi yürürlüğe girince esas itibariyle ithalat yapan firmalar montaj işlemlerini genişletmişlerdir. 1968 yılından sonra bir kısım firmalar kapital yetersizliği, asgari şartları tutturamadıklarından döviz tahsislerinin kesilmesi gibi sebeplerle piyasayı terketmişlerdir.

(2) Montaj Sanayii Talimatnamesi çerçevesinde çalışan 4 firma yanında ayrıca 1 firma daha mevcuttur. Böylece, otobüs imal eden firmaların sayısı 5 olmaktadır.

OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞMESİ ve DURUMLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

2 — Mevcut Firmalar, Firmaların Mamulleri, Mamullerin Model ve Tipleri :

Tablo 2 — 1970 Yılında Otomotiv Sanayinde Faaliyet Gösteren Firmalar, Firmaların Mamulleri, Mamullerin Model ve Tipleri

FİRMANIN ADI	CİNSİ	TİPİ	M A M U L L E R İ N	
			AZAMI YÜKLÜ AĞIRLIK (Kilg)	NET AĞIRLIK (Kilg)
1 — TOFAŞ TÜRK Otomobil Fabrikası A.Ş. BURSA	1) Binek Otomobili	MURAT - 124 (4 kapılı)	(5 kişilik)	
2 — OYAK - RENAULT Otomobil Fabrikaları A.Ş. BURSA	1) Binek Otomobili	i — RENAULT - 12 Berline ii — RENAULT - 12 Break (4 Kapılı)	(5 kişilik) (5 kişilik)	
3 — OTOSAN Otomobil Sanayi A.Ş. İSTANBUL	1) Binek Otomobili	i — ANADOL - 2 kapılı ii — ANADOL - 4 kapılı	(5 kişilik) (6 kişilik)	
4 — BMC. Sanayi ve Ticaret A.Ş. İZMİR	2) Minibüs 3) Pick-up 4) Kamyon	FORD - Transit (P1) OTOSAN 500 FORD - D. 750	2400 1570 12200	1369 920 3700
	1) Minibüs 2) Kamyon	TM - 25 i — TM. 140 Austin ii — TM. 100 Austin iii — TM. 80 Austin	(1) 11000 9250 (1)	— 3770 3200
	3) Panel 4) Pick-up 5) Traktör	TM - 25 TM - 25 10/60 Nuffield	(1) (1) 4.741	— — 2443
5 — TOE. Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş. İZMİR	1) Kamyon	i — IH. 1800 - 205 ii — IH. 1800 - 151 iii — IH. 1600 - 175 M — 602	11230 10872 8986 (1)	3823 3280 2740 —

6 -- GENOTO OTOMOBİL, Sanayi ve Ticaret A.Ş. İSTANBUL	3) Pick-up 4) Traktör 1) Kamyon	i -- D - 1100 ii -- D - 1200 Mc. Cormick TR - 624 i -- KGLC - 60 ii -- KBC - 2 iii -- KBC - 10	2627 (1) — 11340 5690 (1)	1957 — 2390 3816 2060 —
7 -- CHRYSLER Sanayi A.Ş. İZMİR	1) Kamyon	Takviyeli PD - 600	10764	3625
8 -- MAN Kamyon ve Otobüs Sanayi A.Ş. İSTANBUL	2) Kamyonet 1) Kamyon	Takviyesiz i -- W - 200 ii -- D - 200 iii -- W - 100 iv -- D - 100 v -- 520 - H vi -- 520 - DEH i -- Man 575 HO ii -- Man 420 Foc1/2 iii -- Man 445 HD	10433 3629 3400 2718 2359 11500 (1) 11895 12000 11900	3328 2144 1970 1948 1665 3500 — 7830 7500 7200
9 -- Oto - Yol Sanayi A.Ş. İSTANBUL	1) Kamyon 2) Otobüs	Fiat - 643 i -- Turistik tip ii -- Belediye tipi	26025	4930
10 -- Otomarsan Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.Ş. İSTANBUL	1) Otobüs	Mercedes	43 kişilik	
11 -- ÜNVER - İzzet Ünver İSTANBUL	1) Otobüs 2) Minibüs	Magirus Magirus		
12 -- TAŞIT SANAYİİ A.Ş. MERSİN (2)	1) Kamyon	Leyland	11725	3639
13 -- Çelik Montaj Ticaret ve Sanayi A.Ş. İSTANBUL	1) Kamyonet 2) Station - Wagon	Skoda Skoda	1750	1040

(Tablo 2 devamı)

FİRMANIN ADI	CİNSİ	TİPİ	M A M U L L E R İ N İ N AZAMI YÜKLÜ AĞIRLIK (Kİg)	NET AĞIRLIK (Kİg)
14 — UÇSOM - Motorlu Araç- lar A.Ş. İSTANBUL	1) Kamyonet	UAZ	2250	1520
15 — Türk Willys Overland A.Ş. İSTANBUL (3)	1) Arazi binek Otomobili	Jeep	4 kişilik	
16 — Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş. ANKARA	1) Traktör	i — 450 model Fiat ii — 415 model Fiat		
17 — Zirai Donatım Kurumu Müessesesi Müdürlüğü ADAPAZARI	1) Traktör	Ford - 500		
18 — UZEL	1) Traktör	Massey Ferguson		
19 — MKE Kurumu Müessesesi Müdürlüğü ANKARA	1) Traktör	Hannomag		
20 — KAPSAN - OTOMONTAJ ve KAROSERİ BURSA (4)	1) Otobüs	Karsan	36 kişilik	

- (1) Tespit edilememiştir.
- (2) 1971 yılından sonra taşıt imalatı devresinden ayrılmıştır.
- (3) 1970 yılında üretim faaliyetinde bulunmamış, daha sonra üretim devresinden tamamen ayrılmıştır.
- (4) Yan sanayi faaliyetleri tali kaldığı için ana montaj sanayine dâhil edilmemiştir.

B — MEVCUT TOPLAM SERMAYE

1 — Öz Sermaye

Tablo 3 — Otomotiv Sanayiinde (Traktör Dahil) Öz Sermayenin Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar	Nominal Öz Sermaye	Yıllık Nominal Öz Sermaye Artışları	Paranın 1970 TL. Değeri İndeksi	Öz Sermaye- nin 1970 TL. Değeri
1964	144.188.954	144.188.954(1)	2.02(2)	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(3)	416.030.782	1.00	416.030.782
Toplam		1.101.612.595		1.376.935.738

(1) Bu rakam 1963 yılına ait artışı değil, kuruluştan 1963 yılına kadarki kümülatif nominal öz sermayeyi temsil etmektedir.

(2) 1954-1963 dönemi için yıllık fiyat indekslerinden basit ortalama esasına göre hesaplanmış indekstir.

(3) 1970 yılında iki büyük binek otomobili firması yatırım yapmaya başlamışlardır. Bu nedenle diğer yıllara oranla çok yüksek bir sermaye artışı vardır.

2 — Yabancı Sermaye

Otomotiv Sanayiinde (Traktör dahil) toplam öz sermayenin %20'si yabancı sermayedir. Yabancı sermayenin ait olduğu milletlere göre dağılımı Tablo: 4'de verilmiştir.

Tablo 4 — Yabancı Sermayenin Milliyetine Göre Dağılımı

Yabancı Sermayenin Milliyeti	Tutarı - TL.	Nispeti
İtalyan	110.875.000.—	% 44
Fransız	66.000.000.—	% 31
Alman	36.102.511.—	% 14
İngiliz	22.004.120.—	% 8
A.B.D.	8.967.313.—	% 3
		%100

3 — Dış Finansman Kaynakları

Tablo 5 — 1970 Yılında Otomotiv Sanayiinde (Traktör Dahil)
Kullanılan Uzun Vadeli, Kısa Vadeli Krediler ve Tahvil İhracı

Finansman Kaynağının Nev'i	Tutarı (TL.)
Uzun vadeli kredi(1)	239.923.469.—
Kısa vadeli kredi(2)	739.689.179.—
Tahvil ihracı(3)	128.622.000.—
Toplam	1.108.234.648.—

(1) Uzun vadeli kredi tesislerin kurulması için gerekli döviz kredisi olarak alınmıştır. Uzun vadeli kredi çoğunlukla yabancı sermaye tarafından yurt dışındaki yabancı sermayenin ait olduğu ülkelerden sağlanmıştır.

(2) Kısa vadeli kredi, ithalat teminatları ve diğer işletme masraflarını finanse etmek üzere kullanılmaktadır.

(3) Kredi maliyeti yüksek olduğundan firmalar özellikle son yıllarda finansman kaynağı olarak tahvil ihracını uygun bulmaktadırlar.

4 — Toplam Sermaye

Tablo 6— 1970 Yılında Otomotiv Sanayiinde (Traktör Dahil)
Toplam Sermaye Miktarı

Finansman Kaynakları	Tutarı
1. Öz Sermaye	
a. Nominal esasa göre :	1.101.612.595
b. Paranın 1970 TL. değeriyle :	1.376.935.738
2. Uzun vadeli kredi :	239.923.469
3. Kısa vadeli kredi :	739.689.179
4. Tahvil ihracı :	128.622.000
TOPLAM SERMAYE	
a. Öz sermaye nominal esasa göre :	2.209.847.243
b. Öz sermaye paranın 1970 TL. değeriyle	2.485.170.386

5 — Traktör İmalâtına Yönelen Sermaye

a. Traktör İmalâtına Yönelen Öz Sermaye

Tablo 7 — Traktör Üretimine İsabet Eden Öz Sermayenin Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar	Nominal Öz Sermaye	Yıllık Nominal Öz Sermaye Artışları	Paranın 1970 TL. Değeri İndeksi	Öz Sermayenin 1970 TL. Değeri
1964	65.234.120	65.234.120(1)	2.02	131.772.922
1965	71.852.894	6.618.774	1.36	9.001.533
1966	120.913.017	49.060.113	1.27	62.306.356
1967	141.363.001	20.449.984	1.19	24.335.481
1968	179.088.970	37.725.969	1.13	42.630.345
1969	188.048.418	8.954.448	1.07	9.586.609
1970	197.445.589	9.402.171	1.00	9.397.171
TOPLAM		197.445.589		289.030.417

(1) Tablo 3'deki varsayımlar burada da geçerlidir.

b. Traktör İmalâtına Yöneltilen Yabancı Finansman Kaynakları

Tablo 8 — 1970 Yılında Otomotiv Sanayiinde Kullanılan Uzun Vadeli, Kısa Vadeli Krediler ve Tahvil İhracının Traktör Üretimine İsabet Eden Kısmı

Finansman Kaynağının Adı	Tutarı
Uzun vadeli kredi	—
Kısa vadeli kredi	140.540.994
Tahvil ihracı	24.438.180
TOPLAM	164.979.174

OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞMESİ ve DURUMLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

c. *Toplam Sermaye*

Tablo 9 — 1970 Yılında Traktör İmalâtına
Yönelen Toplam Sermaye

Finansman Kaynakları	Tutarı (TL.)
1. Öz sermaye	
a. Nominal esasa göre	197.445.589
b. Paranın 1970 TL. değeriyle	289.030.417
2. Uzun vadeli kredi	—
3. Kısa vadeli kredi	140.540.994
4. Tahvil ihracı	24.438.180
TOPLAM SERMAYE	
a. Öz sermaye nominal esasa göre	362.424.763
b. Öz sermaye paranın 1970 TL. değeriyle	454.009.591

6 — *Traktör Hariç Otomotiv Sanayiinde Mevcut Sermaye*

a. *Sermaye*

Tablo 10 — Traktör Hariç Otomotiv Sanayiinde Mevcut
Öz Sermayenin Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar	Nominal Öz Sermaye	Yıllık Nominal Öz Sermaye Artışları	Paranın 1970 TL. Değeri İndeksi	Öz Sermayenin 1970 TL. Değeri
1964	78.954.834	78.954.834(1)	2.02	159.488.765
1965	124.344.567	45.389.733	1.36	61.730.037
1966	349.711.557	225.366.990	1.27	286.216.077
1967	492.861.417	143.149.860	1.19	170.348.333
1968	467.686.231	25.175.186	1.13	—28.447.960
1969	497.533.295	29.884.706	1.07	31.936.358
1970	904.167.006	406.628.711	1.00	406.633.711
TOPLAM		904.167.006		1.087.905.321

(1) Tablo 3'deki varsayımlar burada da geçerlidir.

b. *Dış Finansman Kaynakları*

Tablo 11 — 1970 Yılında Traktör Hariç, Otomotiv Sanayiinde Kullanılan Uzun, Kısa Vadeli Krediler, Tahvil İhracı

Finansman Kaynağının Nev'i	Tutarı (TL.)
Uzun vadeli kredi	239.923.469.—
Kısa vadeli kredi	599.148.185.—
Tahvil ihracı	104.133.820.—
TOPLAM	943.205.474.—

c. *Toplam Sermaye*

Tablo 12 — 1970 Yılında Traktör Hariç Otomotiv Sanayiinde Toplam Sermaye Miktarı

Finansman Kaynakları	Tutarı (TL.)
1. Öz sermaye	
a. Nominal Esasa Göre	904.167.006
b. Paranın 1970 TL. değeriyle	1.087.905.321
2. Uzun vadeli kredi	239.923.469
3. Kısa vadeli kredi	599.148.185
4. Tahvil ihracı	104.133.820
TOPLAM SERMAYE	
a. Öz sermaye nominal esasa göre	1.847.372.480
b. Öz sermaye paranın 1970 TL. değeriyle	2.031.110.795

C — İSTİHDAM EDİLEN PERSONEL SAYISI
VE PERSONELE YAPILAN ÖDEMELER

Tablo 13 — Muhtelif Yıllarda Otomotiv Sanayiinde İstihdam Edilen
Personel Sayısı ve Personele Yapılan Ücret Ödemeleri (*)

Yıllar	İSTİHDAM EDİLEN PERSONEL SAYISI				ÖDENEN ÜCRETLER (TL.) (1)	
	Otomotiv San. (Traktör dahil)	Traktör	Otomotiv San. (Traktör hariç)	Otomotiv San. (Traktör dahil)	Traktör	Otomotiv San. (Traktör hariç)
1964	2.743	1.012	1.721	30.467.774	10.657.584	19.800.190
1965	3.163	1.312	1.851	68.214.540	25.715.580(3)	42.498.960
1966	5.404	1.701	3.703	67.350.283	20.217.972	47.132.311
1967	7.819	2.213	5.606	93.217.044	24.730.725	68.486.319
1968	8.418	2.509	5.909	120.801.902	33.090.256	87.710.646
1969	8.811	2.533	6.378	133.471.656	34.833.987	98.637.669
1970	11.044	2.557	8.487(2)	242.658.768	36.924.026	205.734.742(4)

(1) Sosyal Sigortalar işveren hissesi dahil değildir.

(2) 1970 yılında iki binek otomobili firmasının faaliyete başlaması yıl sonu istihdam seviyesini yükseltmiştir.

(3) 1965 yılında dışarıya yaptırılan işçilik çok yüksek meblâğlara ulaşmıştır.

(4) Bu meblağa 2 otomobil Fabrikasının montaj işçiliği dahildir.

KAYNAK: 1969 yılına kadar olan rakkamlar Odalar Birliği raporlarından alınmıştır. 1970 rakkamları firmalardan aldığımız bilgilerden sağlanmıştır.

Tablo 14 — 1970 Yılında Otomotiv Sanayiinde (Traktör Dahil)
İstihdam Edilen Personelin Dökümü

Personel Kategorisi	Personel Sayısı
İdari personel	1816
Mühendis	250
İşçi	8978
TOPLAM	11.044

Tablo 15 — 1970 Yılında Personele Yapılan Ödemelerin Dökümü

Ödemenin Nev'i	ÜCRET ÖDEMELERİ TUTARI (TL.)		
	Otomotiv San. (Traktör dahil)	Traktör	Otomotiv San. (Traktör hariç)
Net ücret ödemeleri	187.048.692	34.243.344	152.805.348
Sosyal Sigorta, İşçi hissesi	16.002.027	2.587.456	14.314.571
Sosyal Sigorta, İşveren hissesi	24.303.384	3.313.876	20.989.508
Gelir Vergisi	38.860.460	4.562.437	34.298.023
TOPLAM ÜCRET ÖDEMELERİ	267.114.563	44.707.113	222.407.450

D — FİRMA CESAMETLERİ

1 — Personel Sayısı Esasına Göre Firma Cesametleri

Tablo 16 — Otomotiv Sanayiinde (Traktör dahil) İstihdam Edilen Personel Sayısına Göre Firma Cesametleri

İstihdam Edilen Personel - Kişi	Firma Sayısı
100 — 200	2
200 — 300	3
300 — 400	2
400 — 500	1
500 — 600	4
600 — 700	1
700 — 800	2
800 — 900	1
900 — 1000	1
1000 — +	1
	18(1)

(1) 20 firmadan 18'i hakkında cesamete ilgili ayrıntılı bilgi temin edilebildiğinden burada yalnız 18 firma için döküm verilebilmiştir.

OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞMESİ ve DURUMLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

2 — Öz Sermaye Esasına Göre Firma Cesametleri

Tablo 17 — Otomotiv Sanayiinde (Traktör dahil)
Öz Sermayeye Göre Firma Cesametleri

Öz Sermaye (1) Grupları	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
	18 (2)

(1) Nominal öz sermaye esasına göre

(2) 20 firmadan ancak 18'i hakkında cesametle ilgili ayrıntılı bilgi temin edilebildiğinden burada yalnız 18 firma için döküm verilebilmiştir.

3 — Traktör İmalâtında Firma Cesametleri

a. Personel Sayısı Esasına Göre

Tablo 18 — Traktör Üretiminde Bulunan Firmaların
İstihdam Ettiği Personele Göre Cesametlerinin Dağılımı

İstihdam Edilen Personel - kişi	Firma Sayısı
50 - 100	2
100 - 150	1
500 - 600	3
	6

b. Öz Sermaye Esasına Göre

Tablo 19 — Traktör Üretiminde Bulunan Firmaların
Öz Sermaye Esasına Göre Cesametlerinin Dağılımı

Öz Sermaye (1) Grupları	Firma Sayısı
1 - 20 milyon TL.	1
40 - 50 »	2
70 - 90 »	2
100 - + »	1
	6

(1) Öz sermaye nominal esasa göre

Tablo 20 — Otomotiv Sanayiinde (Traktör Dahil)
Ortalama Cesametler - 1970 yılı

Kullanılan Kıstaslar	Firma Başına (1)	Ortalama Değer (2)
i — Nominal öz sermaye	TL. 55.5 milyon	TL. 75.4 milyon
ii — Paranın 1970 TL. değeriyle öz sermaye	TL. 68.5 »	TL. 91.8 »
iii — Nominal öz sermaye + kısa ve uzun vadeli krediler + tahviller	TL. 110.5 »	TL. 147.3 »
iv — Paranın 1970 TL. değeriyle öz sermaye + kısa ve uzun vadeli krediler + tahviller	TL. 124.3 »	TL. 165.7 »
v — Personel sayısı	552 kişi	736 kişi
vi — İşçi sayısı	468 işçi	599 işçi
vii — Satış hasılatı	TL. 84.2 milyon	TL. 112.2 mil. (3)

- (1) Bu sütunda sanayi koluna ait toplam değerler mevcut firma sayısı olan 20'ye bölünmek suretiyle bulunmuştur.
- (2) Bu sütunda 1970 yılında 5 firmanın hemen hiç üretim faaliyetinde bulunmadığı hesaba katılarak toplam değerler faaliyette bulunan firma sayısı olan 15'e bölünmüştür. Faaliyette bulunmayan firmalara ait değerlerin sanayi toplamından tenzil edilmesi mümkün olamamıştır.
- (3) Bu rakamların tümü 1971 yılında 1970 yılına kıyasla önemli yükselmeler göstermiştir.

E — YURDIÇI ÜRETİM, İTHALAT VE TÜKETİM (1)
Tablo 21 — Yurtdışı Üretim, İthalat ve Tüketim

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971 (2)	1972 (3)
Binek											
Üretim	—	—	—	—	16	1800	2852	3902	3660	12872	25000
İthalat	10821	14641	8465	5332	11409	11322	7612	5069	8400	3750	2200
Tüketim	10821	14641	8465	5332	11425	13622	10464	8971	7060	16622	27200
Otobüs											
Üretim	—	15	56	203	278	898	351	801	757	1000	1100
İthalat	1099	747	326	616	338	47	90	391	39	—	—
Tüketim	1099	762	382	819	616	445	441	1192	756	950	1020
Minibüs											
Üretim	2230	2955	1238	1397	572	468	893	1100	1233	2000	2400
Kamyon											
Üretim	.....	.....	.....	.....	.....	5500	9373	10380	6049	9500 (4420)	10500
İthalat	.....	.....	.....	.....	.....	237	158	212	72	—	—
Tüketim	.....	.....	.....	.....	.....	5737	9531	10592	6121	9497 (4420)	10490
Kamyonet											
Üretim	.....	.....	.....	.....	.....	3403	2587	3030	4514	5500 (4815)	6000
İthalat	.....	.....	.....	.....	.....	425	34	187	286	100 (100)	—
Tüketim	.....	.....	.....	.....	.....	3828	2661	3217	4800	5600 (4915)	600
Arazi Binek Üretim	1077	631	2876	1576	1217	2232	643	1040	654	—	1200
Traktör											
Üretim	2574	8640	6592	6393	11030	12038	15280	13645	7971	16000	20000
İthalat	1569	2639	154	358	1892	3002	1720	915	369	250	200
Tüketim	4143	9279	7790	6751	12922	15040	17000	14560	8340	16250	20200

(1) Rakamlar hakkında ayrıntılı bilgi için talep projeksiyonları kısmına bakınız.

(2) Geçici tahminler; kamyon ve kamyonette DPT tahminleri ana sütunda, kendi tahminlerimiz parantez içinde verilmiştir.

Kaynak: DPT, DIE, MMO Raporu, OB Raporları, üretici ve satıcı firmalarla yapılan anket sonuçları.

Tablo 22a — 1970 Yılı Teorik Kapasite, Fiili Üretim, Satış Değerleri ve Kapasite Kullanımı Oranı

Aracın Cinsi	Teorik Montaj Kapasitesi	Fiili Üretim Miktarı	Satış Değeri (TL) ¹	Kapasite Kullanım Oranı
Kamyon	32.700 (2)	5.949	667.2	% 32
Kamyonet		4.514	148.8	
Otobüs	1.390	757	202.5	% 55
Minibüs	2.400	1.233	65.7	% 51
Otomobil (Binek)	16.000	3.660	115.3	% 23
Çekici, Treyler	360	100	27.1	% 30
Traktör	31.400	7.971	468.5	% 25
			1.695,1	

(1) Satış değeri fabrika fiyatı ve milyon TL. ile

(2) Kamyon ve kamyonet kapasiteleri bir arada verilmektedir.

NOT: 1972'de, Tablo 21'den de izleneceği gibi üretilen ve satılan araç miktarları, satış değerleri ve kapasite kullanım oranı bir misli civarında bir yükselme göstermiştir.

Tablo 22b — 1971 Yılı Satış Miktar ve Değerleri

Aracın Cinsi	Satış Miktarı (adet)	Satış Değeri (Bin TL.)
Kamyon	4.420	TL. 726,2
Kamyonet	4.815	105,0
Otobüs	1.000	315,0
Minibüs	2.000	140,0
Otomobil (Binek)	12.872	750,0
Traktör	16.000	893,8
TOPLAM		TL. 2.930,0

F — OTOMOTİV SANAYİNİN BÖLGESEL DAĞILIMI

Tablolardan da açıkça görüleceği gibi, otomotiv sanayii İstanbul ve civarındaki illerde temerküz etmiştir.

Tablo 23 — Otomotiv Sanayiindeki Firmaların Bölgesel Dağılımı

İller	Firma Sayısı
Adapazarı	1
Ankara	2
Bursa	3
İstanbul	10
İzmir	1
İzmit	2
Mersin	1
	20

Tablo 24 — Otomotiv Endüstrisinde Bölgesel İstihdam Durumu

İller	İşçi Sayısı	Toplam Personel Sayısı
Adapazarı	841	950
Ankara	498	542
Bursa	530	712
İstanbul	5709	5979
İzmir	720	956
İzmit	1050	1375
Mersin	380	530

G — OTOMOTİV SANAYİNİN KAMU KESİMİNE VERGİ KATKISI

Otomotiv Sanayiinin kamu kesimine vergi katkısı ancak anketimize cevap veren 12 firma için tespit edilebilmiştir. Diğer firmalardan sıhhatli bilgiler alınmadığından tüm otomotiv sanayiinin toplam vergi katkısı hakkında kesin rakam vermek mümkün olamamıştır. Bununla beraber, otomotiv sanayii ana montaj firmalarının kamu sektörüne 1970 yılında yaptıkları toplam vergi ödemesinin 400.000.000.— TL. civarında olduğu tahmin edilebilir. Bu miktara taşıt alım vergisi, yan sanayi, dağıtımçı, bakım ve onarımcı firmalar tarafından ödenen vergiler dahil değildir.

Tablo 25'ten de açıkça anlaşılacağı gibi, 1970 yılında vasıtalı vergiler oran olarak artımla beraber toplam vergi hasılatı düşmüştür.

Tablo 25 — Anketimize Cevap Veren 12 Otomotiv Firmasının 1970 Yılında Kanu Kesimine Vergi Katkısı

Yıllar	Gümrükte Ödenen Vergiler (TL)	Kurumlar Vergisi (TL)	Kurum Stopajı	Üret Stopajı	İstihsal Vergisi (TL)	Toplam Vergi Ödemeleri (TL)
1968	209.517.438.—	32.036.311	13.301.345	16.144.300	—	270.999.394.—
1969	250.727.248.—	25.666.607	10.732.152	16.672.861	—	287.126.007.—
1970	188.442.309.—	8.986.751	4.232.325	22.850.874	30.391.654	255.003.913.—

Tablo 26 — 1970 Yılında 12 Firma İçin Traktör Üretimi Hariç ve Traktör Üretimine İsbet Eden Vergi Ödemeleri

	Gümrükte Ödenen Vergiler	Kurumlar Vergisi ve Gelir	Kurum Stopajı	Üret Stopajı	İstihsal Vergisi	Toplam
Traktör	67.016.040.—	568.584.—	122.588	4.562.437	—	72.284.644
Traktörün dışındaki otomotiv grubu	121.526.269.—	8.403.167.—	4.109.742	18.288.437	30.391.654	182.919.269
TOPLAM	121.542.309.—	8.968.751.—	4.232.325	22.850.874	30.391.654	255.003.913

OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞMESİ ve DURUMLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

Tablo 27 — 1970 Yılında Otomotiv Sanayii Bütünü İçin Toplam Vergi Ödemeleri Tahmini (1)

Vergi Nev'i	Vergi Tutarı
Gümrükte Ödenen Vergiler	246.289.000.—
Kurumlar ve Gelir Vergisi	9.500.000.—
Kurum Stopajı	2.375.000.—
Ücret Stopajı	38.860.000.—
İstihsal Vergisi	52.140.000.—
TOPLAM	349.164.000.—

(1) Vergi hususunda ayrıntılı bilgi alınamayan firmalar için tahminler yürütülmüştür.

H — YERLİ İMALÂT ORANININ SEYRİ, TOPLAM DÖVİZ TASARRUFU VE DÖVİZ GEREĞİ

Tablo 28 — Otomotiv Sanayiinde Yerli İmalât Oranları

Araçın Cinsi	(% olarak)					
	1964-65	1966	1967	1968	1969	1970
Kamyon, kamyonet, minibüs	20	40	45	50	52,5	55
Otobüs	30	55	65	70	75	75
Otomobil (1)	—	—	55	60	60	65
Traktör	20-30	40	45	50	52,5	55

(1) Yalnız tek binek otomobili tipi içindir.

Tablo 29 — Otomotiv Sanayiinde Toplam Döviz Tasarrufu

Yıllar	Döviz Tasarrufu \$ olarak
1964	12.506.413
1965	15.151.516
1966	29.857.574
1967	37.044.126
1968	48.268.743
1969	58.744.532
1970	46.650.000

**Tablo 30 — Traktör ve Traktör Hariç Otomotiv Sanayii
Üretiminden Doğan Döviz Tasarrufu**

(\$ olarak)

	Y ı l l a r		
	1968	1969	1970
Traktör	16.031.155	16.302.551	15.934.205.—
Traktör dışındakiler	32.237.588	42.441.981	30.715.795.—
Otomotiv sanayii toplamı	48.268.743	58.744.532	46.650.000.—

**Tablo 31 — Otomotiv Sanayiinde Çeşitli Mamullerin
Üretimi İçin Yapılan Döviz Harcamaları**

Üretilen Mamulün cinsi	Yıllar (Milyon \$ olarak)		
	1968	1969	1970
Kamyon	17.9	19.8	13.1
Kamyonet	1.2	4.9	3.1
Otobüs	1.0	2.4	6.8
Minibüs	1.0	1.2	1.5
Otomobil binek	2.1	3.0	2.7
Traktör	19.2	17.9	16.4
TOPLAM	42.4	49.2	43.6

İ — YAN SANAYİ SİPARİŞLERİ

Tablo 32 — Otomotiv Sanayinin Yan Sanayiden Siparişleri (*)

Mamul Cinsi	Siparişler	(Milyon TL.)	
		1970	1971
Kamyon	TL.	131.9	147.5
Kamyonet		28,3	20.0
Otobüs		46.7	72.5
Minibüs		8.5	18.2
Oto binek		26.5	172.5
Traktör		103.7	196.6
TOPLAM		354.6	627.3

*Kaynak: Prof. Dr. Mükerrerem Hiç, Otomotiv Yan Sanayii, İstanbul 1972.

FASIL: IV

OTOMOTİV SANAYİNDE MALİYETLER

A — KAMYON, KAMYONET İMALATI MALİYETLERİ

Tablo 1 — Kamyon-Kamyonet İmalatı Maliyet Analizi (1) (TL. olarak)

Tipler ve Maliyet Durumları	1968	1969	Develi-	Devalüasyon	
			asyona kadar 1970/1	sonrası 1970/2	1971
Ağır tonajlı kamyonlar					
İthal parçaları	37.823.—	39.209.—	40.675.—	63.423.—	65.041.—
Yerli parça (Fabrika imalatı dahil)	24.755.—	26.633.—	27.223.—	30.158.—	29.810.—
İşletme Giderleri	8.978.—	5.195.—	6.610.—	7.726.—	6.566.—
Genel Giderler	6.883.—	9.482.—	14.359.—	14.544.—	12.086.—
Toplam	78.439.—	80.524.—	88.867.—	115.851.—	113.503.—
Orta tonajlı kamyonlar					
İthal parça	—	18.525.—	21.112.—	34.529.—	34.529.—
Yerli parça (Fabrika imalatı dahil)	—	12.174.—	17.053.—	17.695.—	17.695.—
İşletme giderleri	—	3.591.—	7.550.—	7.557.—	7.557.—
Genel giderler	—	9.710.—	8.602.—	9.100.—	9.100.—
Toplam	—	44.000.—	54.317.—	68.881.—	68.881.—
Kamyonet, İthal parça	16.002.—	18.060.—	19.492.—	26.343.—	26.343.—
Yerli parça (Fabrika imalatı dahil)	11.538.—	12.574.—	12.845.—	12.174.—	12.174.—
İşletme giderleri	13.129.—	10.553.—	16.422.—	20.511.—	20.511.—
Genel giderler	2.340.—	2.604.—	5.482.—	5.854.—	5.854.—
Toplam	43.009.—	43.791.—	54.241.—	64.882.—	64.882.—

(1) Maliyet analizinde yapılan gruplamada, şu kıstaslar kabul edilmiştir:

- i — 5.000 tondan yukarı olanlar - ağır tonajlı kamyonlar
- ii — 3.000-5.000 ton arasında olanlar - orta tonajlı kamyonlar
- iii — 1.000-3000 ton arasında olanlar.

NOT: Trafik tüzüğüne göre, kamyon tarifinde taşıma kapasitesi 1 ton ve daha az olanlar kamyonet kabul edilmekle beraber buradaki gruplamada taşıma kapasitesi 1-3 ton arasında olan kamyonet ve kamyonlar bir arada toplanmıştır.

Tablo 2 — Kamyon-Kamyonet İmalâtında Maliyetlerin
Yıllar İtibariyle Değişimi (% olarak)

Tipler	Maliyet Unsurları	1968	1969	1970/1(1)	1970/2	1971
Ağır tonajlı kamyonlar						
	İthal parça	48	48	46	55	57
	Yerli parça	31	33	31	26	26
	(Fabrika imalâtı dahil)					
	İşletme giderleri	11	7	7	7	6
	Genel giderler	10	12	16	12	11
	Toplam	100	100	100	100	100
Orta tonajlı kamyonlar						
	İthal parça	—	42	39	50	50
	Yerli parça	—	28	31	26	26
	(Fabrika imalâtı dahil)					
	İşletme giderleri	—	8	14	11	11
	Genel giderler	—	22	16	13	13
	Toplam	—	100	100	100	100
Kamyonet						
	İthal parça	39	41	36	41	41
	Yerli parça	26	29	24	19	19
	(Fabrika imalâtı dahil)					
	İşletme giderleri	30	24	30	32	32
	Genel giderler	5	6	10	8	8
	Toplam	100	100	100	100	100

(1) 1970/1 ve 1970/2 ayırımı devalüasyon öncesi ve sonrası değişimi gösterebilmek için yapılmıştır.

NOT: Tablo 2'den de görüldüğü gibi, 1968/1970/1 dönemine kadar ithal maliyeti düşmüş 1970/2'de yükselmiştir. Bunun sebebi devalüasyonun 1970/2 döneminde kendisini hissettirmesidir. Devalüasyon başlıca ithal maliyetini etkilemiştir.

Tablo 3 — Ortalama Toplam Maliyetlerin Yıllar İtibariyle Değişimi

Vasıtanın Tipi	Y i l l e r						
	TL. Değeri		1970/2		% Artış Nispetleri		
	1968	1969	1970/1	1970/2	1968	1969	
1—Ağır tonajlı kamyon	78.439.—	80.524.—	88.867.—	115.851.—	100	102	113
2—Orta tonajlı kamyon	—	44.000.—	54.317.—	68.881.—	—	100	123
3—Kamyonet	43.009.—	43.791.—	54.241.—	64.882.—	100	101	126

(1) 1970/1 ve 1970/2 ayırımı devalüasyon öncesi ve sonrası değişimini gösterebilmek için yapılmıştır.

Tablo 4 — Maliyet Unsurlarının Yıllara Göre Değişimi

A — İthal Malzemesinin

Vasıtanın Tipi	Y i l l e r						
	TL. Değeri		1970/2		% Artış Nispetleri		
	1968	1969	1970/1	1970/2	1968	1969	
1—Ağır tonajlı kamyon	37.823.—	39.209.—	40.675.—	63.423.—	100	103	107
2—Orta tonajlı kamyon	—	18.525.—	21.112.—	34.529.—	—	100	113
3—Kamyonet	16.002.—	18.060.—	19.492.—	26.343.—	100	112	121

B — Yerli Malzemenin

Vasıtanın Tipi	Y i l l e r						
	TL. Değeri		1970/2		% Artış Nispetleri		
	1968	1969	1970/1	1970/2	1968	1969	
1—Ağır tonajlı kamyon	24.755.—	26.638.—	27.223.—	30.158.—	100	107	109
2—Orta tonajlı kamyon	—	12.174.—	17.053.—	17.695.—	—	100	140
3—Kamyonet	11.538.—	12.574.—	12.845.—	12.174.—	100	108	111

C — İşletme Giderlerinin

Vasıtanın Tipi	TL. Değeri		Y i l l e r		% Artış Nispetleri		
	1968	1970/1	1970/2	1968	1969	1970/1(1)	1970/2
1—Ağır tonajlı kamyon	8.978.—	5.195.—	7.726.—	100	57	73	86
2—Orta tonajlı kamyon	—	3.591.—	7.557.—	—	100	210	210
3—Kamyonet	13.129.—	10.583.—	20.511.—	100	80	125	156

D — Genel Giderlerin

Vasıtanın Tipi	TL. Değeri		Y i l l e r		% Artış Nispetleri		
	1968	1970/1	1970/2	1968	1969	1970/1(1)	1970/2
1—Ağır tonajlı kamyon	6.883.—	9.482.—	14.359.—	100	137	208	211
2—Orta tonajlı kamyon	—	9.710.—	8.602.—	—	100	88	93
3—Kamyonet	2.340.—	2.604.—	5.482.—	100	111	234	250

(1) 1970/1 ve 1970/2 ayırımı devalüasyon öncesi ve sonrası artışları gösterebilmek için yapılmıştır.

NOT: Tablo 4'de A kısmından da izleneceği gibi 1970/2 dönemine kadar ithal malzemesinin fiyatları dış piyasa fiyatları genel seviyesindeki artışa paralel olarak yükselmiştir. 1970/1-1970/2 arasında ise, devalüasyonun etkisiyle yükselmiştir.

Yine Tablo 4'de B, C ve D kısımlarından da izleneceği gibi, 1968-69, 1970/1 döneminde dönemde fiyatlar iç piyasa fiyatlarındaki yükselmenin etkisi altında kalmıştır. 1970/2'deki yükselme ise Finansman Kanunu ve devalüasyon etkisiyle meydana gelmiştir.

OTOMOTİV SANAYİNDE MALİYETLER

Tablo 5 — Devalüasyon Öncesi ve Sonrası Ortalama Maliyetler

Vasıtanın Tipi	TL. Değeri		Maliyet Artış Oranı	
	Devalüasyon Öncesi Maliyet	Devalüasyon Sonrası Maliyet	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
1 — Ağır tonajlı kamyon	88.867.—	115.851.—	100	130
2 — Orta tonajlı kamyon	54.317.—	68.881.—	100	126
3 — Kamyonet	54.241.—	64.882.—	100	119

NOT: Tablo 5'den de izlenebileceği gibi devalüasyondan sonra maliyetler ağır tonajlı kamyonunda %30, orta tonajlı kamyonunda %26 ve kamyonette ise %19 artmıştır. Bu hesaplara Taşıt Alım Vergisi, kredili satışlarda müşteriye binen finansman yükü dahil değildir.

Tablo 6 — Maliyet Unsurlarının Devalüasyon Öncesi ve Sonrası Değişimi

A — İthal Malzemesi

Vasıtanın Tipi	TL. Değeri		% Artış Nispeti	
	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
1 — Ağır tonajlı kamyon	40.675.—	63.423.—	100	155
2 — Orta tonajlı kamyon	21.112.—	34.529.—	100	163
3 — Kamyonetler	19.492.—	26.343.—	100	135

B — Yerli Malzeme

Vasıtanın Tipi	TL. Değeri		% Artış Nispeti	
	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
1 — Ağır tonajlı kamyon	27.223.—	30.158.—	100	110
2 — Orta tonajlı kamyon	17.053.—	17.695.—	100	103
3 — Kamyonetler	12.845.—	12.174.—	100	94

C — İşletme Giderleri

Vasıtanın Tipi	TL. Değeri		% Artış Nispeti	
	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
1 — Ağır tonajlı kamyon	6.610.—	7.726.—	100	116
2 — Orta tonajlı kamyon	7.550.—	7.557.—	100	100
3 — Kamyonetler	16.422.—	20.511.—	100	124

OTOMOTİV SANAYİNDE MALİYETLER

D — Genel Giderler

Vasıtanın Tipi	TL. Değeri		% Artış Nispeti	
	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
1 — Ağır tonajlı kamyon	14.359.—	14.544.—	100	101
2 — Orta tonajlı kamyon	8.602.—	9.100.—	100	105
3 — Kamyonetler	5.482.—	5.482.—	100	106

NOT: Tablo 6, A kısmından da izlenebileceği gibi, devalüasyon ağır tonajlı kamyonlarda ithal malzeme fiyatını %55, orta tonajlıda %63, kamyonette 35 oranında yükseltmiştir.

Tablo 6 kısım B ve C'den izleneceği gibi, kamyonette devalüasyondan önce yerli malzemenin çoğu yan sanayide yapılırken devalüasyondan sonra ağırlık işletme bünyesinde parça yapımına yönelmiştir.

Tablo 7 — Kapasite - Maliyet İlişkileri (*)

A — AĞIR TONAJLI KAMYONLARDA

1968 Yılı		1969 Yılı		1970/1 Yılı		1970/2 Yılı	
TL. Ton-Maliyet	Kapasite % Kullanma Oranı	TL. Ton-Maliyet	Kapasite % Kullanma Oranı	TL. Ton-Maliyet	Kapasite % Kullanma Oranı	TL. Ton-Maliyet	Kapasite % Kullanma Oranı
8.850.—	65	9.111.—	81	9.618.—	51	12.875.—	51
9.992.—	50	10.354.—	35	10.919.—	61	13.622.—	61
10.503.—	49	11.111.—	49	15.445.—	35	17.236.—	35
12.397.—	40	13.032.—	42	15.327.—	27	15.710.—	25
14.953.—	33	15.151.—	33	17.877.—	25	21.141.—	27

B — ORTA TONAJLI KAMYONLARDA

1970/1 Yılı		1970/2 Yılı	
TL Ton - Maliyet	Kapasite % Kullanma Oranı	TL Ton - Maliyet	Kapasite % Kullanma Oranı
11.031.—	51	15.297	51
15.331.—	27	18.406	27

(*) Tablo ile ilgili açıklamalar.

- i — Tablodaki ilişkiler 6 firmada yapılan araştırma sonucu tespit edilmiştir.
- ii — Orta tonajlı kamyonlarda 1968 ve 1969 yıllarında mukayeseye elverişli rakamlar bulunamamıştır.
- iii — Kamyonette mukayeseye elverişli rakamlar bulunamadığından analiz dışı bırakılmıştır.
- iv — 1970/1 Devalüasyon öncesi, 1970/2 Devalüasyon sonrası durumu belirtmektedir.

Tablo 8 — Kapasite-Maliyet Arasındaki Bağlılık Katsayısı (*)

Yıllar	Bağlılık Katsayıları	
	Ağır tonajlı Kamyon	Orta tonajlı Kamyon
1968	—%100	—
1969	—% 81	—
1970/1	—% 70	—%100
1970/2	—% 47	—%100
Ortalama Bağlılık Katsayısı	—% 74,5	—%100

(*) Bağlılık katsayısı Tablo 7'den ve seçilmiş firmalar için mevcut rakamlara

$\frac{\sum \Delta x \cdot \Delta y}{\sum |\Delta x \cdot \Delta y|}$ formülü uygulanmak suretiyle hesaplanmıştır. Formülde:

Δx = Ton maliyetteki yıllık değişme,

Δy = Kapasite kullanma oranındaki yıllık değişmedir.

NOT: Tablo 8 atıl kapasitenin maliyeti artırıcı rolünü açıkça göstermektedir. Talep yeterli bir seviyeye eriştiği takdirde daha düşük maliyetli kamyon, kamyonet üretimi sağlanabilecektir.

OTOMOTIV SANAYİNDE MALİYETLER

B — BİNEK OTOMOBİLİ İMALATI MALİYETLERİ

Tablo 9 — Binek Otomobilinin Maliyet Analizi (% olarak)

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
İthal maliyeti	277.0	354.0
Yerli parça maliyeti	578.0	510.0
İşletme masrafları	26.0	22.0
Montaj işçiliği	15.0	14.0
Amortisman	0.2	0.1
Sınai maliyet	986.2	900.1
Genel idare ve finansman masrafları	103.8	99.9
Ticarî maliyet	1000.0	1000.0

NOT : Tablo 9'da da görüldüğü gibi, devalüasyon ve Finansman Kanunu toplam maliyeti ithal malzemesi dolayısıyla artırmıştır.

Tablo 10 — Binek Otomobilinde Maliyet Unsurlarının Devalüasyon Öncesi ve Sonrası Durumu (% olarak)

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
İthal maliyeti	100	166
Yerli parça maliyeti	100	100
Montaj İşçiliği	100	100
İşletme masrafları	100	100
Amortisman	100	100
Sınai maliyet	100	116
Genel idare ve finansman masraflar	100	100
Ticarî Maliyet	100	116

NOT : Tablodan da görüleceği gibi, devalüasyon ithal malzemesi maliyetini % 66 oranında, toplam ticarî maliyeti ise % 16 oranında yükseltmiştir. Bu orana taşıt alım vergisi ve kredili satışlarda müşteriye binen finansman yükü dahil değildir.

C — MİNİBÜS İMALÂT MALİYETLERİ

Tablo 11 — Minibüsün Maliyet Analizi

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
İthal maliyeti	405	496
Yerli parça maliyeti	40	341
Montaj işçiliği	29	24
İşletme masrafı	39	31
Amortisman	4	3
Sınaî maliyet	878	895
Genel idare finansman maliyeti	122	105
Ticarî maliyet	1000	1000

NOT: Tablo 11'den de görüleceği gibi, minibüste de devalüasyon ithal malzemesi dolayısıyla toplam maliyeti yükseltmiştir.

Tablo 12 — Minibüs'ün Maliyet Unsurlarının Değişimi

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
İthal maliyeti	100	145
Yerli parça maliyeti	100	101
Montaj işçiliği	100	100
İşletme masrafı	100	100
Amortisman	100	100
Sınaî maliyet	100	121
Genel idare ve finansman maliyeti	100	100
Ticarî maliyet	100	118

Tablo 12'den görüleceği gibi, devalüasyon ithal maliyetini % 45, sınaî maliyeti %21, ticarî maliyeti %18 yükseltmiştir. Buradaki hesaplara da Taşıt Alım Vergisi dahil değildir. Minibüs talep yüksekliği nedeniyle kredili satış konusu olmamaktadır.

OTOMOTİV SANAYİNDE MALİYETLER

D — OTOBÜS İMALÂTI MALİYETLERİ

Tablo 13 — Otobüsün Maliyet Analizi (% olarak)

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
İthal maliyeti	415	459
Yerli malzeme maliyeti	290	259
İşletme masrafları	98	86
Montaj işçiliği	46	41
Sınai maliyet	849	845
Genel giderler	151	155
	1000	1000

Tablo 13'den görüleceği gibi, otobüste de devalüasyon ithal malzeme-
si dolayısıyla toplam maliyeti yükseltmiştir.

Tablo 14 — Otobüs Maliyet Unsurlarının Değişimi

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
İthal maliyeti	100	166
Yerli malzeme maliyeti	100	101
İşletme masrafları	100	100
Montaj işçiliği	100	100
Sınai maliyet	100	113
Genel giderler	100	119
Ticari maliyet	100	114

Tablo 14'den görüleceği gibi otobüste devalüasyon ithal maliyetini
%66, sınai maliyeti %13, ticari maliyeti %14 oranında yükseltmiştir. Bu-
radaki hesaplara Taşıt Alım Vergisi ve kredili satışların finansman masra-
fı dahil değildir.

E — TRAKTÖR İMALÂTI MALİYETLERİ

Tablo 15 — Traktör Maliyetlerinin Seyri

Yıllar	İthal Maliyeti	Tüm Maliyet
1968	100	100
1969	100	109.7
1970	100	111.0
1971	128.0	133.1

Tablo 15'den de görüleceği gibi, traktörde 1968 - 1970 yılları arasın-

da ithal malzemesi fiyatlarında yükselme yoktur. İthal maliyetinde devalüasyonla birlikte %28'lik bir artış olmuştur. Yerli malzeme fiyatlarında ise yıllık ortalama %8'lik bir artış vuku bulmuştur.

Tablo 16 — Traktörün Maliyet Analizi

Maliyet Unsurları	Devalüasyon öncesi	Devalüasyon Sonrası
İthal maliyeti	457	565
Yerli malzeme maliyeti	379	295
Montaj işçiliği	15	12
Masraflar	149	128
	1000	1000

Tablo 16'dan görüleceği gibi, devalüasyonla birlikte ithal malzemesi maliyeti toplam maliyeti yükseltmiş, bunu masedebilmek için firmalar diğer maliyet unsurlarında bir düşüş sağlama yolunu seçmişlerdir. Traktör Taşıtl Alım Vergisine tâbi tutulmadığı gibi satışlar dağıtımçıdan kredili değil peşin yapılmaktadır, traktör alıcılar genellikle daha ucuz maliyetli Ziraat Bankası kredilerini kullanmaktadırlar.

Tablo 17 — Traktörün Maliyet Unsurlarının Değişimi

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
İthal maliyeti	100	163
Yerli malzeme Maliyeti	100	103
Montaj işçiliği	100	100
Masraflar	100	106
Toplam maliyet	100	132

Tablo 17'de de görüldüğü gibi, Devalüasyon ve Finansman Kanunu sonucunda traktörde ithal maliyeti %63 artmıştır. Bu artış toplam maliyete %32 nispetinde yansımıştır.

EK : OTOMOTİV SANAYİNDE VERGİ YÜKÜ

Otomotiv mamullerinin bünyesindeki vergilerin yükünü tespit edebilmek üzere çeşitli otomotiv firmalarında yapılan analizlerin sonuçları aşağıda verilmektedir:

1 — İthalde alınan vergiler:

İthal maliyetinin %33'ünü teşkil eden bu vergiler sırasıyla şunlardır:

- i — Gümrük vergisi
- ii — İstihsal vergisi
- iii — Rıhtım vergisi
- iv — Belediye resmi
- v — Damga resmi

Bu vergilerin her birinin ithalde alınan vergiler içindeki ve ithal maliyeti içindeki nispetleri *Tablo 17*'de gösterilmiştir.

Tablo 17 — İthalde Alınan Vergilerin Toplam İthal Vergileri İçindeki ve İthal Maliyeti İçindeki Nispetleri

Verginin Nevi	Toplam ithal vergileri içindeki nispeti	İthal maliyeti içindeki nispeti
Gümrük vergisi	% 29,5	% 9,8
İstihsal vergisi	37,4	12,5
Rıhtım Vergisi	10,8	3,6
Belediye resmi	4,4	1,3
Damga resmi	17,9	6,0
	100,0	

2 — Yurt İçindeki Üretim Dolayısıyla Ödenen Vergiler

Bu vergiler çok çeşitli olup aşağıda sayılanlardan teşekkül etmektedir.

- i — İç piyasadan satın alınan malzeme içinde ödenen gümrük vergileri.
- ii — Yañ sanayiden satın alınan malzeme bünyesindeki gider vergileri

- iii — İşçilik dolayısıyla ödenen vergiler
- iv — Bina ve arazi vergileri
- v — Damga vergileri
- vi — Finansman dolayısıyla ödenen vergiler
- vii — Muhtelif giderler dolayısıyla ödenen vergiler
- viii — Otomotiv mamullerinden alınan gider vergileri.

Yukarıda sayılan vergilerden otomotiv mamullerinden alınan gider vergileri hariç diğerleri yerli maliyetin %16,8'ini meydana getirmektedir. Fabrika satış fiyatı üzerinden alınan istihsal vergisinin nispeti mamulün cinsine göre değişmektedir. Bu vergilerin yurt içinde yaratılan kıymet üzerinden ödenen toplam vergiler ve yerli maliyet içindeki nispetleri Tablo 18'de görülmektedir.

Tablo 18 — Yurt İçi Üretim Dolayısıyla Ödenen Vergilerin Toplam Vergi ve Yerli Maliyet İçindeki Nispetleri

Verginin Adı	Verginin toplam vergi içindeki nispeti	Yerli maliyet içindeki nispeti
İç piyasadan satın alınan malzeme için ödenen gümrük vergileri	% 15.2	% 2.50
Yan sanayiden satın alınan malzeme bünyesindeki vergiler	64.0	10.60
İşçilik dolayısıyla ödenen vergiler	3,5	0.50
Bina ve arazi vergileri	0,6	0,01
Damga vergileri	0,6	0,01
Finansman dolayısıyla ödenen vergiler	16.1	23.0
	100.0	

Otomotiv mamullerinden alınan gider vergisi miktarı, fabrika satış fiyatı üzerinden şu nispetlerde dir:

Kamyon, treyler çekicisi :	Komple araç için	% 20
	Motorlu şasi	% 15
	Motorsuz şasi	% 10
Otobüs, minibüs, kamyonet :	Komple araç için	% 20
	Şasi	% 15
Otomobil :		% 25

OTOMOTİV SANAYİNDE MALİYETLER

Yukarıda açıklamaları yapılan varsayımlar yardımıyla hesaplanan, çeşitli otomotiv mamullerinin maliyetindeki, toplam vergi yükü Tablo 19'da gösterilmektedir.

Tablo 19 — Çeşitli Otomotiv Mamullerinde Vergi Yükü

Mamulün Cinsi	Maliyet içindeki % vergi yükü
Kamyon	% 34
Kamyonet	32
Minibüs, otobüs	35
Otomobil binek	38

Hesaplara Finansman Kanunuyla ihdas edilen taşıt alım vergisi de dahil edilirse, müşteri için otomotiv mamullerinin yükü Tablo 20'de belirtildiği gibi daha da yükselecektir.

Tablo 20 — Otomotiv Mamullerinin Nihai Tüketici Üzerindeki Vergi Yükü

Mamulün Cinsi	Müşteri üzerindeki vergi yükü (%)
Kamyon	% 42
Kamyonet	43
Minibüs, otobüs	42
Otomobil binek	44

TRAKTÖRDE VERGİ YÜKÜ

Örnek olarak aldığımız %55 yerli ve 54.000.— TL civarında maliyeti olan bir traktör üzerinde yaptığımız analiz sonucu, maliyetin %25'inin çeşitli vergilerden meydana geldiği bulunmuştur. Bu vergileri muhasebe kayıtlarından direkt olarak tespit edilebilen vergiler ve birtakım varsayımlar sonucu hesaplanan vergiler olarak iki kısımda mütalâa edebiliriz.

1 — Direkt olarak hesaplanabilen vergiler. Bu vergi grubuna sırasıyla şunlar girmektedir:

a — İthalât dolayısıyla ödenen vergiler

i — Gümrük vergisi,

ii — İstihsal vergisi,

- iii — Belediye hissesi,
iv — Damga vergisi.
- b — Fabrikadaki parça üretimi dolayısıyla ödenen istihsal vergisi
c — Maaş ve ücretlerden kesilen vergiler
d — Bina ve arazi vergileri
e — Damga vergileri
f — Finansman dolayısıyla ödenen vergiler
g — Çeşitli genel giderler içindeki vergiler
- 2 — İç piyasa ve yan sanayiden satın alışlar dolayısıyla ödenen vergiler: Bu vergileri direkt olarak muhasebe kayıtlarından hesaplamak imkânsızdır. Toplam vergi ödemelerinde büyük bir ağırlığı bulunan, bu ver-

Tablo 21 — Bir Traktörün Maliyetine Giren Çeşitli Vergilerin Toplam Vergi ve Toplam Maliyet İçindeki Nispetleri

Vergi çeşitleri	Toplam vergi içindeki nispeti	Toplam maliyet içindeki nispeti
1 — İthalât dolayısıyla ödenen vergiler	%39.8	%9.77
2 — Fabrikadaki üretim dolayısıyla ödenen istihsal vergisi	2.2	0.53
3 — Maaş ve ücretler dolayısıyla ödenen vergiler	5.4	1.32
4 — Bina ve arazi vergileri	0.4	0.08
5 — Damga vergileri	0.3	0.08
6 — Finansman dolayısıyla ödenen vergiler	8.3	2.02
7 — Çeşitli genel giderler içindeki vergi ödemeleri	2.7	0.63
8 — Yerli piyasaya ve yan sanayiye yapılan siparişler dolayısıyla ödenen vergiler	40.9	10.05
	%100.0	%24.48

OTOMOTİV SANAYİNDE MALİYETLER

gileri şu varsayımlarla hesaplamak zorunda kalınmıştır. İç piyasaya yapılan her 100.— TL'lık ödemenin 20.— TL'sı satıcıya kâr olarak kalmakta, 80.— TL'sı ise satın alınan malzeme veya mamulün maliyetini teşkil etmektedir. Gümrük ve istihsal vergisinin ortalama %30 olduğu kabul edilirse her 100.— TL'lık piyasa alışında $80 \times 30/100 = 24$.— TL'lık gümrük ve istihsal vergisi bulunur. Diğer taraftan, 100.— TL'lık iç piyasa ve yan sanayi mübayaası içinde 10.— TL'lık işletme vergisi, bina ve arazi vergisi, ücretlerden kesilen vergiler, damga vergisi gibi vergiler olduğu kabul edilirse, toplam vergi ödemesi 34.— TL'sına varacaktır. Toplam vergi, bu miktarı bir traktör imali için yan sanayi ve iç piyasaya yapılan toplam ödemelerle çarpmak suretiyle bulunmuştur.

Yukarıda nevelerini ve hesaplanma metodlarını açıkladığımız vergilerin toplam vergi ödemeleri ile toplam maliyet içindeki nispetleri *Tablo: 21'* de gösterilmiştir.

FASIL: V

Devalüasyon ve Finansman Kanununun Otomotiv Sanayiine Etkisi

10 Ağustos 1970 devalüasyonu ile aynı tarihte yürürlüğe konan Finansman Kanunu özellikle otomotiv sanayiine ağır vergiler getirerek maliyet ve fiyatların ani ve şiddetli sıçramasına sebep olmuş, talepteki duraklamalar yatırım ve üretim faaliyetlerini de tereddüde sevk etmiştir. Finansman Kanunu ile 1. ve 2. Planlardaki teşvik politikasının ani ve beklenmedik bir şekilde terkedilmesi çok önemli bir olay telâkki edildiğinden burada ayrı fasılda incelenmesi uygun görülmüştür.

10 Ağustos 1970 devalüasyonu ve Temmuz 1970 Finansman Kanunu ile maliyetlerde ve vergi yükünde meydana gelen artışlar önceki fasılda tablolar yardımıyla tespit edilmişti. Devalüasyon ve Finansman Kanununun taşıt araçları imalât maliyetleri ve fiyatları üzerindeki etkilerini dört grup altında toplayabiliriz:

1. Devalüasyon dolayısıyla ithal parçaları maliyetinde meydana gelen artış, buna bağlı olarak da gümrükte alınan vergilerin yükselmesi.
2. Finansman Kanunu ile getirilen ve vergi prensip ve tatbikatına aykırı olarak mükerrer şekilde hesaplanan Gider Vergisi. Otomotiv sanayiinde yalnız traktör ile treyler imalâtı yine eskisi gibi gider vergisinden muaf tutulmuştur.
3. Yine Finansman Kanunu ile getirilen ve gerek ilk gerek ikinci el satışlarda uygulanacak olan Taşıt Alım Vergisi.
4. Bir yandan taşıt fiyatının diğer yandan banka kredileri faizinin ve

krediyle ilgili vergilerin yükseltilmesi dolayısıyla özellikle kredili satış fiyatına binen finansman yükü artışları.

Son devalüasyon, vergiler, zamlar ve fiyat yükselmeleri doğrudan yahut dolaylı şekilde aşağıdaki imalât maliyeti kalemlerinde yıldan yıla meydana gelen artışları da süratlendirecektir.

5. İşçilik masrafları, son zamlar ve hayat pahalılığı karşısında yılda %15 civarında bir artış göstermiştir.

6. Elektrik, akaryakıt gibi enerji kalemleri fiyatlarına devalüasyon kararı ile birlikte yapılan zamlar.

7. Yan sanayiden tedarik edilen lastik ve diğer parçaların fiyatları da yine devalüasyon, akaryakıt ve enerji fiyatlarına yapılan zam, İşletme Vergisi ve işçilik maliyeti gibi sebeplerle artmıştır. (Prensip olarak perakende satışlarda uygulanması gerekli olan İşletme Vergisi imalâtçı firmaların toptan lastik alımlarına dahi uygulanmaktadır).

Taşıt araçları imalât maliyetinin artırılması yanında taşıt kullanımı ve onarımı masrafları da çeşitli yollardan artırılmıştır. Taşıt kullanımı ve onarımı masraflarının artmasında rol oynayan bellibaşlı faktörler aşağıdadır:

8. Taşıt araçları yedek parçaları ve lastik perakende satışlarına getirilen %5 İşletme Vergisi. Traktör parçaları ve lastiği İşletme Vergisinden istisna edilmekle beraber bu istisna bu sefer de diğer taşıtlarla müşterek kullanabilen parçalar bakımından karışıklıklar çıkarmıştır.

9. Akaryakıtta, benzin ve mazota yapılan zam burada taşıt kullanımı açısından yeniden zikredilebilir.

10. Yedek parça ve onarım işletmelerinin genellikle karşılaştıkları yıllık masraf artışları devalüasyon, son zamlar ve hayat pahalılığı dolayısıyla süratlenmiştir.

Taşıt imalât maliyeti ve satış fiyatı aynı kalmasaydı dahi taşıt kullanımının ve onarımının daha masraflı hale gelmesi mutlaka taşıt talebini bir miktar azaltacaktı. Ancak, taşıt imalât maliyeti ve satış fiyatlarında meydana gelen yükselmeler o kadar büyük oranlara varmıştır ki, burada taşıt kullanımı ve onarımı masraflarında meydana gelen yükselmeler bir kenara bırakılarak sadece taşıt imalât maliyetini ve fiyatlarını etkileyen bellibaşlı faktörler üzerinde durulacaktır.

Devalüasyon ve Gümrük Resimleri :

10 Ağustos 1970 devalüasyonu ile resmî kur \$ 1 = 9 TL'dan \$ 1 = 15 TL'sına yükseltilmiş, buna bağlı olarak ithal parçalarının Türk lirası fiyatı da %66,7 oranında bir artış göstermiştir. İthal parçaları Türk lirası değerindeki bu yükselmeye bağlı olarak, gümrükte alınan gümrük vergisi, istihsal vergisi, rıhtım resmi ve belediye rüsumu da otomatik olarak hemen hemen aynı oranda yükselmiştir. Yine gümrükte alınan damga resmi ise %25'ten %10'a düştüğü için, bu kalemde eskiye kıyasla net bir azalma sağlanmıştır. Ancak, müteakip kısımda verilen rakkamlardan da kolaylıkla anlaşılacağı gibi, damga resmindeki bu azalma, devalüasyonla birlikte diğer gümrük resimlerinde meydana gelen artışı telâfi etmekten uzaktır. Yine, devalüasyonla birlikte, ithal parçalarının sigorta ve navlunu da doların TL değeri üzerinden alındığı cihetle, yükselme göstermiştir.

İthal parçaların finansman masrafları üzerinde de iki yönlü bir etkiyle karşılaşmıştır. Akreditif finansman masrafları gerek ithal mallarının TL değerinin yükselmesi, gerek banka kredileri faiz ve diğer masraflarının artırılması sebebiyle, eskiye kıyasla yükselmiştir. İthalât teminatları finansman maliyeti ise banka kredileri masraflarındaki yükselmelere rağmen net bir azalma göstermiştir. Çünkü, ithalât teminat hadleri devalüasyonla birlikte %50 bir indirimle tâbi tutulmuştur. Bu arada, otomotiv sanayiinde, esas itibariyle motor ithalâtını içine alan kota tahsislerinde %20'den %10'a, liberasyon listesinde yer alan parça ve aksam için ise %50'den %75'e düşürülmüştür. Bu gibi parça ve aksamın teminatı 4 Ocak 1971 tarihinde %50'ye indirilmiştir. Diğer sanayi kollarında teminat hadleri devalüasyondan önce tahsisli ithal malları listesinde ithalâtçılar için %50, sanayiciler için %20 idi; liberasyon listelerinde ise %90 ve %120 olmak üzere iki oran cari bulunmaktaydı. Devalüasyondan sonra bütün bu oranlar %50 indirim görmüştür. Böylece tahsisli ithal malları listesinde ithalâtçılar için %25, sanayiciler için %10 oranları cari olmuştur. Liberasyon listesi oranları ise 4 Ocak 1971 tarihinde %40 ve %50 olarak tespit edilmiştir. Bu açıdan bakıldığında, otomotiv sanayiinin diğer sanayi kollarına kıyasla esasen cezalandırılmakta olduğunu söyleyebiliriz. Gerçi farklar 4 Ocak 1971 tarihinden itibaren azaltılmıştır, yahut cezalandırma hafifletilmiştir, fakat tamamen ortadan kaldırılmış değildir.

İthalât teminat finansmanının eskiye kıyasla net olarak düşmesinin bir diğer sebebi ise ithalât transfer müddetinin kılınmasından doğmuştur. Nitekim, devalüasyondan önce, kısmen de spekülâtif ithalât talebi dolayı-

siyle transfer müddetleri 12 - 14 aya çıkmıştı. Devalüasyondan sonra ise spekülâtif ithalât talebinin ortadan kalkması, dövizin pahalılaşması dolayısıyla talebin bir miktar kısılması, ithalât taleplerinin artan dış yardımlarla karşılanması imkânlarının açılması gibi sebeplerle transfer müddetleri 2 haftaya inmiştir. Transfer müddetinin kısılması finansman masraflarının azalması yanında, stok maliyetini de müspet yönde etkileyebilmiştir. Bugün, ithalâta konan çeşitli formaliteler ve bürokrasi yüzünden ise ithalât müddeti yeniden yükselmiştir.

Ancak, gerek damga resmindeki gerek teminat finansmanındaki azalış devalüasyon ve gümrük resimleri artışının ithal parça maliyetleri üzerinde meydana getirdiği yükseltmeyi telâfi etmekten yine de çok uzak kalmıştır. Nitekim, devalüasyonun net sonucu olarak, ithal parça maliyeti %66,7 oranında değilse bile, eskiye kıyasla %30 - 40 civarında bir artış göstermiş bulunmaktadır.

Diğer taraftan, devalüasyon ve toplam gümrük resimlerindeki net artı ergeç yatırım malları fiyatını ve dolayısıyla de amortisman masraflarını yükseltecektir.

Gider Vergileri ve Vergi Prensiplerine Aykırı Mükerrer Hesaplama :

Otomotiv sanayii, Kalkınma Planındaki koruma gayesine uygun olarak 1970 yılına kadar gider vergisinden muaf tutulmuştu. Yalnız, parça ithalâtı safhasında ödenen gümrük vergileri arasında istihsal vergisi alınmaktaydı. Finansman Kanunuyla ise, traktör ve treyler hariç - otomotiv sanayii bu sefer de nispeten yüksek oranlarda gider vergisine tâbi tutulmuştur. Gider vergisi oranları aşağıda verilmektedir:

Kamyon, Treyler Çekicisi	:	Komple araç için	%20
		Motorlu şasi	%15
		Motorsuz şasi	%10
Otobüs, Minibüs, Kamyonet	:	Komple araç için	%20
		Şasi	%15
Otomobil	:		%25
Motosiklet	:		%20

Traktör ve treyler ise gider vergisinden muaftır.

Finansman Kanununda otomotiv sanayiinin niçin vergi mercileri ve Hükümet tarafından bilerek baltalanmak istendiğinin kesin delillerinden bi-

ri de gider vergisinin mükerrerliğinde yatmaktadır. Nitekim, diğer ülkelerdeki uygulamayı takiben ülkemizde de bütün sanayi kolları için gider yahut istihsal vergisinin mükerrer alınmaması prensibine uyulmaktadır. Bu prensip mucibince ülkemizde bütün sanayi kollarında nihaî imalât maliyeti üzerinden hesaplanan gider vergisi ile ithalât safhasında alınan istihsal vergisi mükerrerliğini önlemek üzere, ilk madde indirimi uygulanması adet olmuştur.

Finansman Kanununa göre ise otomotiv sanayiinde parça ithali safhasında ve gümrükte alınan istihsal vergisinden ayrı olarak, imalât toplam maliyeti üzerinden ve ithal maddelerine ilk madde indirimi uygulanmamak şartıyla, yukarda belirtilen oranlarda Gider Vergisi ödenecektir. Halen uygulanmasına izin verilen ilk madde indirimi, meselâ kamyonda %3 gibi, tamamen ihmal edilebilecek kadar düşük bir seviyededir. Gerek bütün ülkelerde gerek Türkiye'de bütün sanayi kollarında uygulanan en genel malî prensiplerden birini teşkil eden vergide mükerrer ödemenin önlenmesi prensibinin bu kere Finansman Kanununda bilerek otomotiv sanayii için uygulanmaması bu sanayii baltalamak gayesi gütmek yanında her şeyden önce, maliye alanında büyük belirsizlikler ve boşluklar yaratmıştır. Gerçi, bu prensibin otomotiv sanayiinde yerli imalâtı teşvik etmek amacıyla uygulanmadığı öne sürülebilecektir. Ne var ki, yerli imalât oranı esasen devamlı kontrol altında idi ve yükseltilmesi çeşitli başka tedbirlerle teşvik ediliyordu. Bu şartlar altında, ayrıca genel vergi prensiplerini zedelemeye herhangi bir ihtiyaç yoktu. Bütün bu vergiler ve mükerrer ödemeler dolayısıyla otomotiv sanayiinde imalât maliyeti içinde toplam vergilerin hissesi gerek eski yıllara, gerek ülkemizdeki diğer sanayi kollarına, gerek diğer ülkelerdeki otomotiv sanayiine kıyasla çok büyük ölçüde yükseltilmiş, bu sanayi kolunun rekabet gücü zayıflatılmış olmaktadır. Bu belirsizlik ve köstekleyici hava içinde birçok yatırım projelerinden, bu arada özellikle motor ve aktarma organları imaliyle ilgili projelerden vazgeçilmiştir. Böylece tüm yerli imalât hedefinin gerçekleştirilmesi aslında geciktirilmiş olmaktadır.

Mamule Giren Parçalardan Alınan İşletme Vergisi ve Vergi Prensiplerine Aykırı Mükerrer Vergileme :

1970 Finansman Kanunu ile ülkemize perakende satışlar üzerinden alınan işletme vergisi getirilmiş ve bu vergi 1970'den bu yana çıkartılan yeni kanunlarla daha da yaygınlaştırılmıştır. Aslında bir sanayi kolunda hem ilk istihsal maddeleri üzerinden gider vergisi almak, hem de perakende sa-

tiş safhasında satış yahut işletme yahut taşıt alım vergisi almak mükerrer bir vergileme ifade etmekte olup, modern ülkelerde uygulanan vergileme prensiplerine aykırıdır. Muhtelif ülkelerde gider vergisi aşağıdaki yollardan yalnız birine göre alınmaktadır :

1. Tüketicie en yakın safha olan perakende satış safhasında satış vergisi olarak,
2. Toptancıdan perakendeciye intikal safhasında,
3. İmalât ve ithalât safhasında,
4. Bütün safhalarda bu safhalardaki «katma değer» esasına göre, Katma Değer Vergisi.

Katma Değer bir faaliyet kolunda yaratılan net üretim değeri olup, o faaliyet kolundaki gelirlerin toplamına eşittir; diğer faaliyet kollarından alınan ham madde vs. değeri vergi matrahına dahil edilmez. AET ülkelerinde gider vergilerinde Katma Değer Vergisinin uygulanması benimsenmiştir. Türkiye'de ise, bu sistemlerden hiç birine itibar edilmemiş, kontrolü kolay olur düşüncesiyle «ilk istihsal maddeleri» üzerine yönelinmiştir. Böylece, bellibaşlı sanayi ilk maddeler yüksek oranlar üzerinden ya istihsal-leri ya da ithalleri sırasında vergiye tabi tutulmuştur. Bu da şüphesiz ki perakende fiyatlara daha büyük oranda yansımaktadır. Diğer sanayi kol-larında ithalâta alınan istihsal vergisi gider vergisinden indirildiği halde otomotiv sanayiinde bu indirim yapılmadığına daha yukarıda işaret edilmiştir. Burada önemle belirtelim ki, bu mükerrerlik yanında otomotiv sa-nayiinden gider vergisine rağmen ayrıca perakende satış safhasında Taşıt Alım Vergisi alınması ikinci bir mükerrerliği ifade etmektedir.

Otomotiv sanayii için bir başka problem ve mükerrerlik işletme ver-gisi dolayısıyla doğmaktadır. İşletme vergisi esas itibariyle perakende satış-larda tüketiciden alınması gerekli vergidir. Buna göre, işletme vergisi çe-şitli otomotiv yan sanayi parçalarının doğrudan tüketicieye satışlarında uy-gulanabilir. Fakat, aynı parçaların ana montaj firmaları tarafından taşıt imali için satın alınmasında işletme vergisi uygulanması doğru olmayacak-tır. Buna rağmen, bu hususta da yine modern vergicilik prensiplerine ay-kırı bir uygulamaya gidilmiştir. Üstelik, kanunun yorumu ve uygulaması bir başka karışıklığa daha yol açmakta, ana firmaların bazı parça alımları, meselâ akü, işletme vergisinden muaf tutulmakta, radyatör, lâstik, boya gi-bi çoğunluğu teşkil eden parçalar ise, vergiye tabi tutulmaktadır. Maliye Bakanlığı yetkililerin yorumuna göre, meselâ radyatörün araç imaline gir-mesi önemli değildir; komple radyatör satın alınırsa işletme vergisi öden-

melidir, ancak parçalar ayrı ayrı toplanarak radyatör monte edildiği takdirde vergi ödenmez.

Bütün bu vergiler otomotiv sanayii için şöyle bir manzara çizmektedir:

1. Genellikle sanayiın ve özellikle otomotiv sanayiinin vergi yükü çok ağırdır; bu da otomotiv sanayiinin süratle gelişmesini ve yerli sanayie dönüşmesini geciktirmekte, otomotiv sanayii sürükleyici bir sanayi kolu olduğuna göre, sanayileşmemiz ve ekonomik kalkınmamız güçleşmektedir.

2. Taşıt araçlarından ithalât, istihsal ve satış safhalarında alınan mükerrer vergiler, benzin üzerinden alınan vergilerle de birleştiğinde karayolları ulaşımına demiryollarına kıyasla çok ağır bir vergi yükü bindirilmiş olmaktadır. Buna rağmen, karayolları ulaşımının etkinliği karayolları ulaşımının diğer ulaşım sistemlerine kıyasla gerilemesini önlemektedir.

3. Ağır vergiler modern vergi ilkelerini çiğnemek suretiyle getirilmiş, böylece Maliyeciliğimizde kötü bir çığır, açılmış, bu bakımdan eskiye kıyasla bir gerileme vuku bulmuştur.

4. En temel vergi ilkelerinin gözetilmemesi, vergi çeşitlerinin ve formalitelerin çokluğu, Maliye Bakanlığı yetkililerinin devamlı farklı yorum ve uygulamaları firmaları güç durumda bırakmakta, firmalar ile Maliye Bakanlığı devamlı açıklamalar ve tartışmalarla vakit kaybetmektedir. Bu vergi bürokrasisi ve karmaşıklığı içinde firmaların mesailerini verimli çalışmaya, Maliye Bakanlığının ise ekonomiyi verimli çalıştırmaya yöneltmeye imkânları pek kalmamaktadır.

Taşıt Alım Vergisi ve İkinci El Satışlara Uygulanmasının Etkileri :

Finansman Kanunu otomotiv sanayiine yukarıda da işaret ettiğimiz gibi, Gider Vergisi yanında, ayrıca ağır bir taşıt Alım Vergisi de getirmiştir. Taşıt Alım Vergisi yeni taşıtlar için aşağıda yazılı meblâğlara varmaktadır:

Treyler ve traktör Gider Vergisinden muaf olduğu gibi, Taşıt Alım Vergisine de dahil değildir. Türkiye'de küçük boy araba imal edildiği için, büyük boy araba için ödenecek Taşıt Alım Vergisi listesi yukarıda tam olarak verilmemiştir. Yine Türkiye'de imal edilen kamyonların büyük çoğunluğu 5 ton yük üstünde olduğu için ödenecek Taşıt Alım Vergisi de ona göre yüksektir. Daha eski yıllara ait, ikinci el taşıt alım-satımlarında uygulanacak Taşıt Alım Vergisi meblâğları yukarıda ayrıca verilmemiştir.

DEVALÜASYON ve FİNANSMAN KANUNUNUN OTOMOTİV SANAYİNE ETKİSİ

<i>Otomobil</i>	<i>TL.</i>
950 Kg. ağırlıkta olanlar	5.000
951 - 1200 Kg. ağırlık	7.000
<i>Kamyonet ve Otomobil</i>	
1201 - 1600 Kg. ağırlık	12.000
1601 - 1800 Kg. ağırlık	15.000
1801 ve daha yukarı ağırlık	20.000
<i>Otobüs</i>	
25 kişiliğe kadar	8.000
25 - 35 kişilik	11.000
36 ve daha fazla	14.000
<i>Minibüs</i>	
25 kişiliğe kadar otobüs için olduğu gibi	8.000
<i>Kamyon</i>	
3 tona kadar yük taşıyan	7.000
3 - 5 tona kadar yük	9.000
5 ton ve daha ağır yük	12.000
<i>Treyler Çekicisi</i>	
5 tondan ağır olduğuna göre	12.000
<i>Motosiklet</i>	
Yük motosikleti	1.100
Triportör	1.500
Diğer Motosikletler	500
<i>Traktör ve Treyler</i>	Muaf

Yeni Taşıt Alım Vergisinin ve bu verginin ikinci el satışlara da uygulanmasının şu gibi sebeplere dayandırılmakta olduğu anlaşılmaktadır: Bu tip vergiler diğer ülkelerde de uygulanmaktadır; taşıt alım, vergisi satıcıya değil, alıcıya yüklenmektedir ve satıcıya yansımaz; verginin ikinci el

satışlara da uygulanması spekülâtif kazanç gayesi güden taşıt alım - satımını önleyecektir. Ancak, daha doğru bir ekonomik analiz yapıldığında, bu gr̃bi mütalâalara katılmaya imkân yoktur.

Meseleyi herşeyden önce bugün montaj ve otomotiv sanayi kollarında uygulanan taşıt alım vergisi oranı açısından ele alabiliriz. Gerçi diğer ülkelerde de satış vergilerine rastlanmaktadır, fakat bu tip vergiler çok düşük oranda olup, bütün sanayi kollarına yayılmıştır. Finansman Kanunu ile bu tip vergiler sadece otomotiv ve montaj sanayilerine getirilmiştir ve vergi meblâğı yahut oranı ise çok yüksektir. Gerçi daha sonraki yıllarda diğer sanayi kolları için benzer vergiler konmakla beraber yine de otomotiv sanayii için konulmuş olan vergiler diğer sanayi kollarındakine kıyasla çok daha yüksektir. Demek ki, montaj sanayii ve otomotiv sanayii, gider vergisi yanında bir de taşıt alım vergisi yönünden güç durumda bırakılmıştır. Kaldı ki, diğer ülkelerde otomotiv sanayiindeki tüm vergi Türkiye'de bugün otomotiv sanayiinin vergi yükü yanında çok cüz'i kalmaktadır.

Burada hemen belirtelim ki, Taşıt Alım Vergisinin, müşteri tarafından ödendiği cihetle satıcı ve imalâtçı firmalara yansımayacağını kabul etmeye de imkân yoktur. Çünkü, bu vergi müşteri için fiyata bir ilâvedir. Fiyat yükselmesi ise talebi kısar, talepteki kısılma sonucunda imalât da mutlaka kısılacaktır. Taşıt Alım Vergisinin satıcıya ve imalâtçıya yükü işte bu kaçınılmaz sonuçta yatmaktadır.

Yüksek oranlı Taşıt Alım Vergisinin ikinci el satışlara da uygulanmasının spekülâtif kazançları önleyeceği iddia edilmekteydi. Aslında, yerli araba fiyatları, dahilde imalât talebe kıyasla düşük kaldığı sürece yükselerek spekülâtif kazanç sağlayabilmiş, yine genellikle ithal malı dahil tüm araba fiyatları, bedelsiz ithalâta izin verilmemesi gibi sebeplerle arz kısıldığı zamanlarda yükselmiştir. Demek ki, aşırı fiyat yükselmelerini ve spekülâtif kazanç imkânlarını önlemenin normal yolu arzın, yani yerli imalâtın genişletilmesidir. Bu husus ise Finansman Kanunu otomotiv sanayii için bu kadar ağır yük getirmeseydi, kısa bir süre içinde gerçekleştirilecekti. Kaldı ki, yeni vergi yükleri bu sefer de başka türlü bir spekülâtif kazançla yol açmış, taşıt fiyatları yükseldiğine göre, taşıt sahiplerinin servetleri artmış, taşıt sahibi olmayanlarla aradaki servet farkı açılmıştır.

İkinci el satışlardan vergi alınması bu tip satışları kösteklemekte ve taşıt araçları sahiplerinin ekonomik imkânlarını kısıtlamaktadır. Ayrıca, eski taşıtları ikinci el satışla nispeten ucuza satın alabilecek olan kimselerin

bu imkânları da daralmıştır. Bu da, daha düşük gelirleri bir ihtiyaçtan mahrum etmek demektir. İkinci el satışlar, bir taraftan dar gelirliilerin ihtiyaçlarını karşılamak imkânlarını açarken diğer taraftan yeni araba satışları imkânlarını da genişletmekte, eski taşıtların sahipleri bu taşıtlarını daha düşük gelirlilere satarak yeni taşıt talep edebilmektedirler. Nitekim, otomotiv sanayiini kurmuş bütün ülkelerde çok geniş ve teşkilâtî bir ikinci el taşıt piyasası mevcuttur. Bu sebeplerle Finansman Kanunu ile ikinci el satışların da yüksek meblâğlara varan taşıt alım vergisine tabi tutulması ve bu yönden yeni taşıt talebini azaltması doğru olmamış, otomotiv sanayii taşıt alım vergisiyle iki yönden kösteklenmiştir.

Fiyat Yükselmesi ve Kredili Satışlarda Finansman Yükü :

Gerek devalüasyon ve gümrük vergileri artışının, gerek Gider ve Taşıt Alım Vergileri konmasının imalât maliyetini arttırması sonucunda işletme kredisi ihtiyacının da artacağı açıktır. Nitekim, imalât maliyeti bir de bu sebeple yükselmiştir. Fakat, fiyatların yükselmesi sonucunda kredili satışlar dolayısıyla müşterinin ödemek zorunda kalacağı finansman yükü çok daha önemlidir. Her türlü taşıt satışlarının çok büyük bir yüzdesi vadeli yapılmaktadır. Fiyatların artışı karşısında vadeli satışların peşin satışlara oranı eski yıllara kıyasla daha da yükselmiştir. Taşıt kredili satışlarında müşteri tarafından peşin ödenen meblâğın yine hemen hemen aynı kalması, vadeye bağlanan meblâğın ise gerek mutlak olarak gerek fiyata oranı bakımından büyük ölçüde artması söz konusu olmuştur. Buna bağlı olarak, kredi vadesi eskiye kıyasla bir miktar uzamıştır. Bütün bu hususlar şüphesiz ki, kredinin rizikosunu arttırıcı unsurlardır. Ayrıca, yine eskiye kıyasla kredi faiz ve masrafları da yükseltilmiş bulunmaktadır. Bütün bu sebeplerle kredili satışlarda müşteriye binecek olan finansman yükünde çok büyük bir artış vukua gelmiştir. Görülüyor ki, devalüasyon, gümrük vergileri, gider vergisi ve taşıt alım vergisi dolayısıyla taşıt imalât maliyetinde ve peşin satış fiyatlarında meydana gelen büyük yükselme, satışların çok büyük bir oranını kapsayan taksitli satışlarda kredi finansmanı yükünü de büyük ölçüde yükseltmiş, bir ikinci dalga fiyat yükselmesini beraberinde getirmiş olmaktadır. Kredili satış fiyatlarındaki bu yükselme şüphesiz ki, yine talebi menfi yönde etkileyerek, talebin gelişme hızını yavaşlatmıştır.

Muhtelif Taşıtlarda Fiyat ve Maliyet Yükselmeleri :

Aşağıda muhtelif taşıt grupları için kredili satış esasına göre vuku

bulacak olan fiyat artışlarının bir tahmini verilmektedir. Ortaya çıkan fiyat farkı bellibaşlı dört sebebe bağlanmaktadır :

1. *Devalüasyon* ve gümrük vergileri artışının ana ithal parçaları maliyeti üzerindeki etkileri.

2. *Gider Vergisi* (Gümrükte alınan istihsal vergisi ve bu vergideki artış yukarıda (1) nolu grup içinde ele alınmaktadır).

3. *Taşıt Alım Vergisi* : İmalât için yeni taşıt vergisi miktarları cari olacaktır.

4. *Finansman Yükü* : Kredili satışlarda fiyatın yükselmesi, krediye bağlanan meblâğın artması, vadenin uzaması, kredi faizinin yükselmesi gibi sebeplerle finansman yükünde meydana gelen artış.

Burada yapılan tahminlerde maliyeti etkileyen diğer faktörler ihmal edilmiştir.

Tablo I'deki fiyat ve maliyet farkı tahmin ve yorumlarında şu gibi hususları gözönünde bulundurmak gerekir.

Otomobilde *Anadol* yanında o yıllarda henüz piyasaya çıkmamış olan *Fiat* ve *Renault*'un eski ve yeni fiyatlarını, imalâta başlanmadığı için, kesinlikle hesaplamak nispeten güçtür. Mevcut binek otomobilinde olduğu gibi, yeni çıkacak tiplerde de, satışlar büyük ölçüde krediyle yapılacağı halde, muhtemelen kredili satış fiyatından fedakârlık yapmak suretiyle müşteriye büyük bir finansman yükü farkı bindirilmeyecek, demek ki, esasen düşük olan imalât ve satış kâr marjı daha da düşürülecektir.

Minibüste talep esasen çok yüksek, kredili satış oranı düşük, peşin yüzdesi fazla, taksidde bağlanan kısım ve vade az idi. Benzer şartlar yine devam ettiği cihetle finansman yükünde belirli bir yükselme olmamıştır.

Kamyonda piyasa talebine uygun olarak, genellikle imal edilen 7,5 ton yük taşıyan büyük tiplerin kredili satış fiyatı tahminleri verilmiştir. Finansman yükü farkı tahmini yapılırken peşin ödemenin az olduğu, fiyatın büyük kısmının taksidde bağlandığı hesaba katılmıştır.

Muhtelif firma ve tiplere ait kredili satış fiyatları ve farkları yuvarlak rakamlara irca edilmiştir.

Tabloda kredili satış fiyatları verilmekle beraber peşin fiyatları arasındaki farkı da toplam farktan kredili satış dolayısıyla ortaya çıkan finansman yükü farkını tenzil etmek suretiyle hesaplamak mümkündür. (Trak-

DEVALÜASYON ve FİNANSMAN KANUNUNUN OTOMOTİV SANAYİNE ETKİSİ

Tablo 1 — Muhtelif Taşıtlarda Kredili Satış Fiyatı, Farkları ve Sebepleri (*)

Araç Tipi	Yeni Fiyat Taşıtlı Alım Vergisi Dahil (1)	Eski Fiyat	Fiat Farkı	Dev. ve Gümrük V. Direkt Etkileri (2)	Gider Vergisi	Taşıtlı Alım Vergisi	Finansman Yükü Farkı ve Diğer Faktörler (3)
Otomobil	53.000 ilâ 68.000	35.000 ilâ 45.000	23.000	4.500	8.500	5.000	5.000
Minibüs	82.000 ilâ 87.000	56.000 ilâ 61.000	26.000	7.000	11.000	8.000	—
Kamyon	154.000 ilâ 184.000	100.000 ilâ 130.000	54.000	16.000	16.000	12.000	10.000
Treyler ile Çekicisi	560.000	325.000	235.000	59.000	45.000	12.000	75.000 +44.000
Otobüs							
Orta Boy	420.000	270.000	150.000	35.000	58.000	11.000	50.000
Büyük B - I	500.000	300.000	200.000	48.000	68.000	14.000	70.000
Büyük B - II	700.000	400.000	300.000	65.000	97.000	14.000	100.000
Traktör	57.000 ilâ 62.000	40.000 ilâ 45.000	17.000	12.000	—	—	5.000

(*) Kaynak : Anket yoluyla derlenmiştir.

NOT : Traktör ve minibüs hariç - diğer taşıtlarda satışlar genellikle taksitle yapılmaktadır. Bu sebeple burada peşin yerine daha geçerli olan kredili satış fiyatları mukayeseleri verilmektedir. Yalnız traktör için peşin fiyat verilmiştir.

törde ve finansman yükü sütunundaki 5.000 TL.'sı kısmen de kâr marjı ihtiva ettiği için fark toplamı olan 17.000 TL. peşin fiyat farkını temsil edecektir).

1) Talebin tayininde müşteriye maliyet rol oynar. Bu sebeple de Taşıtlı Alım Vergisi yeni fiyata dahil edilmişti.

2) Devalüasyon ve Gümrük Vergilerinin sadece ana ithal parçaları maliyeti üzerindeki etkileri verilmektedir. Firmada yahut yan sanayide imal edilen parçaların maliyeti üzerindeki etkileri, hayat pahalılığı yoluyla dolaylı etkileri hesaba katılmamıştır.

3) Bu sütunda asıl önemli faktör, müşterinin kredili satışları için ödediği finansman maliyeti farklıdır. Bunun yanında maliyeti ve fiyatı yükselten diğer faktörlere de asgarî seviyede yer verilmiştir.

Treyler ve treyler çekicisi buradaki hesaplarda bir arada ele alınmaktadır. Treyler Gider Vergisine ve Taşıt Alım Vergisine tabi olmamakla beraber treyler çekicisi bu vergilere tabidir. Treyler ve çekicisi satışlarının büyük bir kısmı taksitlidir. Bu sebeple de finansman yükü farkı yüksektir. Treyler çekicisinde aynı zamanlara rastlayan model değişikliği de ayrıca 44.000 TL. gibi önemli bir maliyet ve fiyat artışı sebebi teşkil etmektedir. Bu model değişikliği daha eski yıllarda yapılıyorsa, doğuracağı maliyet farkı şüphesiz ki çok daha az olacaktır.

Otobüste yine talebe uygun olarak daha çok büyük boyların imaline gidilmekte, satışlarda ise, gerek kredili satış oranı, gerek fiyatın takside bağlanan kısmı yüksek olmaktadır. Tablodaki tahminler orta ve büyük boya ve muhtelif tiplere göre verilmektedir.

Traktör satışları daha büyük oranda peşin yapılmaktadır. Çünkü, çiftçi traktör alımını çok kere Ziraat Bankasından ucuz kredi temini suretiyle yapabilmekte, traktör bayiiine peşin ödeyebilmektedir. Bu bakımdan Tabloda istisnaî olarak traktör için peşin fiyat verilmektedir. Son yıllarda maliyet yükselmeleri traktör satışlarında kârı tamamen silmişti. Finansman yükü farkı sütununda görülen 5.000 TL. yeniden konan asgarî kâr marjı ile maliyetlerde tabloda zikredilmeyen faktörler yüzünden ortaya çıkacak farkları temsil etmektedir. Traktör gerek Gider Vergisinden gerek Taşıt Alım Vergisinden istisna edilmiştir.

Devalüasyonu Takip Eden Talep İstihsal ve Yatırım Kısılmaları :

Otomobil kredili ve peşin fiyat yükselmesi Tablo II'den görüldüğü gibi %50 civarındadır. Bu ani ve şiddetli yükselme karşısında talep ani ve şiddetli bir düşme göstermiştir. Nitekim, çok uzun süre bekleyen siparişler süratle çözülmüş, imalât programı kısılmıştır. Gerçi yeni tip otomobil imaliyle ilgili yatırımlar ve imalâta başlama hazırlıkları geri bırakılmış değildir. Ne var ki, satışların ve imalâtın seviyesi bir süre duraklama göstermiş ve tahminlerin altında kalmıştır. 1971 yılı 2. yarısında ise, tarım üretiminin rekor bir seviyeye ulaşması, işçi döviz gelirlerinin artması gibi sebeplerle artan millî gelire bağlı olarak otomobil talebi artmış, mevcut ve yeni imalât devresine giren otomobil firmaları toplam satışları yüksek bir seviyeye ulaşabilmiştir.

Minibüs talebi esasen çok yüksekti ve küçük şehirler, kasaba ve köylerden gelen talep tatmin edilmiş olmaktan uzaktı. Öyle ki, eskiden uygulanan bayi fiyatları piyasada şahıslar arası alım satımlarda teşekkül eden fiyatın çok altında kalmakta, ikinci el satışlar önemli kazanç sağlamaktaydı. Denilebilir ki, vergi ve maliyet yükselmeleri bir tek minibüste şahıslar arası satışlardan doğan kazançları Maliyeye intikal ettirmiştir. Yeni ve eski bayi fiyatı arasında, Tablo II'de de görüldüğü gibi, büyük fark olmakla beraber, yeni bayi fiyatı ile eski piyasa fiyatı arasındaki fark çok büyük olmadığına göre talepte belirli bir azalma vuku bulunmamıştır.

Kamyon talebi artış hızı devalüasyon ve yeni vergiler öncesinde bir azalma göstermiş bulunuyordu. Bu arada bazı kamyon tipleri tercihen satılmakta, bazılarına ise büyük stoklar birikmekteydi. Talep artış hızındaki bu azalma ekonominin hakiki ihtiyacını yansıtmaktan ziyade taşıma ücretinin yükseltilmemesi, taşıma tehlikelerini ve kazalarını göze alarak kamyonlara haddinden çok yük taşınması gibi sebeplere dayanmaktaydı. Eski fiyat üzerinden dahi cazibesini kaybetmeye başlayan kamyon piyasası ve kamyon imalatı yeni ve %50 yükselmiş fiyatlarla ciddi bir krize girmiştir. Nitekim, başlangıçta 1971 kamyon imalatı programları tahdit edilmiş bir kısım firmalarda imalat programları tahdidiyle birlikte işçi çıkartmaları vuku bulmuş, bu durum işçiler ve işçi-işveren arasında olaylara dahi yol açmıştır. Maliyetler esasen carî şartlara göre piyasanın kaldıramayacağı bir seviyeye yükseltildiği için istisnaî olarak bir tek kamyonunda satış fiyatının Sanayi Bakanlığı tarafından tespiti usulünden vazgeçilerek serbest bırakılmıştır. Şüphesiz ki, bu usul değişikliğinin kamyon piyasasında herhangi bir düzelme sağlaması söz konusu değildir. Ne var ki, 1971 yılı tarım mahsulünün rekor bir seviyeye ulaşması kamyon piyasasında yeniden bir canlanmaya yol açmış bulunmaktadır.

Otobüs için de, fiyatlar çok yükseldiğine göre, talebin kısılması ve elde stokların birikmesi ihtimalleri belirlemiştir. Nitekim, bazı firmalar imalat programlarını kısıtlamak yoluna gitmişlerdir. Bununla beraber, 1971 yılında millî gelir artış hızının yüksek olması bu piyasayı da canlı tutabilmiştir.

Traktör, Finansman Kanununda çeşitli vergilerden muaf tutulmuş, fiyat yükselmeleri diğer taşıtlara kıyasla daha az ve %40 civarında olmuştur. Fiyattaki bu yükselme maliyetin yükselmesi yanında kısmen de eski fiyatın maliyete göre sun'î şekilde düşük tutularak kâr yüzdesi tanınması ile ilgilidir. Fiyattaki yükselmeye rağmen talep Ziraat Bankası kredileri, tarımda makineleşme programları gibi sebeplerle azalmamıştır.

Otomotiv sanayiinde ve özellikle kamyon ve otobüslerde 1970 sonu ve 1971 başlarında görülen imalât kısılmaları, piyasaya ve Hükümetin koruma politikasına güvenin azalması gibi sebepler dolayısıyla motor ve aktarma organları imaliyle ilgili yatırım projelerinden vazgeçilmiş, böylece yerli imalâtın gerçekleştirilmesi imkânları ortadan kaldırılmıştır.

Özet olarak denilebilir ki, devalüasyon ve Finansman Kanununu izleyen 1970 yılı son aylarında otomotiv sanayii, minibus ve traktör hariç ciddi bir krize girmiş ve satışlar anî bir azalma göstermişti. Bu duraklama 1971 yılının ilk yarısına kadar sürmüştü, 1971 yılında tarım mahsulünün rekor bir seviyeye ulaşması, işçi döviz gelirlerinin artması gibi sebeplerle millî gelir yüksek bir artış hızı gösterdiği için satışlar devalüasyon ve Finansman Kanununun menfi etkilerine rağmen canlanmıştır. Fakat herhalde, Finansman Kanunu yine de otomotiv sanayiinin gelişme hızını düşürmek suretiyle menfi etkilerini uzun süre gösterebilecektir.

FASIL : VI

Otomotiv Sanayiinin Bellibaşlı Problemleri ve Ele Alınması Gerekli Tedbirler

A — ÜRETİM SORUNLARI

1 — Firma Sayısı ve Firma Cesametleri :

Daha önceki fasıllarda verilen istatistikî bilgilerden de izleneceği gibi, 1970 yılında traktör dahil, otomotiv sanayiinde mevcut firma sayısı 20 olup bu firmaların toplam öz sermayesi nominal değeriyle 1,1 milyar TL., paranın 1970 TL. değeriyle en az, 1,4 milyar TL. idi. Yine 1,1 milyar TL. tutarındaki kısa ve uzun krediler ve tahvil ihracıyla birlikte toplam sermaye ise, nominal esasa göre 2,2 milyar, paranın 1970 TL. değeriyle 2,5 milyar TL.'sına ulaşmaktaydı. 1970 yılında toplam istihdam hacmi 1866 idaresi, 250 mühendis, 8978 işçi olmak üzere 11044 kişi idi. Ancak, 1970 yılında mevcut 20 firmadan 5'i üretim faaliyetini hemen hemen tamamen, 3'ü kısmen kesmiş durumdaydı; M.K.E.K. traktör imalâtı ise genellikle yüksek rakamlara ulaşmamaktadır. Üretim faaliyetinde bulunan firma sayısının azalmasının bir sebebi bazı firmaların Montaj Sanayii Talimatnamesinin yerli imalât oranıyla ilgili şartlarını yerine getirememesiyle ilgilidir. Diğer ve daha önemli sebep ise, 10 Ağustos 1970 devalüasyonu ile birlikte gelen Temmuz 1970 tarihli Finansman Kanununun getirdiği vergilerin maliyet ve fiyatları yükseltmesi, dolayısıyla de talebi bir süre için kısması teşkil etmiştir. Nihayet, üçüncü bir sebep olarak da firmaların talep ve ihtiyaçlarına göre mamul çeşidini yeniden ayarlamaları, özellikle büyük otobüsten minibüs, minibüs gibi taşıt imaline yönelmeleri gelir. 1970 yılında satışlar ve dolayısıyla üretimde bir azalma görülmüş, fakat 2 yeni

binek otomobili firmasının üretim devresine girmesi istihdam azalmasını fazlasıyla telâfi edebilmiştir. 1971 yılında iyi iklim ve tarım üretimi artışı dolayısıyla millî gelir önemli bir yükselme göstermiş, buna bağlı olarak taşıt araçlarına vaki talep ve taşıt araçları üretimi arttırmıştır. Böylece, önceki yıllarda üretimlerini kısmış olan firmalar yeniden üretim devresine girebilmişlerdir.

Üretim seviyesi hesaba katıldığında Türkiye için 20 firmanın ve 34 mamul - firma yahut montaj hattı sayısının Avrupa ülkelerine kıyasla yüksek olduğunu teslim etmek gerekir. Firma sayısının çokluğu firma cesametinin küçük olması demektir. Küçük cesamet ise ileri teknoloji ile çalışılmasına ve maliyetlerin düşürülmesine engel olmaktadır. Gerçi, otomotiv sanayii halen Türkiye'de diğer imalât sanayi kollarına kıyasla gerek firma başına ortalama satış değeri gerek istihdam edilen ortalama işçi sayısı açısından en önde gelen ve en ileri idarî ve teknik organizasyon gösteren bir sanayi koludur. Otomotiv sanayiinde nispeten yüksek cesamet ve ileri teknoloji seviyesinde bu sanayiın imalât özellikleri yanında özel yabancı sermaye iştiraklerinin de önemli rolü olmuştur. Ne var ki, mukayeseyi AET otomotiv sanayii ile yaptığımızda mesele değişmektedir. Bu açıdan muhtelif taşıt araçları için farklı sonuçların söz konusu olduğunu da önemle belirtmek gerekir. Meselâ, otobüs için cesamet farkı en az, binek otomobili için ise en fazladır. Binek otomobilinde 3 firma bugünkü taleplerine göre çok sayılabilir.

Firma cesametinin küçük olması imalât tecrübesinin kıt olduğu ilk kuruluş döneminde hata yüzünden sabit yatırımların israf edilmesi ihtimalini daraltır, rizikoyu azaltır ve geniş açıdan bakıldığında sosyal maliyetleri düşürür. Ancak, bugün otomotiv sanayii bu dönemi aşmış bulunmakta olup firma sayısının çokluğu, firma cesametlerinin nispeten küçük olması çeşitli problemler doğurmaktadır. Bu problemlerin başında yukarıda da işaret edildiği gibi, ileri teknoloji uygulanamaması, büyük cesamet maliyet düşürücü etkilerinden yararlanılamaması gelmektedir. Firma sayısının çok, cesametlerin küçük olması, parça standardizasyonu da olmadığı hallerde yan sanayiın gelişmesini ve yerli imalât oranının yükseltilmesini önlemekte, yahut parça maliyetlerinin yükselmesine yol açmaktadır.

Firma cesametlerinin büyümesi, mevcut boş kapasitenin massedilmesi için bir yol talebin teşvik edilerek genişletilmesi ve iç talebin iç üretime yöneltilmesidir. Diğer taraftan, bundan böyle yeni teşebbüs izinlerinde dikkatli davranılması gerekmektedir. Ayrıca, mevcut firmaların kendi arala-

rında iradî olmak şartıyla birleşmeleri, yahut yine iradî şekilde bir firmanın diğerini satın alması da bahis konusu problemin çözümlenmesinde bir rol oynayabilir. Çünkü, bu gibi hallerde büyümüş firma mevcut tesislerde ihtisaslaşmaya giderek marka ve mamul sayısının ve montaj hatlarının azaltılması yolunu seçecek, böylece firma cesameti yanında, daha önemlisi her bir mamul için kullanılan montaj hattı cesameti büyüyecektir.

2 — Mamul Çeşitleri, Mamul Tipi ve Marka Sayısı

1970 sonunda ve 1971 yılı başında tip sayısı kamyonunda 10 kamyonette 7, minibüste 3, otobüste 5, binek otomobilinde 3, traktörde ise 6 idi; tip sayısı çok daha fazla olmakla beraber kamyonunda ve kamyonette aynı markanın bazı tipleri birbirine çok yakındır. Bu rakamlar ülkemizde taşıt araçları marka ve tip sayısının nispeten çok olduğuna işaret etmektedir. Mamul tipi ve marka sayısının çokluğu montaj ve yan sanayii firmalarını küçük cesamette çalışmaya, stok çeşitlerini çoğaltmaya zorlamaktadır. Böylece gerek taşıt imalât maliyeti gerek onarım ve bakım masrafları yükselmekte, yan sanayinin gelişerek tüm yerli imalât hedefinin gerçekleşmesi güçleşmektedir. Bu husus özellikle emek - yoğun imalât işlemlerinin nispeten az olduğu ve seri imalât metodları uygulanmasını gerektiren taşıt araçlarında, parçalarda yahut imalât süreçlerinde kendini göstermektedir. Mamul tipi ve marka sayısının azaltılması firma sayısının azaltılması için alınması gerekli tedbirlere bağlıdır.

Bir taraftan aynı fonksiyonu gören mamul marka sayısı azaltılırken diğer taraftan genel olarak yurdumuzun şartlarına uygun olan tiplerin üretiminin ise başlatılması yahut genişletilmesi, fonksiyonel bakımdan araç çeşitlerinin arttırılması gerekir. Meselâ, ülkemizin coğrafi şartları dolayısıyla en ağır traktörden en küçük bahçe traktörüne kadar ihtiyaç duyulmaktadır. Fakat, Sanayi Bakanlığınca tespit edilen fiyatlarda yanlış hesap edilen kâr marjı dolayısıyla tarım kesiminin ihtiyacına rağmen herhangi bir traktör tipinin imalâtının kısımlandığına şahit olunmaktadır. Yine, binek otomobilinde 3 aynı boy sedan binek arabası yerine bir farklılaştırma düşünülebilirdi. Son yıllarda, talep ve piyasa şartlarına uygun olarak büyük otobüs markalarının fiilen azaltıldığını, bunun yerine minibüs ve midibüs imalâtının genişletildiği görülmektedir. Diğer taraftan, gerek kamyon, kamyonet imalâtında mevcut boş kapasiteyi kullanmak gerek döviz tasarrufu sağlamak üzere belediyeler, kamu kuruluşları, sivil savunma, liman tesisleri vs. de kullanılan özel ve ağır vasıtaların yapımı da hızlandırılmalıdır.

Kamyonda aks yükünün azami 8 ton yerine 10 tona müsaade edilip edilmemesi ayrı bir problem teşkil etmektedir. 8 tonluk kamyonlar İngiltere'de ve A.B.D.'de çok ağır kamyonlar yanında yaygın bir şekilde kullanılır. Bu ülkelerde 2. standart yol şebekesi 8 tonluk kamyonlara göre dir. Aynı zamanda bu tonaj için seri imalât usulleri de kullanılabilmekte, kamyon fiyatı ve taşıma maliyeti uygun olabilmektedir. Avrupa ülkelerinde ve özellikle Almanya'da ise ekonomik şartlar 10 tonluk kamyonların tercihini gerektirmektedir. Çünkü, Almanya'da İngiltere ve A.B.D.'ye kıyasla küçük cesametli firmalarda büyük tonajlı kamyon ile küçük tonajlı kamyon maliyet ve fiyatları nisbî olarak azalmakta, şoförlerin ve emeğin yüksek ücreti de gözönüne alındığında büyük tonajlı kamyonlarda ton başına nakliye masrafları düşmektedir. Ayrıca, çeşitli iş makineleri ile ağır kamyon sanayii ve ağır kamyonda kullanılan dizel motorları imalâtı arasında yakın bir ilişki de mevcuttur. Türkiye'ye gelince, 10 ton yerine azami 8 tonluk kamyonu müsaade edilmesinin çeşitli sebepleri vardır. Bunların birincisi, Türkiye'de en iyi karayolu şebekesinin A.B.D. ve İngiltere'de 2. standart yola tekabül etmesi, demek ki azami arka aks yükü 8 tonluk kamyonlara uygun olmasıdır. 10 tonluk yükü çekecek karayolu şebekesinin yapımı karayolları maliyetini çok yükseltecek, yahut bugün mevcut yollarda 10 tona müsaade edilmesi yine karayollarının aşırı yıpranmasına, bakım ve onarım masraflarının artmasına sebep olacaktır. Nitekim, 1968 yılında 10 tonluk kamyonu izin verildiği halde izin sonradan bu sebeple kaldırılmıştır. Diğer taraftan, 8 tonluk kamyon aynı zamanda kısmî bir standardizasyon sağlamaktadır. Bu husus çoğunluğu teşkil etmekte olan İngiliz ve A.B.D. markalı kamyonlar için müşterek aks ve şanzıman yerli yapımını kolaylaştıracaktır. Büyük yükler ise çift arka aks veya treyler kullanımı ile taşınabilir. Nitekim, Alman vs. menşeli ağır kamyonlar yapımında birinci yola sapılmıştır.

3 — Kapasite ve Üretim

Daha önceki fasıllarda verilen istatistiklerden de anlaşılacağı gibi, otomotiv sanayiinde azami kapasitenin ancak %50'si kullanılabilmekte ve %50 bir boş kapasite söz konusu olmaktadır. Ancak, azami kapasite ana firmanın montaj hattının kapasitesidir. Montaj hattı kapasitesine araç imali için gerekli bütün ana ve diğer parçalar istenilen miktarlarda ithal edildiği yahut yurt içinde imal suretiyle temin edildiği takdirde erişilebilir; bu sebeple de montaj hattı kapasitesi teorik kalmaktadır diyebiliriz. Bugünkü ithal imkânları, Montaj Sanayii Talimatnamesince öngörülen yerli imalât

oranları ve yerli yan sanayimizin 'bugünkü gelişme durumu gözönüne alınırsa, taşıt araçları imalâtı sanayiinin azami kapasitesi teorik montaj hattı kapasitesinin çok altındadır. Gerek 1969 yılındaki üretimde gerek 1971 yılında yan sanayi kollarından parça tedarikinde dar boğazların başgösterdiği hesaba katılırsa ve yan sanayi süratle geliştirilmediği müddetçe, azami kapasitenin fiili üretim rakkamlarının çok üstünde olmadığı kabul edilebilir. Başka bir ifadeyle, bugün için azami üretim seviyesini montaj hattı kapasitesi değil, ithalât imkânları ve yan sanayi tayin etmektedir. Mevcut yan sanayi geliştirildiği, bunun yanında motor, aktarma organları ve ön, düzen sanayii kurulduğu takdirde taşıt araçları sanayiinin imalât kapasitesi artarak teorik montaj hattı kapasitesi seviyesine ulaşabilecektir. Bu duruma erişildiğinde üretimi ithal tahditleri ve yan sanayi değil iç talep seviyesi tayin edecek ve talep de müsait olduğu takdirde montaj hatlarının azami üretim kapasitesini kullanmak imkân dahiline girebilecektir.

4 — Yerli İmalât Oranı

Montaj Sanayii Talimatnamesiyle montaj sanayii adı altında toplanan sanayi kollarının ve bu arada otomotiv sanayiinin yoğun bir devlet kontrolü altına girmesi en genel hatlarıyla olumlu sonuçlar vermiş, yan sanayi gelişerek yerli imalât oranı 1964 yılından bu yana süratle yükselmiştir. Yerli imalât oranı bugün otobüs gibi emek - yoğun imalât işlemlerinin çok olduğu araçlarda yüksek, kamyon ve traktör gibi emek - yoğun imalât işlemlerinin az olduğu araçlarda ise düşüktür. Genellikle yerli imalât oranı 1970, 1971 yıllarında motor, aktarma organları ve ön düzen hariç tutulduğuna göre, erişilebilecek azamî limite varmış, bu sebeple de artış hızı son yıllarda bariz şekilde duraklamış bulunmaktadır. Bu durumda, otomotiv sanayiinin yerli imalât oranının %90 - 95'e yükseltilecek tam bir millî sanayi haline getirilebilmesi için tek yol motor, aktarma organları ve ön düzen sanayiinin bir an önce kurulmasıdır. Bu husus İkinci Planda hedef tespit edildiği halde gerçekleştirilememiştir. Gerçi İkinci Plan döneminde bazı kuruluşlar motor imali denemesine girmişlerdir, fakat bu çalışmalar tüm sanayi açısından yeterli olmamıştır. Yine aynı dönemde aktarma organlarının yerli üretimi konusundaki teşebbüsler ise Finansman Kanununun menfî etkileri sebebiyle askıda kalmıştır.

Yerli imalât oranının yükseltilmesi bir başarı sayılmakla beraber bu başarı beraberinde bazı mahzurlar da getirmiştir ki, bu mahzurlar daha dikkatli bir planlama ile hafifletilebilirdi. Birincisi, daha önce de işaret edildiği gibi, firma ve mamul marka ve tip sayısının azaltılmaması ve müm-

kün olan hallerde dahi standardizasyona gidilmemesi yan sanayiin gelişmesini köstekleyen bir unsur olmuş, küçük cesamette kurulan yan sanayiin firmaları çok defa parça maliyetlerinin yükselmesi, mamul kalitesinin düşmesi sonucunu doğurmuştur.

İkincisi, yan sanayiin kurulmadığı hallerde yerli imalât oranının yükseltilmesi için montaj firmaları çeşitli parçaların kendi bünyelerinde imaline zorlanmışlardır. Bu husus Sanayi Bakanlığı tarafından koordine edilmediği cihetle, her firmanın aynı parçayı veya işlemi kendi bünyesinde yapmak üzere gerekli makineyi ithal etmesi ve tesisi kurması boş kapasiteye yol açarak maliyetleri yükseltmiş, aynı zamanda döviz, yatırım ve tasarruf kaynaklarının israfına sebep olmuştur. Bu koordinasyonun devamlı veya hatta geçici olarak sağlanmamasının mahzurları hususunda ilginç bir misali kuruluş halinde bulunan yeni iki binek otomobili firması vermektedir. Halen her iki firma da Sanayi Bakanlığı tarafından yerli imalât oranını 18 ay içinde yahut 12.500 adetlik üretime erişildiği takdirde %67'ye çıkartmakla mükellef tutulmaktadır. Yerli imalât oranının %67'ye çıkarılması için tanınan 18 aylık süre binek otomobili firmalarının henüz kuruluş halinde olmaları, yan sanayiin bugünkü durumu ve bahis konusu oto firmaları için gerekli evsafa imalâta intibak etmeleri zorunluğu hesaba katılırsa, çok azdır. O halde, yerli imalât oranıyla ilgili bu sert şart mutlaka mamullerin kalitesini düşürecektir. Yerli imalât oranını yükseltmek üzere firmalardan biri karoseri yapımı için özel kalıp ve pres tesisleri, diğer firma ise dişli kutu ve motör için gerekli makine ve tesisleri ithal etmek üzere harekete geçmiş bulunmaktadır. Fakat, her iki firmanın da bugünkü kapasitesi bu tesislerin tam kullanımına müsait olmadığına göre, her ikisinde de boş kapasite ortaya çıkarak maliyetleri yükseltecektir. Her iki firmanın hem kalıp hem motör ve dişli tesislerini ayrı ayrı ithal etmeleri boş kapasite yaratarak maliyetleri yükseltmek yanında yatırımların israfına ve döviz kaybına da sebep olacaktır. Bu durumda, Sanayi Bakanlığının inisiyatifini ile iki firmanın işbirliği yaparak birbirlerinden yararlanmaları, firmaların birinin diğeri için de dişli ve motor imal etmesi diğerinin ise karoseri presleme işlemini yapması en uygun yol olacaktır.

5 — Teknoloji ve Mamul Kalitesi

Otomotiv sanayiinde üretim teknolojisi ve mamul kalitesi bugün Avrupa ülkelerine kıyasla genellikle düşüktür. Ancak, yerli imalât oranının düşük olduğu traktör ile basit emek - yoğun işlemlerin hakim olduğu otobüste kalite farkları azalmakta yahut tamamen silinmektedir. Kalite farkı

en çok binek arabasında varittir ve bugün için yerli imalât oranı arttıkça maliyet yükselmekte, kalite ise düşmektedir.

Mamul kalitesinin genellikle düşük olmasının en genel sebebini bilgi ve tecrübe noksanı teşkil etmektedir. Bugün ülkemizde vasıflı teknik eleman ve idareci kadrosu yetişmiş olmakla beraber yine de bu alanlarda AET ülkelerine kıyasla geri durumda bulunmaktadır. Montaj firmaları cesametlerinin küçük olması, yan sanayiın teknolojik bakımdan geriliği, demir, çelik ve saç gibi temel maddelerin kalitesinin düşüklüğü ve bütün bu problemlere rağmen montaj firmalarının yerli imalât oranını gereğinin üstünde bir süratle yükseltmeye zorlanması bugün için mamul kalitesinden fedakârlık yapılmasına yol açmaktadır.

B — İŞÇİ - İŞVEREN İLİŞKİLERİ

İşçi - işveren ilişkileriyle ilgili en önemli problem son yıllarda işçi sendikaları rekabeti, toplu iş sözleşmeleri gibi sebeplerle ücretlerin emeğinin verimliliğinin çok üstünde bir süratle yükselmesidir. Nitekim, 1968 yılında personel başına ücret ve prim ödemeleri, sosyal sigortalar işveren hissesi, aynî ve nakdî sosyal yardımlar dışında, ortalama ayda 1196 TL'sından 1970 yılında 1831 TL'sına (günde ortalama 61 TL.) çıkmıştır. 1970 yılında Türkiye'de sosyal sigortalara dahil personelin günlük ortalama ücreti 39.8 TL. olduğuna göre, otomotiv sanayiindeki ücretlerin diğer sanayi kollarına kıyasla çok yüksek olduğu açıktır. 1970 yılında Sosyal Sigortalar işveren hissesi dahil edilirse işçi başına yapılan toplam ödemeler yekûnu ortalama ayda 2116 TL'sını bulmaktadır. Aynı yıl, Sosyal Sigorta işçi hissesi, gelir vergisi stopajı hariç, personelin eline geçen net ücret ise ortalama ayda 1411 TL'sıdır. Bu rakamlara çeşitli aynî ve nakdî sosyal yardımlar dahil değildir, ki otomotiv sanayiinde bu gibi sosyal yardımlar da yine Türkiye ortalamasının çok üstündedir. İstanbul firmalarında yaptığımız ayrıntılı bir tetkik sonucunda işçiye ödenen ücretleri ayırmak kabil olmuştur. Bu tetkiklerimize göre, işçiye tipik olarak ödenen brüt ücret ve prim ayda 1289 TL. (günde 43 TL.), Sosyal Sigorta işveren hissesiyle ayda 1387 TL., aynî ve nakdî sosyal yardımlar dahil ayda 1597 TL.'dir.

Ortalama ücretlerin yüksekliğine rağmen işçi - işveren ilişkilerinin bütün firmalarda tam bir ahenk içinde olduğu söylenemez. Bazı firmalar işçi - işveren ilişkileri konusunda ciddi bir probleme rastlamadıklarını ifade etmekle beraber bazı firmalarda işçi - işveren ilişkilerinin bozuk olması ve

işçi ücretlerinin yükselmesi firmanın varlığını tehlikeye koyan ciddi problemler arasında görülmektedir.

Bu alanda karşılaşılan ikinci önemli problemi kalifiye eleman bulmak güçlüğü teşkil etmektedir. Bazı firmalar bu hususta AET ülkelerine işçi gönderilmesinin bir payı olduğunu belirtmektedirler. Bir firmanın verdiği istatistiğe göre, o firmada 1970 yılında personel hareketi %80'i bulmuş olup, bunun %40'ı işçilerin dışarıya gitmesi nedeniyle doğmuştur. Bu firma yetkililerinin ileri sürdüklerine göre, işçilerin bir süre fabrikada çalışıp tecrübe kazandıktan sonra çıkmaları ve fabrikada yeni kadrolara ihtiyaç belirmesi otomotiv sanayii üretim faaliyetlerini en kalifiye işçi kadrosu yerine ikinci ve daha aşağı vasıfta işçilerle görmek zorunda bırakmaktadır. Ne var ki, dışarıya giden işçilerin bu menfi etkileri yanında ekonomimize, toplumumuza ve sanayimize döviz geliri ve tasarruf sağlamak, bilgi ve gör-gülerini arttırmak gibi yollarla getirdikleri faydalar çok daha ağır basmaktadır. O halde, esasen anayasal bir hak ve AET üyeliği şartlarından biri olan dışarıda çalışma hakkının kısıtlanması düşünülemez.

Diğer taraftan, ortalama işçi devir süratinin %25 civarında olduğu ifade edilmektedir.

C — MALİYET, FİYAT VE FİNANSMAN MESELELERİ

1 — *Maliyetlerin Yüksekliği ve Maliyetleri Etkileyen Bellibaşlı Faktörler*

Otomotiv sanayiinde genellikle maliyet ve dolayısıyla fiyatlar bugün için ve yine bugünkü döviz kuru esasına göre AET otomotiv sanayiiyle kıyas edilmeyecek derecede yüksektir. Maliyetlerin yüksek olmasında çeşitli etkenler rol oynamaktadır. Bunlar aşağıda sıralanmıştır:

- i — Montaj firmalarının sayısı, taşıt aracı, marka ve model sayısı bugün mevcut iç talebe kıyasla çoktur ve firma cesametleri küçüktür. Firma cesametlerinin küçük olması ve yüksek cesamet halinde uygulanabilecek teknolojiyen yararlanılamaması maliyetlerin yüksekliğinde önemli bir rol oynamaktadır. Gerçi sanayinin ilk kuruluşunda firma cesametlerinin küçük tutulması bu tecrübesizlik devresinde yanlış yatırımlardan doğabilecek rizikoyu azaltarak daha geniş anlamda, yahut sosyal bakımdan maliyetleri aslında düşürmüştür. Ancak, bu tecrü-

besizlik yılları bugün arkada bırakıldığına göre artık firma, marka ve model sayısının azaltılması ve firma cesametlerinin genişletilmesi verimliliği arttırmak ve maliyetleri düşürmek bakımından şarttır.

- ii — Bugün için mevcut firmalar cesametlerinin küçük olmasına rağmen boş kapasite ile çalışmakta olduklarından sabit idare ve amortisman masrafları yükselmektedir. Kapasite kullanım oranı ve optimum kapasiteye erişilmesi firmaların kapasitesinin büyük veya küçük olması kadar, hatta daha önemli bir faktördür. Elimizde kamyon, kamyonet hakkında yeterli bilgi olduğu için bu araçlarda firmaların kapasite kullanımı ile aracın maliyeti arasındaki bağ araştırılmış ve arada yüksek bir bağılılığın mevcut olduğu görülmüştür. Firma, marka ve model sayısının tahdidi ve iç talebin genişlemesi suretiyle boş kapasitenin ortadan kalkması maliyetleri nisbî olarak mutlaka düşürecektir.
- iii — Ereğli Demir Çelik, Makine Kimya Endüstrisi Kurumu gibi devlet kuruluşlarından temin edilen çelik, demir, sac gibi temel hammadde fiyatları dünya piyasalarındaki fiyatların üstündedir. Ayrıca, sanayiciler bu temel parçaların alımı için bahis konusu kurumlara bir miktar peşin ödeme yapmakta, malın teslimi için ise uzun bir süre beklemek zorunda kalmaktadırlar. Böylece, yüksek hammadde fiyatlarının ayrıca finansman yük ve masrafı da binmektedir.
- iv — Yan sanayiden temin edilen parçaların maliyetleri ve fiyatları genellikle yüksek, kalitesi ise düşüktür, ayrıca yan sanayi firmaları teslim müddetlerine de lâyikiyle riayet etmedikleri için üretimi aksatmakta, maliyetleri bir de bu yoldan yükseltmektedir. Yan sanayi maliyetlerinin yüksekliğinde cesamet, teknik bilgi noksanı, sac, çelik, demir gibi temel ham madde fiyatlarının yüksekliği önemli rol oynamaktadır. Yan sanayinde fiyat ve kalite kontrolü olmaması, firma sahiplerinin sermayelerini bir an önce çıkartmak kastiyle yüksek kâr marjlarıyla çalışmalarını da fiyatların yüksekliği ve kalitenin düşüklüğünde önemli rol oynamaktadır.
- v — İthal parça maliyetleri özellikle 10 Ağustos 1970 devalüasyonundan sonra ve yüksek gümrük vergileri de hesaba katıl-

diğında çok yükselmiştir. Gerçi ithal parça maliyetlerinin yükselmesi diğer tedbirlerle de birleştiğinde motor, aktarma organları ve ön takım düzeni sanayiinin kurulmasını ve yan sanayi gelişmesini teşvik edebilir, fakat bugün için yine de maliyetlerin yüksekliğinde rol oynayan önemli bir unsur niteliğindedir. İthalât, ithal teminatı için ayrı, gümrük resimlerinin ödenmesi için ayrı banka kredisi gerektirdiği cihetle finansman güçlükleri de doğurmakta ve finansman masraflarının yükselmesine yol açmaktadır. Son yıllarda, ithal parça maliyetlerinin gümrük resimleri ve devalüasyon yoluyla artırılması yanında, bu malların fiyatları esasen yılda %10 civarında bir artış göstermekte, ithal parça maliyeti bu sebeple yükselmekteydi.

- vi — Başta elektrik enerjisi olmak üzere enerji maliyeti yine AET ülkelerine kıyasla çok yüksektir. Bunu telâfi için enerji üreten kamu kuruluşlarının fiyatlara vergi niteliğinde zam koyması yerine yeniden düzenlenerek verimli çalışır hale getirilmeleri gerekmektedir. Bu arada Türkiye'nin enerji üretim kapasitesi ülkemizin sanayileşmesine paralel bir şekilde süratle arttırılmalı, enerji temini hususunda sık sık rastlanan aksamalara son verilmelidir.
- vii — İşçilik masrafları yukarıdaki kısımlarda da temas edildiği gibi, işçi ücretleri ve işçilere yapılan toplam ödemeler son yıllarda süratle artmıştır. Gerçi ücret yükselmeleri sosyal adalet ve gelir bölüşümü açısından uygun görülebilir, işçi gelirlerinin artması sınaî mamullere vaki talebi artırmak suretiyle de müspet bir rol oynayabilecektir. Fakat burada ücret yükselmelerini maliyeti yükselten bir unsur olarak da mutlaka zikretmek gerekmektedir.
- viii — Son yıllarda genellikle bütün sanayi kolları ve bu arada kurulaşmış sanayi üzerine yüklenen kurumlar vergisi, gelir vergisi, gider vergileri, gümrük vergileri, satışta alınan taşıt alım veya işleme vergileri geniş ölçüde yükseltilmiştir. Özellikle montaj sanayii ve bu arada otomotiv sanayii en çok vergi yükü ağırlaşmasına uğrayan sanayi kolları arasında bulunmaktadır. Çünkü, bir taraftan 10 Ağustos 1970 devalüasyonu gümrük vergilerini yükseltirken, diğer taraftan eskiden gider vergisinden muaf tutul-

muş olan bu sanayi koluna Finansman Kanunuyla 'bu sefer yüksek oranda ve mükerrer bir şekilde hesaplanmış gider vergisi konmuştur. 1971 ve 1972 yılları bütçeleriyle birlikte bütün sanayi kesimine getirilen yeni vasıtalı ve vasıtasız vergi artışları montaj sanayii için, 1970 yılında özellikle bu sanayi koluna getirilmiş olan vergi artışlarının üstüne binmiştir. Muhtelif taşıt araçlarında toplam maliyet ve fiyat içinde istihsal üzerinden alınan vasıtalı vergilerin yükü maliyetlerle ilgili fasılda etüd edilerek belirtilmişti. Bu vergi oranlarının tetkikinden de anlaşılacağı gibi, bugün otomotiv sanayiinde toplam maliyet içinde vergi yükü AET ülkelerinde sanayi üzerine binen vergi yüküne kıyasla çok yüksek oranlara varmış bulunmaktadır. Otomotiv sanayimiz fiyat, maliyet ve verimlilik bakımından AET sanayii ile kıyaslanırken bu husus çok defa gözden uzak tutulmakta ve bugünkü fiyat ve maliyet gözden uzak tutulmakta ve bugünkü fiyat ve maliyet farklarının tamamı verimlilik farkına atfedilmektedir ki, bu katıyen doğru değildir.

Fiyatların Yüksekliği ve Sebepleri

Fiyatlar otomotiv sanayiinde maliyet üzerinden taşıt aracı başına asgari bir kâr marjı bırakmak suretiyle Sanayi Bakanlığı tarafından tespit edilir. Demek ki, fiyat yüksekliğinde başlıca rol maliyetlerdeki yükselmeler olup, firmaların aşırı kâr temini gayesiyle res'en yüksek fiyat tespit etmeleri söz konusu olamaz. Ancak, minibüste olduğu gibi, belirli bir taşıt aracında talebin arza kıyasla yüksek olduğu hallerde, peşin satış yapılabilmekte ve bu husus finansman bakımından distribütörleri ve dolaylı olarak da imalatçı firmaları kısmen ferahlatabilmektedir. Diğer taraftan, talep fazlalığı distribütör satışları dışındaki piyasada minibus fiyatlarını çok zaman yükseltmiştir. Bu fiyat farkı ise imalatçı veya distribütöre değil, taşıt aracını ilk elden distribütörden satın alarak ikinci el satan şahıslara gitmiştir.

Aslında otomotiv sanayiinde ve genellikle montaj sanayiinde fiyatların Sanayi Bakanlığı tarafından tespiti, fakat temel ham madde, yan sanayi parçaları, enerji, işçilik maliyetlerinin yükselmesi devamlı olarak kâr marjlarını düşüren, finansman yükünü yükselten bir rol oynamaktadır. Diğer taraftan, otomotiv sanayiinde muhtelif taşıtlar için uygun bir kâr marjı tespit edilmemiş olması yahut kâr marjının maliyet yükselmeleri sonucu ortadan kalkması imalat programlarını etkilemekte, bahis konusu taşıt aracı-

nın yahut modelinin imalâtı daraltılmakta, böylece de piyasanın ve ekonominin ihtiyacına göre istihsalde bulunma ilkesinden sapılmaktadır. Bunun son yıllarda en belirgin örneğini ağır traktör modelleri vermiştir. Ağır traktör modellerinde kâr marjının düşük tutulması yüzünden ağır traktör yerine hafif traktör modellerinin imalâtına kayılmakta, böylece Sanayi Bakanlığının fiyatları düşük tutmak suretiyle tarım üreticisini korumak çabası ters bir etki yaratarak, tarım üreticisi için gerekli olan bu model traktörün tedariki imkânlarını kısıtlamaktadır. Yine son yıllarda maliyetlerdeki devamlı yükselmelere rağmen bazı binek otomobillerinde de ilk tespit edilen fiyatlar müteakiben bu trendin aksine, düşürülmüştür.

Yukarıda fiyatların aşırı kâr değil, yüksek maliyet dolayısıyla yüksek olduğunu tespit etmiştik. Fakat, fiyatlar bunun dışında iki sebep yüzünden daha da yükselmektedir. Bu sebeplerden biri taşıt alım vergisidir. Aracı satın alırken distribütör fiyatına müşterinin ödeyeceği taşıt alım vergisi de binmekte, müşteri için taşıt aracı maliyeti yükselmektedir, bu da taşıt aracı talebini düşürmesi dolayısıyla imalâtçı firmalara yansımaktadır. Taşıt Alım Vergisinin ikinci el satışlarından da alınması ikinci el taşıt aracı piyasasını kösteklemekte, yine dolaylı olarak yeni taşıt aracı satışlarını menfi yönde etkilemektedir. Taşıt aracının imalâtına giren muhtelif parçalar, yedek parça vs. satışları üzerinden alınan işletme vergisi de yine taşıt imalât maliyetini yahut taşıt sahibi için taşıt işletme maliyetini yükselterek talebi azaltıcı bir rol oynamaktadır.

3 — *Finansman Fonları Darlığı ve Finansman İmkânlarının Genişletilmesi Meselesi*

Sanayimiz genellikle finansman darlığı içinde bulunmaktadır; öz sermaye çok defa ancak sabit tesis gereklerini karşılayabilmekte, işletme sermayesi ise banka kredisi yoluyla temin edilmek istenmektedir. Fakat, banka kredileri bugün için daha çok ticaret kesimine yöneltilmektedir; sanayiye açılan ihracat kredisi, orta vadeli ve uzun vadeli kredi sistemi ise henüz geliştirilememiş yahut yeterli seviyeye ulaştırılamamış bulunmaktadır. Sermaye piyasası kanunu geciktirildiği cihetle sanayi kesiminin bu yoldan tasarruf ve finansman kaynakları tedariki imkânları dar bırakılmaktadır.

Sanayi kesimine has bu genel finansman meseleleri yanında otomotiv sanayiine has özel finansman problemleri de mevcuttur. Birincisi, diğer montaj sanayi kollarında olduğu gibi, otomotiv sanayiinde ithalât ve döviz transferi güçlükleri yahut ithalâtla ilgili formalitelerin zaman alması stok ihtiyacını, dolayısıyla de işletme sermayesi ihtiyacını arttırmaktadır. İthalât teminatının gümrük resmi ödenerek mal gümrükten çıkarıldıktan sonra

çekilmesi yine ayrı bir finansman ihtiyacı doğurmaktadır. Özellikle otomotiv sanayiinde satışlar genellikle kredili olarak yapılmakta, kredili satışların yükü distribütörler yoluyla imalâtçı firmalara da yansımaktadır. Buna mukabil, M.K.E.K. ve Ereğli Demir Çelikten malzeme tedarik edebilmek üzere peşin ödeme yapılmakta ve malzemenin teslimi için uzun süre beklenmektedir. Yan sanayi de Ereğli Demir Çelik ve M.K.E.K.'na 'benzer bir durum göstermektedir, bunlar da Ereğli Demir Çelik, Karabük gibi kuruluşlardan peşin ödeme yaparak ya da tüccardan yüksek fiyata temel hammadde temin etmek zorunda kalmakta, bu sebeple yapılan siparişler için ana firmadan bir miktar peşin fon talep etmektedirler. Böylece, otomotiv sanayii büyük bir işletme sermayesi ihtiyacıyla karşı karşıya kalmaktadır. Bu işletme sermayesinin hemen tamamı ise genellikle, ithalât için açılan kirediler dahil, kısa vadeli banka kredileri yoluyla ve faiz, vergi ve banka masraflarıyla birlikte %20 - 22'ye varan yüksek bir maliyetle karşılanabilmektedir. Diğer taraftan, otomotiv sanayiinin düşük faizli ihracat kredilerinden, orta ve uzun vadeli sanayi kredilerinden yararlandırılması imkânları mevcut değildir. Bu durumda, yüksek oranlara varan finansman ihtiyacı ve kısa vadeli banka kredilerinin yüksek maliyeti otomotiv ana montaj firmalarını, henüz organize bir sermaye piyasası kurulmadığı halde, tahvil ihracına sevk etmektedir. Motor, aktarma organları imalâtı ve yan sanayi kolları için orta ve uzun vadeli sanayi kredisi temin etmek imkânları ise açıktır.

D — TALEP VE ÜRETİMİN GENİŞLETİLMESİYLE İLGİLİ MESELELER

Otomotiv sanayiinde mevcut boş kapasiteyi bir an önce massedebilmek, istihdamı arttırarak maliyetleri düşürmek, bu sanayi kolunu en önde gelen sürükleyici ve millî bir sanayi kolu haline tam olarak getirebilmek üzere talebin ve dolayısıyla de üretimin süratle arttırılması gerekir. Önümüzdeki kısa süre içinde ihracat imkânları çok mahdut olduğuna göre özellikle iç talebin genişletilmesi ön planda ele alınmalıdır. İç talebin genişletilmesiyle ilgili belli başlı meseleler aşağıda incelenmiştir.

1 — Özel Tüketim Kredileri ve Özel Kesim Talebi

Taşıt araçları satışları distribütörler tarafından yapılmaktadır. Traktör alıcısı Ziraat Bankasından düşük faizle tarım teçhizat kredisi temin edebildiği için traktör satışları distribütörler tarafından tamamen peşin esası üzerinden yapılabilmektedir. Büyük bir piyasası olan minibus de peşin

esasından satılmakta, hatta minibüs talebinin yüksekliği dolayısıyla minibüs çok zaman ikinci el satışlarına konu olmakta ve bu satışlarda prim yapmaktadır. Fakat, bu iki mamul dışında diğer bütün taşıt araçları genellikle krediyle satılmaktadır. Müşteriye kredi açarak banka fonksiyonunu gören merci ise distribütör olmaktadır. Kredili satış imkânları ve kredi şartları talep seviyesini tayin hususunda çok önemli bir etken olduğuna göre, gerek muhtelif taşıt marka ve modellerinin gerek toplam taşıt araçlarının iç talep seviyesini distribütörlerin mali güçleri ve kredi açma imkânları tayin etmektedir, diyebiliriz. Bu durumda, banka sistemi tarafından tüketim kredileri açılması imkânları üzerinde ciddi bir şekilde durmak gerekir. Nitekim, Almanya'da tüketiciye düşük faizle tüketim kredisi temin eden bankalar mevcuttur; A.B.D. ve İngiltere'de ise distribütörlerce yapılan kredili satışlar iskonto yoluyla yine bankalar tarafından finanse edilir. Ülkemizde banka kredileriyle ilgili mevzuat tüketim kredileri açılmasına müsait değildir. Çünkü, Bankalar Kanununda 3500 TL.'nin üstünde banka kredisi alan şahsın yahut firmanın hesap vaziyeti çıkartması öngörülmektedir, ki böyle bir şartın tüketiciye uygulanması güçtür. Kaldı ki, tüketici kredileriyle ilgili senetler T.C. Merkez Bankası tarafından reeskonta kabul edilmez. Diğer taraftan, banka kredileri imkânlarının genellikle mahdut olması tüketim kredileri açılması bakımından mutlaka bir güçlük yaratacaktır. Kaldı ki, önümüzdeki yıllarda ihracat ve ihracatla ilgili üretim faaliyetleri için kredi ve genellikle sanayi için orta ve uzun vadeli kredi fonlarının öncelikle arttırılması düşünülmektedir. Yine de ülkemizde bütün gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, ergeç tüketim kredileri yolu açılacaktır. Bunun için ise banka kredileriyle ilgili mevzuatın tadili gerekmektedir. Tüketim kredileriyle ilgili bir mesele bu kredilerin hangi tüketim malları alımında kullanılabilceğidir; bu hususta daraltıcı olmaktan çok kredi imkânlarını bütün dayanaklı tüketim mallarına teşmil etmek daha doğru olabilir. İkinci bir mesele bu gibi krediler için ihtisaslaşmış bir banka mı kurulması, yoksa kredi yetkisinin bütün ticaret bankalarına mı tanınması meselesidir, ki ikincisi daha uygun bir yol gözükmektedir. Tüketim kredilerinin kısa vadeli banka kredisi faizinden daha düşük faizle verilmesi pek düşünülemez; banka rizikosunu azaltmak üzere ise, herhalde müşteri ile bayii müteselsil kefil tutmak gerekecek, ayrıca gerekli sigorta işlemi yaptırılacaktır.

2 — *Kamu Kuruluşları Taşıt Araçları Talebinin İç Üretime Yöneltilmesi*

Başta belediyelerin otobüs ihtiyacı olmak üzere çeşitli kamu kuruluşları otobüs, midibüs, kamyon, özel kamyon vs. gibi çeşitli taşıt araçları kul-

lanmaktadır. Bu gibi araçlar içeride imal edildiği, bu hususta hatta boş kapasite de mevcut bulunduğu halde kamu kuruluşlarının finansman kaynaklarının mahdud oluşu, araç teslim müddetleriyle ilgili ağır nakdî müeyyide ve şartlar öne sürmeleri sonucunda bu kuruluşlar bazı hallerde millî firmalarla iş görmek yerine dışarıdan araç ithal etmek yoluna sapmaktadır. Nitekim, malî imkânları mahdud olan kamu kuruluşları ihtiyaç duydukları taşıt araçlarını, ya dış yardım ya da kredi yoluyla temin yolunu seçmek zorunda kalmaktadırlar. Malî güçleri zayıf olan otomotiv millî firmalarının ve distribütörlerin ise krediyle satış imkânları kısıtlıdır; özellikle otobüs gibi yüksek maliyet ve fiyatlı araçlarda çok miktarda satış için gerekli kredi çok kere millî imalât firmalarının ve distribütörlerin malî güçlerinin çok üstüne çıkmaktadır. Bu çıkmazdan kurtularak kamu kuruluşlarının taşıt aracı ihtiyacının millî firmalara yöneltilmesi için ya otomotiv sanayiinin çeşitli finansman ve kredi imkânlarının ya da kamu kuruluşları gelir ve malî imkânlarının bugünküne kıyasla artırılması gerekmektedir. Bu hususta ikinci bir mesele kamu kuruluşlarının araçların vaktinde teslim edilmemesi halinde ağır nakdî müeyyideler koymasındır. Halbuki, ülkemizin bugünkü ekonomik şartları altında çelik, sac gibi ham maddeyi ilgili kamu kuruluşlarından, çeşitli parçaları ise yan sanayiden ve ithalât yoluyla vaktinde tedarik etmek bazı hallerde firmanın elinde olmayan sebeplerle imkânsız olmaktadır. Bu nedenlerle teslim tarihiyle ilgili müddet ve şartları geniş bir yoruma tâbi tutmak gerekir.

3 — Millî Savunma Kesimi Taşıt Araçları Talebi

Ordumuzun ulaştırma yükü büyük ağırlığıyla karayolları taşıt araçlarına binmektedir. Bu nedenle de millî savunma kesiminin ağır kamyon, kamyonet, çekici, jip, otobüs, otomobil gibi çeşitli taşıt araçlarına geniş bir ihtiyaç ve talebi mevcuttur. Bu gibi araçlar, mahdud birkaç millî firmanın son yıllardaki çabaları dışında, esas itibariyle dışarıdan temin edilmektedir. Halbuki, Millî Savunma taşıt ihtiyaçlarının içeriden karşılanmasında çeşitli yönlerden fayda vardır. Bu arada Millî Savunma ile sivil sanayi arasındaki ilişki ve işbirliği daha geniş bir kapsam kazanmalıdır. Nitekim, otomotiv yanında elektronik sanayii, gemi yapımında da karşılıklı ilişkiler düzenlenebilir ve teknolojik işbirliği yapılabilir.

4 — Taşıt Araçları Çeşitleri ve İç Talep

Belediye, diğer kamu kuruluşları, millî savunmanın bütün ihtiyacının karşılanması için, özel hallerde imal edilen taşıt araçlarının çeşidini artırır-

mak gerekecektir. Bu arada, özellikle ağır kamyon imaline gidilebilmelidir. Misal vermek gerekirse, beheri \$ 20.000 değerinde olan ve Haydarpaşa'da liman tesislerinde kullanılan dumperlerin millî firmalar tarafından özel bir izinle imali mümkündür; bu takdirde sanayide mevcut atıl kapasite kullanılmış ve önemli miktarda döviz tasarrufu sağlanmış olabilecekti.

5 — Tahsisli İthalât ve Bedelsiz İthalât

Montaj Sanayii Talimatnamesinin yürürlüğe girmesiyle birlikte ve kalkınma planlarındaki montaj sanayiinin teşviki ilkesinin bir unsuru olarak yurdumuzda imal edilen araçların komple ithalâtı durdurulmuş, böylece iç talebin yurdiçi üretimde karşılanması esas alınmıştı. Bununla beraber, yukarıda da işaret edildiği gibi, bazı hallerde kamu kuruluşları dışarıdan araç ithali yoluna gidebilmektedirler, ki bu çeşit ithalât, finansman problemlerini, taşıt aracı çeşidi problemlerini çözümlenmek suretiyle önenebilir.

Diğer taraftan, bugün için esas itibariyle dışarıda çalışan işçiler yurdumuza bedelsiz ithalât yoluyla önemli miktar araç, özellikle otomobil getirmektedir. Dışarıda çalışan işçilerin tasarruflarının daha büyük bir oranını döviz olarak getirmelerini, bu dövizlerin yatırımlara kanalize edilmesini sağlamak üzere 1967 yılında bedelsiz ithalât yoluyla binek otomobili ve minibüs getirme imkânları kısıtlanmış, 1968, 1969 yıllarında ülkemize bedelsiz ithalât yoluyla girmekte olan otomobil ve minibüs miktarı şiddetli bir düşme göstermişti. Fakat, bedelsiz ithalât yoluyla araba da getirilmesinin kısıtlanması dışarıya giden işçilerin direnciyle karşılaşmış ve işçinin dışarıda çalışma saikini azaltacağı, dışarıda çalışan işçilerin ise döviz transferleri yoluyla esasen ekonomimiz için önemli katkıda buldukları gözönüne alınarak 1970 başından itibaren bedelsiz ithalâtın aşırı kısıtlanmasından yeniden vazgeçilmiştir. Aslında, 10 Ağustos 1970 devalüasyonu ile işçiler için döviz transferi araba vs. mal getirme şikkına kıyasla çok daha az zararlı bir hale getirilmiştir. İleride döviz transferi için yeni avantajlar sağlayarak bedelsiz araç ithalâtını tüm olarak kesmek otomotiv sanayii için büyük bir piyasa açabilir. Ayrıca, işçi döviz gelirlerinin ise araba ithali yerine ekonomimiz için daha gerekli olan yatırım malları ithalâtına yöneltilmesi imkân dahiline girmiş olacaktır.

6 — İhracat Talebi ve İhracatın Teşviki

Otomotiv sanayii esas itibariyle ithal - ikame sanayii durumunda olup ihracat imkânları sınırlıdır. Küçük cesamette çalışılması ve teknik bilgi noksanlığı yanında ham madde ve enerji maliyetlerinin ve özellikle vergi-

lerin yüksek olması sebebiyle maliyetler ve fiyatlar yüksek olduğu için dış pazarlarda rekabet etmek güçtür. Bununla beraber, otobüs gibi emek - yoğun üretim işlemlerinin yoğun olduğu araçlarda maliyet ve fiyat farkları daha az ve ihracat imkânları daha geniş olabilir. Kamyon ve kamyonette de çok az da olsa bir miktar ihracat yapılabilir; otomobil için ihracat imkânları ise uzun süre için söz konusu değildir. Komple araç ihracatı esas itibariyle RCD ülkeleri, Orta Doğu ve Afrika ülkeleriyle sınırlıdır. Diğer taraftan, yan sanayiinin geliştirilmesi sonucu, emek - yoğun işlemlerle imal edilen muhtelif parçaların Avrupa piyasalarına ihracatı mümkün hale gelebilir. Ancak, otomotiv sanayiinde dar da olsa mevcut ihracat potansiyelinden tam olarak yararlanılabilmesi için ihracatın hükümet tarafından ciddi ve istikrarlı bir şekilde desteklenmesi tüm vergileri kapsamak suretiyle yeterli oranda vergi iadesi yapılması gerekir. Daha önceki kısımlarda verilen vergi oranları vergi iadesi kıstasının tespitinde gözününde bulundurulmalıdır. Diğer taraftan, ihraç edilen araçlar için imalât kalitesi gerektirdiği takdirde yerli imalât oranı şartının hafifletilmesi dahi düşünülmelidir.

E — DIŞ İLİŞKİLER (İHRACAT VE İTHALÂT REJİMİ)

İhracat yukarıda iç üretim talebinin genişletilmesi açısından ele alınmış, kredi ve vergi iadesi yoluyla ciddi ve istikrarlı bir teşvik gördüğü takdirde, mahdut da olsa özellikle Orta Doğu, RCD ve Afrika ülkelerine ihracat imkânlarının ortaya çıkacağı belirtilmişti. İhracatla ilgili olarak ele alınması gerekli bir diğer husus ise ihracat rejimi ve ihracatla ilgili formalitelerdir. 12 Mart muhtırasıyla işbaşına gelen yeni hükümet bir süre için ihracata ön fiyat kontrolü başta olmak üzere çeşitli kontrol ve formaliteler getirmiştir. Gerçi daha sonra ön fiyat kontrolü yerine sonradan fiyat kontrolü gibi esaslara dönülmüştür. Fakat, yine de bugün ihracat formaliteleri gereğinin çok üstündedir.

İthalât rejimi montaj sanayii açısından daha da önemli sayılabilecek bir problem teşkil etmektedir. İthalâta Dış İlişkiler Bakanlığının Sanayi Bakanlığı ile paylaştığı formaliteler ithalâtı pahalılaştırmakta imalât ve stok maliyetlerini yükseltmekte ve üretimi aksatmaktadır. İthalâtle ilgili formalitelerin uzaması için ithalât evrakının bürokrasi kademelerinin bir tek masasında takılması yetmektedir. İthal kontrol ve formalitelerinin bir an önce normal bir düzeye indirilmesi gerekir.

İthalât rejiminde bir başka önemli husus gereksiz oranda bir finans-

man ihtiyacına yol açması, finansman maliyetlerini yükseltmesidir. Nitekim, ithalât rejimine göre tahsis verildikten sonra bankaya ithalât teminatı yatırılmalıdır; ithalât teminatı için genellikle banka kredisi temin edilir ve faiz ödenir. İthal malı gümrüğe geldikten sonra, malı gümrükten çekmek üzere çeşitli gümrük vergileri ödenecektir. İthalât teminatı ise ancak mal gümrükten çekildikten sonra çözülebilir. Önce gümrük resimlerinin ödenmesi, bunu takiben ithalât teminatının çözülmesi mükerrer bir finansman ve banka kredisi ihtiyacı doğurmakta, böylece finansman maliyetleri yükselmektedir. İthalâtle ilgili olarak belirtilmesi gerekli bir başka husus ise gümrük resimlerinin çeşitliliği ve gümrük resimlerinin çok yüksek oranlara varmasıdır. Daha önceki fasıllarda bu hususla ilgili istatistik ve bilgi verilmiş bulunmaktadır.

F — AET ÜYELİĞİ OTOMOTİV SANAYİİ

AET üyeliği karşısında otomotiv sanayiinin yaşama imkânları bu araştırmanın ayrı bir bölümünde ayrıntılı şekilde ele alındığı için meseleye burada çok kısa şekilde temas edilecektir. AET üyeliğinin uzun dönemde ülkemiz için ekonomik, sosyal ve politik açılardan faydalı olduğuna, üyeliğin sanayileşme ve kalkınma hızını yükselteceğine inanmaktayız. Üyelik ve ekonomimizin AET ile entegrasyonu otomotiv sanayiinin tasfiyesi sonucunu doğurmayacak, millî otomotiv sanayii başarılı bir şekilde ithal - ikame fonksiyonu görebilecek, mahdut oranda ihracat imkânlarına sahip olabilecektir. Ancak, bunun için önümüzdeki yıllarda otomotiv sanayiinin teşvik edilerek geliştirilmesi ve verimli çalışması için gerekli tedbirlerin bir an önce alınması şarttır. Aksi halde ve bugünkü haliyle kaldığı takdirde AET rekabeti otomotiv sanayimizi geniş ölçüde tasfiye edebilir.

Burada, geçiş dönemi için binek arabaları imalâtının rekabet edebilir güce kavuşmasını köstekleyebilecek nitelikte bir şartın kabul edilmiş bulunduğunu önemle belirtmeliyiz. Geçiş dönemi şartlarına göre, Ortak Pazar'dan komple binek arabası ithalinde gümrük vergileri 12 yılda, buna karşı yerli üretilen binek arabaları ithal parçaları üzerinden alınan gümrük resimleri ise 22 yılda kaldırılmaktadır. Bu durumda, motor, aktarma organları ve ön düzen imalât sanayii ile yan sanayiini bir an önce geliştirerek %100 yerli imalât oranının gerçekleştirilmesi kabul edilen geçiş dönemi şartları bakımından da ciddi bir önem taşımaktadır. Aksi halde, 12 yıl sonunda gümrüklü yerli imalât gümrüksüz giren ithal malı binek ara-

OTOMOTIV SANAYİNİN PROBLEMLERİ ve ALINMASI GEREKLİ TEDBİRLER

balarıyla rekabet imkânı bulamaz ve geçiş dönemi şartlarını değiştirmek zorunluğu doğabilir.

Yine AET üyeliği halinde rekabet imkânları muhtelif taşıt araçları için farklı olabilir. Meselâ, otobüste rekabet gücü daha önce, binek otomobilinde ise daha uzun bir süre sonra kazanılabilir. O halde, AET geçiş dönemi şartları tespit edilirken rekabet imkânları her taşıt aracı için ayrı ayrı incelenmeli ve geçiş süresi bu esasa göre tespit edilmelidir.

G — OTOMOTİV YAN SANAYİİ SORUNLARI

Otomotiv yan sanayii ana montaj firmalarına taşıt aracı imalinde kullanılan ve mamul içine giren bir parçayı imal eden imalât kollarının bütünü olup bu parçalar şasi, karoseri, yürütme - aksamı ve makine parkı alanları olarak 3 grupta toplanabilir.

Şasi - karoseri grubunda şasi, karoseri imalâtı, makas, yay, travers, boru, jant, pres ve torna işleri, dövme işleri, fren kampanaları, şoför mahalli, oto camı, döşeme, oto kauçuk işleri gibi parça ve işlemler mevcuttur. Ayrıca, gelişmiş bir tekerlek lastiği sanayii kurulmuştur. Yürütme aksamı grubunda akümülatör, alüminyum döküm ve profil, civata, vida, somun, fren balatası, elektrik donanımı, kilit, radyatör gibi parça ve işlemler yer almaktadır. Makine parkı grubunda ise susturucu, direksiyon simidi, pik, çelik, tamper, dişli, kalıp, galvaniz kromaj, piston, silindir gömleği, yağ keçesi gibi parçalar imal edilmektedir.

İstanbul, Bursa, Eskişehir, Ankara ve İzmit, İzmir illerinde temerküz eden çeşitli yan sanayi kollarında bugün toplam 350 firma mevcut bulunmaktadır (1). Bu firmaların toplam öz sermayesi nominal değerlerle yaklaşık olarak 1,127 bin TL. tahmin edilebilir. Yan sanayi kollarında çalışan personel ise toplam 24.309 kişi kadardır. Bu rakkamlara akü ve lastik dahil, Ereğli Demir-Çelik, M.K.E.K. gibi temel ham madde üreten kuruluşlar dahil değildir; tekerlek lastiği ise dahildir. Burada yan sanayi kapsamına alınmamış olan firmalardaki istihdam seviyesi ise, 21.800 tahmin

(1) %15-20 oranında satışlarını doğrudan otomotiv firmalarına yapmış olan firmalar yan sanayi kabul edilmektedir. Bu esasa göre firma sayısı 350'dir. En az bu oranda ve sürekli olarak otomotiv firmalarına satış yapan yan sanayi firmalarının sayısı ise 250 kadardır.

edilebilir (2). Diğer taraftan, millî otomotiv sanayiinin kurulması taşıt araçları satış teşkilâtı, yedek parçacılar, benzin istasyonlarındakiler dahil taşıt araçları onarım ve bakım işleriyle uğraşan işletmelerin artmasında da rol oynamış kabul edilebilir. Halen bu gibi faaliyet kollarında çalışan işçi sayısı 100.000 civarındadır. Demek ki, otomotiv sanayii mamulleri ana montaj, yan sanayii, temel ham madde sanayii, satış teşkilâtı bakım ve onarım işleriyle uğraşan işletmeler toplam olarak ele alındığında istihdam seviyesinin 157.150 civarında olduğunu söyleyebiliriz.

Yan sanayi kısa zaman içinde belirli bir gelişme göstermekle beraber yine de bugün bu sanayi kolunda firma cesameti genellikle küçüktür, finansman güçlükleriyle karşılaşmaktadır, kalifiye eleman mevcut değildir, gerek ana sanayi gerek yan sanayi firmalarının dağınık bölge ve mahallelerde bulunması ise ulaşım masraflarını yükseltmektedir. Yan sanayiinin belirli bir bölge veya mahdut sayıda bölgelerde toplanması bu sanayi için, çözüm bekleyen en önemli problemlerden birini teşkil etmektedir.

Diğer taraftan, gerekli kalitede çeliğin gerek yurtiçi üretimi, gerek ithalât imkânları kısıtlı olduğu cihetle yan sanayide kaliteli imalât konusunda temel ham madde açısından da güçlük çekilmekte, küçük parça ham madde siparişlerinin doğrudan M.K.E.K. yerine aracı tüccarlardan alınması ham madde maliyetlerini büsbütün yükseltmektedir. Yahut temel maddelerin doğrudan Ereğli Demir-Çelik veya Karabük'ten alınması halinde, peşin ödeme zorunluğu yine finansman güçlükleri doğurmakta ve maliyetleri yükseltmektedir. Böyle bir organizasyon içinde nispeten ileri teknik gerektiren parçaların üretimine gidilememekte, dünyada hızla gelişen üretim teknolojisini izlemek kabil olmamaktadır. Yan sanayiinin yeteri kadar gelişmemesinde parça ithalinin yapılabilmesinin az da olsa bir rolü vardır.

Yan sanayi imalâtçılarında sanayici vasfının tam teşekkül etmemesi, finansman zorlukları, ham madde tedarikinde rastlanan güçlükler gibi sebeplerle, gerekli ve standart kalite parça imalâtına rastlanmadığı gibi, teslim müddetlerine de riayet edilmediği görülmektedir. Bu da ana firmaların üretim programlarını aksatmakta ve maliyetleri ayrıca yükseltmektedir. Gerek standart kalite mal üretilmemesinde gerek teslim müddetlerine riayet edilememesinde yan sanayiindeki organizasyon problemleri yanında temel

(2) Bu firmalar aynı parçaları imal etmekle beraber, satışlarının büyük çoğunluğunu piyasaya yapmaktadırlar. Daha fazla bilgi için; Bakınız: Prof. Dr. Mükerrrem Hiç, Otomotiv Yan Sanayii Araştırması, İstanbul 1972.

OTOMOTİV SANAYİİNİN PROBLEMLERİ ve ALINMASI GEREKLİ TEDBİRLER

ham maddenin gerekli evsaf ve zamanda tedarik edilememesi de önemli rol oynamaktadır. Diğer taraftan, yan sanayiinde imalâtçılar çok kere koydukları sermayeyi bir an önce çıkarmak gayesiyle yüksek bir kâr marjı ile çalışmakta, parça fiyatları yüksek maliyetler yanında bir de yüksek kârlar yüzünden yükselmektedir. Bu sanayi kollarında ana montaj firmalarına uygulandığı gibi, fiyat ve kalite konularında devlet denetimi düzeninin mevcut bulunmayışı ve temel ham madde kamu kuruluşlarının menfî rolleri problemlerin çözümlenmesini geciktirmektedir.

Yan sanayiın yeterli seviyede gelişmemiş bulunmasının bir sebebi bu sanayiın çok kısa bir maziye sahip oluşudur. Gerçekten, bu sanayiın kurulması bir taraftan talebe bağlı olarak ana montaj sanayiinin gelişmesine diğer taraftan 1964 yılında uygulanmaya başlanan Montaj Sanayii Talimatnamesiyle yerli imalât oranının yükseltilmesi hedefinin kabul edilmesine bağlanabilir. Hatta meseleye bu yönden baktığımızda, yan sanayiın kısa zamanda kayda değer bir süratle gelişmiş olduğu söylenebilir. Diğer taraftan, otomotiv sanayiinde marka ve model sayısının çok olması ve standardizasyona gidilmemiş bulunulması, yan sanayie yapılan siparişlerin küçük miktarda olması ve devamlılık göstermeme tehlikesi, yan sanayide büyük kuruluşlara gidilememesinin veya sanayiın daha da süratli bir tempoyla gelişmemesinin bir başka önemli sebebini teşkil eder. İçeriden yeterli miktar ve evsafta temel madde temin edilememesi, bunların ithalât yoluyla karşılanmasında karşılaşılan zorluklar, ekonominin genel kalifiye işçi ve teknik eğitim noksanı da yan sanayiın gelişmesini önlemektedir. Yan sanayide dış finansman kaynaklarının özellikle kıt olması bu firmaları siparişlerde bir miktar peşin istemek suretiyle ana montaj firmalara müracaat etmeye zorlamaktadır. Son tarihlerde (Şubat, Mart 1972) yan sanayiın teşvik tedbirlerinden ve orta ve uzun vadeli sanayi kredilerinden yararlandırılması yolunda alınan karar en isabetli adımlardan birini teşkil etmektedir.

Otomotiv sanayiinde marka ve model sayısının çok, imalât miktarının az olması yan sanayiinin yeterince geliştirilmemesi yanında bugüne kadar motor, aktarma organları ve ön düzen yerli imalâtına geçilememiş olmasının da bir izahını vermektedir. Ancak, bu hususta otomotiv sanayiinin 1970 Finansman Kanunu ile kösteklenmesi de önemli bir rol oynamıştır.

Bütün çeşitli eksikliklerine rağmen yan sanayide, özellikle şasi - karo-seri kategorisine giren parçalarda şimdiden %100 yerli imalât sağlanmış- tır. Diğer taraftan, Bursada elektrik donanımıyla ilgili büyük yan sanayi

kuruluşlarına girişilmiş bulunulduğunu da burada memnuniyetle kaydetmek gerekir.

Yan sanayiın ihracat imkânlarına gelince, bütün eksikliklerine rağmen, daha çok emek-yoğun metodlarla üretilen trileks-porya, makas-yay, akü, lâstik, cam, fren kampanaları, balata, direksiyon simidi gibi parçalar, bazı hallerde malî kolaylıklar sağlamak veya vergi iadesine gitmek şartıyla, mahdud da olsa ihraç edilebilir. Lâstik ihracatı Türk tipi imalâtın evsafı dolayısıyla daha çok karayolları ülkemizinkine benzer özellikler gösteren RCD ve Orta Doğu ülkelerine yapılabilir. Diğer parçalar ise, RCD ve Orta Doğu ülkeleri yanında Avrupa ülkelerine de satılabilir.

H — ALINMASI GEREKLİ TEDBİRLER

a — Ana Sanayi Kolunda :

i — *Teşvik ve Kontrol Yoluyla Millî Sanayi Düzeyine Ulaşılması Hedefi* : Otomotiv sanayiinin teşvik edilerek geliştirilmesi ve kontrolü, ileri bir teknolojiyle çalışan millî sanayi haline dönüştürülmesi, bu gayeleri elde etmek üzere sanayicilerle işbirliği yapılması temel gaye olarak alınmalıdır. Kalkınma planlarında öngörülen bu gaye ve hedeflere ulaşılmasında DPT yanında Sanayi Bakanlığı, Dış İlişkiler Bakanlığı ve Maliye Bakanlığının da işbirliği ve iştiraki sağlanmalıdır. Bu amaca göre düzenlenecek politika istikrarlı bir şekilde uygulanmalıdır. Özellikle, otomotiv sanayii ile ilgili malî mevzuat ve vergiler, plan hedeflerine uygun ve %90-95 yerli imalât oranının gerçekleştirilmesine yardımcı olacak şekilde düzeltilmelidir. Bu esaslar dahilinde, 1970 tarihli Finansman Kanunu yeniden ele alınarak istihsal vergisinde vergicilik ilkelerine aykırı olan mükerrer ödeme uygulamaları kaldırılmalı, vasıtalı vergilerin toplam yükü azaltılmalıdır. Böylece, malî mevzuatın planlarda öngörüldüğü gibi, millî sanayiın teşviki amacına yönelmesi ve bu amaçla tutarlılığı sağlanmalıdır. İhracat ve ithalât rejimiyle ilgili formaliteler ve kontroller de yine aynı açıdan yeniden gözden geçirilmeli ve düzeltilmelidir.

ii — *Talebin Genişletilmesi Yoluyla Üretimin Teşviki* : Millî sanayii teşvik etmek üzere başta belediyeler olmak üzere çeşitli kamu kuruluşlarının taşıt ihtiyacı dış ülkelerden değil, yerli firmalardan sipariş suretiyle karşılanmalıdır. Bunun için kamu kuruluşları millî firmalardan sipariş yapabilecek maddî imkânlara kavuşturulmalıdır. Millî Savunma ihtiyaç ve tale-

binin de yurtiçi üretimle karşılanması sağlanmalı, Millî Savunma ile sivil sanayi arasında daha yakın bir ilişki kurulmalıdır. Bu kuruluşların ihtiyaç duydukları taşıt çeşitlerinin imali suretiyle taşıt çeşitlerinde bir artışa yol açmak zorunluğudur. Diğer taraftan, yurt dışına giden işçilerin yapacakları döviz transferlerinin teşvik edilmesi şartıyla taşıt araçları bedelsiz ithalât imkânlarının kısıtlanması yoluna gidilmeli, böylece taşıt araçlarına vaki iç talep, iç üretime yöneltilmelidir. İşçi döviz transferlerinden doğan döviz gelirleri ise, yatırım malları ithalâtına tahsis edilmelidir. Ayrıca, kredili satışların finansman imkanlarının genişletilmesi suretiyle iç talebin ve üretimin arttırılması, tüm yerli imalât sağlayacak cesamete bir an önce ulaşılması açısından tüketim kredileri müessesesinin getirilmesi imkân ve şartları ciddî bir şekilde incelenmelidir.

iii — *Model ve Tip Sayısının Azaltılması ve Firma Cesametlerinin Büyütülmesi* : Firma başına düşen üretim miktarını arttırarak büyük çapta üretimin verimliliğinden yararlanmak, taşıt imalât maliyetini ve onarım masraflarını düşürmek, yan sanayiini geliştirmeye, motor ve aktarma organları sanayiinin kurulmasına yardımcı olmak üzere firma sayısını, taşıt araçlarının marka ve tip sayısını bu ölçülere uygun sınırlar içinde tutacak tedbirler Üçüncü Plan döneminde alınmalıdır. Bu hedefi gerçekleştirmek üzere özellikle ana sanayi kolu için yeni teşebbüs izinlerinde dikkatli davranılması gerekecektir. Diğer taraftan, mevcut firmaların kendi aralarında iradî şekilde olmak şartıyla birleşmeleri yahut yine iradî şekilde bir firmanın diğerini satın alması da bahis konusu problemin çözülmesinde bir rol oynayabilir.

iv — *Motor, Aktarma Organları, Ön düzen Yerli Yapımının Gerçekleştirilmesi* : Motor, aktarma organları ve ön düzenin yerli yapımı teşvik edilerek Üçüncü Plan dönemi içinde üretim mutlaka gerçekleştirilmelidir. Bu, otomotiv sanayiini millî sanayie dönüştürecek olan adımdır. Bunu temin için, mümkün olan hallerde mamul tipi ve kullanılan parça açısından standardizasyona gidilmesi gereklidir. Büyük sermaye gerektiren motor ve aktarma organları yapımının tercihen mevcut ana sanayi firmalarının müşterek yatırımlarıyla kurulacak olan teşebbüsler tarafından ele alınması imkânları araştırılmalıdır. Aynı teşebbüslere M.K.E.K.'nün mevcut tesisleriyle ve belirli bir ölçüde iştiraki imkânları üzerinde de durulmalıdır. Dış ülkelerde motor ve aktarma organları imalinde devamlı yapılan araştırmalar sonucu devamlı yenilikler kaydedildiği gözönüne alınırsa, Türkiye'de kurulacak teşebbüslere geçici bir süre yabancı sermayenin iştiraki daha doğru bir yol olacaktır. Motor imalinin yerli oranını yükseltmek üzere ise,

ayrıca biyet, kom ve krank mili dövme tesislerinin kurulması ve gerekli evsaf ve miktarda kaliteli çeliğin üretilmesine ihtiyaç vardır.

v — *Yerli İmalât Oranının Yükseltilmesi* : Yerli imalât oranının ana montaj firmalarının tezgahlarında parça imal edilmek suretiyle yükseltileceği hallerde bahis konusu parçanın imali yahut işlemin yapılması için her bir firmada ayrı tesis kurulması, buna göre çok sayıda makine ithal edilmesi ve bu makine ve tesislerde boş kapasiteye yol açılması yerine, Sanayi Bakanlığının teşvik ve denetimi altında firmalararası işbirliği kurulmalı, ana firmaların bazı parça ve işlemlerde ihtisaslaşması yoluyla bahis konusu parça yahut imalât işleminde boş kapasite, döviz, yatırım ve tasarruf israfı önlenmelidir. Her halde yerli imalât oranının yükseltilmesi hedefi imalât kalitesi şartı ile bir arada ve kaliteyi bozmamak şartıyla yürütülmelidir.

vi — *Maliyetlerin ve Fiyatların Düşürülmesi ve Finansman İmkânlarının Genişletilmesi* : Kurumlaşmış sanayiden alınan kurumlar vergisi ve çeşitli vasıtalı vergilerin oranlarını maliyetleri düşürecek, sanayileşmeyi teşvik edecek şekilde yeniden ayarlamak gereklidir. Diğer taraftan, demir, çelik, sac gibi temel maddeler ile enerji üreten kamu kuruluşlarında fiyat istikrarı sağlanmalı, genellikle kamu kuruluşlarının zararları yeni fiyat zamlarına başvurulması yerine bu kuruluşların yeniden düzenlenerek verimli çalışır hale getirilmeleri suretiyle önlenmelidir. Böylece, bu kuruluşlardan, yapılan siparişlerde peşin ödeme şartı ve teslim müddetinin uzaması gibi sanayiinin finansman yükünü ve maliyetlerini yükselten tatbikat kaldırılmalıdır.

Mahdut kalan finansman imkânlarının genişletilmesi için bu sanayi kolu orta vadeli banka kredilerinden yararlandırılmalı, genellikle sanayi kesimine açılan kısa, orta ve uzun vadeli kredi fonları genişletilmelidir. Ayrıca, sermaye piyasası kanunu da bir an önce çıkartılarak sanayicilerin bu yoldan fon temini imkânları kolaylaştırılmalıdır.

Sanayi Bakanlığı tarafından yapılan maliyet + asgari kâr esasına göre fiyat tespitlerinde ise mamuller arasında nisbî kâr farkları yaratılmamasına itina göstermeli, bazı traktör tiplerinde olduğu gibi, bu yüzden ekonominin ihtiyacı olduğu taşıt cins ve modelleri imalâtının kısıtlanmasına yol açılmamalıdır.

vii — *İhracatın Teşviki, İhracat ve İthalât Rejimi* : Ana sanayiinde komple araç ihracatı imkânları bugün için mahdut da olsa, teşvik edilmelidir. Bu teşvik bir taraftan ihracat formalitelerini azaltmak, gerçekçi hesaplara dayanan vergi iadeleri ve vergi indirimleri tanımak, diğer taraftan

ihracat maksadiyle yapılan imalâtta serî ve kaliteli üretim için yerli imalât oranı şartının gerektiği hallerde düşürülmesi gibi tedbirlerle sağlanabilir. Diğer taraftan, ihracatta gereksiz oranda mevcut bulunan formaliteler de azaltılmalıdır. İthalât formalitelerinin hafifletilmesi ve süratlendirilmesi de üretim aksamalarını ortadan kaldıracak, stok ve finansman ihtiyacını azaltacak, maliyetleri düşürecektir.

viii — *AET Üyeliği ve Otomotiv Sanayii* : Geçiş dönemi şartlarına göre Ortak Pazar'dan komple binek arabası ithalinde Gümrük vergileri 12 yılda, buna karşı yerli üretilen binek arabası için gerekli olan ithal parçaları üzerinden alınan gümrük resimleri 22 yılda kaldırılacaktır. O halde, motor, aktarma organları ve ön düzen sanayii ile yan sanayiini bir an önce geliştirmek geçiş dönemi şartları bakımından da ciddi bir önem taşımaktadır. Aksi halde, 12 yıl sonunda gümrüklü yerli binek arabaları gümrüksüz giren ithal malı binek arabalarıyla rekabet imkânı bulamaz ve geçiş dönemi şartlarını değiştirmek zorunluğu doğabilir.

ix — *Diğer Sanayi Kollarıyla İşbirliği* : Otomotiv sanayii için motor sanayii ve yan sanayii geliştirilirken, buna paralel olarak diğer sanayi kesimlerinin geliştirilmesi de bir arada ele alınmalıdır. Özellikle inşaat kesiminde kullanılan çeşitli araçların ve diğer kesimler için gerekli motorların yurt içinde imalinin geliştirilmesini sağlamak üzere gereken tedbirler alınmalıdır. Torna, freze gibi yatırım malları sanayii, gemi inşaatı imalât sanayii geliştirilmeli, Millî Savunma sanayii ile işbirliği yapılmalıdır.

b — *Yan, Temel Ham Madde ve Enerji İmalât Sanayii Kollarında* :

x — Halen mevcut yan sanayi kollarının geliştirilmesi, firma cesametlerinin büyümesi, teknolojik bilgi seviyesinin yükseltilmesi ve kapasitenin genişletilmesi sorunları Üçüncü Plan döneminde ciddi ve sistemli şekilde ele alınmalıdır. Yan sanayi kuruluşları için yatırım indirimleri politikası uygulanmalı, kredi imkânları genişletilmeli, kota tahsisleri ve parça ithalâtı yeni sanayi kollarını teşvik edecek biçimde yeniden düzenlenmelidir. Son tarihlerde (Şubat, Mart 1972) yan sanayi teşvik tedbirlerinden ve orta ve uzun vadeli sanayi kredisinden yararlandırılması kararı isabetli bir adım olmuştur. Ayrıca, yan sanayi firmalarının belirli bir bölgede veya mahdut sayıda bölgelerde toplanması da mutlaka ele alınmalı ve bu önemli sorun da sistemli bir şekilde çözümlenmelidir. Diğer taraftan, ana sanayi firma taleplerinin kurulacak olan millî yan sanayie teksifi sağlanmalıdır. Yine aynı maksatla ana sanayide, mümkün olabilen parçalar için standardizasyona gidilmelidir. Ayrıca, yan sanayi teknolojik güçlüklerini

yenmek üzere, özellikle imalât yönünden ana sanayi firmalarıyla birlikte uygulama araştırmaları yaparak bu bilgileri yan sanayie aktaracak bir araştırma merkezinin kurulması da faydalı olacaktır. Yan sanayi ürünlerinde gerçekçi oranlarda vergi iadeleri tanımak ve ihracat formalitelerini kolaylaştırmak suretiyle ihracatın teşviki yoluna gidilmelidir.

xi — Ereğli Demir ve Çelik tesislerinin kapasitesinin, M.K.E.K. kaliteli çelik üretim imkânlarının genişletilmeleri suretiyle temel ham madde üretiminin artırılarak demir, çelik, saç gibi temel maddelerde yurt ihtiyacının tamamının yurtiçi üretimle sağlanması yan sanayi ve ana sanayi kapasitesini artıracak, yerli imalât oranını yükseltecek ve maliyetleri düşürecektir. M.K.E.K.'nun yan sanayie doğrudan kaliteli çelik tedarik etmesini sağlamak üzere bellibaşlı yan sanayi bölgelerinde satış depoları açması yolu denenmelidir. Herhalde teslim müddetlerinin indirilmesi, peşin şartının kaldırılması suretiyle gerek yan sanayi gerek doğrudan ana sanayi için üretim aksaması finansman güçlükleriyle karşılanması gibi problemler ortadan kaldırılmalıdır.

Diğer taraftan, yine ana ve yan sanayi kollarında yerli imalât oranını yükseltmek üzere cam elyaf tesislerinin, Petkim'in bir an önce üretim faaliyetine başlamaları sağlanmalı, aynı maksada hizmet edecek bütün diğer tesisler planlanarak Üçüncü Plan döneminde işletmeye açılmalıdır. Bu arada büyük cesametli yan sanayi tesislerinin kurulması hükümetten özel bir teşvik görmelidir.

xii — Elektrik enerjisi üretim kapasitesi ülkemizin sanayileşmesine paralel bir şekilde ve süratle artırılmalıdır. Böylece, enerji temini hususunda sık sık rastlanmakta olan kesilmeler, dolayısıyla da otomotiv firmalarının ve diğer sanayi kollarının üretim faaliyetlerinde vuku bulan aksamalar önlenmelidir. Aynı zamanda enerji maliyetleri de düşürülerek AET ülkeleriyle aynı hizaya gelmesi sağlanmalıdır.

EK — OTOMOTİV SANAYİNDE VE BUZDOLABI İMALÂTINDA FİRMA KAPASİTESİ, KAPASİTE KULLANIMI VE SABİT YATIRIMLAR — TEORİK AÇIKLAMA

A — KISA DÖNEM AZAMI KAPASİTE VE BOŞ KAPASİTE MESELESİ

Otomotiv sanayiinde bugün firmalar teknik azami kapasitelerinin altında çalışmaktadırlar (1). Bu sebeple, bugün bu alanda yeni firmaların kurulması yahut mevcut firmaların kapasitelerinin tevsiî gayesiyle yatırım yapmaktan sakınmak gerekir. Otomotiv sanayiinin hemen önümüzdeki yıllarda temel meselesi montaj hattı kapasitesinin genişletilmesi değil, motor, aktarma organları ve ön düzen sanayiinin kurulması ve yan sanayiinin geliştirilmesidir.

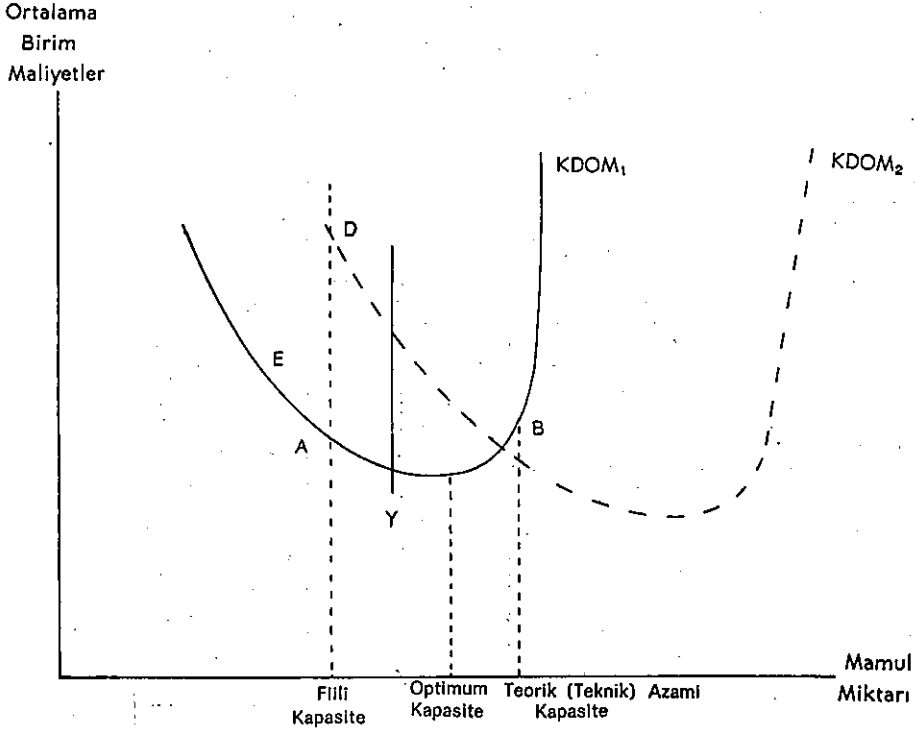
Buzdolabı imalâtı da bugün yine firmaların teknik kapasitesinin altında bir kapasite kullanımı gerektirdiği halde, bu imalât kolunda satış ve üretim artışlarının sabit sermaye yatırımları ve kapasite tevsiine gitmeden, mevcut kapasitenin tam kullanımıyla sağlanması buzdolabı maliyetlerini ve fiyatları yükseltecek ve ekonomik olmayacaktır. Bu sebeple satış ve üretim artışları bu imalât kolunda sabit sermaye yatırımları ile karşılanmalıdır. İki sanayi kolu arasındaki farklar Şekil 1 ve Şekil 2'de teorik olarak açıklanmaktadır.

Otomotiv Sanayiinde bugünkü sabit sermaye ile ortalama maliyetlerin seyri KDOM₁ ile gösterilmiştir. Otomotiv montaj hattının ve mevcut atelyelerin tam kapasite ile kullanımına gidildikçe maliyetler düşecektir, maliyetlerin minimum olduğu nokta B'dir. Teknik azami kapasite ise C'dir. Otomotiv sanayiinde optimum kapasite teknik yahut teorik azami kapasiteye çok yakındır (2). Şekilde talep yetersizliği dolayısıyla fiili üretim ve kapasite kullanımı A noktasındadır. Bu noktada kapasite kullanım oranı düşük, maliyetler yüksektir. İthalât tahsisleri ve yan sanayi kapasitesi ile sı-

- (1) Azami teknik yahut teorik kapasite Odalar Birliğinin yayınladığı **Kapasite Esasları** (1968) adlı kitaptaki esaslara göre hesaplanmaktadır. Elektronik sanayii için esaslar s. 159 (grup 370) de, diğerleri için ise s. 133 (grup 350) de «Metalden mamul Eşya İmalâthaneleri» adı altında verilmektedir.
- (2) Kamyon ve traktörde talep mevsim dalgalanmalarına maruz olduğu için stok ve stok finansmanı dolayısıyla optimum kapasite azami teknik kapasitenin daha altında bulunacaktır.

nırlanmış azami üretim ise Y çizgisi ile gösterilmektedir. Şekilde sabit sermaye yatırımları yaparak kapasitenin artırıldığı takdirde meydana gelecek yeni ortalama maliyet eğrisi $KDOM_2$ ile gösterilmektedir. Büyük kapasite şikkında gerçi ortalama birim maliyetler düşer, ancak bu düşme satış ve üretim seviyesinin yüksek olması şartıyla kayıtlıdır. Bugünkü üretim seviyesinde kaldığı müddetçe büyük kapasite ($KDOM_2$) şikkında kapasite kullanımı oranı bugünkü kapasitede ($KDOM_1$) şikkına kıyasla çok daha düşük ve birim maliyetler daha da yüksek olacaktır (Şekilde D noktası). Bu şartlar altında yeni büyük kapasite artışları ve yatırımları doğru değildir. Yahut yeni firmaların kurulması her bir firmaya düşen satış ve üretimi azaltacağı için (meselâ, şekilde bu sefer geriye, E noktasına gidileceği için) yine düşünülmemek gerekir. Genel hatlarıyla çizdiğimiz bu manzara dışın-

ŞEKİL 1 — OTOMOTIV SANAYII

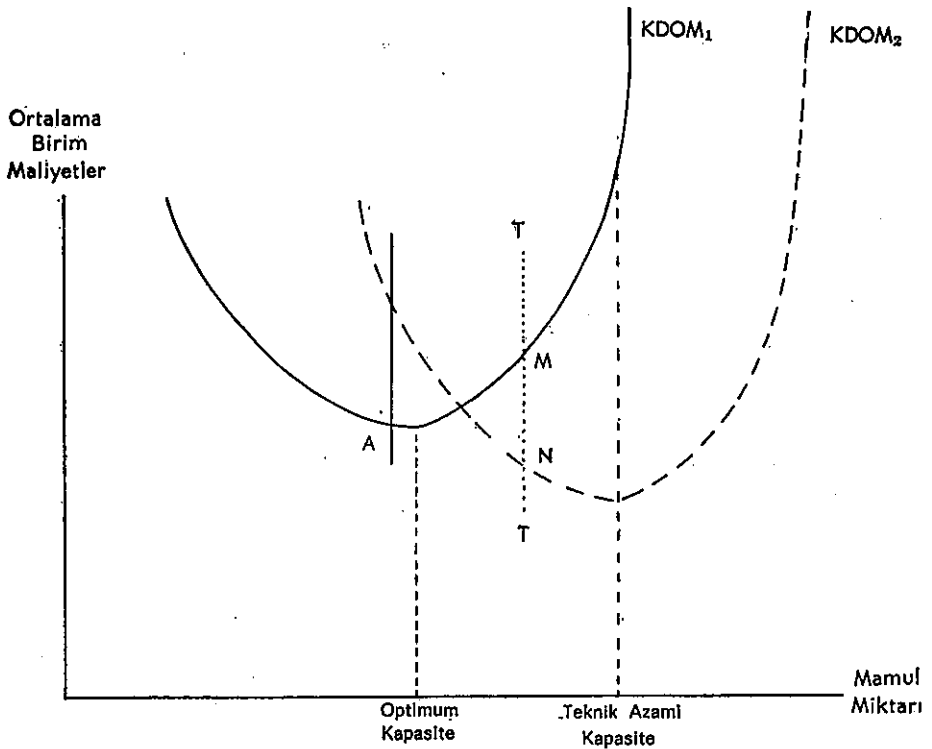


OTOMOTİV SANAYİNİN PROBLEMLERİ ve ALINMASI GEREKLİ TEDBİRLER

da tahsisî olarak herhangi bir firmanın darboğazlarını gidermek, yerli imalat oranını arttıran yeni tesisler kurmak gibi sabit yatırım ihtiyaçları her zaman varit olabilir.

Buzdolabı sanayii bugün bu bakımdan otomotiv sanayiinden tamamen farklı bir özellik göstermektedir. Buzdolabı sanayiinden, ilgili kısımda da izah edildiği gibi, mevsimlik satışlar ve stok maliyetleri dolayısıyla ortalama firma maliyetler, montaj hattının yılda 300 gün çalışması esasına göre hesaplanan teknik kapasiteye ulaşmadan çok daha önce yükselmeye başlamaktadır. Durum Şekil 2'den izlenebilir. Şekilde bugünkü ortalama firma kapasitesine göre maliyetler $KDOM_1$ ile gösterilmektedir. Optimum kapasite (B) teknik kapasite (C) nin önündedir.

ŞEKİL 2 — BUZDOLABI İMALATI



Bugünkü fiilî üretim miktarı ve kapasite kullanım oranı (A) burada bugünkü optimum kapasiteye çok yaklaşmış varsayılmaktadır. Kısa bir süre sonra talebin yükseleceğini ve tipik bir firmaya düşen talep miktarının TT olacağını varsayalım; gerçi kapasiteyi aynı bırakmak suretiyle bu talebi karşılamak mümkündür; ancak bu takdirde maliyetler yükselerek M noktasına gelecek ve sabit sermaye yatırımları yerine stok yatırımları zorunluğu başgösterecektir. Bu sefer, sabit sermaye yatırımlarına gitmek suretiyle kapasiteyi genişleteceğimizi kabul edelim ve yeni kapasitede ortalama maliyet eğrisi $KDOM_2$ olsun. Bu takdirde aynı TT miktarındaki üretim (N) gibi daha düşük bir maliyetle başarılabilecektir. Ancak, bu durumda buzdolabında fiilî kullanım oranı teknik kapasiteye kıyasla düşük gözükülecektir. Dikkat edilirse iki sanayi kolu için bu fark aslında otomotiv sanayiinde optimum kapasitenin teknik kapasiteye çok yakın, buzdolabında ise daha uzak olmasından doğmaktadır.

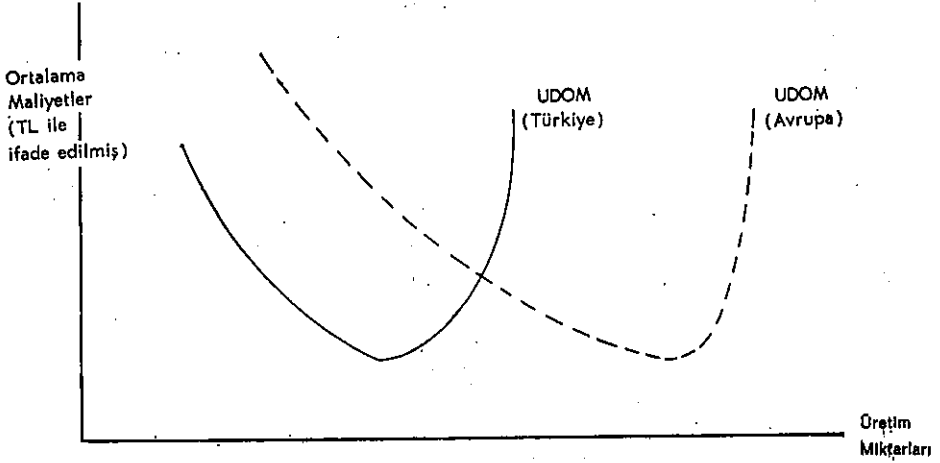
O halde, sonuç olarak diyebiliriz ki, sabit sermaye yatırım kararlarında kapasite kullanım oranını kıstas almak doğru değildir; bu gibi kararlarda her bir sanayiın özelliklerini, maliyetlerin seyrini ve firmaların optimum kapasitesini mutlaka hesaba katmak gerekir.

B — UZUN DÖNEM OPTİMUM KAPASİTE MESELESİ

Yukarıda kısa dönem azami teknik kapasite, bu kapasitenin kullanım oranı boş kapasite ve kısa dönem optimum kapasite (sabit tesislerin veri olduğu hallerde en düşük maliyeti veren üretim seviyesi) meselesi incelenmişti. Bu kere ise uzun dönem optimum kapasite (sabit tesisleri genişletmek suretiyle en düşük maliyeti veren üretim seviyesine ulaşmak) meselesi kısaca ele alınacaktır. Bu üretim seviyesi, başka bir ifade ile UDOM (uzun dönem ortalama maliyet) eğrisinin asgarî olduğu noktadır.

Bugün Türkiye'de mevcut firma kapasitelerinin Avrupa'ya kıyasla çok düşük olduğu, fiyatların yüksekliğinde bu kapasite farkının önemli rol oynadığı iddia edilmektedir. Herşeyden önce teslim etmek gerekir ki, üretim faktörleri nisbî fiyatlarındaki farklar dolayısıyla Türkiye'de daha çok emek-yoğun metodlarla, Avrupa'da ise daha fazla sermaye gerektiren seri imalat metodlarıyla çalışılacak, buna göre Türkiye'de optimum kapasite veya optimum firma cesameti Avrupa'ya kıyasla daha düşük olacaktır. Bu durum, genel hatlarıyla Şekil 3'de tasvir edilmektedir.

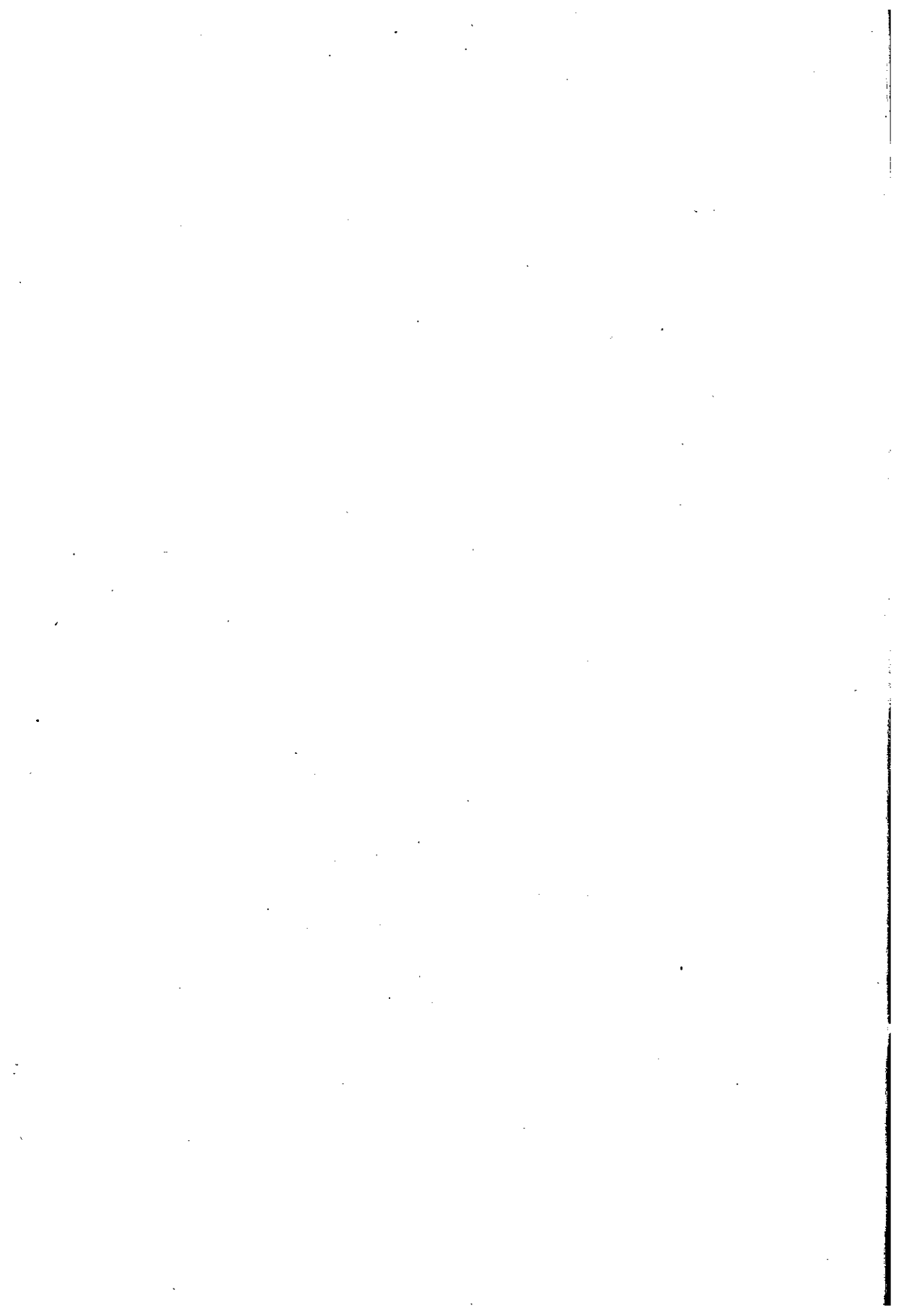
ŞEKİL : 3



Nitekim, bugün Türk otomotiv sanayiinde firma cesametlerinin Avrupa'ya kıyasla küçük olmasının fiyatların yüksekliğinde önemli bir etken olmadığı dolaylı bir şekilde ispatlanabilir. Meselâ, binek otomobilinde, yerli yapım fiyatlarının Avrupa fiyatlarına kıyasla 2 : 1 oranında olmasına karşılı, vasıtalı vergi farklarından arınmış imalât maliyeti farkının 1,3 : 1 olduğu tespit edilmiştir. (3) Demek ki, fiyat farklarının esasen %70'ini verimlilik değil, vasıtalı vergi farkları teşkil etmektedir. Firma cesametinin küçük olması dahil, boş kapasite, çelik, demir ve enerji fiyatlarının yüksekliği, yine yan sanayiden alınan parçaların fiyatlarının yüksekliği gibi faktörlerin tümü dahi imalât maliyeti üzerinde vasıtalı vergi farkları kadar önemli bir etki yaratmamaktadır. Kaldı ki, otobüs gibi emek - yoğun işlemlerin çok olduğu taşıt araçlarında fiyatlardan vasıtalı vergi farkları izale edildiğinde firma cesametlerinin Avrupa'ya kıyasla çok küçük olmasına rağmen Türkiye'de imalât maliyetinin daha düşük olduğu görülecektir.

(3) Bkz. Mükerrerem Hiç, Montaj Sanayii, İstanbul 1972.

II. Bölüm
Diğer Montaj
Sanayii Kolları



II. BÖLÜM

DİĞER MONTAJ SANAYİİ KOLLARI

FASIL : VII

Elektronik Sanayii

(RADYO, PİKAP, SES ALMA CİHAZI, TELEVİZYON VE ELEKTRİKLİ TIRAŞ MAKİNESİ MONTAJ SANAYİİ)

A — ELEKTRONİK MONTAJ SANAYİİNİN GELİŞMESİ VE BUGÜNKÜ DURUMUYLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

1 — *Firma sayısı, mevcut firmalar ve imal edilen mamullerin tip ve modelleri :*

a — Firma sayısı :

Radyo, pikap, ses alma cihazı, televizyon ve elektrikli tıraş makinesi üreten firma sayısı *Tablo 1*'de yıllar itibarıyla verilmiştir.

Montaj Talimatnamesinin yürürlüğe girmesiyle firmalar her yıl sirkü-lerlerle ilân edilen döviz tasarruf nispetlerini tutturmak zorunda kalmışlar-
dır. Bu nispeti tutturamayan firmaların tahsisleri kesilmek suretiyle üretim-leri durdurulmuştur. Böylece, Montaj Sanayii Talimatnamesinin yürürlüğe girmesiyle, asgarî şartlara intibak edemedikleri için 5 firma radyo, 5 firma pikap, 2 firma ses alma cihazı, 1 firma elektrikli tıraş makinesi üretimin-

ELEKTRONİK SANAYİİ

den vazgeçmek zorunda kalmışlardır. Buna göre, 1970 yılında radyo üretimi 11, pikap üretimi 4, ses alma cihazı üretimi 1, elektrikli tıraş makinesi üretimi 1 firma tarafından yapılmıştır.

Tablo 1 — Firma Sayısı

Mamul Cinsi	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Radyo	32	27	16	20	19	14	11	11
Pikap	11	6	5	6	5	5	4	5
Ses alma cihazı	4	2	2	2	1	1	1	1
Televizyon (1)								6
Elektrikli tıraş makinesi	3	2	2	2	2	1	1	1

b — Elektronik sanayiinde faaliyet gösteren firmalar :

Türkiye Ticaret ve Sanayi Odaları ve Borsalar Birliğinin yayımlarına göre, 1966 yılında elektronik montaj sanayii kolunda *Tablo 2*'de belirtilen firmalar üretimde bulunmuştur.

Tablo 2 — 1966 Yılında Elektronik Sanayindeki Firmalar ve Mamulleri

Firmanın Adı	Ürettiği mamul cinsi
1 — Akın Radyo Komandit Şirketi	Radyo
2 — Behlüller Kollektif Şirketi	Radyo
3 — Beko Ticaret Sanayi A.Ş.	Radyo, oto radyosu
4 — Cihan Adi Komandit Şirketi	Radyo
5 — Dr. Nezh İşıl Nevtron Radyo Fb.	Radyo
6 — Ege Elektronik Cihazlar End. Ltd. Ş.	Radyo
7 — Elektro Akustik Tic. ve San. Ltd. Ş.	Radyo, pikap
8 — Elektronik End. T.A.Ş.	Radyo, pikap
9 — Elektronik İthalât Kom. Şirketi	Radyo
10 — Güven Radyo Ticaret Kollektif Şirketi	Radyo
11 — Kadri Dağ ve Ortağı Kollektif Şirketi	Radyo

- (1) Televizyon montaj sanayii kapsamına 1970 yılının Kasım ayında alınmıştır. 1970 yılından öncesine kadar muhtelif firmalar deneme mahiyetinde televizyon imalâtı yapmışlardır. İlk imalât 1966 yılında yapılmıştır. 1970'den önceki durum kesin olarak tespit edilemediğinden rakam verilmemiştir.

Firmanın Adı	Ürettiği mamul cinsi
12 — Meta Elektronik Endüstrisi - Tahsin Ersoy ve Ortağı	Radyo
13 — Nijad Serven ve Şeriki Kollektif Şirketi	Oto radyosu
14 — Ra-tel Sanayi ve Ticaret Kollektif Şirketi	Radyo
15 — Ses-al Kemal Cabioglu Kollektif Şirketi	Radyo
16 — Tel-Star	Radyo
17 — Tele-teknik Sanayi ve Ticaret Ltd. Ş.	Radyo
18 — Türk Philips Sanayi ve Ticaret A.Ş.	Radyo, pikap, ses alma cihazı, tıraş makinesi
19 — Umsa Kollektif Şirketi	Radyo, pikap
20 — Yaşar Sumar ve Ortağı	Radyo, pikap
21 — Alain Caporale	Pikap
22 — P.E. Sanayi Kollektif Şirketi	Pikap
23 — Ahmet Palanduz	Ses alma cihazı

Yukarıda sayılan 23 firmadan 4'ü İzmir'de, geri kalanı İstanbul'da bulunmaktadır. Burada sadece Montaj Sanayii Talimatnamesine göre çalışan firmalar zikredilmiştir. Özellikle radyo ve pikapta bu Talimatnamenin dışında çalışan başka firmalar da mevcuttur.

1970 yılında elektronik sanayiinde üretim yapan firmaların adı ve mamullerinin cinsi ise *Tablo 3*'de verilmektedir.

Tablo 3 — 1970 Yılında Elektronik Sanayiindeki Firmalar ve Mamulleri

Firmanın Adı	Ürettiği mamul cinsi
1 — Philips Sanayi ve Ticaret A.Ş.	Radyo, pikap, teyp, televizyon, tıraş makinesi
2 — Cihan Adi Komandit Şirketi	Radyo, pikaplı radyo, televizyon
3 — Bekoteknik A.Ş.	Radyo, pikap, oto radyosu, televizyon
4 — Nijad Sirven ve Şeriki Kollektif Şirketi	Oto radyosu
5 — Dr. Nezih Işıl, Nevtron Radyo Fb.	Radyo, televizyon
6 — Behlüller Kollektif Şirketi	Radyo
7 — Elektro Akustik Ticaret ve Sanayi Ltd. Ş.	Radyo, pikap, televizyon
8 — Meta Elektronik Endüstrisi - Tahsin Ersoy ve Ortağı	Radyo, pikap
9 — Yaşar Sumar ve Ortakları Adi Komandit Ş.	Radyo, pikaplı radyo televizyon
10 — Kemal Cabioglu Ses - Alım	Radyo
11 — Ratel Sanayi ve Ticaret Kollektif Şirketi	Radyo
12 — Alain Caporale	Pikap

Bu firmalardan sadece Alain Caporale Elektrik Cihazları atelyesi İzmir'dedir. Diğer bütün firmalar İstanbul'da bulunmaktadır.

2 — İmalât Tekniği :

Elektronik sanayiinde genellikle bant sistemi ile çalışılır. İçeriden ve dışarıdan temin edilen radyo parçaları kısım kısım montajı yapılmak üzere banda verilir. Montaj safhasında lehimleme ameliyesi yapılır. Montaj hattının sonunda nihaî kontrol ve ambalajlama işlemini müteakip mal piyasaya arz edilir. Türkiye'de elektronik sanayiinde emek - yoğun üretim tekniği hâkimdir. Nispeten küçük radyo firmalarında montaj safhasında kadın işçilerden de yararlanıldığı anlaşılmaktadır.

Talep yeterli olmadığından elektronik yan sanayii Türkiye'de gelişmemiştir. Montaj firmaları yerli imalât nispetini yükseltebilmek için birçok parçaları kendileri imal etmek zorunda kalmaktadırlar. Bu üretim organizasyonu bahis konusu parçaların imalâtında lüzumsuz bir kapasitenin doğmasına sebep olmaktadır.

Aynı imalât tekniği kullanıldığı ve aynı dağıtım kanalları yoluyla aynı tüketici kütlesine ulaştırıldığı için genellikle radyo, pikap, ses alma cihazı ve televizyon imalâtı aynı firmalarda bir arada yürütülmektedir.

Elektronik sanayiinde genellikle yabancı patent altında çalışılmayıp, Türk mühendislerinin laboratuvarlarda geliştirdikleri tipler üzerinde imalât yapıldığı söylenebilir. Ancak, yabancı firmaların markalarını kullanan montaj fabrikaları, onların malzemesini kullanmak şartıyla, yabancı firmanın tekniğinden yararlanmak imkânını sağlamışlardır.

3— *Mevcut Toplam Sermaye*

a — *Öz sermaye*

Elektronik montaj sanayiinde nominal öz sermayenin dağılımı yıllar itibariyle *Tablo 4'*de gösterilmiştir.

*Tablo 4'*den de görüleceği gibi, 1970 yılında bu sanayi kolunda mevcut toplam öz sermayenin nominal değeri: TL. 145,1 milyon olarak tespit edilmiştir. Yıllar itibariyle yatırılmış olan sermayeyi 1970 yılı para değerine irca edecek olursak, bu sanayi dalında mevcut toplam öz sermayenin 1970 yılı TL değerinin: TL. 236,1 milyon olduğu hesaplanabilir.

b — *Tahvil ihracı, uzun ve kısa vadeli borçlanmalar:*

Elektronik montaj sanayiinde, 1970 yılında toplam 3.000.000.— TL. lik tahvil ihraç edildiği anlaşılmaktadır. Bu yoldan elde edilen fonlar fab-

Tablo 4 — Toplam Sermaye

Yıllar	Nominal Öz Sermaye TL	Yıllık Sermaye Artışı	Paranın 1970 TL. Değeri İndeksi	Öz Sermayenin 1970 TL. Değeri
1963	75.302.500	75.302.500 (1)	2.02 (2)	152.111.105
1964	91.832.847	16.530.347	1.47	24.299.610
1965	105.647.117	13.814.270	1.36	18.787.407
1966	118.442.529	12.795.412	1.27	6.249.173
1967	121.148.873	7.706.344	1.19	9.170.549
1968	129.143.429	7.994.556	1.13	9.033.848
1969	136.892.035	7.748.606	1.07	8.281.008
1970	145.105.557	8.213.522	1.00	8.213.522
Toplam		145.105.557		236.146.222

(1) Bu rakam 1963 yılına ait artışı değil, kuruluştan 1963 yılına kadarki kümülatif nominal öz sermayeyi temsil etmektedir.

(2) 1954-1963 dönemi için yıllık fiyat indekslerinden basit aritmetik ortalamaya esasına göre hesaplanmış indekstir.

rika binası satın alınmasında kullanılmıştır. Ayrıca, Sınaf Kalkınma Bankasından da 800.000.— TL. değerinde uzun vadeli yatırım kredisi alınmıştır. Bu sanayi kolunda yılda ortalama olarak nominal öz sermayeye denk kısa vadeli kredi kullanılmaktadır. Kısa vadeli kredinin yarısı ithalâtın finansmanında, diğer yarısı ise kredili satışların yarattığı finansman açığını kapamak hususunda kullanılmaktadır. Tahmin ettiğimiz kısa vadeli kredi toplamı ile tahvil ihracını ve uzun vadeli kredileri nominal öz sermayeye ilâve edersek toplam sermayenin: TL. 294,0 milyon olduğu tespit edilebilir. Uzun ve kısa vadeli kredi toplamını paranın 1970 TL değeri ile ifade edilen söz sermayeye ilâve edersek, bu sanayi kolunda mevcut toplam sermayenin: TL. 385,1 milyon olduğu hesaplanabilir.

4 — Firmaların Cesametleri

Bu sanayi kolunda 1970 yılında faaliyet gösteren firmaların cesametleri hakkında yaptığımız araştırmaların sonuçları aşağıda Tablo 5, 6, 7 ve 8'de özetlenmiştir.

ELEKTRONİK SANAYİİ

a — Cesamet'in müseccel sermaye esasına göre dağılımı:

Tablo 5 — Sermaye (1) Esasına Göre Cesamet

Sermayenin alt ve üst sınırı	Firma Sayısı
TL 500.000 - 3.000.000	7
TL 3.000.000 - 5.000.000	2
TL 5.000.000 ve fazlası	2

(1) Bu tabloda nominal müseccel öz sermaye esas alınmıştır.

b — Cesamet'in çalışan personel adedi esasına göre dağılımı :

Tablo 6 — Personel İstihdamına göre Cesamet

Çalışan Personel Adedi	Firma Sayısı
30 - 150 kişi	7
151 - 300 »	2
301 ve fazlası	2

c — Cesamet'in üretim kapasitesine göre dağılımı :

Tablo 7 — Radyo Üretim Kapasitesine göre Cesamet

Üretim Miktarı (adet)	Firma Sayısı
0 - 20.000 adet	7
20.000 - 30.000 adet	2
30.000 ve fazlası	2

Tablo 8 — Pikap Üretim Kapasitesine göre Cesamet

Üretim Miktarı (adet)	Firma Sayısı
0 - 20.000 adet	2
20.000 ve fazlası	3

Ses alma cihazı ve tıraş makinesi imal eden firma tektir. Bu bakımdan bu iki mamul kapasite dağılımı hesaplarına dahil edilmemiştir.

5 — İstihdam Edilen Personel Sayısı ve Personele Yapılan Ödemeler

Elektronik piyasasında çalışanların sayısı ve brüt ücret ödemeleri *Tablo 9*'da verilmiştir. Tablonun tetkikinden de görüleceği gibi, bu sanayi kolunda firma sayısının zamanla azalmasına rağmen çalışanların adedi yükselmiştir. Bu husus küçük cesametli firmaların piyasayı terketmelerine karşılık büyük cesametli firmaların piyasaya hâkim olduklarını göstermektedir.

Son yıllarda elektronik sanayiinde çalışanların sayısındaki düşüşün sebepleri ise şöyle sıralanabilir:

i — Gerek küçük atelyelerin imalâtı gerek bedelsiz ithalât yoluyla dışarıdan gelen cihazların etkisiyle Montaj Talimatnamesi kapsamına giren firmalar tarafından imal edilen radyo, vs. cihazlara vaki iç talebin son yıllarda azalması.

ii — Sendikaların baskısı ile ücret artışlarının hızlanması.

iii — İşçi - işveren ihtilâflarının bu sanayi dalında ciddi bir problem haline gelmesi.

Özellikle 2. ve 3. maddede belirtilen sebeplerden dolayı firmalar son yıllarda istihdam politikası olarak daha az personel çalıştırma yoluna gitmişlerdir. *Tablo 9*'dan görüleceği gibi, işçi sayısında önemli oranlara varan azalmaya rağmen toplam ücret ödemelerinde bir azalma vuku bulmamıştır.

Tablo 10'da son iki yılda elektronik sanayiinde çalışanlara yapılan ödemeler ayrıntılı olarak verilmiştir.

Tablo 9 — Radyo, Pikap, Ses Alma Cihazı, Elektrikli Tıraş Makinesi İmalâtında Çalışanların ve Bunlara Ödenen Brüt Ücretlerin Seyri (1)

Yıllar	Radyo		Pikap		Ses alma cihazı		Elektrikli tıraş makinesi		Toplam	
	Personel Sayısı	Yıllık Ücret TL	Personel Sayısı	Yıllık Ücret TL	Personel Sayısı	Yıllık Ücret TL	Personel Sayısı	Yıllık Ücret TL	Personel Sayısı	Yıllık Ücret TL
1963	1867	17.610.720	191	717.804	47	170.196	21	74.092	2126	18.572.812
1964	1824	15.155.904	74	460.740	30	159.192	12	294.168	1870	16.070.004
1965	2059	17.692.380	81	726.588	42	341.652	33	329.160	2215	19.089.780
1966	2293	20.810.220	63	710.088	34	358.500	32	443.928	2422	22.322.736
1967	1875	21.545.928	71	1.201.296	17	485.760	16	428.712	1979	23.461.696
1968	1408	17.272.081	108	1.201.102	51	709.647	33	511.819	1600	19.694.649
1969	1052	23.426.808	61	856.032	36	456.981	26	571.242	1155	25.301.063
1970	944	22.486.080	127	1.756.524	23	312.432	35	822.360	1129	25.627.396

(1) Sosyal Sigortalar işveren hissesi dahil değildir.

Tablo 10 — Son Yıllarda Personele Yapılan Ücret Ödemelerinin Dökümü

Yıllar	İmalât Çeşidi	Net Ücret Ödemeleri	Ücretten Kesilen Gelir Vergisi	Sosyal Sigorta Ödemeleri	(İşçi+İşveren) Toplam Ücret Ödemeleri
1969	Radyo	17.777.592	4.001.808	3.509.472	25.285.872
	Pikap	677.100	119.316	128.100	924.516
	Ses Alma Cihazı	365.914	59.184	56.688	481.786
	Tıraş Makinesi	431.808	98.856	85.800	616.464
	Toplam	19.248.414	4.279.164	3.780.060	27.308.638
1970	Radyo	16.890.048	4.021.440	3.375.628	24.287.116
	Pikap	1.495.044	278.892	286.500	2.060.436
	Ses Alma Cihazı	247.020	43.608	46.920	337.548
	Tıraş Makinesi	621.181	143.640	124.520	889.340
	Toplam	19.253.292	4.487.580	3.833.568	27.574.440

6 — Fiili İstihsal, Satış Miktar ve Değerleri

1963 - 1970 yılları arasında, elektronik sanayii fiili imalât miktarları Tablo 11'de verilmiştir.

Tablo 11 — Fiili İmalât (adet olarak)

Yıllar	Radyo	Pikap	Ses Alma Cihazı	Televizyon	Tıraş Makinesi
1963	362.815	23.889	3.458	—	2.000
1964	328.836	27.422	3.942	—	22.793
1965	317.173	19.059	2.280	—	20.635
1967	317.578	33.889	3.371	—	26.029
1968	237.932	32.000	4.141	—	20.791
1969	234.380	15.506	4.988	—	19.533
1970	210.000	32.288	3.245	3.026	22.530

1970 yılına kadar televizyon imalâtı deneme mahiyetinde idi. 1971 yılında ise bu imalât kolu Montaj Sanayii kapsamına alınmıştır.

Tablo 12 — Mamullerin Satış Miktar ve Değerleri (Adet TL olarak) (1)

Yıllar	Radyo		Pikap		Ses Alma Cihazları		Televizyon		Tıraş Makinesi	
	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer	Miktar	Değer
1969	234.380	130.080.900	13.506	9.039.998	4.988	—	—	—	19.533	—
1970	210.000	125.160.000	32.288	21.906.688	3.245	3.026	10.112.892	22.530	—	—

(1) Stok miktarlarını tespit etmek mümkün olamamıştır. Bu nedenle tablo düzenlenirken fiili üretim ve satış denk varsayılmıştır.

Türkiye'nin toplam radyo, pikap imalâtı aslında yukarıda verilen rakamların çok üstündedir. Çünkü, Montaj Talimatnamesi kapsamına giren firmaların yanında küçük atelyelerde de imalât yapılmaktadır. Bu imalât için gerekli malzeme, liberasyon listelerinde radyo tamircileri için yurda getirilen parçalardan sağlanmaktadır. Bu tip imalât yapanlarla temas etmek imkânsız olduğundan bu konuda rakam verilememiştir. Ancak bu sanayi dâhıyla iştigal eden bir kısım firmaların yetkililerince belirtildiğine göre, önemli miktarda radyo ve pikap bu yolla imal edilerek piyasaya arz edilmektedir. Radyo, pikap üretim miktarına pilli, cereyanlı radyolar ve pikaplar, masa tipi, çanta tipi radyolar, araba radyoları, pikaplı radyolar dahildir. Radyo imalâtının tahminen %80'i pilli %20'si ise cereyanlıdır. Bu nispetler Avrupa'da %67 pilli, %33 cereyanlıdır.

Montaj Sanayii Talimatnamesi dahilinde çalışan firmaların 1969 ve 1970 yıllarına ait toplam mamul satış miktar ve değerleri *Tablo 12*'de gösterilmiştir.

7 — Sanayiın Azami Mamul Kapasitesi

Elektronik sanayinde talep yetersizliği dolayısıyla ortalama olarak toplam kapasitenin %60'ı kullanılabilir. Ancak, televizyon imalâtı 1970 yılı içinde deneme devresinde olduğundan imalâtçı firmaların çoğunda, araştırma yaptığımız devrede kapasite tespit edilmemiştir.

8 — Sanayiın Kamu Sektörüne Vergi Katkısı

Elektronik sanayii kamu sektörüne, kurumlar vergisi, gelir vergisi, gümrük vergisi, istihsal vergisi, maaşlardan ödenen vergiler olmak üzere katkıda bulunmaktadır. 1970 yılı içinde bu sanayi kesiminin toplam vergi ödemeleri *Tablo 13*'de verilmiştir.

Tablo 13 — Vergi Ödemeleri (1970 Yılı - TL.)

Kurumlar, Gelir Vergisi	Gümrük Vergisi	İstihsal Vergisi	Maaşlardan Kesilen vergiler	Toplam Vergi
4.269.089	14.362.527	1.288.945 (1)	4.487.580	24.408.161

(1) Bu sanayi kolu istihsal vergisine Ekim 1970'den itibaren dahil edilmiştir. Bu sebeple, buradaki rakam 1970 yılının son iki ayına aittir.

ELEKTRONİK SANAYİİ

9 — Yerli İmalât Oranının Seyri ve Döviz Tasarrufu

Montaj Sanayii Talimatnamesinde öngörülen döviz tasarruf nispetleri *Tablo 14*'de verilmiştir.

Tablo 14 — Döviz Tasarruf Nispetleri (% olarak)

Mamuller	y ı l l a r						
	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Radyo	35	40	50	60	70	75	75
Pikap	25	35	45	55	60	65	70
Ses Alma Cihazı	20	25	35	45	60	65	70
Tıraş Makinesi	15	20	50	60	60	65	70

Radyo, pikap, ses alma cihazı, tıraş makinelerinin montaj yoluyla Türkiye'de imalâtı sayesinde yapılan döviz tasarruf miktarları *Tablo 15*'de verilmiştir.

Tablo 15 — Döviz Tasarrufu (\$ olarak)

Mamuller	y ı l l a r						
	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Radyo	5.384.028	6.385.850	8.271.282	7.365.225	5.788.103	5.671.038	5.081.483
Pikap	159.415	154.098	160.980	292.921	352.293	283.325	613.472
Ses alma cihazı	51.966	32.375	86.038	104.171	141.691	196.876	194.700
Tıraş Makinesi	87.058	88.404	116.569	123.200	115.590	115.440	144.202

Bu sanayi koluna montaj kotalarından yapılan döviz tahsisleri ise *Tablo 16*'da görülmektedir.

Tablo 16 — Döviz Tahsisleri (1000 \$)

Mamuller	y ı l l a r						
	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Radyo	1250	1600	1500	1000	1000	800	450
Pikap	100	70	60	30	50	20	15
Ses alma ihazı	70	70	80	40	40	10	10
Tıraş makinesi	50	40	40	20	20	10	10

Televizyon 1971 yılının son günlerinde montaj sanayii kapsamına alındığından ve 1970 yılı içinde Türkiye'de deneme tipinde imalât yapıldığından bu mamul için rakam verilememiştir.

Bugün elektronik sanayiinde componentler, ferit nüveler (bobinler içindeki toz ve karbondan preslenmiş nüveler), antenler, liits telleri, hoparlörlerin mıknatıslı parçaları, lâklar gibi parçalar ithal edilmektedir. Bazı parçaların yerli olarak Türkiye'de imali gerçi ekonomik ve teknik olarak mümkündür. Fakat, transistör, resistans, kondansatör vs. gibi bazı parçaların Türkiye'de imali ise, bu parçalar ileri teknoloji gerektirdikleri ve çok daha önemlisi seri imalât metodlarıyla ve çok büyük cesamet ile çalışılması icabettiği için ekonomik bakımdan mümkün değildir. Elektronik sanayiinde yerli katkı nispetini en çok artıran parçalar el emeği nispetinin fazla olduğu ve seri imalât metodları gerektirmeyen parçalardır.

B — ELEKTRONİK SANAYİİNDE MALİYETLER VE FİYATLAR

1 — Maliyetler

Bu sanayi kolundaki bütün mamullerin maliyet analizini yapmak imkânı bulunamamış, ses alma cihazları ve elektrikli tıraş makineleri analizlerimizin dışında bırakılmıştır. Muhtelif mamullerin maliyetleri aşağıdaki tablolarda verilmektedir.

Tablo 17 — Masa Radyosu Maliyet Dökümü

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi Maliyet	Devalüasyon Sonrası Maliyet
İthal Malzemesi	% 314.6	% 345.7
Yerli Malzeme	386.1	344.2
İşçilik	148.4	132.3
Amortismanlar	20.6	18.3
Diğer İmalât Giderleri	18.9	16.8
Satış Masrafları	38.5	42.0
Genel Giderler	72.9	100.7
Toplam	% 1000.0	% 1000.0

Tablo 18 — Çanta Radyosu Maliyet Dökümü

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi Maliyet	Devalüasyon Sonrası Maliyet
İthal Malzemesi	% 299.5	% 374.9
Yerli Malzeme	366.2	323.3
İşçilik	164.9	141.3
Amortismanlar	22.8	22.2
Diğer İmalât Giderleri	21.4	20.7
Satış Masrafları	37.3	34.4
Genel Giderler	85.7	83.2
Toplam	% 1000.0	% 1000.0

Tablo 19 — Otomobil Radyosu Maliyet Dökümü

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi Maliyet	Devalüasyon Sonrası Maliyet
İthal Malzemesi	% 381.0	% 373.0
Yerli Malzeme	323.8	333.7
İşçilik	119.0	118.9
Amortismanlar	16.5	18.9
Diğer İmalât Giderleri	15.1	17.4
Satış Masrafları	43.1	40.5
Genel Giderler	101.5	97.6
Toplam	% 1000.0	% 1000.0

Tablo 20 — Pikap Maliyet Dökümü

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi Maliyet	Devalüasyon Sonrası Maliyet
İthal Malzemesi	% 301.2	% 312.1
Yerli Malzeme	368.2	381.1
İşçilik	153.2	131.1
Amortismanlar	21.2	22.0
Diğer İmalât Giderleri	19.5	20.5
Satış Masrafları	40.6	38.5
Genel Giderler	96.1	94.7
Toplam	% 1000.0	% 1000.0

Tablo 21 — Televizyon Maliyet Analizi

Maliyet Unsurları	Devalüasyon Öncesi Maliyet	Devalüasyon Sonrası Maliyet
İthal Malzemesi	% 397.4	% 398.9
Yerli Malzeme	325.6	343.1
İşçilik	105.1	96.5
Amortismanlar	14.5	11.5
Diğer İmalât Giderleri	13.8	13.3
Satış Masrafları	45.7	35.1
Genel Giderler	97.9	101.6
Toplam	% 1000.0	% 1000.0

Devalüasyonun maliyetlere etkisi ise *Tablo 22*'de verilmektedir.

Tablo 22 — Devalüasyonun Maliyetler Üzerinde Etkisi

Mamul Çeşidi	Devalüasyon Öncesi Maliyet	Devalüasyon Sonrası Maliyet
Radyo (masa)	% 100	% 123
Radyo (çanta)	100	124
Radyo (oto) (1)	100	97
Pikap	100	116
Televizyon	100	109

- (1) Oto radyosunda devalüasyon öncesi ve sonrası maliyetlerinde farklılık (düşüş) maliyete, anten, hoparlör ve anten parazitör tertibatının dahil olmamasından doğmaktadır. Bunlar da göz önünde bulundurulursa devalüasyon maliyeti %25 nispetinde artırmıştır.

2 — Fiyatlar

Maliyetlerdeki bu artışlara karşılık fiyatlardaki artış daha azdır. Fiyat artışları *Tablo 23*'dedir.

Tablo 23 — Devalüasyon Öncesi ve Sonrası Satış Fiyatları

Mamul Çeşidi	Devalüasyon Öncesi Satış Fiyatı	Devalüasyon Sonrası Satış Fiyatı
Radyo (masa)	100	110
Radyo (çanta)	100	109
Radyo (oto) (1)	100	97
Pikap	100	106
Televizyon	100	117

- (1) Oto radyosunda görülen fiyat düşüşi, dışarıdan ithal edilen ve yukarıda da belirtilen anten, hoparlör ve anten parazitör tertibatının fiyatlara dahil edilmemiş olmasından doğmaktadır.

Yaptığımız incelemelere göre, elektronik sanayii ile işgal eden firmaların çeşitli mamuller üzerinden kâr hadleri *Tablo 24*'de verilmiştir.

Tablo 24 — Kâr Hadleri

Mamul Çeşitleri	Devalüasyon Öncesi Kâr Haddi	Devalüasyon Sonrası Kâr Haddi
Radyo (masa)	% 12	% 10
Radyo (çanta)	10	10
Radyo (oto)	10	10
Pikap	10	10
Televizyon	10	8

Tablo 24'ün tetkikinden de anlaşılacağı gibi, devalüasyon sonucu masa radyosu ve televizyonda kâr haddi düşmüş, diğer mamullerde kâr haddi ise sabit kalmıştır.

C — YAN SANAYİİ

Elektronik sanayiinde yan sanayi hayli gelişmiştir. Yapılan tahminlere göre, yerli malzemenin %75'i yan sanayiden sağlanmaktadır. Elektronik

montaj sanayii yan sanayiden aşağıda sıraladığımız malzemeleri tedarik etmektedir.

- i — Transformator
- ii — Hoparlör
- iii — Radyo kabin ve kutuları
- iv — Ambalaj malzemesi
- v — Cam aksam
- vi — Kablo
- vii — Plâstik aksam
- viii — Polisaj
- ix — Emprime şaseler
- x — Pıkap kristali
- xi — Motor regülatörü vs.

İzmir'de sadece elektronik sanayiine hitap etmek üzere kurulmuş olan Akın Radyo Sanayii Kollektif Şirketi tüm piyasanın kristal, motor regülatörü ve hoparlör ihtiyacını karşılamaktadır. Bu firmanın günlük kapasitesi 1000 kristal, 1000 motor regülatörü, 600 hoparlördür. Ancak, ham madde kıtlığı bu kapasiteyi 250 kristal, 250 regülatör ve 250 hoparlör olarak tahdit etmiştir. Bu firma elektronik sanayiine 1970 yılı içinde 210.000 adet kristal, 90.000 hoparlör, 60.000 regülatör vermiştir. Firma, Türkiye'de kristal ve regülatör imal eden tek firmadır; hoparlör imal eden başka firmalar mevcuttur.

Yan sanayii olarak bahsedilebilecek önemli firmalardan bir başkası da İstanbul'da kurulmuş olan Kablosan Kollektif Şirketidir. Yılda 7 milyon metre kapasiteye sahip olan bu firma elektronik sanayii piyasasının zayıf akım kabloları ihtiyacını karşılamaktadır. Bu firma 1970 yılında elektronik sanayiine 730.000 metre zayıf akım kablosu vermiştir. Yan sanayi kollarında ayrıca Kavel ve Sintel gibi büyük firmalar da İstanbul'da faaliyette bulunmaktadır. Yan sanayiinin ağırlığını gösterebilmek üzere, 1970 yılında elektronik sanayiinin yan sanayiden aldığı muhtelif mamuller ve değerleri *Tablo 25*'de verilmiştir.

ELEKTRONİK SANAYİİ

Tablo 25 — Yan Sanayiden Alınan Bazı Mamuller
(1970 yılı, TL olarak)

Mamulün Adı	Değeri TL
Transformatör	24.464.000
Hoparlör	8.788.800
Radyo kabin ve kutuları	5.894.800
Ambalaj Kutuları	1.124.800
Cam aksam	600.000
Kablo	750.000
Plâstik aksam	4.004.000
Kristal	2.310.000
Regülatör	840.000
Toplam	53.778.400

D — ELEKTRONİK SANAYİİNİN PROBLEMLERİ VE UYGULANMASI GEREKLİ POLİTİKA TEDBİRLERİ

1 — Montaj Sanayii Talimatnamesinde Öngörülen Asgari Şartlar

Diğer montaj sanayi kollarında olduğu gibi, Talimatname, radyo, pikap, ses alma cihazı, elektrikli tıraş makinesi montajı yapacak firmalar için bir takım asgari şartlara riayet etmek mecburiyetini koymuştur. Bu asgari şartlar aşağıda belirtilmektedir.

a — Radyo montajında bulunacak firmalar için aranan asgari şartlar:

- i — Öz sermayeleri en az 500.000.— TL olacaktır.
- ii — Personel sayısı en az bir elektrik veya elektronik mühendisi ve 20 işçi olacaktır.
- iii — İmalât kapalı sahası en az 300 m² olacaktır.
- iv — Tamir, tesis vasıta ve teşkilâtına sahip veya mukavele ile bağlı bulunacaktır.
- v — Memleket dışından getirilecek çeşitli malzeme ve radyo aksam ile dahilde imal edilecek aksamı birleştirerek radyo haline ge-

tirilmesi, ara ve nihaî muayenelerin ileride neşredilecek Türk standartlarında, bunlar neşredilinceye kadar menşe memleketi standartlarında zikredilen kontrollerin yapılması için lüzumlu bilumum makine, tezgâh, tesisat, teçhizat, takım, alet ve avadanlıklara sahip bulunacaktır.

b — *Pikap Montajında bulunacak firmalar için aranan asgari şartlar:*

- i — Öz sermayeleri en az 200.000.— TL olacaktır.
- ii — Personel sayısı en az 10 işçi olacaktır.
- iii — İmalât kapalı sahası en az 100 m² olacaktır.
- iv — Memleket dışından getirilecek çeşitli malzeme ve pikap aksamı ile dahilde imal edilecek veya ettirilecek aksamın birleştirilerek pikap haline getirilmesi, ara ve nihaî muayenelerinin ileride neşredilecek Türk standartlarında, bunlar neşredilinceye kadar menşe memleket standartlarında zikredilen kontrollerin yapılması için lüzumlu bilumum, makine, tezgâh, tesisat, teçhizat, takım, alet ve avadanlıklara sahip bulunacaklardır.

c — *Ses alma cihazları montajında bulunacak firmalarda aranan asgari şartlar :*

- i — Öz sermayeleri en az 250.000.— TL olacaktır.
- ii — Personel sayısı en az bir elektrik veya elektronik mühendisi ve 10 işçi olacaktır.
- iii — Tamir, tesis vasıta ve teşkilâtına sahip veya mukavele ile bağlı bulunulacaktır.
- iv — Memleket dışından getirilecek çeşitli malzeme ve ses alma cihazı ile dahilde imal edilecek veya ettirilecek aksamın birleştirilerek ses alma cihazı haline getirilmesi, ara ve nihaî muayenelerin ileride neşredilecek Türk standartlarında, bunlar neşredilinceye kadar menşe memleket standartlarında zikredilen kontrollerin yapılması için lüzumlu bilumum, makine, tezgâh, teçhizat, takım, alet ve avadanlıklara sahip bulunacaktır.

d — *Elektrikli tıraş makinesi montajında bulunacak firmalarda aranan asgari şartlar:*

- i — Öz sermayeleri en az 100.000.— TL olacaktır.
- ii — Personel sayısı en az 5 kişi olacaktır.

ELEKTRONİK SANAYİİ

- iii — İmalât kapalı sahası en az 100 m² olacaktır.
- iv — Tamir, tesis vasıta ve teşkilâtına sahip veya mukavele ile bağlı bulunacaktır.
- v — Memleket dışından getirilecek çeşitli malzeme ve elektrikli tıraş makinesi aksamı ile dahilde imal edilecek veya ettirilecek aksamın birleştirilerek elektrikli tıraş makinesi haline getirilmesi, ara ve nihai muayenelerini, ileride neşredilecek Türk standartlarında, bunlar neşredilinceye kadar, menşei memleketi standartlarında zikredilen kontrolların yapılması için lüzumlu bilim makine, tezgâh, tesisat, teçhizat, takım alet ve avadanlıklara sahip bulunacaktır.

Yukarıda dört grup halinde sıralanmış olan asgari şartlarla, bu sanayi kolunun süratle yerli imalâta dönüştürülmesi, rasyonel çalışan, kaliteli imalât yapan firmaların piyasaya hâkim olmaları hedef tutulmuştur.

Televizyon imaliyle ilgili asgari şartlar temin edilememiştir.

2 — Sanayiın Problemleri ve Alınması Gerekli Politika Tedbirleri :

a — Sanayiın problemleri :

i — *Kalifiye eleman bulma güçlüğü* : Elektronik sanayiinin kaliteli elemana ihtiyacı vardır. Sanat okullarımızda bu alanda yeterli sayıda eleman yetiştirilememektedir.

ii — *Ham madde tedarikindeki güçlükler* : İthal malı ham madde tedarikinde dış ticaret rejiminin yarattığı güçlüklerle karşılaşmaktadır. Firmalarca belirtildiğine göre, Ağustos 1971'de 8 aylık ham madde stoku formalite güçlükleri yüzünden 6 aydır İstanbul gümrüklerinde beklemekteydi. İthalât karşılığı dövizin geç ve zor transfer edilmesi sebebiyle yabancı firmalar Türkiye'ye mal satmak istememektedirler.

iii — *Hükümet politikasının yarattığı güçlükler* : Özel sektörün devlet kesimi ile olan ilişkilerindeki formalite çokluğu, problemlerin geç çözülmesine sebep olmakta, devlet müdahalesi sınıf gelişmeyi frenlemektedir; 1958'den bu yana bazı sosyalist ülkelerde dahi rastlanmayan tahditler konmuş bulunmaktadır.

Ayrıca, hükümetin ekonomik politikasında istikrar da yoktur ve sık sık değişiklikler yapılmaktadır. Bu durum karşısında firmalar gelecek hak-

kında kesin tahminler yürütememektedir. Bu da üretim ve yatırım kararlarında menfi bir etki yaratmaktadır.

Sanayileşmede belirli bir hedef bulunmamaktadır. Bugün için hâkim politika yabancı malzeme yerine yerli malzeme ikâme etmek suretiyle dövizden tasarruf sağlamaktır. Halbuki, firmaların %75'in üstünde yerli yapıma zorlanması component sanayii gelişmediğinden maliyetleri yükseltmektedir. Bugün firmalar döviz tahsisi kısıldığından, imalâtı mümkün olmayan malları daha fazla getirebilmek için yerli imalât nispetini yükseltmektedirler. Yerli imalât oranının bu şekilde yükseltilmesi maliyetleri yükseltmektedir. Yüksek maliyetlerle dış piyasalara çıkmak ise imkânsız olmaktadır.

iv — *Dış ticaret rejiminin yarattığı güçlükler* : Yeni dış ticaret rejimine göre, ithalâtın 5 ay içinde gerçekleşmesi gerekmektedir. Halbuki, 1972 yılı içinde Avrupa piyasasında 1973 yılının siparişleri yapılmaktadır. Bu nedenle, firmalarımız dışarıdan ilk el yerine ikinci elden mal satın almak zorunda kalmaktadırlar. Bu ise ithal edilen malzemelerin fiyatlarını yükseltmektedir. Bu durum karşısında Fiyat Kontrol Dairesi ilk el fiyatlarını göz önünde bulundurarak ithal edilecek malzemenin fiyatlarını reddetmekte, böylece firmalarımızı kalitesiz malzeme almaya sürüklemektedir.

İthalâtın formaliteler, aşırı kontroller ve bürokrasi yüzünden geciktirilmesinin yarattığı stoklama ihtiyacını, üretim ve finansman güçlüklerini de burada ayrıca önemle belirtmek gerekir.

v — *Atıl kapasite meselesi* : Montaj Sanayii Talimatnamesi firmaların bir takım makineleri bulundurmasını emretmektedir. Bu makineler bir aylık faaliyette firmanın bir yıllık ihtiyacını karşılamaktadırlar (meselâ bobin sarma makinesi). Montaj Talimatnamesinin makine parkına yaptığı bu tip ilâveler atıl kapasite yaratmakta ve ekonomimiz için döviz ve fon israfına yol açmaktadır.

vi — *Rasyonel üretim tekniğine geçmedeki güçlük* : Firmalar tarafından belirtildiğine göre, rasyonel bir üretim tekniği kurabilmek için yılda 1.000.000 adet radyo tüketimi olması gerekmektedir. İç talebin yetersizliği nedeniyle rasyonel üretim tekniği kurulamamaktadır.

vii — *Piyasaya diğer yollardan mamul arzının yarattığı problemler* : Piyasaya montaj firmalarının üretilen mamullerin dışında şu yollardan da mamul arzı yapılmaktadır:

— Yurt dışında çalışan işçilerin bedelsiz ithalât yoluyla beraberlerinde getirdikleri mamuller; dışarıya giden yolcuların ve turistlerin aynı yoldan getirdikleri mamuller. Bu yoldan giren mamullerin iç üretimin üstünde bir miktara vardığı tahmin edilmektedir. Buna bir örnek verecek olursak, DPT neşriyatına göre 1967 yılında 258.000.000.— TL.'lık radyo yurda gümrüksüz olarak girmiştir. Hiç bir vergiye tâbi olmadan piyasaya arz edilen bu mamullerle yerli üretimin rekabet edebilmesi imkânsızdır. Bedelsiz ithalât yoluyla ülkemize giren mamullerin iç talebi karşılamaları sonucunda içeride, yerli sanayi mamullerine yönelen talep kısıtlanmaktadır. Küçük atelyelerde yapılan imalât. Kaçak olarak veya liberasyondan tamiratçılara ayrılan tahsislerle yurda sokulan malzemeyi işleyen bu üretim yerleri vergi ve sosyal sigortalar gibi mükellefiyetleri yerine getirmeden ve kalitesiz imalât yapmaktadırlar. Bu nedenlerle bu gibi atelyelerin maliyetleri düşük olmaktadır. Kalitenin göz önünde bulundurulmayıp, ucuzluğun esas alındığı iç piyasa kesimlerinde Montaj Sanayii kapsamına giren firmaların bu tip mamullerle rekabet edebilmesi beklenemez.

Yukarıda belirtilen iki yolla yapılan radyo, pikap, ses alma cihazı ve tıraş makinesi arzının montaj firmaları imalâtının iki misli kadar olduğu tahmin edilmektedir. Bu sebeplerle, montaj firmalarınca imal edilen radyo sayısı son yıllarda devamlı bir düşme göstermiştir. Bu durum montaj firmalarının tam kapasiteyle çalışma ve cesametlerini arttırma imkânlarını kısıtlamakta, hatta mevcut kapasitelerinde başabaş imalât seviyesine erişmeleri dahi güçleşmektedir. Montaj sanayii firmaları üretiminin genişleyememesi diğer taraftan component sanayiinin kurulmasını ve yerli imalât oranının verimli bir şekilde yükseltilmesini de engellemektedir.

b — Alınması gerekli politika tedbirleri :

Sanayiin yukarıda sayılan problemlerinin incelenmesinden de anlaşılacağı gibi, bu problemlerin çözümünde Devlete büyük işler düşmektedir. Bu konuda Devletin alması gerekli tedbirler kanımızca şöyle sıralanabilir:

- i — Sanayileşme politikası ile tutarlı bir teknik ve meslekî eğitim programının yürürlüğe konması.
- ii — Uzun vadeli ve istikrarlı bir ekonomi politikasının uygulanması.
- iii. — Devlet organlarında hâkim olan bürokrasinin ve gereksiz formalitelerin kaldırılması.

- iv — Dış ticaret tahditlerinin yerli sanayii gelişmekten alıkoyacak nitelikte değil, teşvik edecek nitelikte olması; gümriksüz mamul girişinin kısıtlanması.
- v — Yerli imalât oranının tespitinde maliyetlerin yükselmemesine dikkat edilmesi ve böylece ihracat şansının arttırılması.
- vi — Montaj Talimatnamesinin yeniden gözden geçirilerek montaj firmalarının makine parkında atıl kapasite yaratacak nitelikteki makinelerin bulundurulma mecburiyetinin kaldırılması, bu yoldan döviz ve fon israfını önleyecek pratik bir yol izlenmesi.
- vii — Döviz tahsislerinde ve transferlerinde dünya piyasasının özelliklerinin gözönünde bulundurulması, ithalât müddetlerinin buna göre ayarlanması.
- viii — Sanayici niteliğine sahip olmayan imalât ünitelerinin üretiminin sıkı bir takip ve birtakım müeyyidelerle engellenmesi.

Diğer taraftan montaj firmaları da kendi aralarında işbirliği yaparak ve müşterek yatırımlara girişmek suretiyle yardımcı sanayiın kurulmasına hizmet etmelidirler. Montaj firmaları ayrıca ihracata yönelmeyi de gaye edinmelidirler.

FASIL : VIII

Elektrikli Ev Cihazları Sanayii: Buzdolabı

A — BUZDOLABI SANAYİNİN GELİŞMESİ VE BUGÜNKÜ DURUMUYLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

1 — Firma Sayısı, Mevcut Firmalar ve İmal Edilen Mamullerin Tip ve Modelleri

a — Yıllar itibariyle buzdolabı sanayiinde faaliyet gösteren firmalar adet olarak *Tablo 1*'de gösterilmiştir.

Tablo 1 — Firma Sayısı

Yıllar	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Firma Sayısı	10	8	5	5	5	5	5	5

Tablodan da görüldüğü gibi, Montaj Sanayii Talimatnamesinin yürürlüğe girmesi ile asgari şartları tutturamayan beş firma piyasadan çekilmiştir.

b — 1970 yılında *Tablo 2*'de isimleri belirtilen firmalar faaliyette bulunmuşlardır. Bahis konusu firmalar elektrikli, ev tipi buzdolabı çeşidi imal etmektedirler.

Tablo 2 — Buzdolabı İmal Eden Firmalar

1. Arçelik A.Ş.
2. Profilo Sanayi ve Ticaret A.Ş.
3. Termal Sanayi ve Ticaret A.Ş.
4. Ertaş Sanayi ve Ticaret A.Ş.
5. Marla Ticaret ve Sanayi Kol. Şti.

2 — İmalât Tekniği

Buzdolabı, elektrik süpürgesi ile beraber yerli imalât gerçekleştirildiği için 1970 yılında Montaj Sanayii Talimatnamesinden çıkartılmıştır.

Buzdolabı bellibaşlı iki esasa göre imal edilebilir. Birincisi, absorpsiyon metodudur. Bu metotta ısıtma LPG, havagazı, gazyağı, veya mazotla temin edilir; muharrik güç ise elektrik enerjisidir. Ülkemizde firmalardan biri bu esasa göre buzdolabı imal ediyordu, fakat bu tip imalâtı son yıllarda terketmiştir. İkinci metod kompresyon metodudur. Bu metodla elektrik enerjisinin muharrik kuvveti temin etmesi yanında ısıtıcı olarak da yine elektrik enerjisi kullanılır.

Buzdolabı imalâtında aşağıda sıralanan üretim işlemleri yapılmaktadır.

- i — Soğuk saç şekillendirme: Bu bölümde her türlü kesme, kıvrırma, patlama, bükme, delme, kaynak, kenet ve punta ile birleştirme işlemleri yapılır.
- ii — Plastik İmalâtı ve Şekillendirmesi: Bu bölümde de granürden levha ve conta imali ile, vakum pres tekniği ve enjeksiyonla (çekme tekniği ile) şekillendirme, plastik kaynaklama işlemleri yapılır.
- iii — Metal yüzey terbiyesi ve kaplaması: Emayeleme, boyama, kromaj, nikelaj, galvano plaste, plastik kaplama işlemleri yapılır.
- iv — Montaj: Yukarıda sayılan dört safhadan geçerek monte edilen dolap üzerine en son olarak soğutma sistemi ve aksesuarlar bağlanır. Montaj, hareketli bantlarda yapılmaktadır.

3 — Mevcut Toplam Sermaye

Tablo 3'de toplam nominal öz sermaye, öz sermaye artışlarının yıllara dağılımıyla öz sermayenin 1970 para değerine göre kıymeti gösterilmiştir.

Buzdolabı imalâtına yönelmiş olan nominal öz sermaye toplamı, Tablo 3'de de görüldüğü gibi,

TL. 183,6 milyondur. Yıllar itibariyle yatırılmış olan öz sermayesi 1970 yılı para değerine göre düzenleyince, toplam öz sermayenin:

TL. 238,3 milyon olduğu hesaplanabilir.

ELEKTRİK EV CİHAZLARI SANAYİİ : BUZDOLABI

Hemen belirtelim ki bu sanayi kolunda aynı firma başka çeşitli mamuller de imal ettiği için herhangi bir mamul, bu arada buzdolabı imalatına düşen öz sermaye, Sanayi Bakanlığı, Odalar Birliği ve diğer mercilerin yaptıkları işleme de uygun olarak, bahiskonusu mamulün, burada buzdolabının, toplam satışlara oranını uygulamak suretiyle hesaplanmıştır. Araştır-

Tablo 3 — Öz Sermaye

Yıllar	Nominal öz sermaye	Yıllık Öz Sermaye Artışı	Paranın 1970 TL. Değeri İndeksi	Öz Sermayenin 1970 TL. değeri
1963	29.299.098	29.299.098 (1)	2.02 (2)	59.184.178
1964	54.916.711	25.917.613	1.47	38.098.891
1965	68.212.852	13.296.141	1.36	18.082.751
1966	80.100.908	11.888.056	1.27	15.097.831
1967	104.289.844	24.188.936	1.19	28.784.834
1968	90.505.906 (3)	—13.783.938 (4)	1.13	—15.575.850
1969	112.076.062	21.570.156	1.07	23.080.067
1970	183.576.483	71.500.421	1.00	71.500.421
Toplam		183.576.483		238.253.124

- (1) Bu rakam 1963 yılına ait artış rakamını değil, kuruluştan 1963'e kadarki kümülatif nominal öz sermayeyi temsil etmektedir.
- (2) 1954-1963 dönemi için, yıllık fiyat indekslerinden basit ortalama esasına göre hesaplanmış indekstir.
- (3) Nominal sermaye muhtelif mamullere satış oranına göre ayrılmaktadır. 1968 buzdolabı satışları gerek mutlak gerek nisbi olarak düştüğü için burada öz sermaye 1968 yılında azalmış görünmektedir. Bu azalma haki bir azalma olmayıp tamamen fiiktir.
- (4) Nominal öz sermayede 1968 yılındaki azalma fiiktif olduğu halde reevaliasyon hesapları da aynı esasa göre yürütülmüştür. Bunun bir sebebi yıllık öz sermaye tahsislerinin aynı yıl için diğer mamullerdeki artış yoluyla ev cihazları sanayiinin bütünü için esasen birbirini götürmesidir. İkincisi, problem nispeten yakın bir tarihte ortaya çıktığı için farklı bir varsayım ve reevaliasyon işlemi sonuç üzerinde çok büyük bir etki yaratmayacaktır.

mada kredi ve tahvil ihracı da muhtelif mamul imalâtına aynı kıstasa göre dağıtılmış bulunmaktadır. Yine, Sanayi Bakanlığı, Odalar Birliği gibi mercilerin yaptıkları işlemlere uygun olarak, herhangi bir mamul imalâtında çalışanların sayısı, ücret ödemeleri Hazineye yapılan çeşitli vergi ödemelerinin hesaplanmasında da aynı kıstas kullanılmıştır. Bu kıstasın kullanılması 1968 öz sermaye miktarı için ilginç bir sonuç vermektedir. *Tablo 7*'den de görüleceği gibi, 1968 yılında buzdolabı imalâtı gerek mutlak miktar ve değer olarak gerek diğer mamul satışlarına oranla düştüğü için *Tablo 2*'de kullanılan tahsis kıstasına uygun olarak, buzdolabı imalâtına tahsis edilen öz sermayede bir düşme izlenmektedir. Gerek nominal gerek öz sermaye hesaplarında 1968 yılı için gözükten bu azalma hakiki bir azalma olmayıp tamamen fiiktiftir. Buna rağmen nominal sermaye hesaplarında, diğer raporlara uymak kaygısıyla ve kullanılan kıstas tek tek her yıl olmasa dahi uzun bir sürenin trendi olarak doğruya yakın sonuçlar vereceği için burada da aynı esaslar kabul edilmiştir. Buna uygun olarak reevalüasyon hesaplarında da aynı yıl için fiiktif azalma muhafaza edilmiştir. Bunun bir sebebi hangi tahsis esası kullanılırsa kullanılsın hesaplama farkları ev cihazları sanayiinin bütünü için birbirini götürülecektir. İkincisi, problem nispeten yakın bir tarihte ortaya çıktığı için farklı bir sermaye artışı varsayımına göre yapılacak reevalüasyon işlemi sonuç üzerinde çok büyük bir etki yaratmayacaktır.

Buzdolabı sanayiinde yabancı sermaye bulunmamaktadır. Firmaların çoğunluğu kuruluş yıllarında uzun vadeli kredi imkânlarından yararlanmışlardır. Bu krediler çoğu kere, fabrika tesislerinin getirilmesi için, döviz kredisi şeklinde verilmiştir. Buzdolabı imalinde bulunan firmaların 1970 yılında 32.765.000 TL.'lık toplam tahvil ihracı yaptığı anlaşılmaktadır; ayrıca bu imalât kolunda 27.365.765 TL. tutarında uzun vadeli kredi temin edilmiştir. Yine tahminlerimize göre, peşin alış ve vadeli satış politikası ile ithalâtın doğurduğu nakit ihtiyacının finansmanı için bu firmalar tarafından yılda toplam 151.033.385.— TL.'lık kısa vadeli kredi kullanılmaktadır. O halde, 1970 yılında buzdolabı imalâtına yönelen nominal öz sermaye ile kısa vadeli ve uzun vadeli krediler yekunu:

TL. 394.7 milyon, paranın 1970 TL. değerine irca edilmiş öz sermaye ile kısa ve uzun vadeli kredilerin yekunu ise:

TL. 449.4 milyondur. Yukarıda da işaret edildiği gibi, kredi ve tahvil ihracı muhtelif mamul imalâtına o mamul satışlarının toplam satışlara oranı kıstasına göre dağıtılmıştır.

ELEKTRİKLI EV CİHAZLARI SANAYİİ : BUZDOLABI

4 — İstihdam Edilen Personel Sayısı Ve Personele Yapılan Ödemeler

Buzdolabı sanayiinde muhtelif yıllarda istihdam edilen personel sayısı *Tablo 4*'de ve son iki yılda bu personele yapılan net ücret, gelir vergisi, sosyal sigorta ödemeleri ise *Tablo 5*'de verilmektedir.

Tablo 4 — Personel Sayısı ve Ücret Ödemeleri

Yıllar	Personel Sayısı	Yıllık Brüt Ücret Ödemeleri (TL) ¹
1963	1046	14.734.668.—
1964	995	13.785.465.—
1965	968	13.269.612.—
.....
1969	2591	33.090.256.—
1970	2615	38.384.696.—

(1) Nakdi ve aynı yan ödemeler hariçtir.

Tablo 5 — Ücret Ödemelerinin Dökümü

Yıllar	Personel Sayısı	Net Ücret Ödemesi (TL.)	Gelir Vergisi TL.	Sosyal Sigorta ¹ TL.	Toplam Ödemeler (TL) ²
1969	2591	26.312.200.—	4.446.156.—	5.005.812.—	35.764.168.—
1970	3615	31.506.640.—	6.203.840.—	6.984.180.—	44.694.660.—

(1) İşçi + işveren hissesi olarak hesaplanmıştır.

(2) Nakdi ve aynı yan ödemeler hariçtir.

Tablo 4 incelenecek olursa, Montaj Talimatnamesinin yürürlüğe girmesi ile 5 firmanın üretiminden ayrılmasına rağmen istihdam seviyesinden önemsiz bir düşüş olmuştur. Bu sonuç bize üretim devresinden ayrılan fir-

maların sanayici niteliğinden uzak olduğunu göstermektedir. Faaliyet gösteren firmalar ise son beş yılda istihdam seviyesini %253 nispetinde arttırmışlardır.

Buradaki ücret hesaplarına işçilere ücret dışında yapılan çeşitli nakdî ve aynî yan ödemeler dahil edilmemiştir. Halbuki, özellikle son yıllarda bu gibi ödemeler süratle artmıştır. Küçük firmalarda bu gibi ödemeler ücretin %25'i civarındadır, yahut 3 aylık maaşa tekabül etmektedir. Büyük firmalarda ise bu oran yükselmekte ve bazı firmalarda hatta brüt ücrete kıyasla yaklaşık olarak %55'i, sosyal sigorta işveren hissesiyle birlikte %65'i bulmaktadır. Nitekim, büyük bir firmadan bu hususta aldığımız bilgiye göre, bahis konusu firma son yıllarda işçiye 2 maaş direkt ikramiye vermektedir. Firma, ayrıca, program tamamlama yahut teşvik primi, dinlenme parası, bayram harçlığı, yakacak parası, çocuk, evlenme, doğum, ölüm yardımı olarak en az bir maaş tutarında nakdî ödeme yapmaktadır. Bunlara ek olarak işçiye günlük gidiş gelip için vasıta temin edilmekte, öğle yemeği verilmekte, elbise, ayakkabı yardımı yapılmaktadır. Sonuç olarak, ortalama ücretler özellikle son yıllarda ve yine özellikle büyük firmalarda burada verilen rakamlara kıyasla aslında çok daha yüksektir diyebiliriz.

5 — Firma Cesametleri

Buzdolabı imalât kolunda muhtelif kıstaslara göre ortalama cesametler *Tablo 6*'da verilmektedir. Burada sadece buzdolabı imalâtına tahsis edilen sermaye ve personel sayısı hesaba katılmıştır. Buzdolabı imal eden firmalar başka mamuller de imal ettiklerine göre, firmaların ortalama cesameti burada verilen rakamların üstündedir.

Tablo 6 — Buzdolabı İmalâtında Ortalama Cesamet

i — Ortalama Öz Sermaye (nominal)	36.7 milyon TL.
ii — Ortalama Öz Sermaye (Reevalüe)	47.0 milyon TL.
iii — Toplam Sermaye (reevalüe öz sermaye + kredi ve tahviller) ortalaması	90.0 milyon TL.
iv — Personel sayısı	523 kişi

Buzdolabı imalâtında firma cesametinin dağılımı ise *Tablo 7*'de müseccel nominal öz sermaye esasına göre verilmektedir.

ELEKTRİKLI EV CİHAZLARI SANAYİİ : BUZDOLABI

Tablo 7 — Firma Cesametlerinin Dağılımı (1)

Cesamet	Sermayenin alt ve üst sınırı	Firma sayısı
Küçük cesamet	TL. 500.000 - 1.000.000.—	1
Orta cesamet	TL. 1.000.000 - 5.000.000.—	2
Büyük cesamet	TL. 5.000.000 - ve yukarısı	2

(1) Müseccel, nominal öz sermaye esasına göre tespit edilmiştir.

Beş firmadan sadece biri kolektif şirket olup, diğerleri anonim şirket şeklinde bir hukukî organizasyona sahiptirler.

6 — Fiili İmalât, Satış Miktar ve Değerleri

Yıllar itibariyle imalât ve satış miktarları *Tablo 8*'de gösterilmiştir.

Tablo 8 — Fiili İmalât ve Satış Miktarları

Yıllar	Satış Miktarı Adet	Fiili İmalât Miktarı Adet
1963	57.531	75.434
1964	57.006	53.160
1965	54.208	60.247
1966	80.667	79.504
1967	110.937	114.714
1968	93.281	85.616
1969	125.722	133.639
1970	171.872	194.907

Tablonun tetkikinden de görüldüğü gibi, üretilen mal aynı yıl satılmakta, elde stok kalmaktadır. Ertesi yılın üretimini, o yıla ait talep tahminleri yanında eldeki stok miktarı da tayin etmektedir. 1969 ve 1970 yıllarına ait satış miktar ve değerleri *Tablo 9*'da verilmiştir.

Tablo 9 — Satış Miktar ve Değerleri

Yıllar	Satış miktarı adet	Satış Değeri TL.
1969	125.732	283.503.110.—
1970	171.872	373.134.112.—

Elimizde 1971 yılına ait kesin bilgi mevcut olmamakla beraber bu yılın bir durgunluk yılı olduğu ve satış miktarının 1970 yılına kıyasla hemen hemen aynı kaldığı anlaşılmaktadır. Finansman Kanunu ve devalüasyon dolayısıyla çeşitli parçaların maliyet ve fiyatlarında meydana gelen fiyat yükselmeleri 1971 yılı satış sezonuna girmeden önce tamamlanarak buzdolabı maliyet ve fiyatlarında %10 - 12 bir yükselmeye yol açmıştı. Buzdolabı için Mayıs - Ağustos ayları satış sezonu olarak adlandırılmakta ve bu aylarda toplam satışların %60 - 65'i yapılmaktadır. Satış öncesi Ocak - Nisan aylarında satışların ancak %15 - 20'si, sezon sonrası Eylül - Aralık aylarında da yine %15 - 20'si yapılmaktadır. Yüksek fiyatlar 1971 yılı satış miktarlarını etkilemiş, 1971'de toplam satış miktarındaki artış hızı eski yıllardakine kıyasla gerilemiştir. 1971 toplam satış değerindeki artış hızı düşmesi ise, fiyat artışları dolayısıyla daha az olmuştur.

Diğer taraftan, uzun bir süre ele alındığında toplam buzdolabı satışlarında, İstanbul'u içine alan Marmara bölgesinin birinci sırayı işgale devam ettiği ve fakat bu bölgenin ağırlığının gittikçe azaldığı görülmektedir. Ankara'yı içine alan İç Anadolu bölgesine yapılan satışlar daha süratle artmıştır. İzmir'i içine alan Ege Bölgesi üçüncü sırayı işgal etmekle beraber bu bölgenin ağırlığı zamanla azalmaktadır. Akdeniz, Karadeniz, Doğu ve Güney Doğu bölgelerinde ise, aynen İç Anadolu bölgesinde olduğu gibi, nispeten süratli bir artış vuku bulmuştur. Bu kısa incelemeden iki önemli sonuç çıkartmak mümkündür. Birincisi, buzdolabı satışları nüfus, şehirleşme oranı, istihdam seviyesi, yaşayanların gelir seviyesi, elektrifikasyon gibi faktörlere, kısaca ülkemizin ekonomik gelişmesine bağlı olup ekonomik gelişmemizle birlikte buzdolabı talebi ve satışları gelişme hızından daha süratli şekilde artmaktadır. İkincisi, ülkemizin ekonomik gelişmesiyle birlikte, toplam satışlar içinde nispeten gelişmiş bölgelere yapılan satışların önemi, gelişen bölgelere yapılan satışlara kıyasla bir gerileme temayülü göstermektedir. Satışlarla ilgili meseleler bu araştırmanın ayrı bir bölümde daha derinlemesine incelenmektedir.

7 — Sanayiın Azami Mamul Kapasitesi

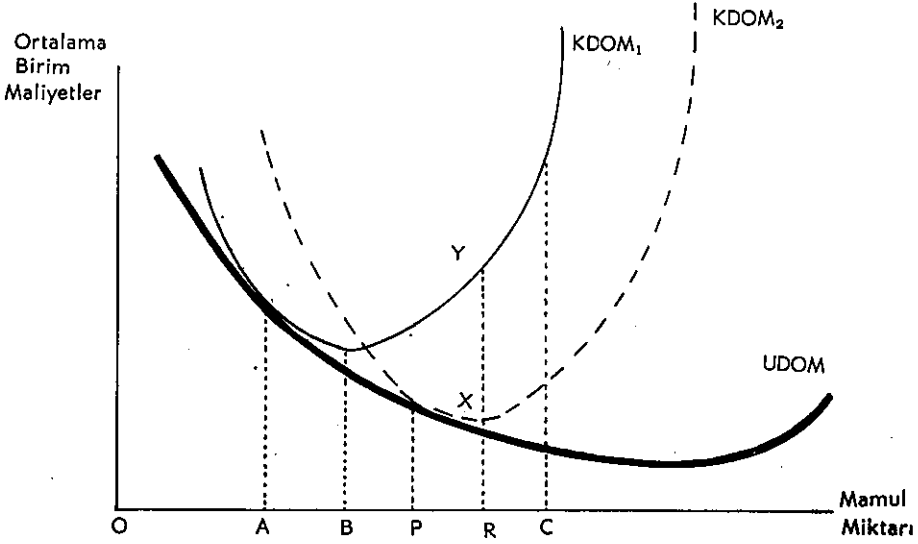
Süreç imalâtı tekniğiyle çalışan sanayi kollarında yıllık azami mamul kapasitesi hesabı nispeten basit ve kesin olmakla beraber parçabaşı imalâtı tekniğiyle çalışan sanayi kollarında kapasite hesabı çok daha güçtür. Bunun çeşitli sebepleri vardır. Birincisi, mamulün kalitesi ve büyüklüğü yıllık imalât kapasitesini etkiler ve mamulün dizaynı basitleştirildikçe imalât kapasitesi yükselir. İkincisi, herhangi bir yılda fabrikanın muhtelif imalât

bölmülerinde kapasite farklı olabilir; bu takdirde darboğazı teşkil eden herhangi bir bölüm fabrikanın azami kapasitesini tayin edecektir. Diğer taraftan, fazla mesai, emeğin tecrübesi ve verimliliği de kapasite hududunu genişletebilen unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bütün bu güçlükler özellikle buzdolabı imalâtında azamî kapasitenin tayini hususunda geçerlidir. Gerçi Odalar Birliği 1970 yılında buzdolabı imalât kapasitesini 290.000 olarak tespit etmiştir. Ancak, araştırmalarımız bunun teorik bir limit olduğunu, ancak bazı yatırımlarla darboğazlar önlendiği takdirde erişilebileceğini göstermiştir. Bu sebeple, pratikte 1970 yılında azami kapasitenin ancak 250.000 buzdolabı olduğunu ifade edebiliriz. Buna göre, aynı yılda azami kapasitenin %70'i kullanılmıştır.

Ancak, azami kapasite günlük azami kapasiteyi yılda toplam işgünüyle çarpmak suretiyle hesaplanmakta, başka bir ifadeyle yıl boyunca devamlı azami kapasitede istihsal yapılacağı varsayılmaktadır. Halbuki, buzdolabı satışları belirgin bir mevsimlik dalgalanma gösterdiğine göre, mevsim dışı günlerde azami kapasite ile çalışarak mevsim satışları için stok yapılması stok maliyetlerini yükselterek maliyetlerin yükselmesi sonucunu doğuracaktır. Bu durumda azami kapasitede çalışarak stok yapmak yerine yeni sabit yatırımlarla kapasiteyi genişletmek maliyet ve dolayısıyla fiyatları düşürecektir. Başka bir ifadeyle, buzdolabı imalâtında, mevsimlik satışlar ve stok masrafları hesaba katılırsa, en düşük maliyeti veren yahut optimum cesa- met kullanımı herhalde azami kapasitenin çok altında bulunmalıdır. Me- sele aşağıda Şekil 1 yardımıyla tasvir edilmektedir.

1 — AZAMİ KAPASİTE OPTİMUM KAPASİTE VE SABİT SERMAYE YATIRIM GEREĞİ

Şema 1'de KDOM₁, belirli bir sabit sermaye ile çalışıldığında muhtelif mamul miktarı üretimine göre ortalama mamul maliyetlerini göstermektedir. Bu sabit sermaye ile azami kapasite 00 kadardır. Fakat, buzdolabı imalâtında diğer sebepler yanında mevsimlik satışlar ve stok masrafları yüzünden azami kapasiteye varmadan çok önce ortalama maliyetler yükselecektir. Bu sermaye miktarında en düşük maliyet veren yahut optimum kapasite OB'dir. Bu durumda şekilden de görüleceği gibi, mesela talepteki artışlar dolayısıyla OB yerine OR miktarında mamul imal edilecekse bunu mevcut sabit kapasiteyle başarmak mümkündür, fakat bu takdirde maliyetler gibi yüksek bir seviyeye çıkacaktır. Buna mukabil, sabit sermaye yatırımlarına giderek azami kapasiteyi yükseltelim. Bu takdirde ortala-



ma maliyet eğrisi $KDOM_2$ ile gösterilecek, azami mamul kapasitesi ise OS olacaktır. Bu tesislerle OR miktarı mamul imalinde yine kapasite kullanımını %100'ün çok altında olacak, fakat ortalama maliyetler X gibi daha büyük miktardaki sabit sermayenin tamama yakın kullanımında karşılaşılabilecek y'ye kıyasla çok daha düşük olacaktır. O halde buzdolabı imalatında azami kapasite ve kapasitenin tam kullanımı maliyet ve fiyatlar yahut kısaca ekonomik açıdan önemli değildir. Asıl önemli olan optimum kapasite, yahut en düşük maliyeti veren kapasite ile çalışmak, yatırımları bu esasa göre ayarlamaktır. Şekilde, sabit sermaye yatırımlarını ayarlamak suretiyle her bir cesamet için erişilebilecek en düşük yahut optimum maliyet UDOM eğrisiyle gösterilmiştir. Meselemiz, ekonomik analizlerde geçerli olan kısa ve uzun dönem firma dengesi analizinin burada buzdolabı sabit sermaye ve tesis yatırımları kararlarına basit bir uygulamasından ibarettir.

8 — Sanayiın Kamu Sektörüne Katkısı

Buzdolabı sanayii kamu sektörüne başlıca kurumlar vergisi, gelir vergisi, maaşlardan ödenen vergiler, gümrük vergileri olmak üzere katkıda bulunmaktadır. Buzdolabı imalatı ile iştigal eden firmaların 1970 yılı içinde kamu sektörüne vergi katkıları *Tablo 10*'da gösterilmiştir.

Tablo 10 — 1970 Yılı Vergi Ödemeleri
(TL olarak)

Kurumlar Vergisi	TL. 16.387.200
Gelir Vergisi	11.269.296
Ücretlerden Kesilen Vergiler (1)	6.203.840
Gümrük Vergileri	2.738.296
Sair Vergiler	323.260
Toplam	36.921.892

(1) İşçilere ve personele ücret dışında yapılan ikramiye ve çeşitli yan ödemelerden kesilen vergiler vergi katkısı hesabına dahil edilmemiştir.

Önemle belirtelim ki, *Tablo 10*'da buzdolabı imalâtında bulunan firmaların sadece buzdolabı imalâtı dolayısıyla ödedikleri vergi tespit edilmiştir. Aynı firmalar buzdolabı yanında diğer çeşitli mamuller de imal ettiklerine göre, çok daha fazla vergi ödemektedirler. Bu firmalarca elektrik süpürgesi, çamaşır makinesi gibi, bir süre Montaj Sanayii Talimatnamesine girmiş olan mamuller üzerinden ödenen vergiler ilgili fasıllarda tespit edilmektedirler.

Diğer taraftan buzdolabı imalâtının Hazineye tüm vergi katkısı da sadece ana montaj firmasından alınmakta olan ve *Tablo 10*'da gösterilen vergi miktarından ibaret değildir. Nitekim, buzdolabı imalâtı dolayısıyla yan sanayiden, hammadde imal eden müesseselerden ve buzdolabı dağıtım safhasından da önemli miktarlara varan çeşitli vergiler tahsil edilmekte olup bu vergiler gerek satış hasılatının gerek vergi çeşitlerinin çoğaltılması ve mevcut vergilerin oranlarının yükseltilmesi gibi sebeplerle zamanla artmaktadır.

9 — Yerli İmalât Oranının Seyri ve Döviz Tasarrufu

Buzdolabı sanayiinde yerli imalât oranı, Talimatnamede öngörülen haddin üstünde seyretmiş ve bugün %95 civarına yükselmiştir. *Tablo 11*'de yerli imalât oranının seyri gösterilmektedir.

Tablo 11. — Yerli İmalât Oranının Seyri

Yıllar	Fiili Yerli İmalât oranı (%)
1964	%60
1965	%65
.....
1968	%90
1969	%93
1970	%95

Tablo 12'de ise buzdolabı sanayiinin milli ekonomimize döviz tasarrufu katkısı yıllar itibariyle gösterilmektedir.

Tablo 12 — Döviz Tasarruf Miktarları

Yıllar	Döviz Tasarruf Miktarı (\$)
1964	5.517.528
1965	6.957.143
1966	9.452.053
1967	15.137.627
1968	12.471.979
1969	19.782.404
1970	23.801.217

Yerli katkı nispetinin artışında rol oynayan parçalar hakkında aşağıda sırayla bilgi verilmektedir:

i — Soğutma sistemi : Başlangıçta komple ithal edilen bu sistem bel-
libaşlı 3 parçadan müteşekkildir: hermetik motor - kompresör, evaporatör,
kondansör. Soğutucu aksamın komple kıymeti 33 \$ civarındadır. Bugün bu
sistem Türk General Elektrik firması ve Profilo A.Ş. tarafından yerli olarak

imal edilmektedir. Dolayısıyla buzdolabı sanayii bunun için çok daha düşük miktarda döviz harcaması yapmaktadır. Meselâ, TGE firmasının soğutucu sistem imali için yaptığı döviz harcaması birim başına 5.3 \$'a düşmüştür. Bu kere, TGE'nin ithal ettiği 2.3 \$'lık evaporatörün de Türkiye'de imali ile birlikte döviz harcaması 3 \$'a düşmüş bulunmaktadır. Böylece, soğutucu başına 30 \$ döviz tasarrufu kazancı olmuştur.

ii — Cam yünü: Başlangıçta ithal edilen cam yününde yerli sanayiinin kurulması ile dolap başına 3.68 \$'lık döviz tasarrufu sağlanmıştır.

iii — Soğuk çekilmiş dekape saç: Başlangıçta ithal edilmekte olan bu ham madde yerli sanayiinin kuruluşu ile iç piyasadan temin edilmeye başlanmıştır.

iv — Boya: Boya sanayiinin gelişmesi ile bunun da ithalâtı durmuştur.

v — Dolap başına 0,51 \$ sarfedilen magnetik strip'in yerli sanayiden tedariki imkân dahiline girmiştir.

vi — Başlangıçta tamamı ithal edilen muhtelif vidaların bugün %72'si yerli sanayie yaptırılmaktadır.

vii — Evmastik, permagun adı verilen ve buzdolabı sanayiinde kullanılan macunlar yerli olarak yapılmaya başlanmıştır.

viii — Petkim'in faaliyete geçmesiyle plastik ham maddelerin yurt içinden tedariki mümkün olmak yoluna girmiştir. Nitekim, Petkim'in PVC granül imalâtını gerçekleştirmesi bir çok plastik yerli firmaları compound imalâtına başlaması suretiyle önümüzdeki yıllarda buzdolabı imalâtında döviz sarfiyatı daha da azaltılacaktır.

Yukarıdaki kısa izahattan da anlaşılacağı gibi, buzdolabı sanayiinde tüm imalâta geçiş hususunda sağlanan başarı diğer yardımcı sanayi dallarının gelişmesiyle elde edilmiştir. Bununla beraber, tüm yerli imalâta geçişte karşılaşılan en önemli problem imalât safhasından çok satış safhasında başgöstermiş, Türk markasını taşıyan mamullere karşı ve özellikle Türkiye'de imal edilmiş motorla çalışan cihazlara karşı tüketicilerin şüphesini yenmek ve piyasanın bu aletlere itimadını temin etmek olmuştur, denilebilir. Bu itimat Anadolu piyasalarında, büyük illerimize kıyasla daha kolaylıkla kazanılmış, ikinci bir safhada büyük illerimizde de aynı itimat belirmeye başlamış ve yerleşmiştir.

B — BUZDOLABI SANAYİİNDE MALİYETLER

Buzdolabında maliyetler ve fiyatlarda son yıllardaki artışa rağmen daha uzun bir süre ele alındığında zamanla bir düşme olmuştur. Aşağıda *Tablo 13*'te 1960 yılından bu yana buzdolabı fiyatları indeksi verilmekte ve buzdolabı fiyatları indeksinin seyri genel fiyat indeksleriyle karşılaştırılmaktadır.

Tablo 13 — Buzdolabı Fiyatları ve Genel Fiyat Seviyesi İndekslerinin Seyri

	1960	1961	1965	1969	1970	1972
Buzdolabı Fiyatları İndeksi	%100	%97	%70	%73	%73	%87
Genel Fiyat Seviyesi İndeksi (1)	%100	%103	%124	%155	%166	

(1) Konjonktür Dairesi, Toptan Eşya Fiyatları İndeksi kullanılmıştır.

Tablo 13'den de izlenebileceği gibi, 1972 yılında dahi buzdolabı fiyatları henüz 1960 seviyesine erişmiş değildir. Tetkik edilen dönemde bir taraftan buzdolabı fiyatları düşerken diğer taraftan fiyatlar genel seviyesinin yükselmesi sonucunda buzdolabı fiyatları nisbî olarak, yani diğer mallara kıyasla, hemen hemen yarı yarıya ucuzlamış bulunmaktadır. Buzdolabı fiyatlarındaki düşme tecrübe ve teknik bilgi seviyesinin artması, firma cesametlerinin büyümesi, cesametinin optimuma yakın bir seviyede kullanılabilmesi birim başına düşen kârların azalması gibi faktörlerle izah edilebilir.

Maliyetlerin firma cesametine göre bir mukayesesi de ilginç sonuçlar vermektedir. Bu hususta elimizdeki mahdut bilgiye dayanarak *Tablo 14*'ü düzenlemek mümkün olabilmektedir.

Tablo 14'de görüldüğü gibi, küçük firmalarda maliyetler küçük cesametinin getirdiği maliyet yükseltici çeşitli sebeplerle ve iç ve dış fiyatlar genel seviyesinin etkisi ile yükselmiştir. Büyük firmaların optimum cesamette imalâta yönelebilmeleri ise maliyetleri düşürmelerini imkân dahiline koyabilmıştır. Küçük firmalar maliyetlerin fazla yükselmemesi için mümkün mertebe basit ve daha emek - yoğun teknoloji kullanmakta ve işçi başına daha düşük ücret ödemektedirler.

Tablo 14 — Firma Cesametlerine Göre Maliyetler

	1965	1969	1970
Küçük cesametli firmalar	%100	%131	%132 (1)
Büyük cesametli firmalar	%100	% 89	% 98

(1) İnceleme imkânı bulduğumuz firmada maliyetlerin 1970'de fazla artmamasının nedeni özel sebeplere bağlanabilir. Bu özel sebepler hesaba katılmasaydı 1960 yılında maliyetler %120 olacaktı.

1969 ve 1970 yılları arasında bu sanayi dalında %10 civarında bir maliyet yükselişi görülmektedir. Bu artışın sebebi, 1970 yılının ikinci altı ayından itibaren Finansman Kanunu ve devalüasyonun bu piyasada kendisini hissettirmesidir. Devalüasyonun ve Finansman Kanununun buzdolabı sanayiindeki etkisini en doğru bir şekilde 1971 maliyetleri ile 1969 maliyetlerini mukayese ederek görebiliriz. Fakat, 1971 yılı kat'i maliyetleri henüz bilinmediğinden, bu konuda tahmin yapmak zorunda kaldık. Tahminlerimize göre devalüasyon ve Finansman Kanunu buzdolabı maliyetlerini %12 oranında yükseltmiştir.

Toplam maliyet içinde ithal edilen kısım, mamul tipine göre %7.58 ile %10.57 arasında değişmektedir.

Toplam maliyet içinde vergi yükü ise, 1970 yılında %13'tür. Demek ki, toplam maliyetin %13'ünü muhtelif vergiler teşkil etmektedir.

Buzdolabı imalâtı ile iştigal eden firmalar aynı tesislerde diğer soğutma makineleri, ev eşyaları ve hatta diğer bazı sınıı mamuller de imal etmektedirler. Bu bakımdan, maliyet analizleri yapmak güçleşmektedir. Esasen bu konuda firmalardan bilgi toplamak da imkânsızdır. Bu sebeple bütün maliyet unsurlarının toplam maliyet içindeki oranları hesaplanamamıştır.

Maliyeti Etkileyen Faktörler

Maliyeti, yukarıdaki rakamların incelenmesinde de anlaşılacağı gibi, aşağıdaki faktörler etkilemektedir:

- i — Firma cesameti: optimal cesamete yaklaştıkça maliyetler düşmektedir.

- ii — Genel fiyat seviyesi: iç ve dış piyasa fiyatları, maliyet yükseltici bir role sahiptir.
- iii — Hükümetin malî politikası; son Finansman Kanunu ve Devalüasyon kararı yukarıda da tespit edildiği gibi, maliyetleri yükseltmiştir.

C — YAN SANAYİ

Yan sanayi ile olan ilişkileri firma cesametlerine göre incelemek yararlıdır.

1 — Küçük ve orta cesametli firmalar: Bu cesametteki firmalar saç aksamı kendi bünyelerinde kesip birleştirmekte, bunların dışında kalan sair yerli parçaları yan sanayiden veya küçük cesametteki buzdolabı firmalarından temin etmektedirler. Bu firmalar plastik aksamı ise ham maddeyi kendileri temin etmek suretiyle piyasaya imal ettirmektedirler. Buzdolabı sanayiindeki küçük ve orta cesametteki firmalar yerli maliyetlerinin yaklaşık olarak %32'sini yan sanayie ve büyük firmalara yaptırmaktadırlar.

2 — Büyük cesametli firmalar: Büyük cesametli firmalar bünyelerinde şu kısımları imal etmektedirler: i — Emaye aksamı, ii — Plastik aksamı yahut bir kısmı, iii — Soğutucu sistemin bazı kısımları, yahut tamamı, iv — Buzdolabı gövdesi.

Yerli yan sanayiden ise şu kısımları temin etmektedirler: i — Komple soğutucu veya motor-kompresör, ii — Cam yünü, iii — Boya, iv — Muh-telif vidalar, v — Macunlar, vi — Plastikten mamul aksesuar, vii — Saç ve plastik ham madde.

Buzdolabı sanayiine yardımcı yan sanayi hayli gelişme göstermiştir. Bu gelişmeye bir örnek verelim. Bakalit, alüminyum, döküm plastik şekillendirme gibi yan sanayii 1964 - 1965 yıllarında tahminen 300 kişi istihdam ederken, 1966 - 67 yıllarında istihdam seviyesi 800'e yükselmiştir. Ayrıca, bu sanayie 10 milyon TL. civarında bir yatırım yapılmıştır.

1970 yılında buzdolabı sanayiinin, bütün yan sanayie siparişi 115.150.000 TL.'ni bulmuştur.

D — BUZDOLABI SANAYİİNİN BELLİBAŞLI PROBLEMLERİ VE UYGULANMASI GEREKLİ POLİTİKA TEDBİRLERİ :

1 — *Montaj Sanayii Talimatnamesinde Aranılan Şartlar*

Montaj Sanayii Talimatnamesi, buzdolabı sanayii ile iştigal edecek firmalar için aşağıdaki asgarî şartları öngörmektedir:

- i — Öz sermayeleri asgari 2.000.000.— TL. olacaktır.
- ii — Personel sayısı en az bir makine veya elektrik mühendisi ve 40 işçi olacaktır.
- iii — İmalât kapalı sahası 1000 m² olacaktır.
- iv — Tamir, tesis, vasıta ve teşkilâtına sahip veya mukavele ile bağlı olacaktır.
- v — Memleket dışından getirilecek çeşitli malzeme ve buzdolabı aksamı ile dahilde imal edilecek veya ettirilecek aksamı birleştirerek buzdolabı haline getirilmesi, ara ve nihai mamuller, ileride neşredilecek Türk standartlarında zikredilen kontrollerin yapılması için gerekli bilumum makine, tezgâh, tesisat, teçhizat, takım, alet, edevat ve avadanlıkları meyanında ezcümle asgari aşağıdakiler bulunacaktır.

- 1 — 1 adet giyotin makas (asgari 2 m.'lik)
- 2 — 1 adet apkant pres (asgari 3 m.'lik)
- 3 — 1 adet eksantrik pres (asgari 30 tonluk) veya

1 adet hidrolik pres (aynı işi gören apkant pres olduğu takdirde bu presler aranmaz).

- 4 — 2 adet punta kaynak makinesi
- 5 — Matkap taşlama ve benzeri avadanlıklar
- 6 — Banyo dairesi (en az üç adet banyo küveti)
- 7 — Boyahane ve boya kurutma fırını (fırın asgari beş dolap alacak kapasitede)

- 8 — Ekovat kontrol aleti
- 9 — Test odası (asgari sıcaklık 40°C)
- 10 — Ekovat çalışma periyodunu kontrol cihazı
- 11 — Malzeme ambarları

Yukarıda açıkça görüldüğü gibi, Montaj Sanayii Talimatnamesinde tespit edilen asgarî şartlarla bu sanayi dalında:

- 1 — Rasyonel üretimi gerçekleştirecek firma cesametine erişilmesi
- 2 — Kısa zamanda tüm yerli imalâta geçilmesi

3 — Kaliteli ve disiplinli bir üretim tarzı kurulması başarılmıştır.

Bu başarılarda iç talebin yeterliliğinin etkisi büyüktür. Bugün artık buzdolabı sanayii yerli imalât sanayi haline gelmiş, hatta sadece yurt içinde değil, yurt dışında da üretim yapan bir sanayi dalı olmuştur.

2 — Buzdolabı Sanayiinin Problemleri

Bu sanayi dalının başlıca problemlerini şöyle sıralamak mümkündür:

i — Beşerî Problemler :

Sanayii yönetme yeteneğine sahip sevk ve idareci kıtlığı vardır. Bu, eğitim sistemindeki bozukluktan, bilgi ve görgü eksikliğinden doğmaktadır.

Bu konuda diğer bir problem de işçi, işveren arasındaki ilişkinin bir anlayışsızlık havası içinde bulunmasıdır. Son yıllarda sendikaların işverenler karşısındaki sert tutumları, bazen işyerinde disiplini bozmakta ve imalâtı aksatmaktadır. Halbuki, bu sanayi kolunda ücret artışı emeğin verimliliğinin üstünde bir seyir takip etmektedir.

Bir kısım firmaların yetkilileri bir başka önemli problem olarak dışarıya giden işçileri öne sürmektedirler. Bu firmaların yetkililerine göre dışarıya işçi akımı dolayısıyla bu sanayi kolunda işçi cirosu yükselmekte işçi, yetiştirme masrafları artmakta, emeğin verimliliği ise düşmektedir. Bu iddiada bir hakikat payı olsa dahi, daha önce otomotiv sanayii ile ilgili fassılarda da belirttiğimiz gibi, dışarıya işçi ihracının ekonomik ve sosyal faydaları ve dolayısıyla sanayileşme üzerindeki net müspet etkileri tartışma götürmez.

ii — Finansman Problemleri :

Türkiye'de kredi müesseselerinin işleyişi sanayileşmeyi yavaşlatmaktadır. Çünkü,

- a) Uzun vadeli, düşük faizli kredi temini çok güçtür.
- b) Kısa vadeli kredi sistemi ise kanunlar ve mevzuat yüzünden sanayileşmeye ayak uyduramamaktadır.
- c) Kredinin maliyeti yüksektir.
- d) Sermaye piyasası henüz doğmamıştır.

Halbuki, bu sanayi kolunda tüketicilerin mamulleri genellikle taksitle almaları, firmaların finansman ihtiyacını arttırmakta, mamullere vaki talebi bir ölçüde bayi teşkilâtının malî güçleri tayin etmektedir. Bu şartlar altında kredilerin arttırılması ve sermaye piyasasının bir an önce kurulması

gereklidir. Ayrıca, talebin genişlemesini sağlamak ve bu yoldan sanayileşme hızını yükseltmek üzere, tüketicilere kredi temin eden bir bankanın yahut malî bir müessesenin kurulması üzerinde de durulabilir.

iii — *Devletin Malî Politikasının Doğurduğu Problemler :*

Buzdolabı, elektrik süpürgesi, çamaşır makinesi gibi mamullerin talebi bu mamullerin maliyeti ve fiyatı ile tüketici ailelerin temin ettikleri kullanılabilir gelire bağlıdır. Hükûmet özellikle son yıllarda vasıtalı vergilere ağırlık vermeye başlamıştır. Çeşitli mallar üzerinden alınan vergiler yüksek gelirli gruplardan çok düşük gelirli grupların satın alma gücünü kısıtlamaktadır. Bu durum buzdolabı, elektrik süpürgesi, çamaşır makinesi vs. talebini daraltmaktadır. Buzdolabı imalâtından alınan vasıtalı vergiler ise bu mamulün maliyetini ve fiyatını yükselterek yine talebi doğrudan düşürücü bir etki yaratmaktadır. Halbuki, devletin malî politika olarak vasıtalı vergileri azaltmak suretiyle tüketimi arttırma yolunu seçmesi daha doğrudur. Vasıtalı vergi oranlarının azaltılmasından doğacak vergi hasılatı kaybı vasıtalı vergi hasılatı için talep ve üretimde meydana gelecek artışları fazlasıyla telâfi edilebilir. Ayrıca, üreticilerden alınan gelir vergisi ve diğer vergi hasılatı da yükselmiş olacaktır.

iv — *Yatırımları Teşvik Tedbirlerinde İstikrarsızlık :*

Yatırımları teşvik tedbirlerinde istikrar ve devamlılık yoktur. Bu nedenle sanayici gelecek hakkında sıhhatli tahminler yürütememekte, istikbal belirsiz olduğu için ise yatırım yapmaktan çekinmektedir. Siyasî istikrarsızlık da ayrıca ekonomimizi sık sık bunalımlara götürmekte, yatırımları ve sanayileşmemizi menfî yönde etkilemektedir. Devletin yarattığı bürokrasi sistemi, devlet memurlarının ve yetkili Hükûmet mercilerinin şüpheciliği sanayicilerin yatırım ve üretim faaliyetlerini güçleştiren önemli unsurlardır. Yetkili Hükûmet mercileri bu şüpheciliği bırakmalı ve sanayicilerle ilişkilerinde daha anlayışlı olmalıdırlar.

v — *Pazarlama Problemleri :*

Mamullerin dağıtım kanalları karışık ve pahalıdır. Vasıtalı vergilerin yüksekliği, işçi ücretlerinde yükselmeler, kredilerin pahalılığı ve kredi temininde karşılaşılan güçlükler pazarlama ve dağıtım problemleriyle birleştiğinde fiyatları yükseltmekte, iç talebi kısıtlamakta ve firma cesametlerini dünya standartlarının altında tutmaya zorlamaktadır. Dış piyasaya açılma imkânları da mahdut olduğu için problemin bu yönden ve kısa sürede çözümlü mümkün değildir.

vi — *Malzeme ve Teçhizat Tedarikiyle İlgili Problemler :*

Döviz kıtlığı yüzünden en uygun malzemeyi tedarik edememe bu sanayi kolunda dahi bazı hallerde ciddi problemlere yol açabilmektedir.

vii — *İhracat Güçlükleri*

Bugün maliyetlerin yüksekliği nedeniyle sınaî mamul ihracı klâsik muhasebe değerlemesi ile cazip değildir. 1968 yılından bu yana ihracatta vergi iadesi konulduğu için Ortadoğu ile Kuzey Afrika ülkelerine buzdolabı ihracatı yapılabilmektedir. Fakat, bu piyasalar istikrarsızdır. Şayet vergi iadesi sosyalist ülkelerle olan ikili anlaşmalarla yapılan ihracata teşmil edilirse, bu ülkelere yapılan buzdolabı ihracatı da cazip hale gelecektir.

Buzdolabı, gelir seviyesi yüksek olan veya yükselen toplumların talep ettiği tüketim malıdır. Bu nedenle, bu tip mamullerin en çok talep edildiği piyasalar Batı Avrupa ülkeleridir. Ancak, Batı Avrupa ülkelerine buzdolabı ihracatı maliyetlerimizin yüksekliği, kalite farkları, Avrupalı tüketicilerin alışkanlıkları, ihracat teşkilâtı yetersizliği gibi sebeplerle bugün için söz konusu değildir.

İhracatın teşvikinin uzun vadeli bir gelişme hedefi olarak önemine, devletin bu hususta önderlik etmesinin zarurî olmasına rağmen devlet, aksine, ihracatı güçleştiren bir tutum içindedir. Keza, ithalât güçlükleri de üretimi güçleştirmektedir. Hükümet tarafından çıkartılan, ihracat ve ithalâtla ilgili yönetmelikler her gün değişikliğe uğramaktadır. Bu durum firmaları karar vermek hususunda tereddütlere sevk etmekte, sınaî ve ticarî hayatı bürokrasi içinde itmekte, üretimi ve ihracatı kösteklemektedir.

viii — *Ortak Pazar Sorunu :*

Bugün gerek Batı ve gerek Doğu bloku ayrı birer ekonomik topluluk halinde birleşmişlerdir: AET ve COMECON. Türkiye için RCD geniş ve cazip bir piyasa değildir. Siyasî felsefemiz, siyasî ve ekonomik mahzurları nedeni ile COMECON'a da giremeyeceğimize göre, bütün gücümüzle Ortak Pazara hazırlanmamız gerekmektedir. Hükümetin bu konuda gerekli ciddiyeti gösterip, uzun vadeli bir plan ve program dahilinde yerli firmaları disiplinli bir hazırlık dönemine sokması gereklidir. Ortak Pazar üyeliği ve buzdolabı sanayimizin Ortak Pazar rekabeti karşısında başarı şansı bu araştırmanın ayrı bir bölümünde derinlemesine bir incelemeye tâbi tutulmuştur.

FASIL : IX

Elektrikli Ev Cihazları Sanayii: Elektrik Süpürgesi

A — ELEKTRİK SÜPÜRGESİ SANAYİİNİN GELİŞMESİ VE BUGÜNKÜ DURUMUYLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

1 — *Firma Sayısı, Mevcut Firmalar ve İmal Edilen Mamullerin Tipleri*

Elektrik süpürgesi imalâtında bulunan firmaların yıllar itibariyle sayısı *Tablo 1*'de gösterilmiştir.

Tablo 1 — Firma Sayısı

Yıllar	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Firma Sayısı	6	6	7	5	5	5	6	6

Montaj Sanayii Talimatnamesinden önce altı firma süpürge montajı ile işgal etmekteydi. Talimatname ile birlikte bir firma daha piyasaya girmiştir. Ancak, bir yıl sonra, Talimatnamedeki asgari şartları yerine getiremediklerinden dolayı, firmalardan ikisi piyasadan çekilmek zorunda kalmışlardır; böylece Montaj Sanayii Talimatnamesine göre faaliyette bulunan firma sayısı beşe düşmüştür. 1969 yılında bir firmanın daha üretime başlamasıyla toplam firma sayısı 6'ya yükselmiştir.

Elektrik süpürgesi üretimi tek başına yapılmamakta, buzdolabı, çamaşır makinesi gibi ev eşyaları imalâtı ile müşterek yürütülmektedir. Rasyonel üretim ancak bu suretle sağlanmaktadır. Bu özelliğinden dolayı, 1968 yılında Türkiye standartlarına göre büyük cesametli sayılan iki firmanın bu piyasa-

ya girmesi ile, mevcut firmaların ikisi talep yetersizliğinden yerlerini bu firmalara terketmişlerdir.

Yurdumuzda 1970 yılında ev tipi elektrik süpürgesi imalâtı ile işigal eden firmalar ve mamulleri *Tablo 2*'de verilmiştir. Tablodan da görüleceği gibi, 1970 yılında ve halen elektrik süpürgesi imal eden 6 firma mevcuttur.

Tablo 2 — Elektrik Süpürgesi İmal Eden Firmalar

- 1 — Estaş Ticaret ve Sanayi A.Ş.
- 2 — Marla Ticaret ve Sanayi Kol. Şirketi
- 3 — Gülok Ticaret ve Sanayi A.Ş.
- 4 — Libka Ticaret ve Sanayi A.Ş.
- 5 — Arçelik Ticaret ve Sanayi A.Ş.
- 6 — Simtel Ticaret ve Sanayi A.Ş.

Firmalardan biri kolektif, diğerleri anonim şirket şeklinde organize olmuşlardır.

2 — İmalât Tekniği

Basit montaj tekniği ile başlayan elektrik süpürgesi imalâtı bugün ileri bir tekniğe ve tüm yerli imalâta dönüşmüştür. Elektrik süpürgesi imalâtı aşağıdaki safhalardan meydana gelmektedir:

- i — Saç işleme safhası
- ii — Alüminyum döküm safhası
- iii — Mil imal ve işleme safhası
- iv — Elektrik motorü imal safhası
- v — Ara ve sınaî montaj
- vi — Boya safhası

Bazı tesislerde yukarıdaki altı safhanın tamamı mevcuttur. Bazı firmalarda ise genellikle saç işleme, mil imal ve işleme, ara ve nihaî montaj ile boya safhaları mevcuttur; döküm ile elektrik motorü imal safhaları mevcut değildir. Bu gibi mamuller büyük firmalardan temin edilerek montaj hattına getirilir.

3 — Mevcut Toplam Sermaye

Elektrik süpürgesi montaj imalatına yönelen nominal öz sermaye ve 1970 para değerine göre düzenlenmiş miktarları *Tablo 3*'de yıllar itibariyle gösterilmiştir.

Tablo 3 — Öz Sermaye

Yıllar	Nominal Öz Sermaye TL	Yıllık Sermaye Artışı	Paramın 1970 TL Değeri İndeksi	Sermayenin 1970 TL Değeri
1964	4.363.926	+4.363.926 (1)	2.02 (2)	+8.815.130
1965	3.615.028 (3)	— 748.898 (4)	1.36	—1.018.501
1966	5.552.291	+1.937.263	1.27	+2.461.324
1967	5.050.882 (3)	— 501.409 (4)	1.19	— 596.676
1968	5.263.921	+ 213.039	1.13	+ 240.734
1969	5.589.755	+ 325.834	1.07	+ 348.642
1970	10.747.460	+5.157.705	1.00	+5.157.705
Toplam		10.747.460		15.310.741

- (1) Bu rakam 1963 yılına ait artışı değil, kuruluştan 1963 yılına kadarki kümülatif nominal öz sermayeyi temsil etmektedir.
- (2) 1954-1963 dönemi için yıllık fiyat indekslerinden basit ortalama esasına göre hesaplanmış indekstir.
- (3) Elektrik süpürgesine isabet eden nominal öz sermaye muhtelif maddelere satış oranına göre dağıtılmıştır. Gerek 1965 gerek 1967'de elektrik süpürgesi satışları artmakla beraber diğer mamullerdeki artış daha fazla olduğundan elektrik süpürgesine düşen sermayede azalma görülmektedir. Bu azalma hakiki bir azalma olmayıp tamamen fiiktiftir.
- (4) Ev cihazları sanayiinin bütünü için yapılan hesaplamaları değiştirmeyeceği için, reevalüasyon hesaplarında 1965 ve 1967 yıllarındaki öz sermaye azalması varsayımı aynen muhafaza edilmiştir.

Bu sanayi dalında yılda ortalama 700.000 TL kısa vadeli kredi kullanılmaktadır. İki şirket tahvil ihraç etmiş olup elektrik süpürgesi imaline düşen kısım 560.000 TL'dir. Ayrıca 384.000 TL'lik uzun vadeli kredi temin edilmiştir. Buna göre, bu imalat dalında kullanılan toplam sermaye, öz sermaye nominal değer üzerinden hesap edildiğinde TL. 11,7 milyon öz sermaye 1970 TL değeriyle ise:

TL. 15.3 milyondur.

4 — İstihdam Edilen Personel Sayısı ve Personele Yapılan Ödemeler

İstihdam edilen personel sayısı ve bunlara ait ödemeler yıllara göre *Tablo 4*'de gösterilmiştir.

Tablo 4 — Personel Sayısı ve Personele Yapılan Ödemeler

Yıllar	Personel Sayısı	Net Ücret Ödemesi	Gelir Vergisi	Sosyal Sigorta (İşçi+İşveren)	Toplam Ücret Ödemeleri (1)
1964	54	TL. 314.020.50	23.457.60	TL. 54.432.—	TL. 391.910.40
1965	77	395.841.60	26.056.80	64.854.40	491.752.80
1966	58	708.876.00	116.580.00	123.818.40	949.274.40
1967	41	580.869.96	124.230.00	113.725.80	818.825.76
1968	118	1.586.091.12	322.140.00	307.767.60	2.215.926.72
1969	115	1.302.181.80	272.550.00	253.989.—	1.828.720.50
1970	157	1.737.180.—	299.120.—	352.210.—	2.488.510.—

(1) İşçilere ücret dışında yapılan aynı ve nakdi ödemeler dahil edilmemiştir.

1965 yılına kadar bu mamul imalâtıyla iştilgal eden firma adedi fazla olmasına rağmen istihdam seviyesi düşüktür. Bunun sebebi daha önce de işaret edildiği gibi, küçük cesametli olan firmaların piyasada yerlerini büyük cesametli firmalara terketmeleridir. İstihdam seviyesi 1968 yılından itibaren yükselmiştir.

5 — Fiili İstihsal, Satış Miktar ve Değerleri

Elektrik süpürgesi montaj imalâtında yıllar itibariyle fiili istihsalin seyri *Tablo 5*'de gösterilmiştir.

Araştırmalarımızda imalât firmalarının önemli mamul stoku bulundurmadığı, genellikle satış talebi kadar üretim yapıldığı anlaşılmıştır. Bu bakımdan imalât miktarlarını satış miktarı olarak almak hatalı olmayacaktır.

Bu varsayımına göre, 1969 ve 1970 yıllarına ait toplam mamul satış miktar ve değerleri *Tablo 6*'da verilmiştir.

ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ : ELEKTRİK SÜPÜRGESİ

Tablo 5 — Fıllı İstihsal (*)

Yıllar	İstihsal Miktarı (adet)
1964	5.359
1965	6.810
1966	6.400
1967	11.227
1968	10.567
1969	11.231
1970	18.180

(*) Kaynak : 1964-1969 rakamları Odalar Birliği yayınlarından alınmıştır. 1970 yılı ise firmalardan elde ettiğimiz bilgilere dayanmaktadır. 1970 yılındaki üretim artışının başlıca nedeni satış teşkilâtı ve satışla ilgili darboğazların giderilmesidir.

Tablo 6 — Toplam Mamul Satış Miktar ve Değerleri

Yıllar	Mamul Satış Miktarı (adet)	Mamul Satış Değer (TL)
1969	11.231	11.000.764.50
1970	18.180	17.816.400.—

Tablo 5'de görüldüğü gibi, 1968 yılında toplam elektrik süpürgesi istihsalinde bir miktar azalma vuku bulmuştur. Bununla beraber aynı yılda buzdolabı imali dahil diğer mamul satışlarındaki düşme daha çok olduğu için bu araştırmada kullanılan kıstasa göre, 1968 yılında elektrik süpürgesine düşen öz sermaye yekûnunda bir azalma değer, yükselme görülmektedir.

6 — Azami Mamul Kapasitesi

Elektrik süpürgesi sanayiinde 1970 yılında azami mamul kapasitesinin yılda 41.000 adet olduğu söylenebilir. 1970 yılında yaklaşık olarak bu kapasitenin %45'i kullanılmıştır. Tam kapasitede çalışmamanın başlıca sebebi talep yetersizliğidir. Üretim tekniği bakımından elektrik süpürgesi kapasitenin arttırılması önemli bir problem teşkil etmez.

7 — Kamu Kesimine Vergi Katkısı

Elektrik süpürgeleri montaj sanayii kamu kesimine kurumlar vergisi, gelir vergisi, gümrük vergisi gibi ödemelerle katkıda bulunmaktadır. Bu ödemelere ait rakamlar *Tablo 7*'de verilmiştir.

Tablo 7 — 1970 Yılı Vergi Ödemeleri

Kurumlar Vergisi	TL	352.692
Gelir Vergisi		257.328
Personelden kesilen Vergiler		352.210
Gümrük Vergileri		385.200
Diğer Vergiler		50.000
Toplam		1.397.430

Buzdolabı imalâtı için olduğu gibi, burada da ana firmaların sadece elektrik süpürgesi imalâtıyla ilgili vergi ödemeleri tespit edilmiştir. Ana firmaların toplam vergi katkısı başkadır. Yine, elektrik süpürgesi imalâtından doğan toplam vergi geliri de içeride ham madde kaynaklarından, yan sanayiden, dağıtım safhasından alınan vasıtalı, vasıtasız vergiler dolayısıyla, *Tablo 7*'de verilen rakamın çok üstündedir.

8 — Yerli İmalât Oranının Seyri ve Döviz Tasarrufu

Elektrik süpürgesi imalâtı, Montaj Talimatnamesinde öngörülen döviz tasarruf nispetlerinin daima üstünde yürütülmüştür. *Tablo 8*'de yıllara göre yerli imalât ve ithalât nispetleri görülmektedir.

Tablo 8 — Yerli İmalât Oranının Seyri

Yıllar	Yerli İmalât Oranı
1963	%53
1964	%55
1965	%68
1966	%67
1967	%73
1968	%79
1969	%85
1970	%89

ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ: ELEKTRİK SÜPÜRGESİ

Tabloda firmalar arasında yaptığımız incelemelerde en çok rastlanan yerli imalât oranları verilmiştir. Bazı firmalarda bu oranların üstüne çıkıldığı görülmektedir. Özellikle, yerli imalât oranı en yüksek olan bir firmada bu oran 1970'de %95'i bulmaktadır.

Yıllar itibariyle döviz tasarrufu dolar miktarları ise *Tablo 9*'da verilmektedir.

Tablo 9 — Döviz Tasarruf Miktarları

Yıllar	Döviz Tasarrufu
1964	\$ 90.142
1965	143.994
1966	164.936
1967	343.588
1968	395.619
1969	465.399
1970	761.400

Yerli imalât oranının yükseltilmesinde, Türkiye'de plastik sanayiinin, elektrik motorları sanayiinin ve boya sanayiinin gelişmesi etkili olmuştur.

B — ELEKTRİK SÜPÜRGESİ MONTAJ İMALÂTINDA MALİYETLER

Daha önce de belirtildiği gibi, elektrik süpürgesi, bir firma için başlıbaşına imalât konusu değildir. Bu nedenle birim maliyeti tespit etmek güçleşmektedir. Özellikle 1969 yılından önceki maliyetler hakkında firmalardan bilgi almak çok güç, hatta imkânsızdır. Yaptığımız araştırma sonuçlarına göre, maliyetler son iki yılda şöyle bir seyir takip etmiştir:

Tablo 10 — Maliyetlerin Seyri

Yıllar	Maliyet 1969 = 1000
1969	1000
1970; 1. altı ay	1003
1970; 2. altı ay	1100

Firma yetkililerince de ifade edildiği gibi, Finansman Kanunu ve devalüasyon 1970 yılının 2. döneminde bu sanayi kolunda kendisini hissettirmiş ve %10 oranında bir maliyet yükselmesine yol açmıştır.

Yaptığımız araştırmalara ve analize göre, 1970 yılında elektrik süpürgesinin birim maliyeti aşağıda görüldüğü şekilde dökümlendirilebilir:

Tablo 11 — Maliyetlerin Dökümü

%11	ithal malı (montaj)
%73.47	yerli malzeme
%15.53	işçilik
%100	Toplam birim maliyeti

Diğer taraftan, aynı yıl içinde vergi yükü %10 civarında tespit edilmiştir. Demek ki, maliyetin %10'u çeşitli vergilerden ibaret bulunmaktadır. Muhtelif vergiler yukarıda ilgili maliyet kategorisi içinde yer almaktadır.

C — YAN SANAYİ

Elektrik süpürgesi montaj sanayii, yardımcı sanayiden genellikle şu malzemeleri temin etmektedir: i — Kauçuk aksam, ii — Plastik aksam, iii — Bakalit aksam, iv — Pik döküm, v — Ambalaj malzemesi, vi — Elektrik malzemesi, vii — Çeşitli vida ve somunlar.

Bu mamulleri imal eden sanayi kolları Türkiye'de son yıllarda büyük bir gelişme göstermiştir. Ancak, firmalar tarafından yan sanayiden alınan malzemenin miktar ve değerleri hakkında sıhhatli bilgiler almak mümkün olmadığından burada kesin rakamlar verilememiştir.

D — ELEKTRİK SÜPÜRGELERİ SANAYİİNDE PROBLEMLER VE UYGULANMASI GEREKLİ POLİTİKA TEDBİRLERİ

1 — Montaj Sanayii Talimatnamesinde Aranılan Şartlar

1964 yılında yürürlüğe giren Montaj Sanayii Talimatnamesi, bu sanayi dalı için aşağıda belirtilen asgarî şartları öngörmektedir:

- i — Döviz talep eden firmaların öz sermayeleri en az 250.000.— TL. olacaktır.

ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ : ELEKTRİK SÜPÜRGESİ

- ii — Personel sayısı en az 10 kişi olacaktır.
- iii — İmalât kapalı sahası en az 150 m² olacaktır.
- iv — Memleket dışından getirilecek çeşitli malzeme ve elektrik süpürgesi aksamı ile dahilde imal edilecek veya ettirilecek aksamın birleştirilmesi ile üretilcek elektrik süpürgesi, ara ve nihai muayeneleri ileride neşredilecek Türk standartlarında, bunlar neşredilinceye kadar menşe memleketi standartlarında zikredilen kontrollerin yapılması için, lüzumlu bilimum makine, tezgâh, tesisat, teçhizat, takım, alet, edevat ve avadanlıklara sahip bulunulacaktır.

Talimatnamede, yukarıda sıralanan asgari şartlarla, elektrik süpürgesi sanayiinde kaliteli tüm yerli imalâtın gerçekleştirilmesi gaye edinilmiştir. Nitekim, 'bugün ulaşılan noktaya 'bakacak olursak, 'bu gayenin yerine getirildiği kabul edilebilir.

2 — *Elektrik Süpürgesi Sanayiinin Problemleri*

Elektrik süpürgesi imalinde karşılaşılan problemler buzdolabı sanayiinde karşılaşılan problemlerden çok farklı değildir. Esasen 'bu iki mamul benzer teknolojik metodlarla, aynı firmalar tarafından imal edilmekte ve talep açısından da benzer ihtiyaçlara ve tüketicilere hitap etmektedir. Buzdolabı imalâtında karşılaşılan problemler ilgili fasılda incelenmişti. Burada elektrik süpürgesi imalâtında karşılaşılan benzer problemler özet olarak verilecektir.

i — *İşgücü Problemleri*

İşçi - işveren ilişkileri bir anlayıssızlık havası içinde bulunmaktadır. Zaruri tüketim maddelerinin fiyatlarındaki yükselmeler, işçi sendikalarının çabaları gibi sebeplerle ücretler süratle yükselmekte, ücretlerdeki 'bu yükselmeler emeğin verimliliğinin üstünde seyretmektedir.

ii — *Finansman Problemleri*

Bugün sanayicilerin temin edebildikleri orta ve uzun vadeli kredi miktarı az, kredi maliyeti ise yüksektir. Bu durumda maliyetler yükselmekte, talep ve sanayileşme hızı yavaşlamaktadır. Tüketiciler buzdolabı, elektrik süpürgesi gibi mamulleri genellikle taksitle satın almaktadırlar. Bu durum-

da mamul talebini bayi teşkilâtının malî güçleri tayin etmektedir. Bu mahzuru önlemek üzere, tüketiciye kredi temin eden bir banka yahut malî müessesenin kurulması düşünülebilir. Sanayiciye açılan düşük faizli orta ve uzun vadeli banka kredileri ise genişletilmeli, sermaye piyasası bir an önce kurulmalıdır.

iii — Hükûmetin Malî Politikasının Yarattığı Güçlükler

Buzdolabı, elektrik süpürgesi, çamaşır makinesi gibi mamullerin talebi bu mamullerin maliyeti ve fiyatı ile ailelerin temin ettikleri kullanılabilir gelire bağlıdır. Hükûmet vergi politikasında vasıtalı vergilere ağırlık vermekte, çeşitli mallar üzerinden alınan vasıtalı vergiler yüksek gelirli gruplardan ziyade düşük gelirli grupların satın alma gücünü kısımtadır. Bu durum ise buzdolabı, elektrik süpürgesi, çamaşır makinesi talebini daraltmaktadır. Elektrik süpürgesi imalâtından alınan vasıtalı vergiler ise bu mamulün maliyetini ve fiyatını yükselterek yine talebi doğrudan düşürücü bir etki yaratmaktadır.

iv — Yatırımları Teşvik Tedbirlerinde İstikrarsızlık

Yatırımları teşvik tedbirlerinde istikrar ve devamlılık yoktur. Bu nedenle sanayici gelecek hakkında sıhhatli tahminler yürütememekte, istikbali belirsiz olduğu için ise yatırım yapmaktan çekinmektedir. Siyasî istikrarsızlık da ayrıca ekonomimizi sık sık bunalıma götürmekte, yatırımları ve sanayileşmemizi menfi yönde etkilemektedir.

v — İhracat Güçlükleri

Mamul talebini arttırabilmek için dış piyasalara çıkmak gereklidir. Bunun için devletin ihracatı teşvik tedbirlerini daha realist olarak ele alması ve hatta ihracatta önderlik etmesi gereklidir. Halbuki, aksine, hükûmet tarafından çıkartılan ithalat ve ihracatla ilgili, kanun kuvvetinde yönetmelikler her gün değişikliğe uğramaktadır. Bu durum firmaların karar vermek hususunda güçlük çekmesine sebep olmakta, sınaî ve ticarî hayatı bürokrasi içine itmekte, üretim ve ihracatı kösteklemektedir.

FASIL : X

Elektrikli Ev Cihazları Sanayii: Çamaşır Makinesi

A — ÇAMAŞIR MAKİNESİ SANAYİNİN GELİŞMESİ VE BUGÜNKÜ DURUMUYLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

1 — *Mevcut Firmalar, İmal Edilen Mamullerin Tipleri*

Yurdumuzda 1970 yılında ev tipi çamaşır makinesi imalâtı ile işti-
gal eden firmalar ve mamulleri *Tablo 1*'de verilmiştir.

Tablo 1 — Çamaşır Makinesi İmal Eden Firmalar

1 — Arçelik Anonim Şirketi, İstanbul
2 — Gül - Ok Ticaret ve Sanayi Limited Şirketi, İstanbul
3 — Ternal Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi, İstanbul
4 — Profilo Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi, İstanbul
5 — Estaş ev Cihazları Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi, İstanbul
6 — Marla Ticaret ve Sanayi Kollektif Şirketi, İstanbul
7 — Tolon Makine Fabrikası, Kâmil Tolon, Bursa

Tablo 1'de görüldüğü gibi Türkiye'de 7 firma çamaşır makinesi imal etmektedir. Buna karşılık 15 civarında çamaşır makinesi markası mevcuttur. Çünkü, çamaşır makinesi satan birçok firma yukarıdaki firmalara kendi markaları ile çamaşır makinesi imal ettirmektedirler.

2 — *İmalât Tekniği*

Çamaşır makinesi imalâtı 1970 yılında ileri bir tekniğe ve tüm yerli

imalâta yönelmiş bulunmaktadır. Çamaşır makinesi imalâtı aşağıdaki safhalardan teşekkül eder:

- i — Saç işleme safhası
- i — Döküm safhası
- iii — Mil imal ve işleme safhası
- iv — Elektrik motörü imal safhası
- v — Ara ve nihâî montaj
- vi — Boya safhası

Çamaşır makinesi imal eden firmaların çoğunda imalâtta bu altı safha görülmektedir; 3 firma ise elektrik motörünü yan sanayi firmalarından almaktadırlar.

3 — Mevcut Toplam Sermaye:

Çamaşır makineleri imalâtında kullanılan öz sermaye ile diğer finansman kaynakları TL değeri *Tablo 2*'de verilmiştir.

Tablo 2 — Öz Sermaye ve Diğer Finansman Kaynakları — 1970 Tutarı (1)

Finansman Kaynakları	TL. Tutarı
1) a — Öz sermaye (Nominal Değeri)	62.785.000.—
b — Öz sermayenin 1970 para değeri (2)	82.324.000.—
2) Kullanılan ortalama yıllık kısa vadeli kredi tutarı	23.500.000.—
3) Kullanılan ortalama yıllık uzun vadeli kredi tutarı	13.000.000.—
4) Tahvil tutarı	6.400.000.—
Finansman Kaynakları Toplamı	
a — Öz sermaye nominal esasa göre hesaplanmış:	105.685.000.—
b — Öz sermaye paranın 1970 değerine irca edilmiş:	125.224.000.—

- (1) Aynı firmalarda çamaşır makinesinden başka mamul veya mamuller de imal edildiği cihetle burada öz sermaye başta olmak üzere çeşitli finansman kaynakları muhtelif mamullere satış oranı kıstasına göre dağıtılmıştır.
- (2) Çamaşır makinesi imalâtına yönelen öz sermaye hakkında ayrıntılı bilgi bulunmadığı için elektrikli ev cihazları diğer imalât kolları için çıkan nominal ve reevalüe öz sermaye indeksi uygulanmıştır.

ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ : ÇAMAŞIR MAKİNESİ

Bu sanayi dalında yabancı sermaye bulunmamaktadır. Uzun vadeli krediler Sınai Kalkınma Bankasından alınarak makine ve tesisatın ithalinde kullanılan döviz kredisidir. Kısa vadeli krediler ise üretimde kullanılan malzemenin akımının finansmanı ve malzemenin peşin alışı mamulün taksitle satışının doğurduğu finansman ihtiyacını gidermek üzere kullanılmaktadır.

4 — İstihdam Edilen Personel Sayısı ve Personele Yapılan Ödemeler

1970 yılında istihdam edilen personel sayısı ve personele yapılan ödemeler Tablo 3'de gösterilmektedir. Sermaye için olduğu gibi, çamaşır makinesi imalatında istihdam edilen personel sayısı ve bunlara yapılan ödemeler muhtelif mamullerin firma toplam satışları içindeki oranı kıstasına göre dağıtılmıştır.

Tablo 3 — Çamaşır Makinesi İmalatında İstihdam Edilen Personel Sayısı ve Bunlara Yapılan Ödemeler 1970 yılı (TL. olarak)

Personel Sayısı	Net Ücret Ödemesi	Gelir Vergisi Ödemesi	Sosyal Sigorta Ödemeleri (1)	Toplam Ödemeler
144kişi	17.008.373.—	2.658.222.—	3.398.340.—	23.065.135.—

(1) İşçi ve işveren hissesi bir arada verilmektedir.

5 — Firma Cesametleri

Çamaşır makinesi imalat sanayii ile işgal eden firmaların müseccel sermayeye göre cesametlerinin dağılımı Tablo 4'de verilmiştir.

Tablo 4 — Müseccel Sermaye Esasına göre Firma Cesameti

Cesamet	Müseccel Sermayenin Alt ve Üst Sınırı	Firma Sayısı
Küçük cesamet	TL 500.000 - 1.000.000	2
Orta cesamet	TL 1.000.000 - 5.000.000	3
Büyük cesamet	TL 5.000.000 ve yukarısı	2

6 — *Fiili İstihsal, Satış Miktar ve Değerleri*

Çamaşır makinesi üretiminin yıllara göre dağılımı *Tablo 5*'de verilmiştir.

Tablo 5 — Yıllar İtibariyle Çamaşır Makinesi Üretimi

Yıllar	Üretilen Çamaşır Makinesi (adet)
1962	23.795
1963	37.688
1964	36.831
1965	42.774
1966	36.088
1967	38.060
1968	47.556
1969	57.052
1970	65.235

Yapılan incelemede firmalarda yıl sonunda önemsenmeyecek kadar az mamul stoku kaldığı öğrenilmiştir. Bu bakımdan, üretim miktarlarını satış miktarı olarak olmak hatalı sayılmayacaktır. Bu varsayımdan hareket edersek, 1970 yılı çamaşır makinesi toplam satış tutarının 153.247.444.— TL olduğu hesaplanabilir.

7 — *Sanayiın Azami Mamul Kapasitesi*

Çamaşır makineleri imalât sanayiinin 1970 yılı toplam kapasitesi Oda-lar Birliği raporlarında 124.828 olarak gözükmekle beraber yaptığımız in-celemeler sonucunda yılda 85.000 adet olduğu anlaşılmıştır. Kapasiteyi 1970 yılında fiilen üretilen çamaşır makinesi adedi ile karşılarırsak, kapasite-nin ancak %77'sinin kullanıldığı görülür. Bunun başlıca sebebi iç talebin yetersizliğidir. Diğer taraftan, en düşük maliyeti veren yahut optimum ka-pasite kullanımının tam kapasitenin altında olacağını da belirtmek gerekir.

8 — *Sanayiın Kamu Sektörüne Vergi Katkısı*

Çamaşır makinesi imalât sanayii kamu sektörüne kurumlar vergisi, ku-rum stopajı, gelir vergisi, ücretlerden kesilen vergiler, yarı mamuller için

ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ : ÇAMAŞIR MAKİNESİ

ödenen gümrük ve istihsal vergileri yoluyla katkıda bulunmaktadır. 1970 yılında yapılan vergi ödemeleri *Tablo 6*'da verilmiştir.

Tablo 6 — Vergi Ödemeleri - 1970 Yılı

Kurumlar Vergisi Kurum Stopajı ve Gelir Vergisi	Ücretlerden Kesilen Vergiler	İstihsal ve Gümrük Vergileri	Toplam Vergi Ödemeleri
5.389.000.—	2.658.222.—	17.450.000.—	25.497.222.—

9 — Yerli İmalât Oranı

Çamaşır makinesi üretimi gerçek anlamda bir yerli imalâttır. 1963 - 64 yıllarında ithal edilen elektrik motorları, bakalit karıştırıcı da yerli imal edilmeye başlanmış, böylece çamaşır makinesi başına \$ 38.04 döviz tasarrufu sağlanmıştır. Bu üretim kolu yüksek bir yerli imalât oranına ulaşarak Montaj Sanayii Talimatnamesinin dışına çıkarıldığı için, o tarihten itibaren yerli imalât oranının seyrinin tespiti mümkün olamamıştır. Çamaşır makinesinin yerli olarak imali ile 1970 yılında toplam \$ 7.600.000.— tutarında döviz tasarrufu sağlandığını tahmin etmekteyiz.

10 — Çamaşır Makinesi İmalât Sanayiinde Maliyetler ve Fiyatlar

Çamaşır makineleri imalât sanayiinde devalüasyon öncesi ve sonrası maliyet ve fiyatlar *Tablo 7*'de gösterilmektedir.

Tablo 7 — Devalüasyon Öncesi ve Sonrası Fiyatlar ve Maliyetler

	Devalüasyon Öncesi	Devalüasyon Sonrası
Maliyetler	100	105
Fiyatlar	100	100

Tablo 7'den de anlaşıldığı gibi, 1970 devalüasyonu ve Finansman Kanunu maliyetleri %5 artırmıştır. Buna karşılık, satış fiyatlarında herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Firmalardan tatminkâr bilgi alınmadığından maliyetlerin uzun sürede seyri hakkında rakam vermek mümkün olamamıştır. Ancak, maliyet artışının fiyatlar genel seviyesi oranında ve hatta ücret artışları dolayısıyla bir miktar üstünde vuku bulunduğu tahmin edilebilir. Yine buzdolabı sanayiinde görüldüğü gibi, çamaşır makinesinde de büyük birkaç firmanın maliyetlerinin bu firmaların optimum kapasiteye yaklaşmaları dolayısıyla 1970 yılına kadar bir düşüş gösterdiği, en azından daha yavaş bir şekilde arttığı tahmin edilmektedir.

11 — Yan Sanayi

Genel olarak çamaşır makineleri imalâtında kauçuk, plâstik, bakalit aksam, ambalaj malzemesi, vida, somun, pul, elektrik kabloları gibi malzeme yan sanayiden sağlanmaktadır. Ancak, büyük firmalar bu malzemenin bir kısmını kendi tesislerinde imal etmektedirler. Ana montaj firmalarında çoğunlukla elektrik motoru, çamaşır makinesi veya çamaşır makinesi, buzdolabı, elektrik süpürgesi üretimi birlikte yapılmaktadır. Böylece atıl kapasite yaratılması engellenmek istenmektedir. Çamaşır makinesi imalât sanayiinin yan sanayi ve elektrik motorları imalât koluna 1970 yılında yaptığı ödemeler tutarı yaklaşık olarak 100.527.135.— TL.'dir.

12 — Çamaşır Makineleri İmalât Sanayiinin Problemleri

Bu sanayi dalının karşılaştığı problemler buzdolabı ve elektrik süpürgesi imalât sanayiinde karşılaşılan problemlerin aynı olup, bu problemleri 7 grupta toplamak mümkündür:

i — *Beşeri Problemler* : Eğitim sisteminin bozukluğundan, bilgi ve görgü noksanlığından doğan sevk ve idareci kıtlığı ile işçi - işveren arasındaki anlayışsızlık bu sanayi kolunda rastlanan başlıca problemi teşkil etmektedir.

ii — *Finansman Problemleri* : Uzun vadeli, düşük faizli kredi teminindeki güçlük, sermaye piyasasının mevcut olmayışı, kredinin maliyetinin yüksekliği finansman güçlükleri yaratmaktadır.

iii — *İthalât Güçlükleri* : Döviz kıtlığı yüzünden zamanında malzeme tedarik edememe bu sanayi kolunda da bazen darboğaz yaratmaktadır.

iv — *Pazarlama Problemleri* : Mamullerin dağıtım kanalları karışık ve pahalıdır. Dış piyasalara açılma imkânı bulunmamaktadır. Firma cesametlerinin küçük oluşu, maliyetlerin dünya standartlarının üstünde kalmasına sebep olmaktadır.

ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ : ÇAMAŞIR MAKİNESİ

v — *Devlet Politikası ve Memurların Davranışının yarattığı Problemler* : Devletin vergi politikası sınaî mamullere talebi kısımaktadır. Devlet memurları sanayici karşısında şüpheli bir tutuma sahip bulunmaktadır.

vi — *İhracat Güçlükleri* : Çamaşır makinesi gelir seviyesi yüksek toplumların talep ettiği mamullerdir. Gelir seviyesi yüksek toplumlar ise Batı ülkeleridir. Bu ülkelere ihracat ise maliyet yüksekliği sebebiyle güçtür.

vii — *Ortak Pazar* : Bugünden çözümlenmesi gereken bir sorundur. Ortak Pazar ülkeleri içinde güçlü olabilmemiz için devlet bir an önce, plan ve program dahilinde, disiplinli bir şekilde sanayimizi Ortak Pazar'ın rekabet düzenine hazırlamalıdır.

FASIL : XI

ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ TOPLU GÖRÜNÜŞÜ

(BUZDOLABI, ÇAMAŞIR MAKİNESİ, ELEKTRİK SÜPÜRGESİ
İMALÂT SANAYİİ TOPLAMI)

ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ

Ayrı ayrı incelediğimiz buzdolabı, elektrik süpürgesi, çamaşır makinesi, ev cihazları sanayii ile iştigal eden firmalarda bir arada üretildiğinden, bu sanayiinin ağırlığını daha net görebilmek üzere burada bu üç imalât koluna ait istatistikler bir arada toplanmıştır. Hemen belirtelim ki özellikle Arçelik ve Philips bu üç mamul yanında başka mamuller de imal ettiği cihetle bu iki firma için diğer mamullere isabet eden sermaye, kredi, personel sayısı, ücret ödemeleri ve vergi katkısı genellikle satış hasılatı oranı kıstası kullanılmak suretiyle burada verilen toplamların dışında bırakılmıştır. Elektrikli ev cihazları sanayiine ait istatistikler aşağıda *Tablo 1 - 9*'dan izlenebilir.

ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ TOPLU GÖRÜNÜŞÜ

Tablo 1 — Buzdolabı, çamaşır makinesi elektrik süpürgesi imal eden firmalar ve mamulleri

Firmanın Adı	Ürettiği Mamuller
1 — Arçelik A.Ş., İstanbul	Buzdolabı, çamaşır makinesi, elektrik süpürgesi ve diğerleri
2 — Profilo Sanayii ve Ticaret A.Ş., İstanbul	Buzdolabı, çamaşır makinesi
3 — Ternal Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul	Buzdolabı, çamaşır makinesi
4 — Estaş Sanayii ve Ticaret A.Ş., İstanbul	Buzdolabı, çamaşır makinesi, elektrik süpürgesi
5 — Gül-ok Ticaret ve Sanayii Limited Şirketi, İstanbul	Elektrik süpürgesi, çamaşır makinesi
6 — Libka Ticaret ve Sanayii A.Ş., İstanbul	Elektrik süpürgesi
7 — Marla Ticaret ve Sanayii Kollektif Şirketi, İstanbul	Buzdolabı, elektrik süpürgesi, çamaşır makinesi
8 — Kâmil Tolon, Bursa	Çamaşır makinesi
9 — Simtel Sanayii ve Ticaret A.Ş., İstanbul.	Elektrik süpürgesi ve diğerleri

Tablo 2 — Buzdolabı, elektrik süpürgesi ve çamaşır makinesi imal eden firmaların toplam öz sermayeleri — 1970 yılı

	Öz sermaye nominal değeri	Öz sermayenin 1970 yılı TL değeri
Buzdolabı imalâtı	183.576.483.—	221.397.628.—
Elektrik süpürgesi imalâtı	10.747.460.—	15.310.741.—
Çamaşır makinesi imalâtı	62.785.000.—	76.542.000.—
Toplam	257.108.943.—	313.250.369.—

Tablo 3 — Buzdolabı, elektrik süpürgesi ve çamaşır makinesi sanayiinde öz sermaye dışındaki finansman kaynakları — 1970 yılı

	Uzun Vadeli Krediler	Kısa Vadeli Krediler	Tahvil İhracı	(TL olarak) Toplam Yabancı Fonlar
Buzdolabı imalâtı	27.365.965	151.033.385	32.765.000	211.164.150.—
Çamaşır makinesi imalâtı	13.000.000	23.500.000	6.400.000	42.900.000
Elektrik süpürgesi imalâtı	384.000	700.000	560.000	1.644.000.—
Toplam	40.749.765	175.233.385	39.725.000	255.708.150.—

Tablo 4 — Buzdolabı, elektrik süpürgesi ve çamaşır makinesi sanayiinde toplam finansman kaynakları — 1970 yılı

Finansman Kaynağı	Buzdola- bı Sanayii (1)	Çamaşır Makinesi (2)	Elektrik Süpür- gesi (3)	Elektrik- makine- leri top- lamı (1)+(2)+(3)
1 — Öz sermaye				
a) Nominal	183.576.483	62.785.000	10.747.460	257.108.943
b) 1970 TL değeri	221.397.628	76.547.000	15.310.741	313.250.369
2 — Diğer finansman kaynakları	211.164.150	42.900.000	1.644.000	255.708.150
3 — Toplam finansman kaynakları				
a) Öz sermaye nominal esasa göre	394.740.633	105.685.000	12.391.460	512.817.093
b) Öz sermaye 1970 yılı TL değeriyle	432.561.778	119.442.000	16.954.741	568.958.519

ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ TOPLU GÖRÜNÜŞÜ

Tablo 5 — Buzdolabı, elektrik süpürgesi ve çamaşır makinesi üretiminde çalışan personel sayısı ve bunlara yapılan ödemeler — 1970 yılı

	Personel Sayısı	Yıllık ücret ödemeleri (TL olarak) ¹
Buzdolabı imalatı	2615	38.384.696.—
Çamaşır makinesi imalatı	1445	21.128.967.—
Elektrik süpürgesi imalatı	157	2.143.738.—
Toplam	4217	61.657.401.—

(1) Ücret ödemeleri brüttür.

Tablo 6 — Buzdolabı, elektrik süpürgesi ve çamaşır makinesi üretiminde çalışanlara yapılan ödemelerin analizi — 1970 yılı

	Yıllık net ücret ödemesi	Yıllık gelir vergisi ödemesi	Yıllık sosyal sigorta ödemeleri (1)	Yıllık toplam ücret ödemeleri
Buzdolabı imalatı	31.506.640.—	6.203.840.—	9.984.180.—	44.694.660.—
Çamaşır makinesi imalatı	17.008.373.—	2.658.222.—	3.398.540.—	23.065.135.—
Elektrik süpürgesi imalatı	1.737.180.—	399.120.—	352.210.—	2.488.510.—
Toplam	50.252.193.—	9.261.182.—	10.734.930.—	70.248.305.—

(1) İşçi ve işveren hissesi toplamı

Tablo 7 — Buzdolabı, elektrik süpürgesi ve çamaşır makinesi, 1970 yılı satış miktar ve değerleri

	Satış miktarı (adet)	Satış değeri (TL olarak)
Buzdolabı	171.872	373.134.112.—
Çamaşır makinesi	65.235	153.247.444.—
Elektrik süpürgesi	18.180	17.816.400.—
Toplam		544.197.956.—

Tablo 8 — Buzdolabı, çamaşır makinesi, elektrik süpürgesi
sanayiinin kamu kesimine vergi katkısı — 1970 yılı

	Kurumlar Vergisi	Geñir Vergisi	Ücretlerden kesilen vergiiler	İstihsal ve gümrük vergiileri	Satır vergiiler	Toplam vergiiler
Buzdolabı	16.387.200.—	11.269.296	6.203.840	2.738.296	323.260	36.921.892
Çamaşır makinesi	3.664.520.—	1.728.480	2.658.222	17.450.000(1)	—	25.497.222
Elektrik süpürgesi	352.692.—	257.328	352.210	385.200	50.000	1.397.430
Toplam	20.404.412	13.355.794	9.214.272	20.573.496	373.260	63.810.544

(1) Alınan malzeme için ödenen istihsal vergisi dahildir.

ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ TOPLU GÖRÜNÜŞÜ

Tablo 9 — Buzdolabı, çamaşır makinesi ve elektrik süpürgesi sanayiinin 1970 yılı toplam döviz tasarrufu

	Döviz tasarrufu (\$ olarak)
Buzdolabı imalâtı	23.801.217.—
Çamaşır makinesi imalâtı	7.600.000.—
Elektrik süpürgesi imalâtı	761.400.—
Toplam	32.162.617.—

FASIL : XII

Yazı Hesap Makineleri Ve Yazar Kasalar Sanayii

A — YAZI, HESAP MAKİNELERİ VE YAZAR KASALAR SANAYİNİN GELİŞMESİ VE BUGÜNKÜ DURUMUYLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

1 — Firma Sayısı, Mevcut Firmalar ve İmal Edilen Mamullerin Tip ve Modelleri

a — Yıllar itibariyle yazı ve hesap makineleri ve yazar kasalar sanayiindeki firma sayısı *Tablo 1*'de gösterilmiştir.

Tablo 1 — Firma Sayısı

Yıllar	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Firma sayısı	1	2	2	1	1	1	1	1

Tablodan da görüldüğü gibi, Montaj Sanayii Talimatnamesinin yürürlüğe girmesi ile bir firma daha bu sanayi dalıyla iştigal etmeye başlamış, ancak montaj talimatnamesinde öngörülen döviz tasarruf nispetini tutturamadığından 1966 yılında istihalden vazgeçmek zorunda kalmıştır.

Yurdumuzda bu konuda başarılı olmuş ve 1970 yılına kadar rakipsiz olarak faaliyet gösteren tek firma İstanbul'da, Teknosan Büro Makine ve Levazım Ticaret ve Sanayi A.Ş.'dir.

b — Bu sanayi dalında, 1970 yılında beş tip ve model imal edilmiştir. Bu model ve tipler sırasıyla şunlardır:

i — CI - 13 Hesap Makinesi

YAZI HESAP MAKİNELERİ ve YAZAR KASALAR SANAYİİ

- .ii — TPI Portatif yazı makinesi
- iii — CAI - 13 Elektrikli hesap makinesi
- iv — Toplama ve çıkarma makinesi
- v — Kasalı hesap makinesi

2 — İmalât Tekniği

Türkiye büro makineleri sanayii, yazar kasalar, yazı ve hesap makineleri montajından ibarettir. Bu montaj, İsveç'teki Facit Fabrikalarında uygulanan zaman ve hareket etüdlerine istinaden, aynı avadanlık ve aletlerle yürütülmektedir. Döviz tasarrufunu sırf montaj faaliyetine bağlı olmaktan kurtarmak gayesi ile başlangıçta basit, zamanla daha komplike ve hassas parçaları gerek yan sanayii ve gerek montaj fabrikalarınca imal edilmek suretiyle tüm imalâta geçme gaye edinilmiştir.

3 — Mevcut Toplam Sermaye

Yazı ve hesap makineleri montaj sanayiinde yabancı sermaye bulunmamaktadır; sermayenin tamamı yerlidir. Yıllar itibariyle nominal öz sermaye *Tablo 2*'de gösterilmiştir.

Tablo 2 — Öz Sermaye

Yıllar	Nominal Öz sermaye TL.	Yıllık Sermaye Artışı	Paranın 1970 TL. Değeri İndeksi	Sermayenin 1970 TL. Değeri
1963	2.682.838	2.682.838 (1)	1.46	3.916.943.48
1964	5.827.158	3.144.320	1.47	4.622.140.40
1965	8.371.548	2.544.390	1.36	3.360.361.40
1966	10.505.267	2.133.719	1.27	2.709.823.13
1967	11.476.630	971.363	1.19	1.155.921.97
1968	— (2)	—	1.13	—
1969	34.214.696	22.738.066	1.07	24.329.730.62
1970	41.224.039	7.009.343	1.00	7.009.343.—
		41.224.039		47.102.264.—

(1) Bu sanayi kolunda ciddi yatırımlar 1963 ile başladığı için 1963 nominal sermayesinin tamamı o yıla ait artış olarak varsayılmıştır.

(2) 1968 yılına ait rakam tespit edilememiştir.

Tablo 2'den de izleneceği gibi, bu sanayi kolunda 1970 yılında nominal sermayenin yekûnu TL. 41,2 milyondur.

Yıllar itibariyle yatırılmış olan öz sermayeyi 1970 yılı para değerine irca edecek olursak, bu sanayi dalındaki 1970 yılı öz sermayesinin:

TL. 47,1 milyon

olduğunu görürüz.

Yazar kasalar, yazı ve hesap makineleri montaj sanayiinde tahvil ihracı, uzun vadeli kredi kullanıldığını görmemekteyiz. Ancak, 1970 yılı içinde ortalama 2.500.000.— TL. tutarında kısa vadeli kredi kullanılmıştır. Bu krediler çoğunlukla ithalâtın finansmanında kullanılmaktadır.

4 — İstihdam Edilen Personel Sayısı ve Ödenen Ücretler

İstihdam edilen personel sayısı ve personele ait ücret ödemeleri Tablo 3'de verilmektedir.

Tablo 3 — Ücret Ödemeleri

Y İ L L İ K						
Yıllar	Personel Sayısı	Net Ücret Ödemeleri	Gelir Vergisi	Sosyal Sigortalar (1)	Toplam Ücret Ödemeleri	
1963	44	TL. 278.231.40	TL. 28.605.60	TL. 51.480.—	TL. 358.317.—	
1964	49	429.698.64	63.147.20	60.270.—	553.142.84	
1965	77	758.696.—	108.570.—	138.600.—	1.005.866.—	
1966	42	471.599.20	64.260.—	76.734.—	612.553.20	
1969	79	1.054.005.—	195.921.—	81.679.—	1.331.105.—	
1970	72	959.459.—	188.846.—	76.218.—	1.224.523.—	

(1) İşçi ve işveren payları toplamı.

Montaj Talimatnamesinin yürürlüğe girdiği 1964 yılında bu sanayi dalında 49 kişi istihdam edilmekteydi. 1964 yılında ikinci firmanın piyasaya girmesi ile istihdam edilen personel sayısı 77'ye yükselmiştir. Ancak bu firmanın kısa bir süre sonra istihalden vazgeçmesi ile istihdam edilen personel sayısı 42'ye düşmüş, daha sonra mevcut firmanın cesametini genişletmesi sonucu 1970 yılında bu rakam 72'ye yükselmiştir.

YAZI HESAP MAKİNELERİ ve YAZAR KASALAR SANAYİİ

1963 yılı ile 1970 yılları arasında bu sanayi dalında (logaritmik olarak) ortalama ücretin yılda %24 bir artış gösterdiğini görmekteyiz.

5 — Fiili İstihsal, Satış Miktar ve Değerleri

Yazı ve hesap makineleri ile yazar kasalar sanayiinde fiili istihsal yıllar itibariyle aşağıda *Tablo 4*'de görüldüğü şekilde seyretmiştir.

Tablo 4 — İstihsal Miktarları

Yıllar	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
İstihsal Miktarı (Adet)	3.371	5.777	6.806	10.820	9.200	9.300	9.601	7.110

Yapılan incelemede yıllık satış tutarlarına denk üretim yapıldığı, yüzde ile dahi ifade edilemeyecek kadar az bir stok tutulduğu anlaşılmıştır. Bu bakımdan *Tablo 4*'deki fiili rakamları satış miktarları olarak da kabul edebiliriz.

1969 ve 1970 yılları itibariyle muhtelif tip mamullerin satış miktar ve değerleri *Tablo 5*'de verilmiştir.

Tablo 5 — Satışların Dökümü

Mamul Cinsi	1969			1970		
	Miktar	Değer	TL.	Miktar	Değer	TL.
c1-13 Hesap makinesi	4.913	11.056.695.—		5.393	13.236.920.—	
TPI Portatif yazı makinesi	2.595	2.595.715.—		1.474	1.942.103.—	
CM-13 Elektrikli hesap makinesi	225	1.377.994.—		150	992.359.—	
Toplama çıkarma makinesi	676	922.419.—		17	36.135.—	
Kasalı hesap makinesi	400	2.352.492.—		76	660.657.—	
T2/33 Standart yazı makinesi	792	2.070.189.—		—	—	
	9.601	20.375.504.—		7.110	17.460.339.—	

6 — Sanayiın Azami Mamul Kapasitesi

Yazı, hesap makineleri ve mukayyit kasalar montaj sanayiinde toplam kapasite 15.000 adet/yıl makinedir. Ancak, bu kapasitenin tamamı kulla-

ılmamaktadır. 1969 ve 1970 yıllarındaki fiili istihisalle boş kapasite *Tablo 6*'da gösterilmektedir.

Tablo 6 — Kapasite ve Kullanımı

Fiili İstihsal (adet)	1 9 6 9		Fiili İstihsal (adet)	1 9 7 0	
	Boş Kapasite (adet)	% Kapasite kullanımı		Boş Kapasite (adet)	% Kapasite kullanımı
9.601	5.399	%64,0	7110	7890	%47.4

Tablodan da görüldüğü gibi, 1969 yılında toplam kapasitenin %64'ü, 1970 yılında ise %47.4'ü kullanılmıştır. Tam kapasite çalışamamasının başlıca nedeni talep yetersizliğidir.

7 — Sanayiın Kamu Sektörüne Vergi Katkısı

Yazı, hesap makineleri ve yazar kasalar sanayii kamu sektörüne kurumlar vergisi, gelir vergisi ve gümrük vergileri gibi ödemelerle katkıda bulunmaktadır. Bu sanayiın 1969 ve 1970 yılları itibariyle kamu sektörüne vergi katkısı *Tablo 7*'de görülmektedir.

Tablo 7 — Vergi Ödemeleri

Yıllar	Kurumlar Vergisi	Gelir Vergisi	Gümrük Vergisi	Toplam Vergi Ödemeleri ¹
1969	2.211.636.—	1.450.807.—	1.741.315.—	5.403.758.—
1970	1.863.019.—	1.375.519.—	1.770.300.—	4.908.838.—

(1) Bu sanayi kolunda başka vergi nevi yoktur.

8 — Yerli İmalât Oranının Seyri ve Döviz Tasarrufu

Yazı, hesap makineleri ve yazar kasalar sanayii, 1968 ve 1970 yılları hariç Montaj Sanayii Talimatnamesinde öngörülen yerli imalât yahut döviz tasarruf oranına paralel bir seyir takip etmiştir. Bu oranlar yıllar itibariyle aşağıda, *Tablo 8*'de verilmektedir.

YAZI HESAP MAKİNELERİ ve YAZAR KASALAR SANAYİİ

Tablo 8 — Döviz Tasarruf Oranları

Yıllar	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Öngörülen	%20	%25	%30	%35	%40	%40	%45
Ulaşılan	%20	%25	%30	%35	%35	%40	%40
Fark	—	—	—	—	—% 5	—	—% 5

Bu sanayi dalı için yıllar itibariyle sanayici kotasından yapılan tahsislerle döviz tasarrufu miktarları aşağıda gösterilmektedir.

Tablo 9 — Döviz Tahsisleri ve Tasarrufu

Yıllar	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Sanayici kotası tahsisi (\$)	100.000	100.000	90.000	70.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Döviz tasarrufu								
Toplam (\$)	66.115	19.825	164.211	316.688	302.429	199.485	206.073	152.510

Tablonun incelenmesinde de anlaşılacağı gibi, sanayi kotasından ayrılan tahsisin azaltılmasına karşılık, döviz tasarrufu ise istihsal miktarı ile orantılı olarak bir artış göstermiştir. Çok çeşitli tip ve modelde üretimde bulunduğu burda ayrıca mamul ve model birimi başına döviz tasarrufu hesabı yapılmamıştır.

Montaj Sanayii Talimatnamesinde öngörülen döviz tasarruf oranlarına ulaşabilmek için başlangıçta pres dökümü ve imali nispeten basit olan yerli parçalar üretilmiştir. Son yıllarda ise daha hassas parçalar, özellikle perçinler, matkap ve kılavuz çekme işçiliklerine yönelmek suretiyle hedefe ulaşılacak istenmiştir.

B — YAZI, HESAP MAKİNELERİ VE YAZAR KASALAR
SANAYİİ MALİYETLERİ

Bu sanayi dalındaki bütün mamullerin maliyetlerini tespit imkânını bulamadık. Ancak, aşağıda tespit edebildiğimiz 3 tip ve modele ait maliyetle ilgili analizler görülmektedir. (Tablo 10, 11, 12)

Tablo 10 — Facit cı-13 Hesap Makinelerinin Maliyet Analizi

Maliyet Unsurları	Toplam Maliyet içindeki % nispet	
	1969 yılı	1970 yılı
İthal malzeme	602	575
Yerli malzeme	191	174
Ambalaj	5	6
İşçilik	84	104
Sair masraflar	106	126
Lisans ücreti	12	15
	1.000	1.000

Tablo 11 — Facit TPI Portatif Yazı Makinesinin Maliyet Analizi

Maliyet Unsurları	Toplam Maliyet içindeki % nispet	
	1969 yılı	1970 yılı
İthal malzeme	531	530
Yerli malzeme	226	239
Ambalaj	76	52
İşçilik	69	84
Sair masraflar	81	85
Lisans ücreti	11	10
Kalıp ücreti	6	—
	1.000	1.000

Tablo 12 — Facit T2/33 Standart Yazı Makinesinin Maliyet Analizi

Maliyet Unsurları	Toplam Maliyet içindeki % nispet	
	1969 yılı	1970 yılı
İthal malzeme	579	649
Yerli malzeme	123	132
Ambalaj	9	9
İşçilik	135	84
Sair masraflar	148	126
Lisans ücreti	6	—
	1.000	1.000

Yukarıdaki tabloların tetkikinden de görüleceği gibi, bu sanayi dalında maliyet unsurları içinde ağırlığı en fazla olan kısım ithal edilen parçalar-

YAZI HESAP MAKİNELERİ ve YAZAR KASALAR SANAYİİ

dır. Yerli katkı yüksek bir gelişme gösterememiştir. Bunun sebebi, yan sanayiın yetersiz oluşu, son bir analizde ise talebin yerli malzeme yapımını teşvik edemeyecek kadar düşük bulunmasıdır.

Devalüasyon, ithalin önceden yapılması nedeni ile 1970 yılı içinde maliyet üzerinde etkili olamamıştır. 1969 ve 1970 yılları arasında 3 tip mamulün maliyet farkları aşağıda *Tablo 13*'den de görüleceği gibi, önemli sayılmaz. Bu iki yıl arasındaki fiyat yükselişinin sebebi iç piyasa mamul fiyatlarındaki yükselmedir. Nitekim, 1970 yılı içinde devalüasyonun derhal maliyetleri etkilememesine rağmen, mamul satış fiyatlarında %11'lik bir artış meydana gelmiştir.

Tablo 13 — Maliyet Değişmeleri

Mamulün Cinsi	1969 maliyeti %	1970 maliyeti %
Facit cı-13 Hesap makinesi	100	108
Facit TPI portatif yazı makinesi	100	101
Facit T2 Standart yazı makinesi	100	101

Devalüasyon maliyetleri 1971 yılında etkilemiştir. 1971 kat'i maliyetleri henüz firmalarca tespit edilemediğinden bu konuda ancak bazı tahminler verilebilir. Yaptığımız tahminlere göre devalüasyon öncesi ve sonrası maliyetler şöyledir:

Tablo 14 — Devalüasyonun Maliyetlere Etkisi

Mamul Cinsi	Maliyet (%) Devalüasyon öncesi	Maliyet (%) Devalüasyon sonrası
Facit cı-13 Hesap makinesi	100	139
Facit TPI Portatif yazı makinesi	100	135
Facit T2 Standart yazı makinesi	100	137

Tablo 14'de görüldüğü gibi, devalüasyonun bu sanayi dalında %35 - 40 arasında değişen bir maliyet yükseltici etkisi olmuştur.

Maliyet yükselişleri daha uzun bir dönem içinde düşünülürse, genellikle en önemli faktörün dış piyasa fiyatlarındaki değişimler olduğu söylenebilir.

Yazı, hesap makineleri ve yazar kasalar sanayiinde toplam maliyet içinde %32 nispetinde vergi yükü vardır. Başka bir ifade ile, toplam maliyetin %32'sini çeşitli vergi ödemeleri teşkil etmektedir.

Maliyete giren yerli malzemenin yıllar itibariyle montaj kesiminde ve yan sanayiide yapılan kısımları şöyledir.

Tablo 15 — Yan Sanayiden Siparişler

Yerli İmalât	1969	1970
Montaj kesimi imalâtı (1)	% 2	% 4
Yan sanayi imalâtı	%98	%96

(1) Firmanın kendi imalâtı.

Tablo 15'den de anlaşılacağı gibi, yan sanayiın kurulması mümkün olmamış, çeşitli parçaların ana firma tarafından imali yoluna gidilmiştir. Ancak, bu çabalar da mahdut olmuş, iç talebin ve dolayısıyla de üretimin düşük bir seviyede bulunması nedeniyle bu sanayi kolu esas itibariyle montaj safhasında kalmıştır. Bu düşük talep ve üretim şartları altında yerli imalât oranının artırılması halinde maliyet ve fiyatlarda şiddetli bir yükselme meydana gelecektir. Bu cihetle, sanayiın montaj safhasını aşması bir süre düşünülemez. Şüphesiz ki montaj safhasında dahi, bu sanayiın şimdiden kurulmuş olması ekonomimize bilgi ve tecrübe, istihdam, vergi, döviz tasarrufu gibi çeşitli yönlerden katkıda bulunmuştur.

C — YAN SANAYİİ

Daha önceki bölümlerde de belirttiğimiz gibi yazı, hesap makineleri ve yazar kasalar talebi tamamen yurt içi tüketiminden ibarettir. Bu tüketim şimdilik yılda 6 - 8000 arasında değişen kamu ve özel sektör kesimi talebinde doğmaktadır. İç talep ve üretimin düşük oluşu bu sanayi dalında bir yan sanayi yaratma cazibesini yok etmektedir.

Yazı, hesap makineleri ve yazar kasalar montaj koluna yan sanayi olarak çalışan tek firma vardır ve bu firma aynı zamanda buzdolabı, elektrik süpürgesi montaj kollarına da imalât yapmaktadır. Ancak, bu firma dahi montaj sanayii talebinin yetersiz olması nedeni ile imalâtında portatif raf, zımba, tel zımba gibi mamullere ağırlık vermek zorunda kalmıştır. Halen yazı, hesap makineleri ve yazar kasalar sanayii bu firmadan basit mekanik parçalar satın almaktadır.

D — YAZI, HESAP MAKİNELERİ VE YAZAR KASALAR
SANAYİİNİN PROBLEMLERİ VE UYGULANMASI GEREKLİ
POLİTİKA TEDBİRLERİ

1 — *Montaj Sanayii Talimatnamesinde Öngörülen Asgari Şartlar*

Yazı, hesap makineleri ve yazar kasalar sanayii 1964 yılında yürürlüğe giren Montaj Sanayii Talimatnamesi ile montaj sanayii kapsamına alınmıştır.

Talimatname, bu sanayi dalını, «Memleket dışından getirilecek çeşitli malzeme ve yazı, hesap makineleri aksamı ile dahilde imal edilecek veya ettirilecek aksamın birleştirilerek yazı ve hesap makinesi haline getirilmesini sağlayan sanayi» olarak tarif etmektedir.

Montaj Sanayii Talimatnamesi bu sanayi ile iştigal eden veya edecek olan firmalarda aşağıdaki asgari şartları aramaktadır:

- i — Öz sermayeleri en az 250.000.— TL. olacaktır.
- ii — Personel sayısı en az 1 makine mühendisi ve 15 işçi olacaktır.
- iii — İmalât kapalı sahası en az 250 m² olacaktır.
- iv — Tamir, tesis vasıta ve teşkilâtına sahip veya mukavele ile bağlı bulunacaktır.
- v — Firmaların mamullerinin ileride neşredilecek Türk standartlarına ve bunlar neşredilinceye kadar menşе memleket standartlarına uygun olması lâzımdır.
- vi — Mamullerin ara ve nihai kontrollerinin yapılabilmesi için firmaların gerekli bilumum makine, tezgâh, tesisat, teçhizat, takım alet ve avadanlıklara sahip olması gerekmektedir.

2 — *Sanayiın Bellibaşlı Problemleri*

Bu sanayi dalının bugün içinde bulunduğu problemler şunlardır:

i — *İthalât Güçlükleri*

Firmalar ihtiyaçları olan dövizi alamadıkları gibi, transferlerdeki gecikmeler de firmaları zor durumda bırakmaktadır. Dış ticaret rejiminde uygulanan politika ithalâtı oyalamak, geciktirmek ve bu süre içinde dengeyi sağlamak görüşüne dayanmaktadır. İthalâtta uygulanmış olan önceden fiyat kontrolü, ithal işlemini geciktirmiş, ticarî hayatı ve sanayii bürokrasiye boğmuştur. Mevcut dış ticaret düzeni, sürekli imalât yapmayı güçleştirmektedir.

ii — *Yan Sanayi ile İlgili Problemler*

Bu alanda iyi organize edilmiş bir yan sanayi kurulamamıştır. Yuka-

rıdaki bölümlerde de belirtildiği gibi, yan sanayi olarak çalışan tek bir firma vardır ve bunun da mamul fiyatları yüksektir. Yazar kasalar, yazı ve hesap makineleri montaj sanayiinde başarılı olabilmek için, en az bir yıllık stok bulunduracak şekilde organize edilmiş, çeşidi bol ve montaj hattında malzeme ikmalini başarı ile yürütecek yan sanayi firmalarının kurulması gereklidir. Bugünkü düşük iç talep ve üretim seviyesinde bu nitelikteki bir yan sanayi kurulması ise mümkün değildir.

iii — *Yeterli Yerli İmalât Katkısı Yaratmaktaki Güçlük*

Daha fazla yeterli katkı yaratabilmek için firma cesametini genişletmek gerekmektedir. Bu ise mamul talebinin artışına bağlıdır. İç talep yeterli olmadığından, dış piyasalara çıkmak büyük önem kazanmaktadır. Ancak, bu ithalât ve ihracattaki güçlükler ve devletin anlayışsızlığı, firmaların başarılı bir ihracat politikası uygulamasına engel olmaktadır.

iv — *Montaj Sanayii Karşısında Devletin Tutumu*

Devlet ithal taleplerini şüphe ile karşılamakta, şüphe ile karşılamadığı hallerde dahi bu talepleri maddî imkânsızlıklar nedeni ile yerine getirememektedir. Bu sanayiın gelişmesi ve problemlerinin çözümlenmesi bir de bu sebeple aksamaktadır.

v — *Teknik Gelişmenin Yarattığı Problemler*

Gün geçtikçe elektronik makineler daha geniş sahalarda kullanılmakta, yazı hesap makineleri ve yazar kasalar yerine ikâme edilmektedir. Bu tehlike bugün için daha çok Avrupa sanayiinde görülmekle beraber, yakın bir gelecekte Türkiye için de varit olabilecek, bu sanayi mamullerinin talebini kısıtlayabilecektir.

3 — *Sonuçlar*

Sonuç olarak diyebiliriz ki ülkemizde bugün iç talebin ve dolayısıyla de üretimin mahdut olması bu sanayi kolunun montaj safhasında kalması sonucunu doğurmakta, yan sanayiinin kurulmasını ve yerli imalât oranının yükseltilmesini engellemektedir. Daha ileriki yıllarda ise sanayi bu sefer belki elektronik hesap makinelerinin rekabetine maruz kalabilecektir. Fakat, yine de uzun bir sürede iç talebin mutlaka yükseleceğini bekleyebiliriz. Bu durumda, bugün montaj safhasında bir yazı, hesap makineleri ve yazar kasalar sanayiinin kurulması ekonomimiz için bilgi ve tecrübe, istihdam, vergi, döviz tasarrufu gibi yönlerden faydalı olmaktadır. Bu cihetle bu sanayiinin korunması, ithalât güçlüklerinin önlenmesi ve özellikle ihracat imkânlarının araştırılması ve ihracatın teşvik edilmesi gerekir.

FASIL : XIII

Telefon Santralleri İmalâtı

A — TELEFON SANTRALLERİ SANAYİİNİN GELİŞMESİ VE BUGÜNKÜ DURUMUYLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

1 — Firma Sayısı, Mevcut Firmalar ve İmal Edilen Mamullerin Tip ve Modelleri

a — Firma Sayısı

Montaj Sanayii Talimatnamesinin yürürlüğe girdiği yılda, bu sanayi dalı ile iştigal eden iki firma görülmektedir. 1963 yılında sayısı 3 olan bu firmalardan biri Talimatnamedeki asgarî şartları yerine getiremediğinden, montaj firması adedi 1967 yılında yine 2 olmuştur. 1965 yılında asgarî şartları yerine getiren bahiskonusu firmanın da piyasaya girmesi ile adet 3'e yükselmiştir.

Bu firmaların hepsi İstanbul'da olup, ünvan ve adresleri sırasıyla şunlardır:

- i — Teleks Orhan Öndersev Kollektif Şirketi. Kemeraltı Cad. No. 47, Karaköy, İstanbul
- ii — Simko Ticaret ve Sanayi A.Ş., Fındıklı, İstanbul
- iii — Türk Telefon Ticaret ve Sanayi A.Ş., Yeni çarşı Darfilm Han No. 40, Galatasaray, İstanbul

Yukarıda belirtilen üç firma yanında, 1967 yılında Alemdağ Caddesi Ümraniye, İstanbul adresinde kurulan Northern Electric Telekomunikasyon

A.Ş. 1969 yılında istihsale başlamıştır. Böylece, bu tarihten itibaren Türkiye'de telefon santralleri piyasasında 4 firma faaliyet göstermiştir.

Yıllar itibariyle telefon santralleri piyasasındaki firma sayısı aşağıda, *Tablo 1*'den izlenebilir.

Tablo 1 — Firma Sayısı

Yıllar	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Firma adedi	3	2	3	3	3	3	4	4

b — Mamul Model ve Tipleri

Telefon santralleri montaj sanayiinde otomatik ve yarı otomatik santral imalatı yapılmaktadır. Mevcut firmalarca imal edilen mamul model ve tipleri sırasıyla şunlardır.

<u>Firmanın adı,</u>	<u>Mamul model ve tipi</u>
i. Northern Electric Telekomunikasyon A.Ş.	Crossbar sistemi telefon santrali
ii. Simko Ticaret ve Sanayi A.Ş.	PABX otomatik telefon santrali
iii. Teleks Kolektif Ş.	C. B. yarı otomatik telefon santrali
iv. Türk Telefon Ticaret ve Sanayi A.Ş.	a) PABX tipi otomatik telefon santrali b) C. B. yarı otomatik telefon santrali

2 — İmalât Tekniği

Türkiye'de telefon santralleri üretim metodu montaj safhasındadır. Santralleri teşkil eden elemanlar (röle, jak, fiş, kle, seçici gibi) ithal edilerek yerli olarak yapılan çerçeve, dolap ve kasalara yerleştirilmektedir.

Montaj tesislerinde bugün için saç ve küçük plastik aksam imal edilmektedir. Yan sanayie ise kalıplar, büyük plastik parçaları ve kaplama işçiliği yaptırılmaktadır.

TELEFON SANTRALLERİ İMALATI

Montaj hattında yerli ve ithal malzemesinin çerçeve, dolap ve kasalara yerleştirilmesini müteakip, kablaj tellerle birleştirilmekte ve santral imalatı tamamlanmaktadır.

Türkiye'de telefon santralleri imalatı, yabancı patent altında ve yabancı normlara göre yürütülmektedir.

3 — Mevcut Toplam Sermaye

a — Öz Sermaye

Telefon santralleri montaj sanayiinde nominal öz sermayenin dağılımı yıllar itibariyle aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 2 — Toplam Sermaye

Yıllar	Nominal Öz Sermaye TL.	Yıllık Sermaye Artışı	Paranın 1970 TL. Değeri İndeksi	Öz Sermayenin 1970 TL. değeri
1963	2.229.274.—	+ 2.229.274 (1)	1.60 (2)	+ 3.566.838
1964	711.363.—	— 1.517.911	1.47	— 2.231.329
1965	1.740.275.—	+ 1.028.912	1.36	+ 1.399.320
1966	853.445.—	— 886.830	1.27	— 1.126.274
1967	1.326.215.—	+ 472.770	1.19	+ 562.596
1968	1.637.202.—	+ 310.987	1.13	+ 351.415
1969	14.069.980.—	+12.432.778	1.07	+13.303.072
1970	45.800.070.—	+31.730.090	1.00	+31.730.090
TOPLAM		45.800.070		47.555.728

(1) 1963 yılına ait artışı değil, sanayiın kurulduğu 1959 yılında 1963 yılına kadarki kümülatif öz sermaye artışını temsil etmektedir.

(2) 1959-1963 dönemi için yıllık fiyat indekslerinden basit ortalama esasına göre hesaplanmış indekstir.

Tablo 2'den de görüleceği gibi, 1970 yılında bu sanayi kolunda mevcut toplam öz sermayenin nominal değeri,

TL. 45,8 milyon

olarak tespit edilmiştir. Yıllar itibariyle yatırılmış olan sermayeyi 1970 yılı

para değerine irca edecek olursak, bu sanayi dalında 1970 yılında mevcut toplam öz sermayenin 1970 yılı TL. değerinin olduğu hesaplanabilir.

TL. 47,6 milyon

b — Tahvil İhracı, Uzun ve Kısa Vadeli Borçlanmalar

Telefon santralleri montaj sanayiinde, tahvil ihracı ve uzun vadeli kredi kullanılmamaktadır. 1970 yılında ortalama olarak 13.000.000.— TL. kısa vadeli kredi kullanıldığı söylenebilir; krediler çoğunlukla ithalâtın finansmanında kullanılmaktadır. Bu kredileri nominal öz sermayeye ilave edersek, toplam sermaye,

TL. 58,8 milyon

öz sermayenin 1971 TL. değerine ilave edersek, toplam sermaye,

TL. 60,6 milyon

olarak tespit edilebilir.

c — Yabancı Sermaye

Bu sanayi dalında iki firmaya yabancı sermaye iştiraki bulunmaktadır. Bunlar:

i — Simko Ticaret ve Sanayi A.Ş.

Toplam sermayenin %51 hissesi yabancı ortak olan Siemens A. G.'ye aittir. Şirketin müseccel sermayesi 10.000.000.— TL. olduğuna göre yabancı ortağa isabet eden müseccel sermaye tutarı 5.100.000.— TL.'dir.

ii — Northern Electric Telekomunikasyon A.Ş.

Telekomunikasyon sanayiinde büyük bir kuruluş olan bu şirketin de %51 sermayesi Northern Electric Ltd. Co.'ya aittir. Nominal olarak yabancı ortağa isabet eden kısım 28.050.000.— TL.'dir.

4 — Firmaların Cesametleri

Tablo 3 — Nominal Sermaye Esasına Göre Cesamet

Nominal Sermayenin alt ve üst sınırı (TL)	Firma Sayısı
100.000 - 10.000.000	3 Firma
10.000.000 - 45.000.000	1 »

TELEFON SANTRALLERİ İMALATI

Tablo 3'de mevcut firmaların cesameti gösterilirken ölçü olarak müseccel sermaye kullanılmıştır. Bu firmalar aynı zamanda otomatik olmayan santrallar ve telefon makineleri de imal etmektedirler. Bu araştırmada cesametler tüm firma faaliyetlerini göz önünde bulundurmak suretiyle yapılmıştır.

Tablo 4 — Çalışan Personel Sayısına Göre Cesamet

Çalışan Personelin Alt ve üst sınırı	Firma Adedi
5 - 40 işçi	1 firma
40 - 700 »	1 firma
5 - 40 işçi	3 firma

Tablo 4'de ise cesametler çalıştırılan personel sayısına göre dökümlendirilmiştir.

5 — İstihdam Edilen Personel Sayısı ve Personele Yapılan Ödemeler

Telefon santralleri piyasasında yıllar itibariyle çalışan personel adedi ni ve bunlara ödenen ücreti göstermek çok hâtalı olur kanısındayız. Çünkü bu tesisler santrallerden başka mamuller de imal etmektedirler. Hatta bu mamullerin bir kısmının telli haberleşme ile uzaktan veya yakından ilgisi yoktur. Firmaların telefon santralleri imalatına isabet eden işçi sayısını almak mümkün olamamıştır. Odalar Birliği raporlarında ise işçi adedi ile ödenen ücretler arasındaki tutarsızlığı kolayca tespit edebiliriz. Mesela, bahis konusu raporda 1969 yılı için çalıştırılan personel adedi 795 olarak verilmekte, buna karşılık yıllık ücret ödemesi 831.232.— TL. olarak belirtilmektedir. Bu rakamlara göre bir personelin aylık brüt ücreti 87.— TL. olarak çıkmaktadır. Kanımızca bu hata personel adedi olarak firmaların çalıştırdığı bütün personelin alınması, ödenen ücret olarak ise telefon santralleri imalatına isabet eden kısmın alınmasından doğmaktadır. Bu durum karşısında yanılma payı çok yüksek olan bir tahmin yapmak yerine yıllar itibariyle telefon santralleri imaline ödenen brüt ücreti ve bu sanayiinin istihdam etkisini görebilmek üzere, *Tablo 5*'de *6*'da 1970 yılı tahminlerimizi vermeye uygun bulduk.

Tablo 5 — Yıllık Ücretin Yıllara Dağılımı — 1970 yılı (*)

Yıllar	Ödenen Yıllık Ücret TL.
1963	27.960.—
1964	144.804.—
1965	466.104.—
1966	385.008.—
1967	612.504.—
1968	490.709.—
1969	831.232.—
1970	26.406.900.—

(*) Bu rakamlara işveren sosyal sigorta payları dahil değildir.

Tablo 6 — Personel Adedi ve Personele Yapılan Toplam Ödemeler — 1970 yılı

Personel Sayısı	Net Ücret Ödemesi (TL.)	Gelir Vergisi (TL.)	Sosyal Sigorta (TL.)	Toplam Ücret Ödemeleri (TL.)
800	18.847.520.—	5.698.240.—	4.135.200.—	28.680.960.—

1969 - 1970 yılları arasında ücret ödemelerinde gözükten artış, Northern Electric Telekomunikasyon A.Ş.'nin tam kapasite ile devreye girmesinden doğmaktadır.

6 — Fiili İstihsal, Satış Miktar ve Değerleri

1969 ve 1970 yılları itibarıyla telefon santralleri satış miktar ve değerleri Tablo 7'de verilmiştir. Sipariş üzerine istihsal, yapılan bu piyasada satış miktarı ve fiili istihsal, stok tutulmaması nedeni ile eşittir.

Tablo 7 — Satış Miktar ve Değerleri

1969		1970	
Satış miktarı (Hat)	Satış değeri TL.	Satış miktarı (Hat)	Satış değeri TL.
23.082	13.220.556.—	62.500	34.114.395.—

TELEFON SANTRALLERİ İMALATI

1969 ve 1970 yılları arasında yıllara göre telefon santrallerinin imalatı aşağıda *Tablo 8*'de gösterilmiştir.

Tablo 8 — Fiili İmalât

Yıllar	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Fiili imalât (adet olarak)	10	38	114	120	1.903	1.079	1.252	3.390

7 — Sanayiinin Azami Mamul Kapasitesi

Telefon santralleri montaj sanayiinde, toplam 101.870 hat/yıllık kapasite mevcuttur. Fiili istihsale bu kapasite mukayese edilirse 1970 yılı içinde, mevcut kapasitenin %51'inin kullanıldığı görülür.

Kapasitenin tamamının kullanılmamasının nedenleri arasında iç talebin yetersizliği yanında ithalât güçlükleri ve aynı sebeple firmaların dış piyasalara ihracata yönelememeleri de gösterilebilir.

8 — Sanayiinin Kamu Sektörüne Vergi Katkısı

Telefon santralleri montaj sanayiinin kamu sektörüne kurumlar vergisi, gelir vergisi, gümrük vergisi olarak 1969 ve 1970 yıllarında yaptığı katkı *Tablo 9*'da gösterilmiştir.

Tablo 9 — Vergi Ödemeleri

Yıllar	Kurumlar Vergisi TL.	Gelir Vergisi TL.	Gümrük Vergisi TL.	Toplam Vergi Ödemeleri TL.
1969	3.091.430.—	3.459.735.—	2.669.747.—	9.220.912.—
1970	4.167.000.—	5.213.250.—	6.654.795.—	14.035.045.—

9 — Yerli İmalât Oranının Seyri ve Döviz Tasarrufu

Telefon santralleri sanayii, Montaj Sanayii Talimatnamesinde öngörülen döviz tasarruf nispetlerine ulaşmıştır. 1964 - 1970 yılları arasında öngörülen ve ulaşılan döviz tasarruf nispetleri eşittir.

Tablo 10 — Yıllar İtibariyle Döviz Tasarruf Oranları

Yıllar	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Döviz tasarruf nispetleri	%20	%25	%30	%40	%45	%50	%55

Bu sanayi dalı için yıllar itibariyle sanayici kotasından yapılan tahsislerle, döviz tasarruf nispetleri şöyledir:

Tablo 11 — Döviz Tahsisleri ve Tasarrufu

Yıllar	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Sanayici kotası tahsisi (\$)	120.000	80.000	120.000	180.000	200.000	200.000	480.000
Toplam Döviz Tasarrufu (\$)	9.241	64.414	106.517	146.477	180.420	1.124.715	3.871.313

Çok çeşitli tip ve modelde mamul imalatı olduğundan, mamul ve model birimi başına döviz tasarrufu hesabı yapılamamıştır. Montaj talimatnamesinde öngörülen döviz tasarrufu, tabloların tetkikinden de görüleceği gibi, gerçekleşmiştir ve bu sanayi döviz tasarrufu yoluyla ekonomiye önemli sayılacak katkıda bulunmuştur.

Yerli imalat oranının yükselmesinde rol oynayan parçalar, başlangıçta kaba demir aksamı, montaj ve test işçiliği idi. Sonraları kablaaj ve forma lehimleme, her türlü madenî aksam, reglet ve bazı röleler de yerli yapılmaya başlanmıştır.

B — TELEFON SANTRALLERİ MONTAJ SANAYİNDE MALİYETLER

Bu sanayi dalında faaliyette bulunan firmalar çok çeşitli mal ürettiklerinden maliyet tespiti güç olacaktır. Diğer taraftan bu firmaların büyük bir kısmı Devlete üretim yapmaktadır, bu üretimde firma maliyetine giren kısım, fabrikalarda yaratılan değer ve mühendislik hizmetleridir. Bu nedenle maliyet kalemleri arasında birleştirme yapıp, bir ortalamayı tahmin etmek güçleşmektedir.

TELEFON SANTRALLERİ İMALATI

1969 ve 1970 yıllarında telefon santralleri maliyetini *Tablo 12*'de görüldüğü şekilde dökümlendirebiliriz.

Tablo 12 — Maliyetin Dökümü

Maliyet Unsuru	Genel Maliyet içindeki nispeti
Fabrika değeri	%41
İthal malzemesi	%29
FOB fiyat ilavesi	%25
Mühendislik hizmeti	% 5
Toplam maliyet	%100

Gelecek yıllarda maliyet içinde ithal malzemesi nispeti süratle azalacaktır. Northern Electric ve Telekomunikasyon şirketinin gelecek yıllarda bu sanayiye katkısı büyük olacaktır.

Diğer taraftan, genel olarak maliyetlerin yıllar itibariyle genel fiyat artışlarına paralel %10'luk bir artış gösterdiğini söylemek mümkündür.

Telefon santralleri montaj sanayiinde maliyetleri etkileyen bellibaşlı faktörler şunlardır:

- i. Dış piyasa fiyatları
- ii. İç piyasa fiyatları
- iii. Ücretler
- iv. Devletin vergi politikası

Devalüasyona gelince, 1970 yılı içinde ithalât daha önce yapıldığından maliyetleri etkilememiştir. Devalüasyonun maliyetler üzerindeki tesiri 1971 yılı içinde %36 bir artış olarak kendisini göstermiştir. Finansman Kanununun da maliyetler üzerindeki ağırlığı gözönünde bulundurulursa, bu son iki olay telefon santralleri maliyetini %46 oranında arttırmıştır diyebiliriz.

C — YAN SANAYİİ

Yan sanayie, kaplama, kronaj, keski vida, rondela, somun, çelik dolaplar, kalın saçların kesimi ve kurulması ile plâstik aksamı yaptırılmaktadır. Talep yetersizliği sebebi ile, telefon santralleri piyasası için organize olmuş bir yan sanayi görmek mümkün değildir ve yan sanayi, telefon santralleri montaj sanayiine paralel bir gelişme gösterememektedir.

D — TELEFON SANTRALLERİ SANAYİİNİN PROBLEMLERİ VE UYGULANMASI GEREKLİ POLİTİKA TEDBİRLERİ

1 — Montaj Sanayii Talimatnamesinde Aranan Şartlar

1964 yılında yürürlüğe giren Montaj Sanayii Talimatnamesi ile montaj kolları arasına dahil edilen bu sanayi dalı için, XII. nci kotasının ilânı ile çıkarılan sirkülerde aranan asgarî şartlar şöyle sıralanmaktadır:

a — Otomatik telefon santralleri için aranan asgari şartlar:

- i. Öz sermayeleri en az 30.000 TL. olacaktır.
- ii. Personel sayısı en az 1 elektrik veya elektronik mühendisi ve 10 işçi olacaktır.
- iii. İmalât kapalı sahası en az 200 m² olacak, sahip veya mukavele ile bağlı bulunacaktır.

v. Memleket dışından getirilecek çeşitli malzeme ve otomatik telefon santralı aksamı ile dahilde imal edilecek veya ettirilecek aksamın birleştirilerek otomatik telefon santralı haline getirilmesi, ara ve nihai maddeleri ileride neşredilecek Türk standartlarında, bunlar neşredilinceye kadar menşei memleketi standartlarında zikredilen kontrollerin yapılması için lüzumlu bilimüm, makine, tezgâh, tesisat, teçhizat, takım, alet ve avadanlıklara sahip bulunacaklardır.

b — Yarı otomatik telefon santralleri için aranan asgari şartlar:

- i. Öz sermayeleri asgarî 100.000.—TL. olacaktır.
- ii. Personel sayısı en az 1 elektrik veya elektronik mühendisi ve 5 işçi olacaktır.
- iii. İmalât kapalı sahası en az 100 m² olacaktır.
- iv. Bakım ve tamir, tesis vasıta ve teşkilâtına sahip ve mukavele ile bağlı bulunacaktır.

v. Memleket dışında getirilecek çeşitli malzeme ve yarı otomatik telefon santralı aksamı ile dahilde imal edilecek veya ettirilecek aksamı birleştirerek yarı otomatik telefon santralı haline getirilmesi ara ve nihai maddelerin muayenelerinin ileride neşredilecek Türk standartlarında, bunlar neşredilinceye kadar menşei memleket standartlarında zikredilen kontrollerin yapılması için lüzumlu bilimüm makine, tezgâh, teçhizat, takım, alet ve avadanlıklara sahip bulunacaklardır.

Montaj Talimatnamesinin tetkikinden de anlaşılacağı gibi, telefon san-

TELEFON SANTRALLERİ İMALATI

tralleri montaj yapan firmalar, gittikçe artan nispette yerli üretime zorlanmış, yani tüm yerli imalâta yöneltilmiştir. Türkiye'nin kalkınma planlarında öngörülen sanayileşme politikası ile tutarlı bir şekilde bu sanayi kesimi de teşkilâtlandırılmak istenmiştir.

2. Telefon Santralleri Montaj Sanayiinin Problemleri

Bu sanayi dalında karşılaşılan problemleri sırasıyla şöyle tasnif etmek mümkündür.

a — Tahsis Güçlükleri :

Avrupa'daki fabrikalar istihallerini yılbaşından önce planlamaktadırlar. Mal alabilmek için bu tarihten önce sipariş vermek gerekmektedir. Halbuki, kotalar o yılın içinde ilân edilmektedir. Bu durum karşısında ilk elden mal alma şansını yitiren firmalar, Avrupa piyasasında ikinci elden ithalât yapmak zorunda kalmaktadırlar. Böylece, ithal malzemesi %10 daha pahalıya gelmektedir.

Bu konudaki en önemli problemlerden biri de 2490 sayılı Arttırma ve Eksiltme Kanununun getirdiği güçlüktür. Bu kanuna göre devlet ihaleleri cari fiyatlar üzerinden yapılmaktadır. Halbuki, büyük bir santralin ihale tarihi ile bitim tarihi arasında en az iki buçuk yıllık bir zaman gerekmektedir. Türkiye'de döviz yetersizliği nedeni ile stok yapma imkânı olmadığından bu tip büyük ihalelerde sonuç çoğu kere firmaların aleyhine olmaktadır.

b — Optimum Cesamette Bir Sınâî Tesis Kurma Güçlüğü

Bu sanayi kolunda optimum cesamette bir firma kurmak güçtür ve bu güçlük şu sebeplerden doğmaktadır.

i. İlk tesis masrafları çok yüksektir.

ii. Uzun vadeli döviz ve işletme kredisine ihtiyaç vardır. Türkiye'deki yatırım bankaları gayrimenkul karşılığı kredi vermektedir. Ayrıca, fabrika tesislerinin sanayi mıntıklarında olması tercih sebebidir. Halbuki, işletmenin sermayesini büyük gayrimenkullere bağlamak ve maliyetin %80'i el emeğine dayanan bu sanayii şehirden uzak kurmak firmalara irrasyonel bir davranış olarak gözükmektedir. Firmaların bu davranışı ve düşüncesi ile kredi müesseselerinin düşünce ve davranışları birbirine zıt düşmektedir.

c — *Siyasî İstikrarsızlık*

Siyasî ortamdaki dengesizliğin yarattığı ekonomik bunalımlar firmaları uzun vadeli plan ve programlar yerine, günlük yaşantı içinde kalmaya zorlamaktadır.

Teşvik ve uygulama kanunlarının süresi belli olmalıdır. Halbuki, bu konuda hükümetlerin siyasî görüşleri sık sık değişmektedir. Bu durum ise yatırımcıları kararsızlık içinde bırakmaktadır.

d — *Teknik Eleman Yetersizliği*

Bu sanayi sektörü ihtiyacı olan teknik elemanı bulmakta büyük güçlüklerle karşılaşmaktadır. Sanat okulları, bu piyasanın ihtiyacına cevap verecek elemanları yetiştirememektedirler.

e — *Yan Sanayiın Yetersizliği*

Yan sanayi, talep yetersizliğinden dolayı gelişmemiş ve organize olmamıştır. Bu nedenle her yıl %5 nispetinde yerli katkı artışı zorunluğu firmalara ağır gelmekte ve maliyetleri hayli yüksetmektedir.

Yukarıda belirtilen problemlerin çözümlenmesini sağlayacak tedbirlerin bir an önce alınmasını zarurî görmekteyiz.

FASIL : XIV

Asansör İmalâtı

A — ASANSÖR SANAYİNİN GELİŞMESİ VE BUGÜNKÜ DURUMUYLA İLGİLİ İSTATİSTİKLER

1 — *Mevcut Firmalar, İmal Edilen Mamullerin Tipleri*

Yurdumuzda 1970 yılında asansör imalâtı ile işigal eden firmalar *Tablo 1*'de gösterilmiştir.

Tablo 1 — Asansör İmal Eden Firmalar ve Mamulleri

Firmanın Adı	Mamulleri
1 — Asel, M. Nurettin Karanatlı Firması, İstanbul	Asansör,
2 — Burkhard Gentanbein Firması, İstanbul	Asansör, yürüyen merdiven
3 — Eklo Kollektif Şirketi, İstanbul	»
4 — Helmut Weissen Bacher Firması, İstanbul	»
5 — Tekinal Kollektif Şirketi, İstanbul	»
6 — Türkeli Ticaret A.Ş., İstanbul	»
7 — Tigork Alyanak Firması, İstanbul	»
8 — Selâhattin Genç Firması, İstanbul	»
9 — Ramas Ediktör Firması, İstanbul	»
10 — Yılmaz Yürüyen Merdiven Sanayii, İstanbul	Yürüyen merdiven
11 — K.G.M. Kollektif Şirketi, İstanbul	Yürüyen merdiven

Tablo 1'den de görüldüğü gibi, asansör sanayii İstanbul'da toplanmıştır. Asansör firmalarınınca belirtildiğine göre, yukarıda ismi verilen 11 firma Montaj Sanayii Talimatnamesi kapsamında içinde çalışmaktadır; bunların dışında kalan firmalar da mevcuttur ve bu gibi firmaların sayısı tahminen 50 kadardır.

Tablo 2'de asansör üretimi ile iştigal eden firmaların 1963 - 1970 yılları arasındaki sayısı gösterilmiştir.

Tablo 2 — Yıllar İtibariyle Asansör İmalâtında Bulunan Firma Sayısı

Yıllar	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Firma Sayısı	14	10	12	10	11	11	11	11

Tablo 2'de görüldüğü gibi, 1963 yılında, yani Montaj Talimatnamesi yürürlüğe girdiğinde 14 firma mevcuttu. Asgarî şartları yerine getiremeyen bir kısım firmalar piyasadan çekilmek zorunda kalmışlardır. Asgarî şartları tutturamama bakımından 1963 - 1966 yılları arasında dalgalanmalar olmuş, bu yıldan sonra ise firma sayısı 11'de istikrar bulmuştur.

2 — İmalât Tekniği

%80 yerli üretimde bulunan ve yukarıda isimleri verilen 11 firmanın hepsi yabancı normlara göre çalışmaktadır. Bu 11 firmadan 9'u yerli parçaları kendi bünyelerinde imal etmektedir. Motor, makinenin iç dişlileri, roleler, emniyet kontakları ve asansör rayı ithal edilmektedir. İmalâta nihâî safha olan montaj safhasında yerli ve ithal malî ünitelerin montajı yapılmaktadır.

3 — Mevcut Toplam Sermaye

Tablo 3'de toplam öz sermayenin yıllar boyunca seyri ve 1970 para değerine göre tutarı gösterilmiştir.

Asansör sanayiinde 1966 yılında firma sayısı 10'a düştüğünden bu yılda öz sermayenin de azaldığını görmekteyiz. Bu sanayi kesiminde uzun vadeli kredi kullanıldığı müşahade edilmemiştir. Yılda ortalama öz sermayeye eşit miktarda kısa vadeli kredi kullanıldığı söylenebilir. Bu krediler diğer montaj kollarında olduğu gibi, çoğunlukla ithalâtın finansmanında kullanılmaktadır.

ASANSÖR İMALATI

Tablo 3 — Asansör İmalatında Kullanılan Nominal Öz Sermayenin Yıllar Boyunca Seyri ve 1970 Para Değerine Göre Düzenlenmiş Miktarlar

Yıllar	Nominal Öz Sermaye TL.	Yıllık Sermaye Artışı	Fiyat İndeksi	Öz Sermayenin 1970 TL. Değeri
1963	4.936.902	+4.936.902	2.02	+9.972.542
1964	5.785.645	+ 848.743	1.47	+1.249.052
1965	6.965.299	+1.179.654	1.36	+1.604.329
1966	6.349.328	— 615.971	1.27	— 703.176
1967	10.242.934	+3.893.606	1.19	+4.633.391
1968	12.801.810	+2.558.876	1.13	+2.881.530
1969	13.313.882	+ 512.072	1.07	+ 547.917
1970	13.979.576	+ 665.694	1.00	+ 665.694
				22.257.631

4 — İstihdam Edilen Personel Sayısı ve Ödenen Ücretler

Asansör sanayiinde muhtelif yıllarda istihdam edilen personel sayısını *Tablo 4*'de, son iki yılda bu personel için yapılan gelir vergisi, sosyal sigorta ödemeleri ise *Tablo 5*'de verilmektedir.

Tablo 4 — Asansör İmalatında Çalıştırılan Personel ve Personele Ödenen Ücretler

Yıllar	Personel adedi	Ücret Ödemeleri TL. (1)
1963	208	2.049.876
1964	275	2.640.348
1965	317	3.629.928
1966	293	3.001.776
1967	286	5.147.472
1968	638	4.927.389
1969	822	9.348.852
1970	863	10.335.288

(1) Sosyal Sigortalar işveren hissesi dahil değildir.

Tablo 5 — Asansör İmalâtında Çalıştırılan Personel İçin Yapılan Net Ücret, Gelir Vergisi ve Sosyal Sigorta Ödemeleri

Yıllar	Personel Sayısı	Net Ücret Ödemeleri	Gelir Vergisi	(TL. olarak)	
				Sosyal Sigorta (1)	Toplam
1969	822	7.962.221.—	752.623.—	1.499.328.—	10.214.172.—
1970	863	8.593.823.—	1.017.795.—	1.653.636.—	11.265.254.—

(1) İşçi ve işveren hissesini kapsamaktadır.

5 — Firma Cesametleri

Asansör üretiminde bulunan firmaların hepsinden anketimize cevap almak mümkün olmadığından burada cesametler hakkında istatistikî bilgi verilememiştir. Esasen görüşme yapılan firma yetkilileri asansör kalitesinde standardizasyon mevcut bulunmadığı için cesamet tayininin yanıltıcı olduğunu belirtmişlerdir.

Mevcut 11 firmanın kaliteye göre dağılımı *Tablo 6*'da verilmektedir.

Tablo 6 — Firma sayısının imalâtın kalitesine göre dağılımı

Firma Sayısı	Üretilen Asansör Kalitesi
3	1'inci kalite asansör
4	2'nci kalite asansör
4	3'üncü kalite asansör

6 — Fiilî İstihsal, Satış Miktar ve Değerleri

Asansör üretimi sipariş üzerine yapıldığından, bu piyasada stok bahis konusu değildir ve yıllık üretim miktarı satış miktarına eşittir. Muhtelif yıllarda asansör üretimi *Tablo 7*'de verilmiştir.

ASANSÖR İMALATI

Tablo 7 — Muhtelif Yıllarda Asansör Üretimi

Yıllar	Üretim (Adet)
1963	262
1964	225
1965	248
1966	227
1967	330
1968	461
1969	480
1970	504

Yukarıdaki rakamlar Montaj Sanayii Talimatnamesine uygun olarak çalışan 11 firmanın üretimini göstermektedir. Talimatnamenin dışında çalışan firmaların üretimi de göz önünde bulundurulursa, piyasaya bu rakamların iki misli tutarında asansör arz edilmektedir denebilir.

Asansör fiyatları birim başına çok değişiklik göstermektedir. Bu nedenle toplam satış TL. tutarını vermek güçtür. Ancak, tahmini olarak 1970 yılındaki satış tutarı 50.000.000.— TL.'dir, diyebiliriz.

7 — Sanayiın Azami Mamul Kapasitesi

Firmaların hepsinden bilgi toplamak güçlüğü ile karşılaşıldığından kapasite hakkında kat'i rakam vermek mümkün olamamıştır. Ancak, yapılan soruşturma sonucunda talep yetersizliği nedeni ile MST dahilinde çalışan firmalarca mevcut kapasitenin takriben %50'sinin kullanılmakta olduğu tahmin edilmektedir.

8 — Sanayiinin Kamu Kesimine Vergi Katkısı

Asansör montaj sanayiinin kamu kesimine kurumlar, gelir, ücretlerden kesilen ve gümrük vergileri olmak üzere toplam vergi katkısı *Tablo 8*'de gösterilmektedir.

9 — Yerli İmalât Oranının Seyri ve Döviz Tasarrufu

Asansör montaj sanayiinde yerli imalât oranı *Tablo 9*'da gösterildiği şekilde seyretmiştir.

Tablo 8 — Asansör Sanayiinin Kamu Kesimine
Vergi Katkısı — 1970 yılı (1)

(TL. olarak)

Kurumlar ve Gelir Vergisi	Ücretler- den kesi- len vergiler	Gümrük Vergileri	Toplam Vergi Ödemeleri
2.600.000.—	1.017.795	1.000.000	4.617.795

(1) Rakamlar tahminidir.

Tablo 9 — Yerli İmalât Oranının Seyri

Yıllar	Yerli İmalât Oranı (%)
1964	% 40
1965	50
1966	60
1967	65
1968	70
1969	75
1970	80

Yerli imalât oranı Montaj Sanayii Talimatnamesinde öngörülen hedeflere ulaşmıştır.

Asansör imalât sanayiinin döviz tasarruf miktarları *Tablo 10*'da verilmektedir.

Tablo 10 — Muhtelif Yıllarda Asansör İmalâtı ile
Sağlanan Döviz Tasarrufu

Yıllar	Döviz Tasarrufu Miktarı (\$ olarak)
1963	1.546.44
1964	2.550.11
1965	727.501.—
1966	797.109.—
1967	1.250.643.—
1968	1.704.149.—
1969	2.082.702.—
1970	2.186.856.—

ASANSÖR İMALATI

B — ASANSÖR SANAYİNDE MALİYETLER

Her asansör diğerinden farklıdır. Bu nedenle, asansör için diğer sanai mamullerdeki gibi bir maliyet analizi yapmak imkânsızdır. 10 Ağustos 1970 devalüasyonunun asansör maliyetlerini %15 nispetinde yükselttiği söylenebilir. Bu artış aynen satış fiyatlarına da intikal etmiştir. Maliyetin %20'si ithal, %80'i yerlidir.

C — YAN SANAYİ

Asansör Montaj Sanayiinde, diğer montaj kollarında olduğunun aksine yan sanayi gelişmemiştir. Bunun sebebi Türkiye'de asansör üretiminin yan sanayii besleyecek cesamette olmamasıdır. Bugün asansör sanayii, yan sanayiden genellikle ağırlık dökümü ve civata almaktadır.

D — ASANSÖR SANAYİNDEKİ PROBLEMLER VE UYGULANMASI GEREKLİ TEDBİRLER

1 — *Montaj Sanayii Talimatnamesinde aranan asgarî şartlar*

1964 yılında yürürlüğe giren Montaj Sanayii Talimatnamesinin bu sanayi dalı için vaz'ettiği asgarî şartlar aşağıda sayılmaktadır:

- i — Öz sermayeleri en az 250.000 TL. olacaktır.
- ii — Personel sayısı en az 1 makine veya elektrik mühendisi ve 10 işçi olacaktır.
- iii — İmalât kapalı sahası en az 100 m² olacaktır.
- iv — Bakım tesis, vasıta ve teşkilâtına sahip veya mukavele ile bağlı bulunacaktır.
- v — Memlekete getirilecek çeşitli malzeme ve asansör aksamı ile dahilde imal edilecek veya ettirilecek aksamın birleştirilerek asansör haline getirilmesi, ara veya nihai mamullerin, ileride neşredilecek Türk standartlarında, bunlar neşredilinceye kadar menşei memleketi standartlarında zikredilen kontrollerin yapılması için lüzumlu bilimum makine, tezgâh, tesisat, teçhizat, takım, alet ve avadanlıklara sahip bulunacaktır.

2 — *Asansör Sanayinin Bellibaşlı Problemleri ve Tedbirler*

Yukarıda belirtilen asgarî şartlarla üretime başlayan, ve %40'dan %80

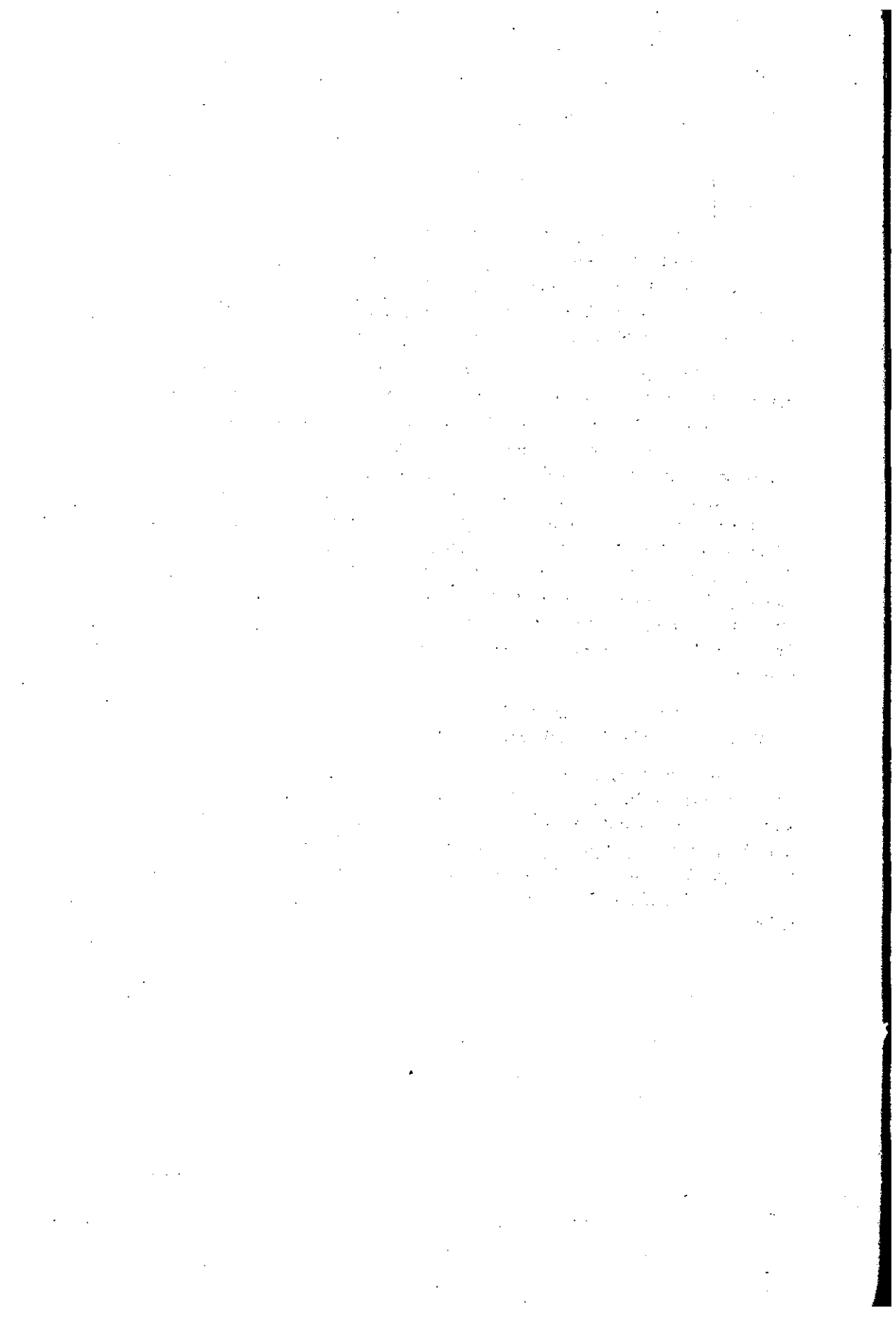
yerli imalât oranına ulaşmış olan asansör sanayiinin halen karşılaştığı bel-
libaşlı problemleri aşağıda sıralanmaktadır.

i — *Kalifiye Eleman Bulma Güçlüğü* : Asansör sanayiinde çalış-
cak olan teknik elemanın asgarî aşağıdaki "bilgilere sahip olması gerekir:
Elektrik, mekanik, inşaat, nakliye. Sanat Enstitüleri yukarıda sayılan bilgi-
lerin bütününe sahip eleman yetiştirememektedir. Firmaların yetiştirdiği
elemanlar ise kısa bir süre sonra serbest çalışmaya başlamaktadır.

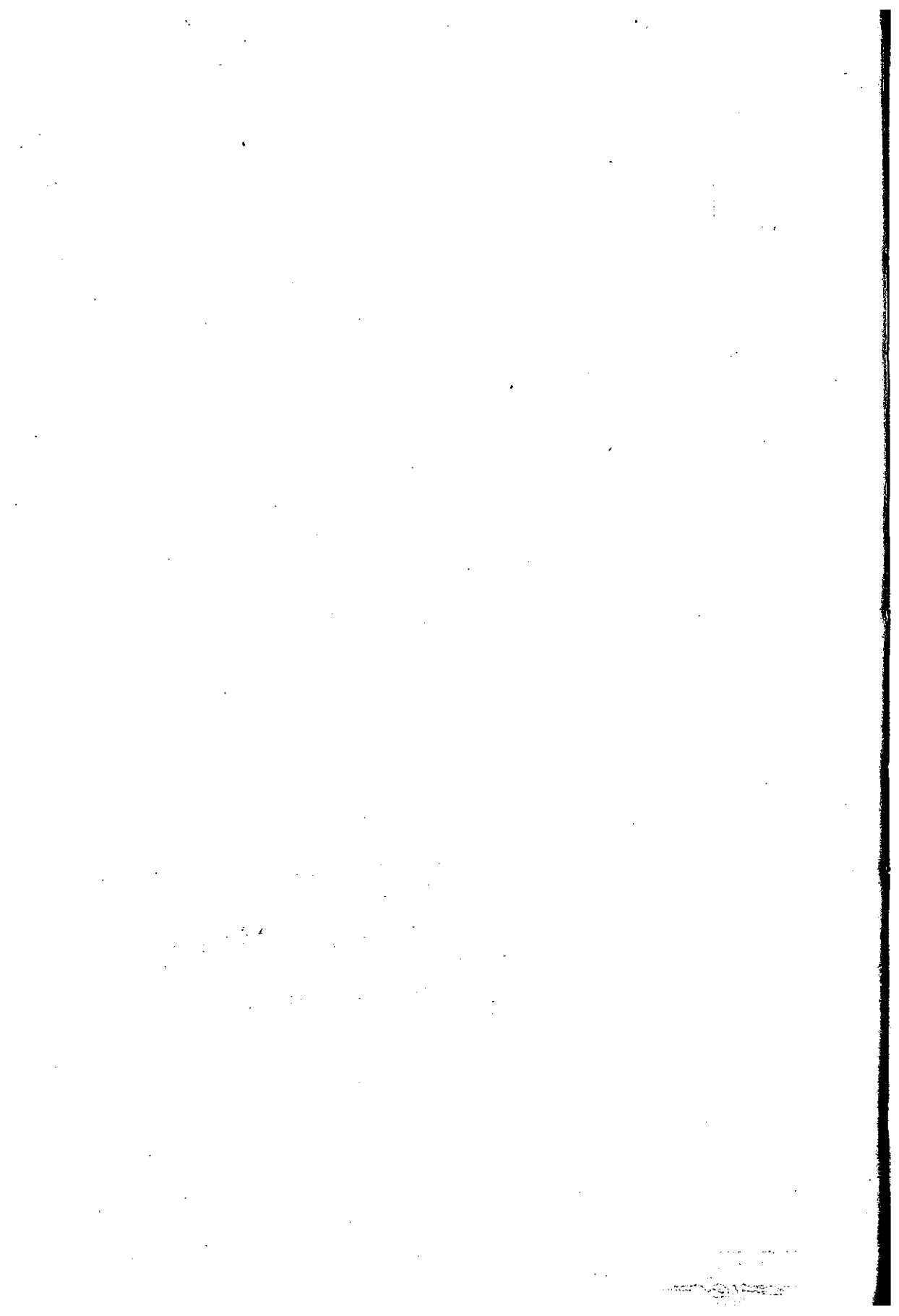
ii — *Montaj Talimatnamesinin Dışındaki Firmalar* : 11 asansör fir-
masının dışında 50 civarında firma Montaj Talimatnamesine tâbi olmadan
çalışmaktadırlar. Bu firmalar asansör kalitesine uymayan malzemeyi piya-
sadan temin ederek üretim yapmaktadırlar. Diğer bazı firmalar ise kaçak
olarak yurda sokulan malzemeyi kullanmak suretiyle üretimde bulunmak-
tadırlar. Kaliteyi düşüren ve yakın bir devlet kontrolünün dışında kalan bu
gibi firmaların piyasada üretimini engellemek için şöyle bir yol tavsiye edi-
lebilir: Asansörlerin kontrol mercii belediyelerdir. Ancak, belediyelerin elin-
de hiç bir müeyyide yoktur. Sanayi Bakanlığında asansörcü belgesi alma-
yan firmalara ruhsat verilmemeli, bu suretle Montaj Talimatnamesine uy-
gun çalışan firmaların dışındaki firmaların üretimine engel olunmalı, bütün
firmaların Montaj Sanayii Talimatnamesi kapsamı içine girmeleri sağlan-
malıdır.

iii — *İthalât Güçlükleri* : Mevcut dış ticaret rejimindeki bürokrasi,
kotaların zamanında ilân edilmemesi imalâtı aksatmaktadır.

iv — *Yan Sanayiın Gelişmemiş Olması* : Bugün asansör sanayiinin
yan sanayiden alabileceği 50 - 60 çeşit ünite vardır. Bunlardan ağırlık dö-
kümü ve civata olarak ancak iki ünitesini yan sanayiden temin mümkün-
dür. Yan sanayiın gelişmemiş olması sebebiyle firmalar bu sanayie yaptır-
maları gerekli malzemeyi kendileri yapmak zorunda kalmaktadırlar. Bu
durum ana firmalarda bu parçaların imaliyle ilgili atıl kapasite yaratmak-
tadır.



III. Bölüm
Ekonomik Yönüyle Montaj
Sanayii Teknolojisi



III. BÖLÜM

EKONOMİK YÖNÜYLE MONTAJ SANAYİİ TEKNOLOJİSİ

FASIL : XV

TEKNOLOJİNİN VE TEKNOLOJİ TRANSFERİNİN GENEL EKONOMİK MESELELERİ

Teknoloji ve teknik ilerlemeler, bir sanayi kolunun teknik özellikleri gibi konularda özellikle Türkçe literatür çok geniş değildir; üstelik bu konuda henüz mühendis, fizikçi, kimyager gibi teknik elemanlar ile iktisatçı ve işletmeciler arasında tam bir fikir birliği de yoktur. Bu sebeplerle, bu araştırmada teknoloji ile ilgili bölüm diğerlerinden farklı bir yaklaşımla ele alınmış ve ilk önce teknolojiyle ilgili genel meseleler tespit edilmiştir. Buna göre, bölümün birinci faslında teknolojinin ekonomik faaliyetlerde ve dış ekonomik ilişkilerde yarattığı bellibaşlı meseleler toplu bir şekilde gözden geçirilecektir. Bu açıklamaları takiben ikinci fasılda ise montaj sanayiinin teknolojik özellikleri tespit edilecek, bu özelliklere göre Türkiye’de kurulan montaj sanayi kollarının verimli çalışma ve dış pazarlarda rekabet imkânları araştırılacaktır. Her bir sanayi kolunda uygulanan istihsal tekniğinin özellikleri ise o sanayi koluyla ilgili bölümde kısa bir incelemeye tâbi tutulmuştur.

A — TEKNOLOJİ TANIMI, TEKNOLOJİK AÇIK,
TEKNOLOJİ TİPLERİ, YATIRIMLAR VE KALKINMA

1 — *Teknoloji ve Teknik İlerlemelerin Tanımı :*

Teknoloji üretim faaliyetlerinin yürütülmesi için başvuru teknik ve ekonomik bilgilerin ve teşkilâtın bütünü olarak tanımlanabilir. Üretim faaliyetleri ise aşağıdaki safhalara bölünebilir:

- i. Üretilecek malın yahut hizmetin seçimi, malın yahut hizmetin kalitesinin seçimi (mamul teknolojis)
- ii. Malın üretiminde kullanılacak teknik metodun yahut üretim sürecinin seçimi (imalât teknolojisi)
- iii. Üretim sürecinin fiilen uygulanmasıyla ilgili teşkilât ve tesisatın kurulması üretimin planlanması, yürütülmesi, üretim faaliyetlerinin kontrolü
- iv. Malın pazarlanması; pazarlara ulaşmak üzere kurulan teşkilât ve pazarlama faaliyetlerinin yürütülmesi
- v. Üretim faaliyetlerinin yürütüldüğü ekonomik, politik ve sosyal ortamın ve teşkilâtın özelliklerinin bütünü, sanayi piyasasında özel yahut kamu teşebbüslerinin yeri, piyasa şartları ve firmalar arasındaki rekabetin durumu, devletin özel üretim faaliyetlere müdahaleleri, devletin dış ilişkilerle ilgili müdahaleleri, sosyal mevzuat ve çalışma şartlarına müdahalelerinin bütünü.

Herhangi bir ülkede yahut sanayi kolunda teknoloji seviyesi bu bilgilerin ve teşkilâtın bütününi teşkil eder. Bu anlamıyla teknoloji sadece üretimde kullanılan teknik, mühendislik, fizik, kimya ile ilgili teknik bilgilerden ibaret değildir. Bu gibi teknik bilgiler yanında ekonomik teşkilât, firmaların sevk ve idaresinde gösterilen bilgi ve tecrübe de teknolojinin ayrılmaz yönlerini teşkil eder.

Teknik ilerlemeler yahut teknik yenilikler de yukarıda verilen tanım içinde ele alınmalıdır. Teknik ilerlemeyi dar bir anlamda ve sadece malın üretiminde kullanılan metodun ıslahı şeklinde mütalaa edemeyiz. Yukarıda belirtilen safhaların herhangi birinde yapılan herhangi bir düzeltme ve ıslahat, teknik yenilik ifade edecektir.

2 — *Temel Bilimler ve Teknoloji :*

Dikkat edilirse gerek teknoloji seviyesi gerek teknik yenilikler tanımında teknik, ekonomik bilgi seviyesinin ekonomik faaliyetlerde yahut mal üretiminde fiilen uygulanması tanımın en önemli şartlarından birini teşkil etmektedir. Uygulama safhasına geçmemiş bir bilgiyi teknoloji ve teknik ilerleme olarak ele alamayız. Nitekim, bu tür bir bilginin millî gelir ve maddî refah artışında doğrudan hiç bir rolü olmayacaktır. Demek ki, bilgi temel yahut teorik bilgiler ile bu bilginin pratik meselelere uygulanması olarak iki safhada ele alınabilir. Gerçi, bir ülkenin teknolojisinin ileri olması, mutlaka o ülkede temel bilgilerin de kuvvetli olduğunu gösterir ve temel bilgilere sahip olmayan bir ülkede bu bilgilerin üretim faaliyetlerine başarılı bir şekilde uygulanması düşünülemez. Fakat, tersi her zaman varit değildir. Meselâ, Avrupa ülkelerinde temel bilgiler hemen hemen ABD'deki kadar kuvvetli olduğu halde, uygulamayla ilgili teknoloji ve teknik yeniliklerde Avrupa'nın ABD'ye kıyasla geri kaldığı görülmektedir. Bu tür bilgi Avrupa için ancak potansiyel bir teknolojik bilgi kaynağı teşkil edebilir ve bu açıdan önemlidir.

3 — *Teknoloji, Ekonomik Gelişme ve Maddî Refah :*

Yukarıda verilen teknoloji tanımı çerçevesinde teknik ilerlemenin ekonomik gelişme ve maddî refah ile ilgisi de kolaylıkla ortaya çıkartılabilir. Teknik ilerleme önceden istihsalı yapılamayan bir malın istihsalini imkân dahiline koyar, yahut malın kalitesinde bir yükselme sağlar, yahut aynı malın daha düşük maliyetle imaline imkân verir, yahut pazarları genişletir, yeni pazarlar açar. Teknik ilerleme kısa bir ifade ile, verimliliği arttırır. Verimliliğin artışı millî gelirin ve maddî refahın yükselmesi demektir.

Milletlerin ekonomik kalkınmasında teknik ilerlemelerin rolü çok büyüktür. Millî gelirin yahut bir ülkede herhangi bir yılda üretilen mal ve hizmetlerin artmasında şu gibi faktörler rol oynayacaktır: sermaye birikimi ve yatırımlar, çalışan nüfustaki artışlar ve teknik ilerleme. Eğitim ve bu arada işçilerin eğitimi ve dolayısıyla vasıflı işgücündeki artışlar da teknik ilerleme olarak mütalaa edilmektedir. Bir ülkenin millî gelirinin artışında sermaye birikimi, emek artışı gibi faktörler yanında araştırma ve eğitimin katkısının ne kadar olduğunu kesin şekilde hesaplamak güçtür. Bununla beraber Edward F. Denison tarafından yapılan bir hesaba göre, 1927 - 56 yılları arasında ABD'nin gayri safî millî hasılasında meydana gelen %109 civarındaki artışın %23'ü öğretim, %20'si araştırma ile izah edilebilir.

Bir başka yazar, R. Solow'a göre ise, 1909 - 49 yılları arasında ABD millî gelirinde meydana gelen artışın %90'ını teknik ilerlemeye (eğitim dahil), ancak %10'unu sermaye birikimine bağlayabiliriz. Keza, sanayi devriminde Avrupa ülkelerinin şahit olduğu ekonomik ilerlemelerde sermaye birikimi kadar ve daha çok teknik ilerlemeler rol oynamış, esasen teknik ilerleme yatırımların ve sermaye birikiminin en önemli sebebi olmuştur. Diğer taraftan, piyasanın gelişmesi ve üretilecek mal miktarının artması da zamanla geniş çaplı istihsal yahut seri imalât metodlarının bulunmasına ve kullanılmasına, kısaca yeni tekniklere yol açmıştır. Görülüyor ki, teknik bilgi seviyesi ve teknik ilerlemeler aslında ekonomik faaliyetler ve ekonomik kalkınma ile birbirinden ayrılmayacak şekilde iç içe girmiş bulunmaktadır.

4 — Teknoloji ve Sınâî Araştırmalar :

Teknik yenilikler dolaylı şekilde temel bilimle ilgili araştırmaları ve doğrudan sınâî ve ekonomik faaliyetlerle ilgili olarak yapılan uygulama araştırmalarına (kısaca ticarî araştırmalara) bağlıdır. ABD'de Avrupa'ya kıyasla bu alanlarda çok daha büyük harcamalar yapılmaktadır. Nitekim, ABD'de firmalar tarafından toplam satışların %3'ü civarında bir kısmı, Avrupada ise %1'inden az bir kısmı araştırmalara tahsis edilmektedir. ABD'de firmaların bu fonlarının bir kısmı ticarî bir kısmı ise, temel araştırmalara gider. Araştırma fonları arasındaki farkı daha iyi belirtmek üzere şöyle bir misal de verebiliriz. ABD'nin sadece 5 büyük firmasının yaptığı araştırma masrafları Ortak Pazar ve İngiltere'deki firmaların yaptığı toplam ticarî araştırma masraflarına eşittir. ABD'de üniversiteler, askerî ve diğer araştırma merkezleri yoluyla devlet de ayrıca Avrupa ülkelerine kıyasla çok daha geniş ölçüde katkıda bulunmaktadır. ABD'de araştırmacılara verilen önem, araştırma imkânlarının genişliği ve araştırmacıların maddî şartları dolayısıyla özellikle Avrupa'dan ABD'ye teknisyen akımı vuku bulmaktadır. Bu akımı endişeyle karşılayan ve kendi ekonomileri üzerinde menfi etkiler yapacağını iddia eden Avrupalı yazarlar bu olayı Beyin Göçü (*Brain Drain*) olarak adlandırmaktadırlar. Maamafih bir iddiaya göre, Avrupa'da teknik eleman az dahi olsa, ekonomi henüz bu teknisyenleri en iyi şekilde istihdam edecek güce sahip değildir, bu bakımdan olayı beyin göçü değil, beyin fazlalığının akımı (*Brain Overflow*) olarak mütalâa edebiliriz.

Teknolojik açık ve teknolojik ilerleme için çok geniş mikyasta araştırma yapmak gereği gelişen ülkeler açısından da çok önemlidir. Gelişen

ülkelerin bu kadar büyük araştırma masrafları yüklenmeye malî takatları ve mütehasıs elemanları yetmez. Esasen, bu masraflara katlanmaya lüzum da yoktur; çünkü bu ülkelerin mal kalitesinde, yeni mal üretiminde vs. dünya çapında liderlik etmesi sözkonusu değildir. Gelişen ülkelerin bu gibi hususlarda gelişmiş ülkelerde yapılan araştırmalardan ve yeniliklerden faydalanması, kendi bünyelerine en uygun olan teknolojiyi yine en uygun malî ve ekonomik şartlar altında transfer etmeleri kâfi gelecektir.

5 — Teknolojik Açık (Technological Gap) :

Teknik bilgi seviyesi herşeyden önce gelişmiş ülkeler arasında farklar göstermekte ve ABD, Avrupa ülkelerine kıyasla daha ileri durumda bulunmaktadır. ABD'nin bu üstünlüğü ekonomisinin geniş olması ve büyük cesalette firmaların kurulması, teknolojiye ve teknolojik araştırmaya verilen önem, genellikle ekonomik faaliyetleri ön plana alan rasyonel zihniyet gibi çeşitli etkenlerle izah edilebilir. ABD firmaları mamul teknolojisi ve imalât teknolojisi yanında özellikle sevk ve idarede üstünlük göstermektedirler; denebilir ki, ABD ile Avrupa arasındaki asıl açık teknolojik değil, daha dar olarak sevk ve idarededir (*management gap*). Teknolojik açık, sevk ve idare açığı ABD firmalarının özellikle 2. Dünya Savaşından sonra Avrupa'ya akması sonucunu doğurmuştur. Böylece bir taraftan ABD firmalarının piyasaları genişlerken diğer taraftan Avrupa ülkeleri de teknoloji transferi yaparak ekonomilerine dolaylı dolaysız çeşitli faydalar sağlamışlardır. Yine de ABD firmaları Avrupa'da ve özellikle Fransa'da çeşitli tenkitlere hedef olmuştur.

ABD ile SSCB arasında yapılacak teknoloji mukayesesi de ilginç sonuçlar vermektedir. SSCB, Stalin'in hedefleri çerçevesinde tüketimi, mesken inşaatını kısarak ağır sanayiye yönelmiş, ulaşım alanında karayolları sistemi kurmak yerine eski idareden devralınan demiryollarını genişletmekle yetinilmiş, harp sanayiine ise, öncelik verilmiştir. SSCB mevcut teknik elemanlarını daha ziyade harp sanayiinde kullanmayı tercih etmiştir; harp sanayii ile sivil sanayi arasında teknik bilgi alışverişine ise, müsaade verilmemiştir. Bu şartlar altında SSCB'de bir taraftan harp sanayii teknolojisi özellikle son yıllarda ABD'ye eşit bir seviyede gelişirken, sivil sanayi ise, ABD ve Avrupa ülkelerinin çok gerisinde kalmıştır. Bunu kısmen telâfi etmek üzere SSCB son yıllarda yabancı özel yatırımlar ve yabancı teknisyenlere kapılarını açmış bulunmaktadır. Yugoslavya, Romanya gibi ülkeler, Batılı yabancı sermayeye ve teknolojiye kapılarını daha da önce açmışlardı. Siyasî olaylar Çin Halk Cumhuriyetinin de Batılı teknolojiye kapılarını açması yolunda ilerlemektedir.

Gelişmiş ülkeler arasındaki farkları bir kenara bırakırsak, genellikle gelişmiş ülkeler ile gelişen ülkeler arasında da yine önemli bir teknolojik açık mevcut bulunmaktadır. Bütün bu farklara rağmen, Türkiye gibi gelişmenin ilk safhalarını atlatmış bir ülke için kötümser olmaya gerek yoktur. Özellikle İtalya ve Japonya'nın başarılı gelişme ve teknik ilerleme tecrübeleri ortadadır. Japonya ilk başlangıçta lisans anlaşmaları yoluyla teknoloji transfer etmiş ve ABD ve Avrupa mamullerini ve imalat tekniğini kopye etmekten çekinmemiştir. Aynı zamanda Batılı bilim eserleri yoğun bir şekilde Japoncaya tercüme edilmiştir. İkinci bir safhada ise Japonya gemi inşaat sanayii, transistor, mercek, fotoğraf makinesi gibi optik aletler ve elektronik sanayii gibi emek-yoğun karakter gösteren ve fakat vasıflı işgücü gerektiren alanlarda ihtisaslaşmaya yönelmiş ve bu alanlarda en ön safhalara yükselerek dünya pazarlarına hakim olmuştur. Halen Japonya'da otomotiv sanayii de süratle gelişmekte ve iç tüketimi ihmal pahasına dış pazarlarda başarılı rekabet örnekleri vermektedir. Japonya'nın bu başarısında Batılı teknolojiyi kopye etmek, ekonomisi için en uygun alanları seçerek bütün gayretlerini bu alanlara itmek gibi çok uygun bir teknoloji ve ekonomik gelişme stratejisi takip etmesi yanında bütün fertleri ve sosyal gruplarıyla kalkınma şuuru içinde hareket etmeleri, dış piyasalarda rekabet imkânlarını daha da kolaylaştırmak üzere paralarını düşük değerlendirmiş olmaları ve uzun süre bu düşük seviyede tutabilmeleri, askerî masraflarını kısıtlayarak tasarruflarının bütününe yatırımlara ve diğer verimli alanlara tahsis etmeleri, geniş ölçüde dış yardım almaları da önemli rol oynamıştır. İkinci Dünya Savaşından bu yana bu strateji ve faktörler dolayısıyla Japonya'nın kalkınarak ekonomisi en güçlü Batılı ülkeler safhalarına girmesi şaşkıncu bir süratle vukubulmuştur. Ancak, Japonya'nın kalkınma çabaları aslında 2. Dünya Harbinin sonuyla değil, Meiji devriyle başlatılabilir. Bu sebeple, yine de çok süratle olmakla beraber, en az yüz yıllık bir süreçtir. Herhalde, kalkınmanın ilk safhasını tamamlamış, bir sanayi temeli kurmuş olan Türkiye için Japonya ciddiyetle incelenmesi gerekli bir örnektir ve anahatları bakımından Japonya'nın kalkınma stratejisi Latin Amerika tipi kalkınma stratejilerine kıyasla ülkemize daha uygun görünmektedir.

Buraya kadarki açıklamalarda ülkeler arasındaki teknolojik farklar ve teknolojik açık meselesi ele alınmakla beraber, bu hususta herhangi bir ölçü yahut kıstas verilmemiştir. Hakikaten, bir ülkenin yahut daha dar olarak bir firmanın teknoloji seviyesini ölçmek çok güçtür. Ülkelerarası teknoloji farkları hakkında millî gelir seviyeleri bir fikir verebilirse de, millî geliri teknoloji ölçüsü olarak kullanmak mantıklı değildir, çünkü teknoloji

seviyesi farkları millî gelirdeki farkları yaratan faktörlerden biridir. Teknoloji ve teknik ilerlemelere bir ölçü olmak üzere her yıl bir ülkede çıkartılan patent sayısı, araştırmalara tahsis edilen meblâğlar, temel ve ticarî araştırmalarda çalışan teknik eleman ve bilim adamı sayısı verilebilir. Daha genel kabule mazhar olmuş bir başka kıstas ise, fert başına düşen ticarî elektrik enerjisidir. Bu sonuncu kıstasa göre ABD Avrupa ülkelerinden hemen 2 misli ileridir; Japonya ise, Avrupa ülkelerine çok yaklaşmış bir seviyede bulunmaktadır. Gelişen ülkelerle gelişmiş ülkeler arasında ise, çok daha büyük bir fark bulunmaktadır. Kısaca, teknolojik seviye ve teknik ilerleme için verilebilecek ölçü ve kriterler yukarıdaki mütalâalarımızı teyit etmektedir.

6 — Sermaye - Yoğun ve Emek - Yoğun Teknikler :

Herhangi bir malın üretiminde kullanılan teknoloji, ekonomik analizleri basitleştirmek üzere sermaye - yoğun ve emek - yoğun olarak ikiye ayrılır. Emeğe kıyasla daha çok sermaye kullanan istihsal metodları sermaye - yoğun, sermayeye kıyasla daha çok emek kullanan istihsal metodları emek - yoğun istihsal metodları olarak adlandırılır. Yahut, kullanılan sermaye ve emek üretilen mal ile kıyaslanır. Buna göre, sermaye - hasıla oranı bir birim mal (TL. ve sabit fiyat ile değerlendirilmiş) istihsalinde kullanılması gerekli sermaye birimini (TL. ve sabit fiyat ile değerlendirilmiş) ifade eder. Emek - hasıla oranı da aynı esaslar dahilinde tespit edilebilir.

Sanayide emek - yoğun üretim metodları teknik bilgi seviyesi bakımından sermaye - yoğun üretim metodlarına kıyasla daha ilkelidir. Tarım üretimi ise genellikle sanayie kıyasla daha emek - yoğun metodlarla başılır. Son yıllarda gelişmiş ekonomilerin bünyesinde önemli bir orana vatan hizmetler kesimi ve serbest meslek hizmetleri de yine emek - yoğundur. Fakat, bu sonuncu husus aldaticıdır; çünkü serbest hizmetlerin ifası uzun bir eğitim devresi ve sermaye hesaplarına katılmayan eğitim yatırımı gerektirir. Sanayide dahi bugün teknolojinin emek - yoğun ve sermaye - yoğun metod olarak ayırımı ileri yahut geri teknik için kesin ölçü olamaz. Bazı malların üretimi ne kadar geliştirilirse geliştirilsin, diğer sanayi mallarına kıyasla daha emek - yoğun kalabilir. Diğer taraftan, piyasanın genişlemesi ve üretilen mal miktarının yükselmesi mutlaka daha yoğun sermaye kullanımına yol açacaktır. Yine, son yıllarda meydana çıkan bir çok sanayi kollarında emek nispeten yoğun kullanılmakta ve fakat sanayi kolları özel bir ihtisas, çok sayıda teknisyen ve vasıflı işçi ve eğitim gerekmektedir. Buna en güzel örnek olarak elektronik sanayii verilebilir.

Bir sanayi kolunda daha ilkel olan emek - yoğun metodlardan daha ileri teknoloji ifade eden sermaye - yoğun metodlara geçmek başlıbaşına gaye değildir. Gaye firma açısından en düşük maliyetle istihsalı, ekonominin bütünü açısından da yine aynı şekilde mevcut üretim faktörleriyle en yüksek istihsal seviyesini ve millî gelir artışını sağlamak, meselenin diğer yönüyle sosyal maliyeti asgariye indirmektir. Sermayenin bol, tasarruf fonları ve yatırım kaynaklarının geniş, emeğin nispeten kıt olduğu gelişmiş ekonomilerde, piyasaların gelişmesi olayını da hesaba katarsak sanayide genellikle büyük çaplı istihsal metodlarının kullanılmasını, tekniğin sermaye - yoğun bir karakter göstermesini tabii karşılamak gerekir. Emeğin bol, sermayenin kıt olduğu gelişen ülkelerde, piyasanın ve firma cesametinin küçük olduğunu da hesaba katarsak mümkün merteye emek - yoğun metodlar kullanılacaktır. Diğer taraftan, bu ülkelerde emek bol ve sermaye kıt olduğu halde kalkınma, sanayileşme, millî gelirin artışı, sermaye birikimi ve teknik ilerlemeler ile birlikte, zamanla sermaye - yoğun istihsal metodlarına doğru bir yönelme vukubulacaktır.

7 — Teknik Terakki ve Yenilik Ayırımı :

Bir kısım iktisatçılar teknik istihsal metodunda yapılacak değişmeler ile yeni bir mamul tipinin bulunması, mevcut mamulün kalitesinin ıslahı, yeni pazarların açılması ile ilgili buluş ve uygulamaları birbirinden ayırt etmekte, birincisini dar anlamıyla «teknik ilerleme» ikincisini ise «yenilik (innovation) olarak adlandırmaktadırlar. Dar anlamıyla teknik ilerleme aynı miktarda, aynı malın daha ucuz istihsalı sonucunu verecektir. Buna göre, net sonuç olarak aynı malın üretimi için ya daha az emek, ya daha az sermaye, ya da hem daha az emek hem de daha az sermaye kullanılmış olacaktır. Yahut, eskiye kıyasla daha çok emek, daha az sermaye veya tersi, daha az emek, daha çok sermaye kullanılacaktır. Görülüyor ki, eskiye kıyasla daha çok sermaye, daha az emek kullanan teknik terakki, başka bir ifade ile emek - yoğun istihsal metodları yerine sermaye - yoğun teknik metodların kullanılması hali dışında, dar anlamdaki teknik terakkinin yatırımları teşvik etmesi ve sermaye birikimine yol açması söz konusu değildir. Yenilikler ise, mutlaka yatırım ve sermaye birikimine yol açacaktır. ABD ve Avrupa ülkelerinde Sanayi Devriminin başlarında emek - yoğun metodlardan sermaye - yoğun metodlara yönelen teknik terakkinin sermaye birikiminde belki önemli bir rolü olmuştur. Ancak, son yıllarda bu ülkelerde ve diğer gelişmiş ülkelerde yatırımlara yol açan en önemli faktör yeniliklerdir. Yenilikler içinde en çok müşahade edilen ise özellikle ye-

ni mamul tiplerinin bulunması, mamul kalitesinin ıslahıdır. Dar anlamdaki teknik terakkiyi imalât teknolojisi, mamul tipi ve kalitesiyle ilgili yenilikleri ise, mamul teknolojisi olarak adlandırmak da mümkündür. Nitekim, müteakip fasıldaki açıklamalarda bu ikinci terminoloji kullanılacaktır.

B — TÜRK EKONOMİSİNİN ÖZELLİKLERİ, UYGUN TEKNOLOJİ VE TEKNOLOJİ TRANSFERİ MESELELERİ

1 — *Teknolojik Açık ve AET Üyeliği :*

Yukarıdaki kısımda da belirtildiği gibi, ekonomik kalkınma ve teknoloji yahut teknik ilerleme arasında ayrılmaz bir ilişki vardır ve genellikle bir ülkede millî gelir seviyesi ile teknoloji seviyesi bir arada gider, birinin yüksek diğerinin düşük olması beklenemez. Gelişen ülkelerin en ileri safhalarına dahil edebileceğimiz Türkiyede de gerek millî gelir gerek teknoloji seviyesi zamanla süratle yükselmiş olmakla beraber ABD ve Avrupa ülkelerine kıyasla çok geridedir. Bu sebeple Türkiyenin Ortak Pazar müstakbel üyeliği bir kısım iktisatçılarda endişe yaratmaktadır. Şöyle ki, bugün Ortak Pazar ülkelerine sınaî mamul ihraç etmemiz söz konusu olmayacağı gibi, yarın Ortak Pazar mallarına gümrük kapılarımızı açtığımızda millî sanayimiz üstün teknolojiyle imal edilen kaliteli ve ucuz Avrupa mallarının rekabeti karşısında yıkılacak, sanayileşmemiz duracak, kalkınma hızımız yavaşlayacak, bu gibi ülkelerle aramızdaki mevcut gelir farkı artacaktır.

2 — *Teknolojik İkilik (Dualizm) Tarım ve Sanayi :*

Yine bir kısım iktisatçılar gelişen ülkelerde ve bu arada Türkiye'de muhtelif ekonomik kesimler arasında teknolojik farklara işaret etmekte, sanayi kesiminde nispeten ileri teknikler uygulandığı halde tarım kesimi teknolojisinin ilkel kaldığını, ekonomik ilerlemenin ilk başlarda bu iki kesim arasındaki teknik ve ekonomik farkları daha da arttıracaklarını ileri sürmektedirler. Ancak, bu kötümser iddiaları ve endişeleri daha dikkatli bir tenkit süzgecinden geçirmek gerekir. Birincisi, Türkiye'de tarım kesiminde uygulanan teknolojinin genellikle geri, sanayi kesiminde uygulanan teknolojinin genellikle ileri olduğu ve zamanla aradaki farkların arttığı yolundaki iddialar kesin delillere dayanmamaktadır. Halen tarım kesiminde nispeten ileri teknikler uygulamaya başlayan bölgelerin hududu genişlemiştir. Gerçekten tabii kaynakları ve toprağın verimi zengin olan bölgelerimizde alt - yapı yatırımlarına bağlı olarak teknoloji ve verim kayda değer bir yükselme göstermiştir. Problem sadece tabii kaynakları ve toprağın verimliliği

nispeten düşük olan bölgelerimiz için önemini muhafaza etmektedir, ki bu bölgeler de önümüzdeki kısa süre içinde kalkınma süreci içine girecek duruma gelmişlerdir. Diğer taraftan, sanayi kesimi de kendi içinde teknolojik bakımdan farklar gösterir. Bugün önder durumunda olan sınaî işletme gruplarının teknolojisinin zamanla Türkiye içinde yayılamayacağını, bu gibi işletmelerin uzun dönemde Ortak Pazar ile rekabet edecek seviyeye ulaşamayacağını iddia etmek güçtür.

3 — *Emek - Yoğun ve Sermaye - Yoğun Teknoloji Meselesi : Sermaye Malları İthalî Zorunluğu ve Teknoloji Seçimi*

Gelişen ülkeler ve Türkiye açısından bir de şu meseleyi ele almak gerekir. Türkiye'de bugün emek bol, sermaye kıttır. Öyle ki, emeğin tümünden tam olarak yararlanmak, belirli miktar makine ile belirli miktar emek kullanılabileceğine göre, teknik bakımdan kabil olamamakta, böylece ekonomide bir kısım emeğin verimi çok düşük kalmakta, başka bir ifade ile, geniş çapta bir gizli işsizlik hüküm sürmektedir. Gizli işsizlik başta tarım kesiminde ve özellikle aile tipi, küçük tarım işletmelerinde görülmekle beraber şehirlerde sanayi, ticaret ve hizmet kesimlerinde de gizli işsizliğin mevcut bulunduğuna dair çeşitli örnekler verilebilir. Böyle bir ekonomi için en verimli olan yol mevcut kıt sermaye ile en çok emek istihdam edilebilen malların istihsalı üzerinde durmak ve bu malları da Avrupa ülkelerine kıyasla mümkün mertebe daha yoğun emek, daha az sermaye ile imal edebilmektir. İşte bir kısım iktisatçılar bu hususta kötümser görüşler ortaya atmaktadırlar. Bu iktisatçılara göre, gelişen ülkeler ve Türkiye gelişmiş ülkelerden sermaye almak zorundadır; gelişmiş ülkeler ise sermaye mallarını kendi bünyelerine uygun bir tarzda sermaye - yoğun istihsal esasına göre imal etmektedirler. Böylece, gelişmiş ülkeler de daha kalkınmalarının başlangıcında ekonomilerinin özelliklerine aykırı düşen sermaye - yoğun istihsal metodları kullanmaya mahkûm olmaktadır. O halde, bu iktisatçılara göre, gelişmiş ülkelerden sermaye malı satın almaktan vazgeçerek kendi bünyemize uygun ve emek - yoğun üretim hesabına dayanan sermaye mallarını kendi ülkemizde imal etmemiz gerekecektir. Ne var ki, bu iddiayı öne süren iktisatçılar emek - yoğun teknikle istihsal edilecek malların iç ve dış talebinin bir hududu olup olmadığını, emek - yoğun metodlarla istihsalde verim ve kalite düşmelerinin iç ve özellikle dış pazarlarda karşılaşacağı güçlükleri, sanayide emek - yoğun metodların teknik bir sınırı olup olmadığını, kendi sermaye mallarımızı kendimizin imal etmemizin bir kısım sermaye malları için çok yüksek bir maliyeti olduğunu hesaba katmamaktadırlar.

4 — *Emek - Yoğun ve Sermaye - Yoğun Teknoloji Meselesi :
Fiyat ve Ücret Politikası ve Teknoloji Seçimi*

Diğer taraftan bir kısım iktisatçılar ise Türk ekonomisinin bünyesine ve istihsal faktörleri oranına en uygun teknoloji seçimi yapılamamasının sebebini hükümet tarafından uygulanan yanlış fiyat politikasına bağlamaktadırlar. Müteşebbislerin emek - yoğun istihsal metodları kullanmaları ve bu metodlarla istihsal edilen mallara yönelmeleri için emeğin fiyatının ucuz, sermaye fiyatının ise yüksek olması gerekir. Halbuki, sosyal adalet kaygısıyla yürütülen ücret politikası ve sosyal siyaset tedbirleri emeğin fiyatını, emek faktörü bol olduğu halde, yükseltmektedir. Diğer taraftan, yatırımları teşvik etmek, tefeciliği önlemek gibi sebeplerle kanunî faiz haddi düşük tutulmakta, döviz kuru ise yine düşük değerlendirildiği için ithal edilen sermaye malları fiyatı düşük olmaktadır. Emeğin fiyatını yüksek, sermaye mali fiyatını düşük bulan müteşebbisler ise maliyetlerini asgaride tutmak ve kârlarını azamileştirmek üzere emek - yoğun yerine sermaye - yoğun istihsal metodları kullanacaklar, böylece de ülkede mevcut emeğin büyük kısmı işsiz kalacaktır. Bu kabil iddialar daha çok devalüasyona başvurulmadan ve faiz hadleri yükseltilmeden, demek ki 10 Ağustos 1970 tarihinden önce yapılmıştır. Sermaye malları fiyatlarını daha da yükseltmek üzere Türk parasının yeniden devalüe edilmesi bugün için şüphesiz ki düşünülemez; böyle bir işlem bir taraftan içeride maliyetleri ve genel fiyat seviyesini yükseltecek, başka bir ifade ile maliyet enflasyonuna yol açacak, diğer taraftan yatırım şevkini kısararak kalkınma hızını düşürecektir. Faiz haddini daha yükseltmek halinde de benzer sonuçlarla karşılaşılacaktır. Bugün faiz bünyesi açısından problem faiz hadlerini yükseltmek değil kısa, uzun, orta vadeli kredi ve mevzuat faizlerini daha uygun şekilde ayarlamaktır. Ücretleri düşürmek ve sosyal siyaset tedbirlerini işçiler aleyhine değiştirmek ise sosyal adaletin gerçekleştirilmesi gayesine aykırıdır ve sosyal ve politik sebeplerle söz konusu olamaz. En fazla, yıllık ücret artışlarına, meselâ verim artışını esas alan bir limit koymak düşünülebilir. Bugünün gelişen ülkeleri sosyal adalet ve kalkınma hedeflerini bir arada gerçekleştirmek, bu iki gayeyi mümkün merteye birbiriyle meczetmek zorundadırlar.

5 — *Emek - Yoğun ve Sermaye - Yoğun Teknoloji Meselesi :
Sanayileşme ve Teknoloji Seçimi*

Gelişen bir ülkede sanayi kesimi hızla geliştirilecektir ve sanayi kesimi tarım kesimine kıyasla daha sermaye - yoğundur. Sanayileşme ilerledikçe de daha sermaye - yoğun mallara ve istihsal metodlarına yönelmek zo-

runluğu ortaya çıkar. Aynı şekilde, gelişen ülkede tarım kesimini geliştirmek üzere yine alt - yapı yatırımlarına hız verilmesi ve tarım istihsalinin eskiye kıyasla daha sermaye yoğun hale getirilmesi şarttır. Kısaca, gelişme süreci boyunca en uygun teknoloji seçimi yapılarak sermaye mümkün mertebe az, emek fazla kullanılsa dahi zamanla sermaye - yoğun metodların ağırlığı artacak, sermaye - hasıla oranı yükselecektir.

Bu genel çerçeveye içinde Türkiye'nin de gelişmenin önümüzdeki safhalarında emek - yoğun malların istihsalini ön plana alması ve istihsal tekniği, malın kalitesi ve verimlilik müsaade ettiği nispette emek - yoğun istihsal metodları kullanması gerekecektir. Demek ki, bu hususta Japonya örnek teşkil etmelidir. Bir halde ki, Japonya'da teknoloji daha ileri bir safhada bulunduğu için Japonya emek - yoğun metodlarla çalışılan ve fakat aynı zamanda vasıflı işgücü gerektiren sanayi kollarında ihtisaslaşmıştır. Türkiye ise önümüzdeki yıllarda emek - yoğun metodlarla ve vasıfsız işgücüyle çalışılan sanayi kollarına yönelmelidir. Diğer sanayi kolları daha ileri safhalarda ele alınabilir.

6 — *Türkiye İçin Kalkınma Stratejisinin ve Teknoloji Seçimi Meselesinin Anahatları :*

Türkiye kalkınma hızını yükseltmek, ödemeler bilânçosu açıkları sorununu çözümlenmek, ihracatını geliştirmek, ithalât gereğini daraltmak üzere her şeyden önce, dış talep imkânlarını da hesaba katmak suretiyle verimliliği ve üretimi arttırmak zorundadır. Yine, dış talep imkânlarını hesaba katmak suretiyle tarım ürünlerini ve madenlerini işleyerek yarı mamul ve mamul hale getiren sanayi kolları teşvik edilmelidir. Bütün bu ekonomik faaliyet kolları eskisine kıyasla daha fazla sermaye yatırımları gerektirmekle beraber yine de nispeten emek - yoğun basit ve standart teknoloji gerektirir, üretim faaliyetleri için vasıflı işçi ihtiyacı ise asgaridedir. Bu sebeplerle bu gibi malların istihsalinde Türkiyenin uzun vadede dış rekabet imkânları mevcuttur. Ancak, bugün için sınaî ihracat tecrübesi nispeten kıt olduğuna göre, sanayi mamulleri ve yarı mamulleri ihracatı üzerinde ihtisaslaşan firmaları teşvik etmek, dış pazar bulmayı ve ihracatı kolaylaştırmak üzere, gereken hallerde özel yabancı sermaye ile ortak firmalar kurmak faydalı olabilir. Turizm için de benzer iddialar öne sürülebilir. İhracat sanayiinin ve sınaî ihracatın teşviki yanında, bir kısım sanayi mallarının ise yüksek ulaştırma masrafları dolayısıyla içeride istihsaline gerekecek, bu sanayi kollarında dışarıdan bir rekabet söz konusu olmayacaktır. Yine genel olarak diyebiliriz ki, Türkiye nispeten basit teknoloji gerektiren ve iç piyasası ge-

nişleyecek olan ithal - ikame sanayi malları ve sermaye malları istihsalini de geliştirmeli ve bu alanlarda bir an önce imalât tecrübesi kazanmalıdır. Nispeten basit teknoloji gerektiren ithal - ikame malları ve sermaye - malları istihsal alanında uzun dönem hesaba katıldığından dış piyasaya karşı rekabet imkânları mevcut olabilecektir.

7 — Montaj Sanayii Teknolojisi ve Dış Rekabet İmkânları :

Esas itibariyle dayanıklı tüketim mallarını kapsayan ve bugün montaj sanayii adı altında toplanan ithal - ikame sanayi kolların gelince, ileri ki fasılda da belirtileceği gibi ilk sanıldığıının aksine, bu grup malların büyük bir kısmı diğer mühendislik sanayii kollarına kıyasla emek - yoğun metodlarla yapılmakta, vasıflı işgücü ihtiyacı yine diğer mühendislik sanayi kolları ortalamasının altında bulunmaktadır. Bu özellikler buzdolabı için daha bariz, otobüste de nispeten bariz, binek arabasında daha şüpheli olabilir. Yine, herhangi bir montaj sanayi kolunda belirli parçaların (*component*) imalât süreçleri diğer parçalara kıyasla daha basit ve daha emek - yoğun olabilir. Genel hatlarıyla montaj sanayiine dahil mamullerin istihsal için gerekli teknoloji bazı parçalar hususunda güçlük çıkartmakla beraber, mamullerin tümü açısından, yukarıda belirtildiği gibi, diğer mühendislik sanayi kollarına kıyasla daha uygundur. Kaldı ki, Türkiye nüfusu, kapladığı alan, nüfus başına düşen geliri ve kalkınma hızı hesaba katıldığında, bu gibi mamuller için ileride çok geniş bir piyasa teşkil edecektir. Bu sebebi de hesaba katarsak montaj sanayiinin kurulmasını teşvik etmek ve bu sanayi kollarında şimdiden istihsal tecrübesi kazanmak genel hatlarıyla doğru bir yol olmuştur. Bugün bu gibi sanayi kollarında Ortak Pazar ülkeleriyle kıyasladığımızda mevcut kalite, maliyet ve fiyat farkları ileride bu sanayi kollarında imalât tecrübemizin gelişmesi ile birlikte azalabilecektir. Fakat, montaj sanayi kollarının bir başka teknolojik özelliği düşündürücüdür. Bu sanayi kollarında imalât teknolojisi erişilmeyecek bir güçlük göstermemekle beraber, Avrupa piyasalarında hâkim olan rekabet havası içinde mamul kalitesinde her yıl düzeltmeler ve değişiklikler yapılmakta, bunun yanında imalât sürecinde de yine maliyeti düşüren değişikliklerin uygulanmasına geçilmektedir. ABD ve Avrupa'da mamul tipinin ıslahı için yapılan araştırma ve tecrübe masrafları yüksek meblağlara varmaktadır. Türk sanayiinin devamlı mamul kalitesi ıslahına ayak uydurmak, bunun için gerekli araştırma masraflarını göze almak ve bunun için gerekli sayı ve vasıfta teknisyen bulmak imkânları mahduttur. İşte bu sebeple yarın Ortak Pazara tam üye olduğumuz takdirde bugün montaj sanayii altında top-

lanan sanayi kollarının çoğu kapanmak tehlikesiyle karşılaşmamakla beraber, mamul tipi bakımından rekabet dışı kalmamak üzere, yabancı özel sermaye ile çalışmak yolunu seçmek durumunda olacaklardır. Esasen, bugün için de genellikle bu sanayi kollarında çalışan firmalar içinde bir oranda özel yabancı sermaye mevcuttur ve mamuller yabancı lisansı ile imal edilmektedir. Montaj sanayiinin teknolojik özellikleri müteakip fasılda daha ayrıntılı şekilde ele alınmaktadır.

C — ÜLKELERARASI TEKNOLOJİ TRANSFERİ VE TRANSFER ARAÇLARI

1 — *Bellibaşlı Teknoloji Transfer Araçları :*

Teknoloji transferi esas itibariyle iki ülke arasındaki teknoloji farklarından doğmaktadır. Teknolojik bakımdan ileri bir sanayi kolunda, teknoloji transferi yapacak durumda olan firma - imalatçı yahut ihracatçı - bu transfer sonucunda bir kâr elde edecektir. Buna karşı, teknoloji transferinde bulunan ülkenin teknolojisi gelişecek ekonominin verimliliği artacaktır. Transfer temelde her iki ülkenin de yararına olmakla beraber teknoloji transferi yapan ülkede çok defa transfer araçları az veya çok tenkide uğramaktadır. Bugün teknolojisi en ileri ve gerek Avrupa ülkelerine gerek gelişen ülkelere en çok teknoloji transferinde bulunan ülke olmak sıfatıyla en çok tenkide uğrayan ülke ise ABD'dir. Bununla beraber aslında ileri ülkeler arasındaki transferler tek yönlü ve sadece ABD'den diğer ülkelere doğru olmayıp diğer ülkelerarası transferler ve diğer ülkelerden ABD'ye veya gelişen ülkelere transferler de vakidir. En yaygın transfer araçlarının başında direkt yatırımlar yahut milletlerarası firmalar veya özel yabancı sermaye gelmektedir. Bu sebeple, özellikle gelişen ülkelerde en ağır tenkitler özel yabancı sermayeye yöneltilmektedir.

Teknoloji transferinde transfer edilen teknoloji ya sadece bir mamulün tipi (mamul teknolojisi) ya da bir mamulün hem tipi hem de imalât sürecidir (mamul teknolojisi ve imalât teknolojisi). Gerçi mamul tipi ve imalât süreci patent hakkı (ihtira berati) ile korunmaktadır. Yine de bir müddet sonra bu hususta malın tedariki, yayımlar vs. yoluyla diğer firmalara veya ülkelere bir bilgi sızması kaçınılmaz. Bu sebeple, teknoloji transferinde söz konusu edilen ve sadece patentle korunmuş olan, belirli bir mal tipinin ve bu mala ait imalât sürecinin kullanılma hakkının devri değil, daha önemlisi, bu mamulün imalinde kazanılan tecrübenin aktarılmasıdır.

Ülkelerarası teknoloji transferi çeşitli yollardan yapılmaktadır. Özel yabancı sermaye akımı bunlardan sadece biri yahut birincisidir. Diğer belli-başlı teknoloji transferi yolları ise lisans anlaşmaları, işletme mukaveleleri ve milletlerarası kuruluşlardan teknisyen sağlanması olarak özetlenebilir. Bu belli-başlı teknoloji transferi araçları aşağıda kısaca izah edilmektedir.

1. *Özel Yabancı Sermaye Akımı :*

Özel yahut yabancı sermaye milletlerarası firmalar (*multinational corporations*) yahut direkt yatırımlar olarak da adlandırılmaktadır. Özel yabancı sermaye ile yerli sermaye tarafından bir arada kurulan «Ortak Kuruluşlar» (*Joint Ventures*) de bu kategoriye dahil edilmektedir. Özel yabancı sermaye hem mamul tipinin imali hakkını (mamul teknolojisi) hem de imalât metodunun ve tecrübesinin (imalât teknolojisi) transferini imkân dahiline koymaktadır.

Özel yabancı sermaye ilk girişte millî kaynaklar yanında ek bir yatırım yahut tasarruf ve döviz kaynağı teşkil eder ve ödemeler bilânçosunu müspet yönde etkiler. Ancak, bir kısım yazarların iddiasına göre, özel yabancı sermaye faaliyete geçmesiyle birlikte kâr transferleri, ana firmadan parça ithalâtı vs. dolayısıyla ödemeler bilânçosu ve kalkınma üzerinde net sonuç olarak menfi etkiler yaratmaktadır. Özel yabancı sermaye ve ödemeler bilânçosu üzerindeki etkileri önemi dolayısıyla ayrı bir kısımda incelenmektedir.

2. *Lisans Anlaşmaları (license agreements) :*

Lisans mukavelesinde özel yabancı firma doğrudan bahis konusu ülkeye yahut firmaya yatırımda bulunmaz, millî hudutlar içinde kurulan yerli firmaya patent (ihtira beratı) ile korunmuş olan malının ve imalât sürecinin kullanılması hakkını, bir bedel (royalty) mukabilinde devreder. Demek ki, lisans anlaşmalarında transfer konusu esas itibariyle mamul teknolojisi olup imalât teknolojisi transferi söz konusu değildir. Lisans anlaşmalarında da yabancı firma patent bedeli yanında aynen direkt yatırım şikkında olduğu gibi, malın imali için gerekli ham madde veya parçaları temin etmek suretiyle bir kazanç sağlamış olur. Görülüyor ki, lisans anlaşmalarında teknoloji transferinde bulunan ülke dış tasarruf ve dış yatırım kaynaklarından yararlanmamakta, yatırımlar iç kaynaklarla kayıtlanmaktadır. Buna karşı, imalât faaliyeti devresinde ise sadece royalty (patent hakkı) transferi yapılacak, temettü transferi söz konusu olmayacaktır. Lisans anlaşmalarıyla kurulan firmalar da yine ana firmadan parça ithal ettikleri için, bir kısım

yazarlar tarafından özel yabancı sermayeye yöneltilen tenkitler çok defa aynen lisans anlaşmalarına da yöneltilmektedir.

Lisans anlaşmasının altında bir mahzuru vardır. O da ana firma, lisans alan firmanın başarısı ile çok yakından ilgilenmeyebilir, yahut kârlı görmediğinde lisans anlaşmasını bozabilir. Lisans anlaşmalarının bu mahzurlarını önlemek maksadıyla, çok yaygın olmamakla beraber, işletme anlaşmaları ortaya çıkmış bulunmaktadır.

3. İşletme Anlaşmaları (Management Contracts) :

İşletme anlaşmalarında ana firma lisans yahut patent hakkının kullanımını yoluyla teknoloji transferi yanında işletme yardımı da yapar; yabancı ortağın alacakları kâra bağlanır, böylece yabancı ortağın şube firmanın maliyetlerini düşürmesi için bir teşvik unsuru getirilmiş olur. İşletme anlaşmaları için şunu diyebiliriz ki, bu teşvik unsuru maliyetlerin düşürülmesinde yine de çok etkin olamamaktadır. Ayrıca, bu anlaşmalar çerçevesinde ana firma teknik imalât meselelerinin çözümlenmesi için teknik eleman yardımını belki başarıyla yürütebilmekte ve fakat işletmecilik, sevk ve idare ile ilgili yardımları, mahallî şartlardan uzak kalması dolayısıyla, etkili olamamaktadır.

4. Milletlerarası Kuruluşlardan Teknisyen Sağlanması :

Özellikle Birleşmiş Milletler, UNESCO, FAO gibi milletlerarası kuruluşlar gelişen ülkelere teknik eleman göndermek suretiyle teknoloji transferi yapmaktadır. Ancak, bu yoldan sağlanan teknolojinin genel ve standart bir nitelikte olması gereklidir. Ayrıca, gönderilen teknisyenler de kaliteli değildir. Bu sebeplerle teknoloji transferinin bu yoldan başarıya ulaşması şüphelidir. Kaldı ki, imalât sanayii alanında bu yoldan teknoloji transferi, işin mahiyeti dolayısıyla mümkün değildir.

2 — Özel Yabancı Sermaye Yahut Milletlerarası Firmalar :

Özel yabancı sermaye yahut milletlerarası firmalar 2. Dünya Savaşından sonra ileri teknoloji ve işletme idaresi transfer aracı olarak çok önemli rol oynamaya başlamışlardır. Nitekim, 2. Dünya Savaşından önce ve 20. yüzyılın ilk başlarında ABD dış yatırımları esas itibarıyla petrol ve madencilik alanlarına inhisar etmekte ve daha çok Latin Amerika ve Orta Doğu ülkelerine yönelmekteydi. 2. Dünya Savaşından sonra ise Avrupa'ya yapılan imalât sanayi yatırımları ön plana geçmiştir. Rakkam vermek

gerekirse, 1950 yılına kadar Latin Amerika ve Orta Doğu ülkelerine ve Kanada'ya yapılan ve esas itibariyle petrol ve madencilik alanlarına inhisar etmiş bulunan ABD dış özel yatırım yekünü \$ 11,8 milyardı. 1968 yılında ise ABD'nin dış özel yatırımları \$ 65 milyarı bulmuştur. Bu rakamın üçte ikisi yahut \$ 40.6 milyarı imalât sanayii alanındadır; yine üçte ikisi yahut \$ 39.1 milyarı Batı Avrupa ülkelerine yönelmiştir.

Teknoloji transferi tek yönlü de kalmamış, İngiltere, Kanada, Hollanda, İsviçre başta olmak üzere Batı ülkelerinin ABD'ye yatırımları süratle artarak 1968 yılında \$ 11 milyarı bulmuştur.

Halen Avrupa'da 3000 kadar ABD firmasında 40.000 kadar Amerikalı teknisyen çalışmaktadır. Bu firmalar daha çok elektronik hesap makineleri, elektronik, uzay, petrokimya sanayii gibi yüksek teknoloji gerektiren sanayi kollarıyla binek otomobili gibi süratle gelişen sanayi kollarında toplanmıştır. ABD özel dış yatırımlarının Avrupa teknolojisi verimlilik artışı, ödemeler bilançosu üzerinde müspet etkiler yarattığı, ayrıca diğer ekonomik kesimleri ve yerli yatırımları teşvik etmek, yeni idare ve satış metodları getirmek, sessiz bir tüketici devrimine yol açmak gibi dolaylı faydalar sağladığı inkâr edilemez.

Gelişen ekonomilere gelince, tarafsız bir analizde ABD özel yatırımlarının bu ülkelere tasarruf ve yatırım kaynağı teşkil etmek, yeni teknoloji ve işletme idaresi metodları getirmek hususunda önemli katkıları olduğu sonucuna varmak mümkündür. Bu müspet etkileri dolayısıyla AID 1958'den itibaren özel yabancı sermaye yardımı programları düzenlemeye başlamıştır. Ancak, özel yabancı sermaye bu ülkelerde ikili ekonomi yaratmış, ABD firmalarında çalışan personelin yüksek ücret ve gelir seviyesi dolayısıyla diğer kesimler arasında büyük farklar ortaya çıkmıştır. Bu mahzurları önlemek üzere, özel yabancı sermaye çok defa mahalli hükümetlerle işbirliği yaparak sosyal reformlar ve sosyal alt-yapının tamamlanması için karşılıklı yatırım programları uygulamıştır. Özel yabancı sermaye yatırımlarının ekonomik alandaki etkileri müspet olmakla beraber sosyal ve politik alandaki etkileri hususunda kesin bir sonuca varmak yine de mümkün değildir. Gelişme her şeyden önce eski sosyal dengeyi bozar ve bu yüzden politik karışıklıklara yol açar. Bazı ülkelerde sosyal değişmeler barışçı bir ortam içinde yürütülmüştür. Bazı ülkelerde ise ciddi karışıklıklar meydana gelmiştir. Şüphesiz ki, bu gibi ülkelerde özel yabancı sermaye şiddetli tenkit konusu yapılmakla beraber, aslında o ülkelerde çıkan karışıklıkların başlıca sebebi olmaktan uzaktır.

Özel yabancı sermaye başta Yugoslavya, Romanya olmak üzere Doğu Avrupa ülkelerine ve SSCB'ye dahi girmiş bulunmaktadır. Bu ülkelerde milletlerarası firmalar bir malın imali için sermaye, teknoloji ve işletme bilgisi getirmekte ve imalat hususunda devlet müesseseleriyle işbirliği yapmaktadırlar.

Özel yabancı sermaye uzun süre sömürgecilikle itham edilmiş, yabancı firmaların arkasında ABD'nin yahut kaynak ülkenin askerî gücü yattığı, yatırım yapılan ülkenin politik ve ekonomik baskı altında tutulduğu ileri sürülmüştür. Bugüne kadar tenkitler daha çok gelişen ülkelerden ve Batı ülkeleri camiasında ise Fransa'dan gelmektedir. Fransa'dan gelen tenkitlerin yoğun olmasının bir sebebi aslında Fransız iş adetlerinin ve zihniyetinin ABD'ninkinden farklı olması dolayısıyla ortaya çıkmaktadır. Nitekim, ABD firmalarının kârlılık azalınca, yahut devamlı grevler karşısında aldığı kapatma kararları Fransa'da yadırganmakta, farklı işletme zihniyeti ve teknoloji dolayısıyla ABD firmaları Fransa'daki şubelerine ve Fransız idarecilerine fazla yetki vermemekte, bu şubelerde araştırma yürütmemektedir. Buna karşı, ABD firmaları ABD'ye daha yakın bir iş ortamını haiz olan İngiltere, Kanada, Avustralya gibi ülkelerde şubelere daha fazla yetki verebilmekte, esasen bu ülkelerde özel yabancı sermayeye ve özellikle ABD yatırımlarına yönelen tenkitler sınırlı kalmaktadır.

Sömürü iddialarını bir kenara bırakırsak, bugün özel yabancı sermaye genellikle aşağıdaki sebepler dolayısıyla tenkit konusu olmaktadır:

1 — Yüksek kârlar ve temettü transferi, daha da önemli olarak ana firmalardan ithal edilen ham madde yahut parçalar üzerinden yüksek fiyat tahakkuk ettirilmesi, yerli imalat oranının yükseltilmesi hususunda ise ciddi gayret gösterilmemesi, bu sebeplerle ödemeler bilançosu üzerinde sonradan ortaya çıkabilecek menfi etkiler.

2 — Özel yabancı firmaların faaliyetlerini gittiği ülkenin ekonomi politikasına değil, ana firmanın genel işletme politikasına ve kâr gayesine bağlaması ve gittiği ülkenin ekonomik çıkarlarına aykırı düşen kararlar alması. Bu sebeplerle bir çok ülkelerde özel yabancı sermaye, egemen hükümetin ekonomi politikasına hizmet etmesini sağlamak üzere ciddi bir kontrol altına alınmak yoluna gidilmiştir.

Teknoloji transferinde, özel yabancı sermaye yerine lisans ile çalışılmasını tavsiye eden yazarlara da rastlanmaktadır. Ancak, bu tavsiye yapılırken lisansın mahzurları, özel yabancı sermayeye kıyasla yatırımları ne derece teşvik edeceği, teknoloji transferi fonksiyonunu ne kadar etkin şe-

kiilde başarabileceği gibi hususlar ihmal edilmektedir. Şüphesiz, bir kısım yazarlar ise genellikle her türlü teknoloji transferine, daha doğru bir ifadeyle Batılı ülkelerden yapılacak her türlü teknoloji transferine karşıdırlar.

3 — Özel Yabancı Sermayenin Ödemeler Bilânçosu Üzerindeki Etkileri :

Özel yabancı sermayenin ödemeler bilânçosu üzerindeki etkileri doktriner yazarların başlıca hedefi olduğu gibi doktriner olmayan yazarlar tarafından da en önemli tenkit konusu olmuştur. Bu sebeple burada meseleyi biraz açmak faydalı olacaktır.

Şüphesiz ki, ilk girişte özel yabancı sermaye girdiği ülkenin iç tasarruf ve yatırım kaynaklarına ek bir dış tasarruf kaynağı teşkil eder. Aynı zamanda, naktî sermaye yahut aynî sermaye şeklinde transfer edilsin, girdiği ülkenin ihracatı yanında ek bir döviz geliri yahut yatırım için sarfı gerekli dövizden tasarruf sağlar. Gerçi istihsal faaliyeti dolayısıyla ortaya çıkan kârların yahut temettünün transferi ve imalât için gerekli ham madde ve parçaların - yüksek fiyatlar üzerinden - ithali döviz sarfiyatı gerektirecek, ödemeler bilânçosuna bu sebeple bir yük binecektir. Ancak, aynı sürecin diğer yönüne bakacak olursak, bu imalât millî ekonomi hudutları içinde yapılmıyorsa, tam mamullerin ithalâtı daha da büyük bir döviz sarfiyatı gerektirecekti. Bu bakımdan özel yabancı sermaye ile kurulan firmalar ekonomi için bir döviz tasarrufu sağlayacaktır diyebiliriz.

Özel yabancı sermayenin ödemeler bilânçosu üzerindeki bu basit ve ilk elden etkileri dışında, dolaylı, dolaysız bütün etkilerini hesaplamak imkânsızdır. Meseleyi kötümser açıdan ele alarak özel yabancı sermayeye karşı çıkanlar şu hususa temas etmektedirler: Şayet bahis konusu özel yabancı sermaye esas itibarıyla iç piyasaya yönelen ithal - ikame alanında ise, tüm mamulün ithalâtı ya hiç yapılmayacak, yahut da çok az yapılacaktır. Özel yabancı sermaye ile yurtdışı imalât halinde ise imalât seviyesi geniş tutulmakta, böylece mamulün içine giren parçaların ithali tüm mamulün ithali daha doğrusu ithal ve imalâtının menedilmesi şıkkına kıyasla, ödemeler bilânçosu üzerine daha ağır bir yük bindirmektedir. Bu iddia her şeyden önce maddî refahın artmasıyla birlikte tüketim malları istihsalini arttırmak gerektiğini ve bir kısım tüketim malları istihsalini için başlangıçta yabancı teknolojiye ihtiyaç olduğunu unuttur gözükmektedir. Diğer taraftan, yerli imalât oranı verimli şekilde yükseltildiği sürece ödemeler bilânçosu üzerindeki yük de azalacaktır. Kaldı ki, özel yabancı sermaye bir taraftan aynı ve başka sanayi kollarında teknolojik ilerlemelere ve yatırımlara yol aç-

makta diğer taraftan dış yardımlar, turizm, ihracat, işçi döviz gelirleri gibi çeşitli döviz gelir kalemleri üzerinde dolaylı bir şekilde müspet etkiler yaratabilmektedir. Bütün bu hususları ihmal ettiği içindir ki, özel yabancı sermayeye karşı yapılan tenkitler çok defa *a priori* ve taraf tutularak yapılmış izlenimini vermektedir.

4 — Türkiye'de Uygulanan Teknoloji Transferi Araçları :

Türkiye'de özellikle imalât sanayiinde kullanılan bellibaşlı transfer araçları özel yabancı sermaye ve lisans anlaşmalarıdır, işletme anlaşmalarına rastlanmamaktadır. Özel Yabancı Sermaye 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu ile 6326 sayılı Petrol Kanunu hükümleri çerçevesine girebilmektedir ve girişi izne bağlıdır. İzin verilirken kanun hükümlerine göre yabancı özel sermayenin ülkemizin gelişmesine yararlı olması, inhisar veya imtiyaz yaratmaması, Türk teşebbüsüne de açık bir faaliyet alanına girmesi gibi şartlar aranmaktadır.

Özel yabancı sermaye kârları cari kambiyo rayici üzerinden ana ülke parası ile transfer edilebilir. Ana sermaye çıkartılmak istediği takdirde işe giriş tarihindeki kambiyo rayicine göre transfer edilecektir. Yabancı özel sermaye ile kurulan firmaların yabancı personel istihdamı adı geçen konularda özel hükümlere bağlanmıştır. 6224 ve 6326 sayılı kanunların çerçevesi dışında ülkeye girecek olan özel yabancı sermayenin kârları transfer edilemez ve gerek sermaye gerek kârlar T.C. Merkez Bankasında blokaja tâbidir. Böylece, bu kanunlar çerçevesi dışında fiilen özel yabancı sermaye giriş imkânları kapatılmış olmaktadır.

Özel yabancı sermaye genellikle kârın belirli bir oranını temettü olarak transfer edebilmekle beraber aynı firma patent satın almak suretiyle, kâr yanında patent hakkı (*royalty*) de transfer edebilir mi sorusuna gelince, bu hususta hukukî açıklık olmamakla beraber özel yabancı sermaye girişlerinde yetkili merci olan Devlet Plânlama Teşkilâtı ödemeler bilançosu etkilerini hesaba katarak hem temettü hem *royalty* transferinin bir arada yapılmasına izin vermenin doğru olmayacağı fikrini ileri sürmüştür. Yine de halen, yapılan anlaşmalara dayanarak, hem temettü hem de *royalty* transferi yapan 20 kadar firma mevcuttur.

Ülkemize gelen özel yabancı sermaye genellikle yerli teşebbüs ile birliği yapmayı ve ortak kuruluşlar olarak çalışmayı tercih etmekte, esasen bu husus DPT tarafından da teşvik edilmektedir. Ancak, 12 Mart 1971 muhtırasını müteakip kurulan yeni hükümet bu gibi kuruluşlarda dahi ser-

mayenin %50'sinin üstünde bir payın Türk ortakların elinde olması, böylece idarenin yabancı ortağın elinden alınması üzerinde durmaktadır. Bu karar özel yabancı sermaye akımını bir çok alanlarda azaltabilecek bir nitelik taşımaktadır.

Lisans Anlaşmaları Türkiye'de bugün için imalât ve mühendislik sanayiinden ziyade, ilaç, tarım ilaçları gibi alanlarda yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu anlaşmalar, malın mahiyetine göre, Sağlık ve Sosyal Yardım, Tarım yahut Sanayi Bakanlığının iznine tâbidir.

Daha önce de belirtildiği gibi, Türkiye'de işletme anlaşmaları ise yapılmamaktadır ve hukukumuzda bu anlaşmalar açık ve tahsisi bir şekilde düzenlenmiş değildir.

FASIL : XVI

Montaj Sanayiinin Teknolojik Özellikleri ve Millî Sanayimizin Dış Rekabet İmkânları

A — GELİŞMİŞ ÜLKELERDE MÜHENDİSLİK SANAYİİ KOLLARININ GELİŞME TRENDİ VE EKONOMİ İÇİNDEKİ YERİ

Montaj Sanayii Talimatnamesinde «Montaj Sanayii» terimi altında toplanan sanayi kolları milletlerarası standart sanayi tasniflerinde «mühendislik sanayii» (*engineering industries*) kapsamı içine girmektedir. Mühendislik sanayii aşağıdaki sanayi kollarını ihtiva etmektedir: Tarım alet ve makineleri (traktör hariç), metal işleyen makineler, dokuma makineleri, madencilikte kullanılan makineler, taşıma makineleri, büro makineleri, tıbbî makineler, saat, elektrikli makineler, kablo ve tel, telgraf ve telefon cihazları, radyo ve diğer elektronik cihazlar, elektrikli ev aletleri, diğer elektrikli aletler, gemi inşaat ve tamir sanayii, otomotiv sanayii (traktör dahil), motosiklet, bisiklet sanayii, uçak imal ve tamir sanayii, lokomotif ve demiryolu tesisatı, demiryolu vagonları vs..

Mühendislik sanayii kolları bugün ileri ülkelerde şu gibi ekonomik özellikleri göstermektedir :

1. Bütün gelişmiş ülkelerde millî bir mühendislik sanayii gelişmiş bulunmakta ve bu millî sanayi ekonominin ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Meselâ, ABD, İngiltere, Japonya, Almanya gibi ülkelerde mühendislik sanayii imalâtının %90'ı iç tüketime ve iç piyasaya, ancak %10'u dış piyasaya ve ihracata yönelmektedir. Belçika, Lüksemburg, Hollanda, İskandi-

nav ülkeleri gibi küçük ve iç pazarları nispeten dar olan ülkelerde ise imalâtın %70'i iç piyasaya, %30'u dış pazarlara yönelmektedir.

2. Gelişmiş ülkeler, ödemeler bilânçolarında mühendislik sanayii açısından belirli bir açık ortaya çıkmamakta, bu sanayi kolundaki ihracat ve ithalât aşağı yukarı birbirine eşit seviyede bulunmaktadır. Bunun bir istisnası tarımsal ürün ihracatçısı olan Kanada'nın ödemeler bilânçosunda mühendislik sanayii açısından görülen açıktır.

3. Mühendislik sanayii malları ihracat ve ithalâtı esas itibariyle gelişmiş ülkeler arasında yapılmakta, gelişen ülkelere yapılan ihracat önemli bir orana varmamaktadır.

4. Mühendislik sanayii kollarında milletler ve firmalar arası rekabet yoğun bir seviyededir. Milletlerarası piyasada zamanla ABD, İngiltere gibi eski sanayi ülkeleri gerilemekte, Japonya, İtalya, Holanda gibi daha yeni sanayi ülkeleri yer kazanmaktadır.

5. Ülkelerarası rekabet genellikle belirli bir görüntü vermektedir. Meselâ, Japon sanayii kıta Avrupasından çok ABD ve İngiliz sanayii ile rekabet etmektedir; Belçika ile Holanda, Danimarka ile İsveç arasında da yoğun bir rekabet vardır.

Türk sanayiinin ise, ileride daha çok Avrupa ülkeleri ile rekabet edeceği, rekabetin Avrupa pazarları yanında Orta Doğu Bölgesi için söz konusu olabileceği tahmin edilebilir.

6. Piyasa genişledikçe ve cesamet arttıkça verimlilik artmakta, istihdam edilen işgücü biriminin imalâta katkısı yahut verimi yükselmektedir.

B — TÜRK VE AVRUPA SANAYİİNİN VERİMLİLİK BAKIMINDAN BİR MUKAYESESİNDE ORTAYA ÇIKAN GÜÇLÜKLER

Türkiye kalkınmanın ilk kuruluş safhasını tamamlamış ve ikinci bir safhaya erişmiş bulunmaktadır. Bu ikinci safhada ekonomisinin muhtelif kesimlerinde verimliliği arttırmak, dış pazarlara yönelmek üzere rekabet gücü olan malların istihsaline hız vermek zorundadır. Uzun dönemde dış pazarlarda rekabet gücü olabilecek ihracat malları sanayiinin kurulması yanında yine ithal ikâme sanayiinde de uzun vadede dış rekabet karşısında ezilmeyecek ve verimli imalâtı mümkün olan mallar üzerinde durmalı; re-

kabet gücünden yoksun ve içeride sadece gümrük himayesi ve duvarlarıyla ayakta durabilen sanayi kollarını ise tasfiye etmelidir. Ortak Pazarın geçiş dönemine girildiği bir tarihte ekonominin yeniden düzenlenmesi ve müstakbel verimlilik ve rekabet gücü olan ihracat ve ithal - malları sanayiinin teşviki daha da önem kazanmaktadır.

Bu zorunluğa rağmen Türk sanayii ile Avrupa sanayii arasında verimlilik açısından bir mukayese yaparak kesin, ölçülebilir sonuçlara ulaşmak çok güçtür. Bunun çeşitli sebeplerine aşağıda sırayla işaret edilmektedir. Herşeyden önce, bugün Türk sanayii kuruluş safhasını yeni tamamlamış sayılabilir ve yarın - hükümetler tarafından uygun bir ekonomi politikası takip edildiği takdirde - Türk sanayiinin Avrupa sanayii ile aradaki farkı azaltacak şekilde, daha süratle gelişmesi beklenebilir. O halde, verimlilik mukayeseleri - uygun bir ekonomi politikası varsayımı altında - Türkiye'nin muhtelif sanayi kollarında kaydedebileceği teknik ve verimlilik ilerlemeler ile aynı müddet zarfında Avrupa sanayi kollarından da kaydedilebilecek teknik ilerlemeleri ve bu dönem boyunca iç ve dış talepte ortaya çıkabilecek değişimleri hesaba katmak zorundadır ki, bütün bunların kesin bir hesabını yapmak imkânsızdır.

Türk ve Avrupa sanayii kollarının *bugünkü* durumunu karşılaştırmak suretiyle Türkiye'nin hangi sanayi kollarında rekabet gücü olabileceğini çıkartabilir miyiz? Böyle bir mukayese dahi kesin hesaplara ve katı rakkamlarla ifade edilen sonuçlarla ifade edilemez. Çünkü, hesaba sokulması mümkün olmayan bir çok meseleler bu mukayeseyi güçleştirecektir. Bunlardan en önemlisi malların kalitesinde görülen farklardır. Türk sanayi mallarının kalitesi bugün için daha düşüktür ve bu bakımdan rekabet gücü zayıflamaktadır. Aleyhteki kalite farkını analizlerimizin dışında bırakırsak dahi Türk sanayiinin daha verimsiz çalıştığı görülecektir. Bunun bir sebebi şüphesiz ki, teknolojik bilgi ve tecrübe noksanıdır. Diğer bir sebep, firma cesametinin nispeten küçük olmasıdır. Hemen belirtelim ki, Türk sanayiinde emek birimi başına düşen verimin nispeten düşük görünmesinin bir sebebi, Türkiye'de firma cesametinin küçük, emek fiyatının sermayeye kıyasla ucuz olması gibi sebeplerle nispeten emek - yoğun metodlarla çalışılmasıdır ve nispeten emek - yoğun metodlarla çalışılması rasyoneldir. Diğer taraftan, Türk sanayiinde, kapital birimi başına düşen verimlilik de yine teknolojik bilgi ve tecrübe noksanı, küçük cesamet gibi sebeplerle Avrupa sanayiine kıyasla düşük kalmaktadır. Verimlilik hesapları yapılırken gümrük vergileri ve diğer vergi ödemelerinde Türkiye ve Avrupa sanayii arasındaki farkları hesaplardan çıkartmak gerekir. Türkiye'de sanayi Av-

rupaya kıyasla çok daha ağır vasıtalı vergi ödemektedir. Bu vergiler dolayısıyla maliyet ve fiyatlar yükselmekte, verimlilik ise, olduğundan çok daha düşük görülmektedir. Türk sanayii ile Avrupa sanayii arasında bugünkü maliyet, fiyat ve verimlilik kıyaslamalarında uygulanan resmî döviz kuru da hesapları ve sonuçları geniş ölçüde etkilemektedir. Bugünkü resmî kura göre maliyet ve fiyatı yüksek görünen bir Türk sınaî mamûlünün maliyeti aynı kalsa dahi ileriki bir yılda yapılacak devalüasyon sonucunda - devalüasyonun başarıya ulaşması için gerekli ekonomik bünyeye erişilmiş bulunacağımızı da kabul edersek - dış pazarlarda maliyet ve fiyatının düşmesi ve rekabet gücünün artması mümkün olabilecektir.

Görülüyor ki, bugünkü maliyetlerin ve verimliliğin hesaplanması ve mukayesesi kalite farkları, hesaplarda kullanılan döviz kuru, vergi farkları gibi sebeplerle güçleşmekte ve hatta anlamsız hale gelmektedir. Fakat, bugünkü verimlilik ve maliyetler en doğru şekilde kıyaslanabilse dahi, bu hesaplardan Türkiye'nin sadece bugün rekabet gücü olan sanayi kollarını tespit edebiliriz ki, bunların da sayısı çok az olup, daha çok tarımsal ham madde kullanan, standart teknikler kullanılan mallara inhisar eder. Asıl önemli olan ise ileride Türkiye'nin hangi mallarda rekabet gücü olabileceğini tespit etmektir. Bu hususta kesin hesap yapmak imkânsız olduğu halde bazı karineler kullanmak ve bu karinelere göre bir tahmin yürütmek mümkündür. Buna göre, her bir sanayi kolunun teknolojik özelliklerini tespit etmek gerekecektir. Sanayi kollarının mukayeselere temel teşkil etmek üzere akla gelebilecek belli başlı teknolojik özellikleri aşağıdaki noktalarda toplanabilir :

1. Sanayide en uygun firma cesameti,
2. Sanayide emek - yoğun ve sermaye - yoğun teknoloji kullanılması,
3. Seri imalât usullerinin yahut parça imalâtı usulünün yürütülmesi,
4. İmalât için gerekli teknolojik bilgi seviyesi.

Bu gibi teknolojik özellikler şüphesiz ki, birbiriyle yakından ilişkilidir ve fakat buradaki incelemelerde kolaylık sağlamak üzere ayrı ayrı faktörler olarak sayılmaktadır. Meselâ, en uygun firma cesameti ile sanayide seri yahut otomatik imalât usullerinin kullanılıp kullanılmadığı keyfiyetini aslında birbirinden ayırmaya imkân yoktur. Burada montaj sanayii kapsamına giren sanayi kollarının teknolojik özellikleri yukarıda sayılan dört faktöre göre incelenecek ve bu özelliklerine göre montaj sanayii kollarının dış rekabet gücü hususunda bir sonuca varılacaktır.

C — MONTAJ SANAYİNİN İMALÂT TEKNOLOJİSİNİN
ÖZELLİKLERİ

1 — Firmaların Cesameti

a — Firma cesameti kıstasının güvenilirlik derecesi :

Firmanın cesameti basit olarak imal edilen azamî mamul adediyle ölçülebilir. Bir ekonomide belirli bir zamanda ve belirli bir sanayi kolunda en uygun yahut optimum cesamet mamul birimi başına en düşük maliyeti yahut en yüksek verimliliği veren cesamettir; firmalar yüksek talep karşısında bazı hallerde kârlarını arttırmak üzere bunun üstünde imalâta bulunabilirler. Optimum cesameti tayin eden unsurların başında sanayi ve mamulün imalât teknolojisinin özellikleri gelir. Seri imalât usullerinin uygulanmasının teknik bakımdan mümkün olduğu mamul tiplerinde firmaların cesameti de büyümekte, büyük cesamette firmalar küçük cesametli firmalara kıyasla daha verimli olmakta, daha düşük maliyetle çalışabilmektedirler.

Fakat, firmaların cesametini tayin eden teknolojik faktör yanında bir de ekonomik faktörler mevcuttur. Meselâ, talebin dar olması halinde, demek ki, kuruluşun ilk safhalarında sırf talebin dar olması dolayısıyla firma cesameti düşük tutulacaktır. Bu, aslında firma için de uzun vadeli kârı azamileştirmek ve rizikoyu azaltmak açısından en uygun yoldur. Çünkü, imalât tecrübesinin kıt olduğu bir dönemde hata yapılacağına göre, hemen büyük cesamette bir tesis kurmak hata halinde karşılaşılabilecek zararı da yükselecektir. Diğer taraftan, kuruluş safhası tamamlandıktan sonra dahi bir ülkede kullanılan istihsal metodları ve optimum cesamet diğerine kıyasla bazı farklar gösterecektir. Nitekim, emeğin nispeten bol ve ucuz olduğu bir ülkede istihsal mümkün merteye emek - yoğun metodlarla yapılacak ve optimum firma cesameti ise daha küçük olabilecektir. O halde, Türkiye sanayiinde ve özellikle montaj sanayiinde bugün genellikle cesamet Avrupa sanayiine kıyasla küçük olması Türk sanayiinin ileride rekabet gücü olmayacağı yolunda bir iddia öne sürülmesi için yeterli delil teşkil etmez. Burada ayrıca belirtelim ki, optimum cesamet Avrupa ülkeleri için dahi kesin şekilde hesaplanabilen bir kavram değildir ve ancak geniş hudutlar içinde belirtilebilir. Meselâ ABD, İngiltere gibi ülkelerle kıta Avrupası ülkeleri firma cesameti bakımından fark gösterir; ABD'de ve İngiltere'de firma cesameti büyük, kıta Avrupasında ise, genellikle daha küçüktür. Bunu iç pazarların darlığı, emeğin nispeten ucuz olması gibi faktörlerle iza-

ha imkân yoktur. Bu hususta rol oynayan faktör iki grup ülke arasında tüketim ve mamulün kalitesi ve özellikleriyle ilgili görüş ve alışkanlık farklarıdır. Mamul modeli ve kalitesi tüketicilerin farklı tercihlerine göre seçilmekte, bu seçim ise, firma cesameti farklarının ortaya çıkmasında bir rol oynamaktadır.

Görülüyor ki, sanayi kollarının teknolojik özelliklerini firma cesametine toplamak ve bir ülke sanayiinin rekabet gücü hakkında sadece firma cesameti mukayeselerine dayanan bir tahmin yürütmek mümkün değildir. Bu sebeple, burada firma cesametleri kısaca incelenmekle beraber montaj sanayiinin gelecekteki rekabet gücünü ve potansiyelini tayin etmek üzere bugünkü firma cesametlerinden ziyade, ikinci bir teknolojik özellik olan emek - yoğun ve sermaye - yoğun teknoloji kıstası ele alınacaktır.

b — *Montaj Sanayimizde Firma Cesametleri, Diğer İmalât Sanayi Kolları ve AET Ülkeleri Firma Cesametleriyle Bir Mukayese:*

Bu kısımda, elimizde mevcut bilgilere dayanarak montaj sanayimizdeki firma cesametleri ülkemizdeki diğer imalât sanayi kollarındaki ve AET ülkelerinde benzer sanayi kollarındaki firma cesametleriyle basit bir şekilde mukayese edilecektir. İlk önce belirtmek gerekir ki, firma cesameti ile fabrika cesameti farklı olup teknolojik bakımdan fabrika cesameti, malî güç bakımından ise, firma cesameti daha anlamlı bir kavramdır. Ancak elimizdeki bilgiler böyle bir ayrıntıya girilmesine imkân vermemektedir. Bu cihetle burada fabrika cesameti ve dolayısıyla teknik bilgi seviyesinin bir karinesi olarak firma cesameti kullanılacaktır. Firma yahut fabrika cesametinin tayini hususunda da çeşitli kıstaslar kullanılabilir: imal edilen mamul miktarı, imal edilen mamullerin satış değeri, katma değer, çalışan personel yahut işçi sayısı, toplam sermaye, öz varlık gibi. Bu kıstaslardan en kolay ve sıhhatli bilgi temin edilebileni ve dolayısıyla da en çok kullanılan imal edilebilen mamul miktarı, yıllık toplam satış değeri ve çalıştırılan personel sayısıdır.

Türkiye'de imalât sanayi kollarında firma cesametlerinin bir mukayese için elimizde en güvenilir ve en yeni kaynak 1966 Büyük İşyerleri Sanayi anketidir. DIE, 1971 sanayi anketi sonuçları maalesef henüz toplanarak değerlendirilmiş değildir. Gerek 1. ve 2. kalkınma planlarında gerek 1966 sanayi anketinde kıstas olarak 10 işçiden az personeli çalıştıran veya 10 Beygir Gücünden az muharrik kuvveti olan işyerleri küçük, 10 kişi ve daha fazla sayıda işçi çalıştıran işyerleri ise büyük işyeri sayılmaktadır. Bu

kıstasa göre, büyük işyerleri muhtelif imalât sanayii kollarında firma cesameti *Tablo 1*'de mukayeseli şekilde verilmektedir. Cesamet kıstası olarak ise firma başına düşen ortalama satış (yahut üretim) TL. değeri ile firma başına ortalama çalıştırılan işçi sayısı kullanılmıştır.

Tablo 1'den de görüleceği gibi, her iki kıstas bakımından da taşıt araçları 1966 yılında dahi ön sıralarda bulunmaktadır. Elektrik makineleri ve makine imalâtı ise orta sıraları işgal etmektedir. Gerçi tütün ve içki imalât sanayi kolları taşıt araçları imalât sanayi kolundan önce gelmektedir. Fakat bu sonuç anketlerde fabrika cesameti yerine firma cesameti kıstasının kullanılmış olmasından doğabilir. Burada ayrı istatistik verilmemiş olmakla beraber, ülkemizde muhtelif imalât sanayi kollarında resmî kuruluşların cesameti özel firmaların cesametinin çok üstündedir. Firma başına üretim değeri kıstasına göre taşıt imalât sanayiinin önünde yer alan petrol ve kömür, temel metaller, tütün, içki, kâğıt gibi sanayi kollarında resmî kuruluşların hâkim olduğu gözönüne alınırsa sırf özel kesim için yapılacak firma ortalama cesameti mukayeselerinde taşıt imalât sanayiinin daha da önde olacağı açıktır. Nitekim, özel sektör ortalama firma cesameti açısından taşıt imalât sanayiinin tütün ve temel metallerle birlikte ön sırayı paylaştığını söyleyebiliriz. *Tablo 1*'de taşıt sanayiinin firma başına ortalama işçi sayısı bakımından 2. sırayı işgal etmesi ise bu sanayi kolunda, meselâ petrol, temel metallere vs. kıyasla nispeten yoğun bir şekilde emek kullanıldığını göstermektedir. *Tablo*, taşıt araçları imalât sanayiinin toplam üretim miktarı bakımından ise ortalarda bulunduğunu göstermektedir. Ancak, taşıt araçları imalât sanayii kolu diğerlerine kıyasla daha geniş çapta dışsal ekonomiler yarattığı için bu sanayi kolunun ekonomimizdeki ağırlığını tayin hususunda basit üretim seviyesi yeterli bir kıstas olamaz. Kaldı ki, 1966 yılından bu yana taşıt imalâtı diğerlerine kıyasla toplam üretim seviyesi bakımından da daha süratle gelişmiştir.

Burada ayrıca rakkam verilmemiş olmakla beraber, imalât sanayiinde özel sektör üretim değeri resmî sektör üretim değerinin çok üstündedir. Diğer taraftan, az sayıdaki büyük firmaların toplam üretime katkısı ise çok sayıdaki nispeten küçük firmaların çok üstünde bulunmaktadır. Nitekim, 1969 sanayi sayımına göre, 100 ve daha fazla sayıda işçi çalıştıran ve toplam büyük işyerleri sayısının %20'sini teşkil eden 600 kadar firma toplam üretimin %60'ını yapmaktadır. Emek başına düşen produktivite de bu firmalarda daha küçük cesametli firmalara kıyasla çok daha yüksektir.

Montaj sanayii ve çeşitli imalât sanayi kollarının AET sanayiinde firma cesametleriyle mukayesesine gelince, bu hususta elimizde mevcut tek

TABLE : I
BÜYÜK İŞYERİ İMALAT SANAYİ KOLLARINDA FIRMA CESAMETİ - 1966*

Sektörler	Firma Sayısı	Firma Sayısına Göre sıra	Toplam Üretim (milyon TL)	Toplam Üretim değeri	Göre sıra	1. Kıstas	Firma Üretimi (milyon TL)	Firma Cesameti Sırası	Toplam İşçi Sayısı	Toplam İşçi Sayısına göre sıra	2. Kıstas	Firma Başına Ortalama İşçi sayısı	Ortalama İşçi sayısına göre
Petrol ve kömür	10	(20)	2355.3	(5)		235.5	(1)	2440	(18)	244	(5)		
Temel metaller	79	(12)	3538.1	(3)		44.8	(2)	18960	(8)	270	(3)		
Tüütün	72	(13)	3102.8	(4)		43.1	(3)	35280	(3)	490	(1)		
İçki	48	(16)	816.6	(12)		17.0	(4)	5520	(15)	115	(10)		
Kâğıt	35	(18)	558.0	(14)		15.9	(5)	8855	(10)	253	(4)		
Taşıt Araçları	80	(11)	1146.5	(9)		14.3	(6)	22400	(6)	280	(2)		
Kimya	198	(4)	1936.7	(16)		9.8	(7)	20394	(7)	103	(12)		
Elektrik Makineleri	72	(13)	680.3	(13)		9.4	(8)	8496	(11)	118	(9)		
Lastik	89	(10)	828.1	(11)		9.3	(9)	8099	(12)	91	(13)		
Gıda	884	(1)	8160.6	(1)		9.2	(10)	69836	(2)	79	(16)		
Tekstil	720	(2)	5733.2	(2)		8.0	(11)	116640	(1)	162	(6)		
Madeni Eşya	229	(3)	1639.6	(7)		7.2	(12)	28854	(4)	126	(8)		
Makine İmalatı	123	(6)	889.4	(10)		7.2	(13)	10086	(9)	82	(14)		
Topraktan Mamul	186	(5)	1173.3	(8)		6.3	(14)	26784	(5)	144	(7)		
İnşaat Malzemesi	35	(18)	187.2	(18)		5.4	(15)	3780	(17)	108	(11)		
Kundura ve Giyim	92	(9)	348.7	(16)		3.8	(16)	7452	(13)	81	(15)		
Ahşap Mamulleri	117	(7)	352.7	(15)		3.0	(17)	6201	(14)	53	(17)		
Matbaacılık	57	(15)	167.2	(19)		2.9	(18)	1767	(19)	31	(20)		
Deri ve Kürk	95	(8)	257.4	(17)		2.7	(19)	4560	(16)	48	(18)		
Muhtelif İmalat	41	(17)	68.7	(20)		1.7	(20)	1312	(20)	32	(19)		
Mobilya ve Mevruşat													
TOPLAMLAR veya (ORTALAMALAR)*	3262	—	33940.6	—		10.4*	—	407.716	—	126*	—		

*Kaynak : DPT, Türk İmalat Sanayinin Yapısı ve Etkinliği, DTP, 786-İPD; 273, Nisan 1969, Ankara ve DIE, 1966 Sanayi Anketi Sonuçları.

gürvenilir kaynak İKV tarafından AET üyeliği ve Türkiye ekonomisi konusunda yürütülmüş olan araştırmada verilen ve AET için 1963, Türkiye için 1967 yılına ait olan rakkamlardır. Bahis konusu araştırmadaki rakkamlar burada *Tablo 2*'de yeniden dercedilmektedir. *Tablo 2* ile ilgili açıklamalar da yine adı geçen eserden iktibas edilmiştir.

Tablo 2'den de görüleceği gibi, AET ülkelerinde de nispeten küçük firmaların mevcudiyeti ortalamayı düşürmektedir. Bu ülkelerde büyük firmalar yanında küçük firmaların mevcut bulunması çeşitli sebeplerle izah edilmektedir: mamulde ihtisaslaşma, düşük kâr marjları, kalite farkları, talî müteahhitliğin yaygınlığı, büyük cesamette fabrikalarda çok sayıda tek mamul modeli yerine az sayıda çok model üretilmesi gibi. *Tablo 2*, işçi sayısı bakımından cesametlerin Türkiye'de genellikle geri olduğunu ve fakat bir süre sonunda erişilmeyecek kadar çok geri olmadığını göstermektedir. Ancak, işçi sayısı yerine sermaye miktarı ve işçi başına düşen sermaye hesaba katıldığında şüphesiz ki 'bugün Türkiye aleyhine mevcut fark daha da artacaktır. İşçi sayısı kıstası kullanıldığı hallerde dahi genellikle Türkiye'de mevcut en büyük firmalar AET ülkelerindeki en küçük boydaki firmaların cesametindedir. Özellikle otomotiv sanayii büyük bir cesamet farkı göstermektedir. 1967 yılında Türkiye'de bu sanayi kolunda 1000 kişi çalıştıran firma mevcut değildi. Halbuki, AET ülkelerinde ise 1963 yılında 2000 - 10.000 işçi çalıştıran en az 44, 10.000 üstünde işçi çalıştıran ise 7 fabrika mevcut bulunuyordu. Genellikle Türkiye'nin geniş ölçüde ithalât yapmak zorunda kaldığı metal ve makine mühendislik sanayii kollarında Türk firmalarının cesametinin Avrupa firmalarının çok altında olduğu müşahade edilebilir. Buna mukabil, buzdolabı ve çamaşır makinesinde, cesamet farkı azalmaktadır. Aynı husus akümülatör ve batarya imalâtı için varittir. Fakat, elektronik sanayiinde AET firmalarının cesametinin aynen otomotiv için olduğu gibi, Türk firmalarının cesametinin çok üstünde olduğu görülmektedir. Otomotiv ve elektronik sanayiinde Türk firmaları bakımından bu aleyhteki cesamet farkı 'bugün için iç talebin yetersizliği ve ihracat imkânlarının yokluğuyla izah edilebilmektedir.

İlginçtir ki, bahis konusu İKV araştırmasında firma cesametinde bugün görülen bu büyük farklara rağmen, montaj sanayi adı altında toplanan sanayii kollarının —otomotiv sanayiinde binek otomobili ve elektronik sanayiinde ise mamul bünyesine giren ve ileri teknoloji ile çok büyük cesamet ile çalışılmasını gerektiren bazı parçalar dışında— ileriki yıllarda AET sanayii ile rekabet etme potansiyeli mevcut bulunduğu, millî sanayinin ihracat zorluklarıyla karşılaşsa dahi ithal - ikame fonksiyonunu başarabileceği

sonucuna varılmaktadır. Kanaatimizce, talep ve üretimdeki süratli gelişmeyi gözönüne alırsak binek otomobili ve yine bir kısım elektronik yan sanayi parçaları için de iyimser olmamak için bir sebep mevcut değildir. Ancak, bütün sanayi kollarında üretim artışının yeni ve küçük firmalar tarafından değil, mevcut firmaların ilk önce boş kapasitesinin massedilmesi, ikinci bir safhada ise cesametlerinin arttırılması hususunda gayret göstermek gerekmektedir.

TABLO : 2

SEÇİLMİŞ MÜHENDİSLİK SANAYİİ KOLLARINDA ORTALAMA FABRİKA CESAMETİ — AET (1963) VE TÜRKİYE (1967) MUKAYESESİ

(10 kişiden fazla işçi çalıştıran fabrikalar için)

Mühendislik Sanayi Kolu	Ortalama İşçi Sayısı	
	AET (1963)	TÜRKİYE (1967)
Ağır metal parçaları depolar ve fırınlar	71	179
Diğer metal işleri	55	56
Tarım alet ve makineleri	139	72
Büro makineleri	350	63
Makine ve Teçhizat	93	?
Dokuma makineleri	137	58
Ağır sanayi ve inşaat makineleri	131	56
Makineler pompa ve kompresörler	138	36
Transformatör, jeneratör ve motorlar	228	118
Muhaberat alet ve teçhizatı	137	146
Radyo ve elektronik cihazlar	393	56
Buzdolabı ve çamaşır makineleri	145	106
Lambalar vs.	91	228
Akümülatör ve bataryalar	208	199
Otomotiv sanayii kolları	254	100

KAYNAK : İKV, Türkiye Ekonomisi ve Ortak Pazar Üyeliği Araştırması.

Bu konuda yeni ve aynı yıllara ait istatistikler araştırmamızın Montaj Sanayii ve Ortak Pazar bölümünde sunulmakta olup arada çok daha büyük cesamet farklarının mevcut bulunduğuna işaret etmektedir.

2 — *Emek - Yoğun ve Sermaye - Yoğun Teknoloji Kıstası*

Genellikle emeğin bol ve ucuz olduğu Türkiye gibi bir ülkede emek - yoğun teknoloji kullanan sanayi kollarının uzun vadede dış rekabet gücü sermaye - yoğun teknoloji kullanan sanayi kollarına kıyasla daha yüksektir. Muhtelif sanayi kollarının emek - yoğun yahut sermaye - yoğun teknoloji kullandığı hususunu ise —emek ve sermaye faktörünün fiyatlarına göre muhtelif ülkelerde yapacağımız bazı tali ayarlamalar dışında— teknik bir veri olarak kabul edebiliriz. Nitekim, belirli bir cesamet seviyesine erişildikten sonra artık bir sanayi emek - yoğun yahut sermaye - yoğunluk derecesi ülkeden ülkeye büyük bir fark göstermeyecektir.

Mühendislik sanayi kollarının içinde tarım alet ve makineleri (traktör hariç) telgraf ve telefon cihazları, radyo ve diğer elektronik cihazlar, elektrikli ev cihazları (buzdolabı, çamaşır makinesi dahil), büro makineleri, otomotiv sanayii (traktör dahil), motorsiklet ve bisiklet gibi halen bizde çoğunluğu montaj sanayii kapsamı içinde ele alınan yahut aktarma cihazları organı gibi kurulması düşünülen imalât kolları, sermaye - yoğunluğu bakımından mühendislik sanayi kolları ortalamasından genellikle yüksek değildir; bunun bir istisnasını telgraf ve telefon cihazları teşkil eder (Bkz. *Tablo 3*).

Bir sanayi kolunun emek - yoğun yahut sermaye - yoğun olduğunu global rakkamlarla ifade etmek ve mukayeseleri sanayi kolları esasına göre yürütmek de aslında meseleyi basitleştirmektedir. Her bir sanayi kolunda değişik teknolojik özellikler gösteren değişik imalât süreçleri (production process) yahut imalât parçaları (*component*) mevcuttur ve daha sıhhatli bir mukayese bu ayrıntılara göre yürütülmelidir. Bu ayrıntılı analiz bir sanayi kolunun diğerine kıyasla niçin daha emek - yoğun yahut sermaye - yoğun olduğunu göstermeye yarayacaktır. Ayrıca, özellikle mühendislik sanayinde montaj yahut ana firma ile yan sanayinin (çeşitli component yahut parça imal eden ihtisaslaşmış firmaların) ortaya çıktığı da izah edilmiş olacaktır.

a — *Mühendislik Sanayi Kollarındaki Müşterek İmalât Süreçleri ve Bu Süreçlerin Teknolojik Özellikleri :*

Bütün mühendislik sanayi kollarında müşterek temel olarak metal işleme ve montaj süreçleri bulunmaktadır. Bunun dışında da sanayi kolunun özelliğine göre ve değişik yoğunlukta döküm (*casting*), dövme (*forging*), presleme (*stamping*), metal işlemleri (*metal fabrication*), elektrik kablo bağlanımları (*wire insulation and winding*), metal kaplama (*metal coating*), kay-

TABLO : 3
MÜHENDİSLİK SANAYİİNDE SERMAYE YOĞUNLUĞU
(Firmaların Toplam Aktiflerinin Toplam
Ücrete Oranı Kistasına göre) 1968*

Demir Dışındaki Madenler ve Mamuller	4,14
Döküm ve Presleme	3,10
El Aletleri	2,63
Ev Isıtıcı ve Soğutucu Tesis ve Cihazları	3,13
Tarım Makineleri	4,18
Makine	4,31
Küçük Mühendislik Aletleri	3,20
Mekanik Taşıma Araçları	3,19
Büro Makineleri	3,46
Baskı, Şişe Bağlama Makineleri	3,84
Pompa ve Kompresörler	3,78
Diğer Makineler	3,10
Kazanlar	3,26
Çelik İmal	3,04
Süreksiz İmalât Mühendislik Tesisleri	2,01
Aktarma Cihazları	3,58
İlmî Aletler	2,88
Elektrik Aletleri	3,03
İnsule Edilmiş Tablo ve Teller	3,72
Telgraf ve Telefon Cihazları	6,80
Radyo Parçaları	2,91
Radyo ve Elektronik Cihazlar	3,86
Elektrikli Ev Cihazları	3,62
Binek Arabaları, Kamyonlar	3,24
Treyler	3,07
Motorlu Araç Parçaları	2,87
Bütün Mühendislik Sanayi Kolları Ortalaması	3,46

Kaynak : IKV için P. A. Management Consultants tarafından yürütülen Ortak Pazar ve Türkiye Araştırmasından naklen, Dunn ve Bradstreet.

nak işleri (*heat treatment*), makine finisaj (*machining*), montaj (*assembly*) gibi işlemler söz konusudur. Bu işlemler yanında kalıp döküm (*tool and die making*), bakım (*maintenance*), malzeme taşıma işleri (*material handling*), depolama (*storage*) gibi yardımcı işlemler ve ayrıca teknik hizmetler, idarî ve satış hizmetleri mevcut bulunmaktadır.

Bu işlemlerin bazıları teknolojik özelliği icabı emek - yoğunudur: döküm, kalıp döküm, montaj gibi. O halde, gerekli teknik bilgi seviyesi de bir tahdit koymadığı müddetçe bu gibi işlemlerde yahüt daha çok bu işlemlerin yoğun olduğu sanayi kollarında Türk sanayiinin rekabet gücünün mevcut bulunduğu söylenebilir. Buna mukabil, presleme, finisaj ise sermaye - yoğun işlemlere misal teşkil eder. Ancak, bu işlemlerde Türk sanayiinin rekabet gücü olmayacağını iddia etmek güçtür; belirli sanayi kolunda bu işlem için gerekli olan teknik bilgi seviyesi bu hususta daha önemli bir faktördür.

b — *Montaj Sanayii ve Yan Sanayii :*

Mühendislik sanayiinde imalât işlemleri ve imalâta giren parçalar çok çeşitli olduğu için bütün bu işlemlerin tek bir firmanın çatısı altında toplanması düşünülemez. Nitekim, ana firma faaliyetlerini esas itibariyle montaj işlemi üzerinde teksif etmektedir. Mamulün içine giren parçaların, çoğu (*component*) ise diğer, ihtisaslaşmış firmalarda imal edilir. Bu kâbil firmalar Türkiye'de yan sanayi adı altında toplanmaktadır. Türkiye'de yan sanayiinin henüz tam gelişmemiş bulunması dolayısıyla ödemeler bilançosu problemi ortaya çıkmakta, bu yüzden yerli imalât oranı düşük kalmaktadır. Diğer taraftan, Montaj Sanayii Talimatnamesi mucibince yerli imalât oranını yükseltmekle mükellef ana firmalar çok kere çeşitli parçaları kendi atelyelerinde imal zorunda kalmaktadır; böylece bazı hallerde verimlilik düşmekte, maliyet yükselmektedir. Bu yorumda yan sanayiinin geliştirilmesi, yan sanayiinde firma cesametinin büyümesi, teknik bilgi seviyesinin yükseltilmesi önemli problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Belçika gibi iç piyasası küçük bir kısım Avrupa ülkeleri, montaj sanayii safhasında kalmakta, yan sanayiinin kurulması cihetine gitmemektedir. İleride geniş bir iç piyasaya sahip olacak Türkiye için ise zamanla yan sanayiinin kurulması, geliştirilmesi ve yerli imalât oranının yükseltilmesi temel hedef olarak doğrudur. Ancak, uygulama safhasında ise bazı hallerde acele davranılması, bu arada bazı parçaların imalinin doğrudan ana firmalara ait atelyelerde yapılması böylece kaliteden fedakârlık edilmesi, maliyetlerin yükselmesi gibi bazı aksaklıklar olmuştur.

c — *Yan Sanayi ve İhracat İmkânları :*

Mühendislik sanayi kollarında değişik süreçlerin mevcut bulunması, çeşitli parçaların ayrı firmalarda yapılması ve böylece muhtelif yan sanayi kollarının doğması, bu yan sanayiinde kullanılan teknolojinin farklı olması keyfiyeti şu hususa işaret etmektedir. Türkiye montaj sanayi kollarında tam

mamul için bugün Avrupa'ya ihracat yapmak imkânlarına sahip olmasa bile, nispeten basit teknoloji gerektiren ve emek - yoğun metodlarla imal edilen bazı parçaları ihraç edebilir. Ancak, bu ihracatın başlaması için hükûmetin gerekli teşvik tedbirleri alması gerekecektir.

3 — Otomatik İmalât Usulleri

Yukarıda montaj sanayiinde kullanılan değişik işlemler ve bu işlemlerin emek - yoğun yahut sermaye - yoğun mu olduğu tespit edilmişti. Fakat, Türkiye'de kurulmuş yahut kurulacak olan sanayi —ve bu arada montaj sanayiinin— uzun vadede dış pazarlarda rekabet imkânlarını tespit ederken bu sanayi kollarının teknolojisinin diğer yönlerini de ele almak gerekecektir.

Bunların başında mamulün yahut mamul içine giren parçanın imal sayısı ve teknolojik bilgi seviyesi gelmektedir. Burada ilk olarak imal edilen mamul sayısı ele alınacaktır. Daha önce de işaret edildiği gibi bu husus optimum firma cesametini tayinde önemli rol oynar.

Bir mamul yahut parça bazı hallerde tek tek imal edilir (gemi inşaatı gibi, bazı hallerde ise daha çok sayıda imalât söz konusudur (makine sanayii gibi) nihayet bir başka imkân ise seri imalâtın yapılabilmesidir. Seri imalât dahi değişik teknolojik özellikler gösterebilir. Birinci halde seri imalât daha çok mekaniktir ve işçiler tarafından yapılan işlemler de daha çok el emeğine dayanır (buzdolabı, çamaşır makinesi gibi), nihayet son bir halde seri imalât otomatik olduğu gibi, işlemlerde el emeği yerine yine otomatik cihazlarla yapılmaktadır (ABD, İngiltere ve Avrupa'da binek otomobil sanayii gibi).

Verimliliği tayin eden diğer teknolojik faktörleri hesaba katmazsak, tek tek yahut küçük sayıda mamul imal edilen sanayi kollarında Türkiye'nin dış rekabet şansına sahip olacağı, seri imalâta gidildikçe dış rekabet imkânlarının azalacağına dair yanlış bir fikir ileri sürülebilir. Ancak, mühendislik sanayiinde tek tek yahut küçük sayıda imal edilen mamuller bir çok hallerde ileri teknoloji getirmekte ve bu bakımdan Türkiye'de imalât ve dış rekabet imkânları güçleşmektedir. O halde, bu hususta daha doğru bir karar verebilmek üzere bir de herhangi bir sanayi kolunda teknolojik bilgi seviyesini ele almak gerekecektir.

4 — İmalâta Gerekli Teknolojik Bilgi Seviyesi

Teknolojik bilgi seviyesi aslında genel bir kavramdır ve gerek bu kavramın daha iyi anlaşılması gerek Türkiye'de teknolojik bilgi açısından ne

MONTAJ SANAYİNİN TEKNOLOJİK ÖZELLİKLERİ, DIŞ REKABET İMKÂN LARI

gibi problemlerin ortaya çıkacağını daha doğru teşhis edebilmek için çeşitli yönlerinin ayrıntılı şekilde ele alınması gerekir. Teknolojiyi buradaki analizlerimize uygun olarak iki açıdan ele alabiliriz:

1. Mamul tipinin tayini ve mamul kalitesinin ıslahı ile ilgili teknoloji
2. Mamulün imaliyle ilgili teknoloji ve gerekli bilgi seviyesi.

Gerçi bu iki tip teknolojinin birbirine bağlı olduğu iddia edilebilir, meselâ mamul tipinin ıslahı imalât teknolojisinde bir değişme gerektirebilecektir, fakat mamul modelinde ve kalitesinde yıldan yıla yapılan ıslahat çok defa imalât teknolojisinde köklü bir değişmeye yol açmamaktadır ve değişiklik olsa dahi bu değişiklik mutlaka imalât teknolojisinin güçleşmesi yönünde olmayabilir. Bu durumda işletmecilik ve ekonomik açılarından teknolojinin bu şekilde ikiye bölünmesi de bir anlam kazanmaktadır. Nitekim, montaj sanayiinde bugün için Türkiye'nin kendi teknolojik imkânlarıyla mamul tipini tayin, modelini çizmek, test etmek ve bu esaslar içinde her yıl mamul kalitesini ıslah etmek güç bir problem teşkil eder ve bu bakımdan dış rekabet imkânları kısıtlıdır; bu sebeple özel yabancı sermaye yahut lisans yoluyla teknoloji transferi esasen gerekecektir. Mamul imalâtı teknolojisi bakımından ise Türkiye'nin daha avantajlı bir durumda olduğu söylenebilir. Ancak, mamulün imaliyle ilgili teknoloji ve gerekli bilgi seviyesini dahi yine çeşitli kademelerde ele almak gerekir. İmalâtın planlanması da hiç olmazsa bahis konusu sanayi kolunun ilk kuruluş döneminde teknoloji transferine ihtiyaç gösterecektir. O halde, bu tecrübeyi de getirmek üzere teknoloji transferi lisans anlaşması yoluyla değil, tercihen özel yabancı sermaye yoluyla yapılmalıdır.

İmalât safhasında gereken teknolojik bilgi seviyesini bir de daha dar bir açıdan, o sanayi kolunda yahut imalât sürecinde kullanılan emeğin asgarî bilgi ve tecrübe seviyesi olarak ele alabiliriz. Buna göre muhtelif işlemler için gerekli teknoloji, 5 yıldan fazla eğitim ve tecrübe gerektiren işlemler, 5 - 1 yıl eğitim gerektiren işlemler, 1 - 1/2 yıl eğitim gerektiren işlemler, 1/2 yıldan az eğitim gerektiren işlemler olarak tasnif edilebilir. Burada ortaya bir güçlük çıkmaktadır: o da bir sanayi kolunda değişik işlemler olduğuna ve bu işlemler değişik bilgi seviyesi gerektirdiğine göre, o sanayi kolunda değişik vasıfta ve değişik seviyede eğitim görmüş işçiye ihtiyaç olacaktır. İkincisi, işçiler için gerekli eğitim ve teknoloji seviyesi dahi farklı özellikler gösterir. Bazı hallerde 5 yıllık eğitim şart olmakla beraber, tecrübe ve el melekesi daha ön plandadır (gemi inşaatında olduğu gibi). Bazıların-

da ise 5 yıllık eğitim ve tecrübe için asgari bir bilgi seviyesi de ayrıca gerekmektedir (makine sanayiinde olduğu gibi).

Sadece teknolojik bilgi seviyesini ele aldığımızda Türkiye için 5 yıldan az tecrübe ve eğitim devresi gerektiren, yahut başka bir ifade ile vasıfsız işçi oranı yüksek olan sanayi kollarının dış rekabet şansının daha yüksek olduğu söylenebilir. Bugün montaj sanayii adı altında toplanmış olan sanayi kollarını bu özelliği bakımından ele aldığımızda Türkiye'nin büyük bir dezavantaj göstermediği, montaj sanayi kollarındaki işgücü oranının genellikle mühendislik sanayii ortalamasının altında olduğu görülmektedir (Bkz. Tablo 4).

TABLO : 4
BAZI MÜHENDİSLİK SANAYİİ KOLLARINDA ÇALIŞAN
PERSONELİN VASIFLARINA GÖRE BİR TASNİF*

Endüstri Kolu	İdari ve teknik eleman oranı	Vasıflı işçi oranı	Yarı vasıflı işçi oranı	Vasıfsız işçi ve Diğer
Tarım Aletleri (traktör hariç)	28,6	34,0	18,2	19,2
Büro Makineleri	36,6	19,5	31,9	12,0
Elektrik Makineleri	35,5	26,2	24,1	14,3
İnsule Kablo ve Tel	29,4	8,3	42,9	19,4
Telgraf ve Telefon Cihazları	29,3	13,9	48,4	8,4
Radyo ve Diğer Elektronik Cihazlar	43,3	14,2	32,9	9,5
Elektrikli Ev Aletleri	28,5	10,5	39,6	21,4
Gemi İnşaatı ve Tamiri	17,4	55,1	10,6	16,8
Otomotiv İmalât (traktör dahil)	22,5	25,2	34,2	18,1
Motorsiklet, bisiklet	22,2	12,3	50,0	15,5
Lokomotif ve Demiryolu	18,9	50,0	12,1	19,0
TOPLAM MÜHENDİSLİK SANAYİİ ORTALAMASI	29,6	27,6	27,2	15,7

*Kaynak : Adı geçen eser; yalnız Türkiye için ilginç sanayi kolları alınmıştır.

5 — İmalât Hacmi ve İmalât Teknolojisine Göre İkili Bir Tasnif

Sanayi kollarını firma tarafından imal edilen mamul sayısı ve imalât teknolojisi açılarından ikili tasnife tâbi tutabiliriz.

İmalât sayısı açısından sanayi kolları: tek mamul imal eden, az sayıda mamul imal eden, seri imalât metodları kullanan ve fakat el emeğine

MONTAJ SANAYİNİN TEKNOLOJİK ÖZELLİKLERİ, DIŞ REKABET İMKÂNLARI

dayanan işlemler yapan, seri ve tam otomatik imalât metodları kullanan ve otomatik işlemler yapan olmak üzere değişik özellikler gösterir.

İmalât teknolojisine göre ise sanayi kolları yukarıda da işaret edildiği gibi, 5 yıldan fazla, 5 - 1 yıl arası, 1 - 1/2 yıl arası, 1/2 yıldan az eğitim ve tecrübe gerektiren şeklinde bir tasnife tâbi tutulabilir.

İmal edilen parça adedi ve işgücünün eğitim seviyesi açılarından yapılacak ikili tasnif sonucu muhtelif sanayi kolları aşağıdaki gruplar altında toplanabilir:

GRUP 1 : İleri seviyede otomatik seri imalât ve otomatik işlemler (binek otomobili). Bu gibi sanayi kollarında çok yüksek yatırım gerekmede, buna göre düşük maliyet veren firma cesameti çok yüksek seviyelere varabilmektedir. İmalâtın yürütülmesi için gerekli eğitim ise muhtelif seviyeler gösterir. Bugün için Türkiye'nin binek otomobili hususunda, talep hacminin dar olması dolayısıyla, Avrupa firmalarının erişmiş olduğu imalât seviyesine ve cesamete ulaşması beklenemezdi. Nitekim, firmalar daha küçük cesamette olmakta, daha az otomatik seri imalât usulleri ve daha az otomatik işlemler kullanılmaktadır. Bu da, emek ucuz olduğu halde, maliyetin yüksek kalmasında rol oynamaktadır. Fakat, yine de daha ileriki yıllarda ve meselâ Ortak Pazara tam üye olana kadar iç talebin genişleyerek Avrupa firmalarıyla rekabet edecek cesamette firmaların kurulmasını imkân dahiline koymaması için hiç bir sebep yoktur. Daha çok emek - yoğun metodlara dayanan diğer otomotiv sanayii kolları için benzer iddialar öncelikle ileri sürülebilir.

GRUP 2 : Otomatik ve seri imalâtle çalışmayan ve fakat ihtisaslaşmış piyasalara ihtisaslaşmış mamuller imal eden ve ileri teknoloji kullanan makine sanayii. Türkiye'nin uzun vadede dahi bugün için göze almaması gerekli sanayi kolları genellikle bu kategoride yatmaktadır.

GRUP 3 : Vasat bir teknoloji gerektiren, seri imalât metodları kullanılmakla beraber bu metodların otomatik değil, daha çok mekanik olduğu sanayi kolları. Bunun tipik misali buzdolabı imalâttır. Türkiye'nin bu tip sanayi kolunda dış rekabet gücüne sahip bulunduğu açıktır.

Yine, Türkiye'de iç piyasa talebini karşılayacak bir radyo, ses alma cihazı vs. montaj sanayii imalât tekniği özellikleri bakımından da mümkün görülebilir. Radyo vs. imalâtı çok mekanize olmuş değildir. Fakat, valv tipi parçaların ise ithalâtı daha uygun olacaktır. Çünkü, bu tip parçalar ileri seviyede ve çok büyük cesamette mekanize imalât teknikleri gerektirmektedir.

GRUP 4 : Seri imalât yerine az sayıda mamul imal edilen, işçi teknolojisinin nispeten ileri ve fakat çok güç olmadığı sanayi kolları (büro hesap ve yazı makineleri). Büro ve hesap makinelerinin gelişmesini engelleyecek bir husus iç talep azlığı ve ihracat imkânlarının darlığı olabilir. Diğer taraftan, bu gruba dahil edilebilecek ağır inşaat makinelerinin Türkiye'de imali ise teknolojik bakımdan mümkün olmakla beraber ziyadesiyle sermaye - yoğun işlemler gerektirdiği için kıt olan sermaye faktörünün en etkin kullanımı açısından mahzurlu görülebilir.

GRUP 5 : Seri imalât gerektirmeyen, teknoloji seviyesi düşük olan sanayi kolları (binek arabası tamiri gibi). Türkiye'nin bu gibi sanayi kollarında dış rekabet gücünün mevcut olduğu açıktır. Şüphesiz, misal olarak verilen sanayi kolunda ihracat imkânları kısıtlıdır, fakat otomobil vs. motorlu araçların bünyesine giren bir çok parçalar için ihracat mümkündür.

D — MONTAJ SANAYİİNDE MAMUL TEKNOLOJİSİ VE SONUÇLAR

Daha yukarıda da belirtildiği gibi, teknolojiyi iki kısımda incelemek gerekliydi:

1. Mamul tipinin tayini ve mamul kalitesinin ıslahı ile ilgili teknoloji, kısaca mamul teknolojisi.
2. Mamulün imaliyle ilgili teknoloji ve gerekli bilgi seviyesi, kısaca imalât teknolojisi.

İmalât teknolojisi bakımından montaj sanayii kuruluş için gerekli belirli bir süre ve tecrübeden sonra Türkiye için kolayca erişilebilecek bir

seviye ve özellikler göstermektedir. Bunu imalâtın seri ve otomatik olarak yapıldığı imalât kolları için dahi ileri sürebiliriz. Bu sanayi kollarında da gerekli eğitim seviyesi ve tecrübe zamanla kazanılabilir veya kazanılmıştır; kullanılan sermayenin emeğe oranı ise çok yüksek oranlara varmamaktadır.

Mamul teknolojisine gelince, Batılı ekonomilerde bu tip teknolojinin çok geliştiği izlenmektedir. Türkiye'de montaj sanayii adı altında birleştirilenler dahil, bütün mühendislik sanayi kollarında ülkeler ve firmalararası yoğun bir rekabet hâkimdir. Piyasadaki paylarını korumak isteyen firmalar bu durumda mamul modelini devamlı ıslah etmekte ve yenilemektedir. Bunun için ise geniş araştırmalar yapmakta, bu ticarî araştırmalar için çok vasıflı teknik eleman kullanmakta ve geniş fonlar tahsis etmektedirler. Bu rekabet ortamı içinde net sonuç olarak ise teknolojinin ve verimliliğin faydaları tüketicilere aktarılmış olmakta, sosyal refah artmaktadır. İşte Türkiye bugün için montaj sanayiinde Avrupa'ya kıyasla genellikle imalât teknolojisi bakımından rekabet gücüne sahip olmakla beraber, mamul teknolojisi bakımından genellikle böyle bir güce sahip değildir ve bu güce sahip olduğu hallerde dahi Avrupalı tüketicilere Türk modeline inancı yerleştirmek oldukça güçtür. Benzer durum iç pazarlar için de söz konusu olacaktır; Türk tüketicisi de dışarıdan ithalâtın mümkün olduğu hallerde genellikle yabancı bir modeli Türk modeline tercih edecektir. Bu şartlar altında, montaj sanayiinin kuruluşunun ve genişlemesinin ilk safhalarında yabancı teknoloji ile işbirliği yapmak gerekmektedir. Burada hangi teknoloji transferi aracı kullanılacağı da kararlaştırılmalıdır. Yabancı marka imali ya özel yabancı sermayenin Türk sermayesiyle işbirliği halinde kurduğu ortak kuruluşlar ya da sermayesi tamamen millî kaynaklardan temin edilen firmaların yapacakları lisans anlaşmaları yoluyla gerçekleştirebilirdi. Özel yabancı sermaye girişte millî kaynakların üstüne bir ilâve olarak bir dış tasarruf ve döviz geliri temin eder ve bu bakımdan faydalıdır. Fakat, firma her yıl temettü transferinde bulunacak ve ayrıca ana sermaye de belki ülkeden dışarıya çıkacaktır. Lisans anlaşmalarında ise kuruluşta ek bir döviz ve tasarruf kaynağından istifade edilmemekle beraber her yıl temettü yerine sadece patent hakkı transferi söz konusu olabilecektir. Bu mukayeseye rağmen transfer aracı seçimi ortada olabilirdi. Ancak, bir faktör Türkiye açısından montaj sanayiinin ilk kuruluş ve gelişme safhasında ibreyi lisans anlaşmaları yerine özel yabancı sermayeye çevirmektedir. O da, bir çok hallerde Türkiye'nin mamul teknolojisi noksanı yanında imalât planlanması, imalât teknolojisi ve tecrübesinin eksikliğidir; bu eksikliği lisans anlaşmalarıyla telâfi mümkün değildir. Lisans anlaşması sadece mamul mo-

delinin kullanılma hakkını verir, beraberinde işletme ve imalâtı planlama tecrübesi getirmez. Bunu en etkin şekilde ancak özel yabancı sermaye sağlayabilmektedir. Sanayileşmenin ve montaj ve benzeri sanayi kollarının kuruluşlarının ilk safhalarında özel yabancı sermayeden geniş ölçüde yararlanmasa demek, özel yabancı sermayenin giriş ve işleyişinin «kontrol» altına alınmaması demek de değildir. Aksine, özel yabancı sermaye faaliyet alanı bakımından ekonomiye katkıda bulunmalı, izin verilme ile faaliyete girme arasında belirli bir müddet tahdidine riayet etmeli, yerli teşebbüsleri engellemek yerine teşvik edici şartlar altında gelmelidir. Ayrıca, aynı sermayenin değeri, dışarıdan ana firmadan ithal edilen ve mamulün bünyesine giren parçaların fiatları dikkatli şekilde kontrol edilmeli, yerli imalât oranını kaliteyi düşürmeden ve verimlilik esasına göre yükseltmeye ve mümkün olduğu hallerde tam mamul veya yerli imali yapılan ve rekabet gücü olan bazı parçaların ihracatına yöneltmeye zorlanmalıdır.

Mamul teknolojisi ve imalât teknolojisi ayrımı esasına göre ve mühendislik sanayi kolları için yaptığımız bu analiz ve varılan sonuçlar sanâî teknolojiyi bir başka açıdan incelediğimiz takdirde de desteklenmektedir: Nitekim, mühendislik sanayii dahil, bütün sanayi kolları teknolojik seviyeleri bakımından 3 grupta toplanabilir:

1. Standart mamul imal eden ve standart teknoloji kullanan sanayi kolları. Bunlar genellikle tarımsal hamaddeleri işleyen ve sürekli imalâta bulunan sanayi kollarıdır. Mamul teknolojisi ve imalât teknolojisi bu sanayi kollarında yıldan yıla büyük değişimler göstermez (çimento, tekstil sanayii gibi). Türkiye genellikle bu tip sanayi kollarında dış pazarlarda rekabet gücüne sahip olabilir, ancak ihracat teşkilâtının yetersizliğinden, ihracat tecrübesi noksanından söz edilebilir.
2. Standart bir mamulün sürekli imalâtı yerine parça mamulü tek tek, az sayıda yahut seri imalât usulleriyle imal eden sanayi kolları. Mühendislik sanayii mallarının tümü bu kategoriye girer. Bu tip mallar genellikle çok ileri seviyede imalât teknolojisi gerektirmemekle beraber mamuller firmalara göre farklılaşmıştır ve mamul teknolojisi yüksek bir seviyededir. Montaj sanayii adı altında toplanan sanayi kolları daha önce de belirtildiği gibi, bu kategoriye girmektedir. Bu tip sanayi kollarının büyük bir kısmı özel yabancı sermayenin getireceği mamul teknolojisi, imalât planlaması ve imalât tecrübesi ile başarılı olabilir.

MONTAJ SANAYİNİN TEKNOLOJİK ÖZELLİKLERİ, DIŞ REKABET İMKÂN LARI

3. Çok ileri seviyede teknoloji gerektiren ve/veya çok büyük kapasite ile çalışılması gerekli sanayi kolları: elektronik hesap makineleri, kimya endüstrisinin büyük bir kısmı, ileri seviyede ihtisaslaşmış makineler, petro - kimya sanayii bu gruba dahil edilebilir. Bu sanayi grubunun Türkiye'de bugün için kurulması, yahut kurulsada dış pazarlarla uzun dönemde rekabet edilebilir hale gelmesi çok güçtür. Bu sanayi kollarına özel yabancı sermayenin getireceği teknoloji dahi sanayie rekabet gücü kazandırmaktan uzak kalacaktır.

BU BÖLÜMDE İSTİFADE EDİLEN BAŞLICA ESERLER

Anket Sorularına gelen Cevaplar ve Firma İlgilileriyle Mülâkatlar.

İktisadi Kalkınma Vakfı adına P.A. Management Consultants tarafından yapılan Türkiye ve Ortak Pazarda İhracat İmkânları Konulu Araştırma (henüz neşredilmemiş.)

İktisadi Araştırmalar Vakfı, Teknoloji ve İktisadi Kalkınma, İstanbul 1969.

DPT, Birinci ve İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.

DPT, Türk İmalât Sanayinin Yapısı ve Etkinliği, Yayın No. DPT: 786 - İPD: 273, Nisan 1969 Ankara.

DİE, 1966 Sanayi Anketi, Ankara.

Raoul Gross ve Michael Keating, «Analysis of competition in Export and Domestic Markets,» Economic Outlook, Occasional Studies, OECD, Aralık 1970.

Neil H. Jacoby, «The impact of Multinational Corporations,» Dialogue, Vol. 4, 1971 No. 2.

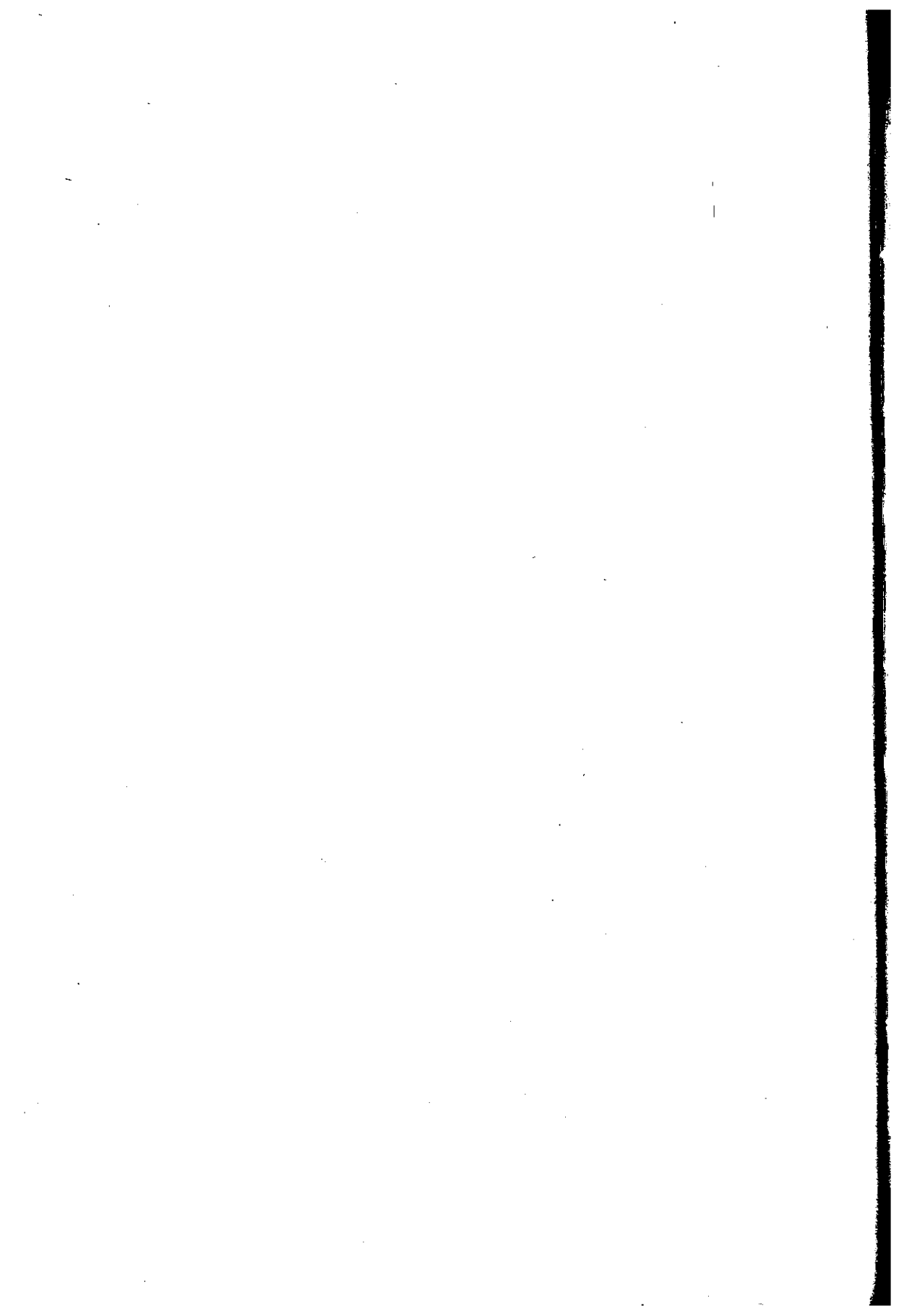
Graham Jones, The Role of Science and Technology in Developing Countries, 1971.

Joseph Schumpeter, The Theory of Economic Development, 1934.

E. Shapiro, Macroeconomic Analysis, 2. ed. Fasıllık 10 ve 11, New York 1970.

Robert Solow, «Technical Change and the Aggregate Production Function,» Review of Economics and Statistics, Ağustos 1957, p. 312-20.

IV. Bölüm
Montaj Sanayii
Talep Projeksiyonları



IV. BÖLÜM

MONTAJ SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI

FASIL : XVII

OTOMOTİV SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI

1 — Vergilerin Toplanması

Otomotiv sanayiine ait verilerin toplanmasında başlıca şu kaynaklardan faydalanılmıştır.

— Üretici firmalar

— Satış firmaları

— Diğer ilgili firma ve kuruluşlar.

— Devlet Planlama Teşkilâtı Yayınları (Planlar, Yıllık Programlar, otomotiv sanayii hakkındaki araştırma ve raporlar).

— İktisadî Kalkınma Vakfı. — «Otomotiv Sanayiinde Ortak Pazar ve Türkiye'nin yeri» adlı rapor (Haziran 1971)

— Karayolları Genel Müdürlüğü — «Türkiye'nin motorlu taşıt, taşıma ve motorlu taşıt ihtiyaç projeksiyonları» adlı rapor (hazırlayan Hakkı Sarp, Haziran 1970)

— Makine Mühendisleri Odası — «Türkiye ve dünyada otomotiv endüstrisi» raporu (Aralık 1970)

— Makine Mühendisleri Odası — «Karayolları taşıt araçları imalatı sanayii Üçüncü Beş Yıllık Plan çalışmaları» adlı araştırma.

— Devlet İstatistik Enstitüsünün ilgili yayımları

2 — Serilerin Düzenlenmesinde Beliren Güçlükler

Yukarıda sayılan kaynaklardan elde edilen verilerin düzenlenmesinde çeşitli güçlüklerle karşılaşmıştır. Meselâ, her kaynağın ayrı rakam vermesi üretim, ithalât ve tüketim ile ilgili zaman serilerinin tanzimini geniş çapta aksatmıştır. Çeşitli kaynakların gösterdiği rakamlar arasında aşırı farklar göze çarptığında her seferinde üretici ve satıcı firmalara, hattâ bahis konusu sanayi ile yakından veya uzaktan ilgili diğer kuruluşlara başvuru olarak farkların sebebi araştırılmıştır. Uzun bir zaman alan bu çabalar dahi özellikle geçmiş yıllara ait düzeltmelerde her zaman tam başarılı bir sonuç elde edilmesi hususunda yardımcı olamamıştır.

Veriler arasındaki farklılığı yaratan sebeplerin bir kısmı genel niteliktedir. Bunları şöyle sıralayabiliriz.

— Araç türlerinin tanımından doğan farklar. Meselâ bazı kaynaklarda pikap, kamyonet üretim rakamları içine sokulmuş, diğer bazılarında binek otomobili rakamları içinde yer almıştır. *Panel, Van* vs. gibi türlerin hangi sınıfa gireceği de zaman zaman tereddütler uyandırmıştır.

— İthalâtın bazı kaynaklarda ve bazı dönemlerde sadece tahsisli ithalât olarak ele alınması, diğer kaynaklarda ve diğer dönemlerde ise bedelsiz ithalâtı da kapsamaya tüketim rakamları arasında farklar yaratmıştır.

— İthal edilen araçların tanımlarında kaynaklara ve devrelere göre ortaya çıkan farklar da güçlük yaratan bir husus olmuştur. Nitekim, minibus ithalâtı bedelsiz otomobil ithalâtı içinde yer almaktadır.

Özel nitelikteki güçlükler araç türüne göre aşağıda sırayla ele alınmaktadır:

a) *Binek (otomobil) Rakamları :*

Türkiye'de otomobil üretimi 1967 yılında başlamıştır. Gerçi 1966 yılında da bir kısım üretim gerçekleşmiştir, fakat miktarı 18 adedi geçmemiştir. Çeşitli kaynakların verdiği üretim rakamları arasında bazı farklar mevcutsa da bunlar önemli sayılabilecek bir niteliğe sahip değildir. Yalnız 1971 yılı için DPT'nin verdiği rakam 14.800 adet iken, firmalardan alınan bilgilerden elde edilen rakam 12.872 adettir.

Devlet Planlama Teşkilâtı 1962 ve 1963 yıllarına ait tahsisli ve bedelsiz ithalât rakamlarını ayrı ayrı verirken bir ara sadece tahsisli ithalâtı ele almıştır. Rakamlardan da anlaşıldığına göre, 1968'den itibaren yine toplam ithalât rakamları verilmektedir. Bu sebeple 1964 - 1967 dönemi için MMO raporunda yer alan bedelsiz ithalât rakamlarına başvurulmuştur. Bununla

beraber, adı geçen raporun 1967 yılı için verdiği 22.985 rakamı aşırı bulunarak ilgili firmalar yardımıyla piyasaya başvurulmuş ve bu rakam elde edilen bilgiler sonunda 11.822 olarak düzeltilmiştir. Diğer yıllar için çeşitli kaynaklardan alınan rakamlar birbirine oldukça yakındır. Bu bakımdan yapılan düzeltmeler de kolay olmuştur.

b) *Otobüs Rakamları :*

Devlet Plânlama Teşkilâtı yıllık programlarında 1968 yılına kadar otobüs üretim, ithalât ve tüketim rakamlarını minibus ile birlikte toplam olarak vermiştir. Bu sebeple bahis konusu yıla kadar MMO rakamlarına başvurulmuştur. Ayrıca, 1962, 1963 ve 1964 yıllarına ait toplam rakamlarda da DPT ile MMO verileri arasında önemli farklar mevcut görülmüştür. Nitekim, DPT 1962 ve 1963 yıllarında sırayla toplam 2230 ve 2970 adet üretim gösterirken, MMO bu yıllarda minibus üretimi olmadığını ve 1963 yılında sadece 15 adet otobüs imal edildiğini belirtmektedir. Çeşitli çevrelerden alınan bilgiler MMO verilerini doğrulamaktadır. 1965'den itibaren iki kaynak arasındaki farklar önemsiz hale gelmektedir. Çeşitli kaynakların verdiği ithalât rakamları ise birbirine yakındır. Sadece, 1966 yılında DPT ithalâtı 21 adet MMO 338 adet göstermektedir. Kanımızca, toplanan diğer bilgilere göre MMO rakamı gerçeğe daha yakındır.

c) *Minibus Rakamları :*

DPT hariç bütün kaynaklar minibus üretiminin 1964 yılında başladığını göstermektedir. DPT minibus üretim rakamlarını 1968 yılına kadar otobüs rakamları ile birlikte toplam olarak verdiğiinden bahis konusu yıla kadar anket sonuçları ile düzeltilen MMO rakamları dikkate alınmıştır. 1968'den itibaren bütün kaynakların verdikleri rakamlar birbirine yakın olmaktadır. Sadece, 1970 yılı için DPT 1233 adet minibus imal edildiğini ileri sürerken diğer kaynaklar 1100 rakamı üzerinde durmaktadır. Araştırma sonucunda elde ettiğimiz bilgilere göre, DPT rakamı gerçeklere daha yakındır. İthalât konusunda bütün kaynaklar birleşmekte ve minibus ithalâtının bedelsiz otomobil ithalâtı içinde yer aldığını ileri sürmektedirler.

d) *Kamyon Rakamları :*

DPT yayımları 1967 yılına kadar, kamyon üretim, ithalât ve tüketim rakamlarını kamyonet rakamlarıyla birlikte toplam olarak vermektedir. MMO raporu ise 1962'den bu yana kamyon rakamlarını ayrı olarak göstermektedir. Bununla beraber 1962, 1963 ve 1964 yıllarında MMO raporunun verdiği toplam üretim rakamları ile DPT toplam üretim rakamları

arasında büyük farkların bulunması bazı tereddütlere yol açmaktadır. Aynı husus 1967 ve 1968 toplam rakamları için de bahis konusudur. Toplam ithalât rakamları ise, 1966 ve 1967 yılları hariç, birbirine oldukça yakındır.

DPT 1967 yılından itibaren kamyon üretim, ithalât ve tüketim rakamlarını ayrı tablolar halinde vermektedir. 1967 yılı hariç, bu rakamlarla MMO rakamları birbirine oldukça yakındır. Bununla beraber, 1971 yılı için verilen 9500 adetlik üretim rakamları ilgili firmalar tarafından doğrulanamamaktadır.

e) *Kamyonet Rakamları :*

MMO raporuna göre, kamyonet üretimi 1964 yılında başlamıştır. DPT kamyonet üretimi rakamlarını 1967'den itibaren müstakil olarak vermektedir. Bununla beraber, 1967 ve 1968 yılları için bahis konusu iki kaynağın verdiği rakamlar birbirini tutmamaktadır. Kanımızca bu fark değişik tanım kullanılmasından doğmaktadır.

f) *Arazi Binek Rakamları :*

DPT arazi binek rakamlarını 1967 yılından itibaren otomobil rakamlarından ayrı olarak vermektedir. Bu sebepten adı geçen yıla kadar MMO rakamları alınmıştır. 1967'den itibaren ise DPT ve MMO rakamları arasında büyük farklar göze çarpmaktadır. Bu uyumsuzluğun sebebi tanım farklarına bağlanabilir. Her iki kaynağa göre arazi binek ithalâtı yapılmamaktadır. Bu hüküm tereddütle karşılanmışsa da piyasadan yeterli bilgi toplanamamıştır.

g) *Traktör Rakamları :*

Traktör rakamları için DPT yayımları tutarlı görünmektedir. Sadece, 1966 rakamları miktar olarak değil, değer olarak verilmiştir. Fakat, bahis konusu yıla ait değer rakamları da piyasadan alınan bilgilerle adet haline çevrilebilmiştir. DPT traktör rakamlarını Odalar Birliği Yıllık Raporları da doğrulamaktadır.

3 — *Düzeltilmiş Serilerin Hesaplanması*

a) *Binek Otomobili :*

Binek otomobili üretimi 1967 yılında başladığından 1962-1966 döneminde esas sorun ithalât rakamlarını tespit etmek olmuştur. 1962 ve

1963 yılları için DPT bedelsiz ithalât ile tahsisli ithalâtı beraberce verirken MMO sadece tahsisli ithalâtı ele almıştır. Bu yüzden çalışmamızda 1962 ve 1963 yılları ithalâtı için DPT rakamları tercih edilmiştir. 1964 - 1966 dönemi için ise, DPT sadece tahsisli ithalâtı ele alırken, MMO rakamları bedelsiz ithalâtı da kavramaktadır. Bu sebeple, düzeltilmiş seride bahis konusu dönem için MMO rakamları kullanılmıştır. Bununla beraber, 1965 yılında yapılan tahsisli ithalât için DPT'nin 574, MMO'nin 674 rakamını verdiğine de işaret edelim. Yine, tahsisli ithalât için 1966 yılı DPT rakamı 1300, MMO rakamı 1406'dır.

1967 yılından itibaren üretim için DPT rakamlarına, ithalât için MMO rakamlarına başvurulmuştur. Yalnız 1967 yılı bedelsiz ithalât MMO rakamı olan 22.985 araştırmalarımız sonucunda 10.000 olarak düzeltilmiştir. 1970 ve 1971 ithalât rakamları için ise DPT verileri kullanılmıştır. DPT, 1971 üretimi için 14.800 rakamını vermektedir. Üretici firmalardan elde edilen bilgilere göre bu rakam 12.872 olarak düzeltilmiştir.

Binek otomobili konusunda bir stok sorunuyla karşılaşmamıştır. Gerçi üretici ve satıcı firmalardan alınan bilgilere göre, 1969 ve 1970 yılı üretimleri sırasıyla 3902 ve 3660 iken satışlar 3873 ve 3689 olmuştur, fakat bahis konusu farkların önemli olmadıkları açıktır. Asıl önemli sayılabilecek sorun bedelsiz ithalâtın tanımından doğmuştur. Bedelsiz binek otomobili rakamları içinde aynı yoldan yurda giren minibüslerin de yer aldığı anlaşılmıştır. Ne var ki, bütün çabalara rağmen bu hususta kesin bilgi elde edilememiş ve ayırma işlemi yapılamamıştır. (Tablo I).

b) Otobüs :

DPT, 1968 yılına kadar otobüs üretimi için rakam vermemektedir. İthalât için ise, 1966 yılı hariç MMO ve DPT rakamları hemen hemen birbirinin aynıdır. Bu sebepten 1962-1967 döneminde sadece MMO rakamları ile çalışılmıştır. 1968-1969 döneminde üretim için DPT, ithalât için MMO rakamları kullanılmıştır. Daha sonraki dönemde ise DPT rakamlarına başvurulmuştur. Odalar Birliği yıllık raporlarındaki üretim rakamları 1965 ve 1966 yılları hariç serimize yakındır. Bahis konusu yıllarda ortaya çıkan ayrılığın nedeninin tanım farklarından doğduğu tahmin edilmektedir. (Tablo II).

c) Minibüs :

Minibüse ait veriler DPT yayımlarında 1968 yılına kadar otobüs rakamlarıyla birlikte toplam olarak verilmiştir. DPT ve MMO, minibüs, itha-

lâtını ele almamışlardır; sadece MMO, minibüs ithalâtının binek otomobili bedelsiz ithalâtı içinde yer aldığına işaret etmiştir. Bedelsiz binek ithalâtı rakamları içinden minibüse ait verileri ayıklamak bütün çabalarımıza rağmen mümkün olamamıştır. Bu yüzden toplam otobüs - minibüs serilerindeki ithalât rakamları sadece otobüs için dikkate alınmıştır.

1962 yılında otobüs üretimi sıfır varsayılarak verilen toplam üretim rakamı minibüs rakamı olarak kabul edilmiştir. Daha sonra DPT'nin minibüs için ayrı üretim rakamı vermeye başladığı 1968 yılına kadar yine DPT'nin toplam otobüs-minibüs rakamlarından MMO otobüs üretim rakamları çıkarılarak seri düzeltilmiştir. Bu şekilde hesaplanan serinin sadece 1964 ve 1967 rakamları MMO minibüs üretim rakamlarından farklıdır. 1968 yılından itibaren DPT rakamlarına başvurulmuştur. (Tablo III).

d) *Kamyon - Kamyonet :*

Kamyon rakamlarının DPT tarafından 1967 yılına kadar kamyonet rakamlarıyla birlikte verilmesi ve tanım farklarından dolayı DPT, MMO, Odalar Birliği ve üretici-satıcı firmaların rakamları arasında önemli ayrılıklar bulunması, çözümlenmesi güç olan bir sorun yaratmaktadır. MMO, kamyon ve kamyonet üretim rakamlarını ayrı ayrı belirtirken, ithalât rakamlarını toplam olarak vermiştir. Bu durumda ithalâtın ayrı kalemler halinde tespiti 1967 yılına kadar mümkün olamamaktadır. Tutulabilecek tek yol düzeltilmiş kamyon ve kamyonet serilerini 1967 yılından itibaren düzenlemek ve 1967-1968 yılları hariç MMO rakamlarıyla büyük fark göstermeyen DPT rakamlarına başvurmaktır. Yalnız, 1971 için DPT tarafından verilen kamyon ve kamyonet rakamları üretici-satıcı firmalardan elde edilen bilgiler yardımıyla düzeltilmiştir. Bununla beraber, 1971 kamyon üretim rakamları konusunda DPT rakamı ile firmalardan elde edilen rakam arasında önemli bir fark bulunduğu da işaret edelim. (Tablo IV. ve V).

e) *Arazi Binek :*

DPT, 1967 yılına kadar arazi binek rakamlarını binek otomobil rakamlarıyla birlikte toplam olarak vermiştir. DPT ve MMO, arazi binek ithalâtını dikkate almamışlardır. Düzeltilmiş seride 1962-1966 dönemi için MMO, 1967-1971, dönemi içinde DPT rakamları kullanılmıştır. (Tablo VI).

TABLO : I
BİNEK OTOMOBİLİ

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
ÜRETİM	—	—	—	—	—	1800+	2852+	3902+	3660+	14800+	25000+
	—	—	—	—	16×	1760×	2852×	4338×	3660×	—	—
İTHALÂT	10821+	14641+	3042+	574+	1300+	1822+	6838+	3134+	3400+	3750+	2200+
	221×	1344×	8465×	5332×	11409×	24807×	7612×	5069×	2400×	—	—
						11822P				12872P	22500P
TÜKETİM	10821+	14641+	3042+	574+	1300+	3622+	9690+	7036+	7060+	18550+	27200+
	221×	1344×	8465×	5332×	11425×	26567×	10464+	8971+	6060×	—	—
						13622+P				16622+P	24700
Düzeltilmiş Seriler											
Üretim	—	—	—	—	16	1800	2852	3902	3660	12872	22500
İthalât	10821	14641	8465	5332	11409	11822	7612	5069	3400	3750	2200
Tüketim	10821	14641	8465	5332	11425	13622	10464	8971	7060	16622	24700

(+) DPT rakamları

(X) MMO, DIE rakamları

(P) Araştırma sırasında piyasadan elde edilen bilgiler

TABLO : II
O T O B Ü S

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
ÜRETİM	—	—	—	—	—	—	351+	801+	717+	1000+	1100
	—	15X	56X	203X	278X	398X	349X	801X	757X	—	—
				123°	470°			737°		550P	800P
İTHALÂT	1099+	747+	326+	616+	21+	47+	90+	372+	39+	—	—
	1099X	747X	326X	616X	338X	47X	90X	391X	—	—	—
TÜKETİM	1099+	—	—	—	—	—	441+	1172+	722+	950+	1020+
	1099X	762X	382X	819X	616X	445X	439X	1192X	796X	—	—
				739°+	808°+			1117°		550P	800P
Düzeltilmiş Seriler											
Üretim	—	15	56	203	278	398	351	801	717	550	800
İthalât	1099	747	326	616	338	47	90	391	39	—	—
Tüketim	1099	762	382	819	616	445	441	1192	756	550	800

(+) DPT
(X) MMO
(O) Odalar Birliği Yıllık Raporları
(F) Araştırma

TABLO III
MINİBÜS

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Üretim ve	—	—	—	—	—	—	893+	1100+	1233+	2000+	2400+
Tüketim	—	—	680×	1397×	628×	866×	893×	1100×	1101×	—	—
										2000p	3000p
OTOBÜS — MINİBÜS											
Üretim	2230+	2970+	1394+	1600+	850+	994+	1244+	1901+	1950+	3000+	3500+
	—	15×	736×	1600×	906×	1264×	1242×	1901×	1658×	2550p	3800p
İthalât	1099+	747+	326+	616+	21+	47+	90+	372+	39+	—	—
	1099×	747×	326×	616×	338×	47×	90×	391×	—	—	—
Tüketim	3329+	3717+	1620+	2216+	871+	991+	1334+	2272+	1955+	2950+	3420+
	—	762×	1620×	2216×	1244×	1311×	1332×	2292×	1897×	2550p	3800p
Düzeltilmiş Minibüs Serisi	2230	2955	1238	1397	572	468	893	1100	1233	2000	3000

MONTAJ SANAYİİ

(+) DFT
(x) MMO
(p) araştırma

MONTAJ SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI

TABLO : IV
K A M Y O N

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
ÜRETİM	—	—	—	—	—	5500+	9373+	10380+	6049+	9500+	10500+
	2169 X	2279 X	2174 X	2363 X	6124 X	4708 X	9373 X	10241 X	5941 X	4420p	7000p
İTHALÂT	—	—	—	—	—	237+	158+	212+	72+	—	—
TÜKETİM	—	—	—	—	—	5737+	9531+	10590+	6120+	9497+	10490+
	—	—	—	—	—	4945 X	9531 X	10453 X	6013 X	—	—
										4420p	7000p
K A M Y O N E T											
ÜRETİM	—	—	—	—	—	3403+	2587+	3030+	4514+	5500+	6000+
	—	—	523 X	692 X	1731 X	1170 X	713 X	3030 X	4296 X	—	—
										4815p	7000p
İTHALÂT	—	—	—	—	—	425+	34+	187+	286+	100+	—
TÜKETİM	—	—	—	—	—	3831+	2621+	3217+	4800+	5600+	6000+
	—	—	—	—	—	1595 X	747 X	3217 X	4582 X	—	—
										4915p	7000p

(+) DFT
(X) MMO
(p) Araştırma

TABLO : V
KAMYON — KAMYONET

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
ÜRETİM	1354+	1347+	3672+	3101+	8140+	8903+	11960+	13410+	10563+	15000+	16500+
	2169 X	2279 X	2697 X	3055 X	7855 X	5878 X	10086 X	13271 X	10237 X	9235p	14000p
		3453°	6203°	5108°	9973°	13672°	13566°	14620°			
İTHALÂT	13403+	10119+	4465+	2214+	490+	662+	192+	399+	358+	100+	—
	13463 X	10119 X	4465 X	2214 X	2036 X	237 X	158 X	428 X	—	—	—
TÜKETİM	14817+	11466+	8434+	5419+	8630+	9568+	12152+	13807+	10920+	15097+	16480+
	15632 X	12398 X	7162 X	5269 X	9891 X	6115 X	10244 X	13699 X	10237 X	9332p	14000p
Düzeltilmiş					ÜRETİM	5500	9373	10380	6049	4420	7000
Kamyon					İTHALÂT	237	158	212	72	—	—
Serisi					TÜKETİM	5737	9531	10592	6121	4420	7000
Düzeltilmiş					ÜRETİM	3403	2587	3030	4514	4815	7000
Kamyonet					İTHALÂT	425	34	187	286	100	—
Serisi					TÜKETİM	3828	2621	3217	4800	4915	7000

MONTAJ SANAYİİ

(+) DPT
(X) MMO
(p) Araştırma

MONTAJ SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI

TABLO : VI
ARAZİ BİNEK

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
ÜRETİM											
VE											
TÜKETİM	1077 X	631 X	2876 X	1576 X	1217 X	944 X	2517 X	110 X	654 +	—	1200 +
DÜZETİL-						2232 +	643 +	1040 +	—	—	—
MIŞ TÜ-						944 X	2517 X	110 X	—	—	—
KETİM											
SERİSİ	1077	631	2876	1576	1217	2232	643	1040	654	—	1200

(+) DPT
(X) MMO

TABLO : VII
T R A K T Ö R

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
ÜRETİM	2574	8640	6592	6333	11000	12038	15280	13645	7971	16000	20000
		8350°	7179°	6408°	11030°		14645°	13695°		15500p	22000p
İHALÂT	1569	2639	154	358	1892	3002	1720	915	369	250	200
TÜKETİM	4143	9279	7790	6751	12892	15040	17000	14560	8340	16250	20200
										15750p	22200p

f) *Traktör :*

Traktör için doğrudan DPT rakamlarına başvurulmuştur. DPT üretim rakamları ile Odalar Birliği Raporlarında yeralan üretim rakamları arasında önemli bir fark göze çarpmamaktadır. (Tablo VII).

4 — *Talep Tahminleri*

Otomotiv sanayi talep tahminlerinde zaman serilerini kullanırken ihtiyatlı olmak eregkmektedir. Bahis konusu kesim ile ilgili tüketim rakamları genellikle arz imkânlarına göre kısıtlanmış bir talebi yansıtmaktadır. Mevzuat değişmeleri ve döviz tahsisi gibi hususlardan dolayı ve dolaysız geniş çapta etkilenen üretimin ve dolayısıyla tüketim harcamalarının ileriki yıllarda belirecek talebe tam bir gösterge teşkil edemeyeceği açıktır. Bazı serilerdeki düzensiz dalgalanmalar da bu görüşü kanıtlamaktadır. Ayrıca, serilerin kapsadığı zaman süresi de çok uzun değildir. Bütün bu güçlüklerine rağmen, yine ancak geçmiş yıllardaki tüketim rakamlarına dayanan bir talep projeksiyonunun anlamlı sonuçlar verebileceği açıktır. Ayrıca, mevzuat değişikliklerinin, üretici ve tüketici teşvik etmek amacıyla alınacak çeşitli tedbirlerin (kredili satışlar ve kredili satışların finansmanı gibi), iktisat politikasındaki muhtemel değişikliklerin etkilerini dikkate almanın kolay olmayacağına burada önemle işaret edelim.

Talep projeksiyonları genel olarak araç türleri itibariyle, (seriler yardımıyla hesaplanan) doğrusal ve üstel regresyon denklemlerine dayandırılmıştır (*). Önce araç talepleri gayrisafi millî hasıla, nüfus, karayolları gibi bağımsız değişkenlere bağlanmak istenmiştir. Traktör için bağımsız değişken olarak tarımsal hasıla ve tarım kredileri dikkate alınmıştır. Sonuç olarak hesaplanan nakdî gayrisafi millî hasılaya göre kısmî talep elâstiklikleri reel gayrisafi millî hasıla büyüme hızlarıyla birlikte ele alınarak araç talep artış hızları tahmin edilmiştir. Burada nakdî ve reel gayrisafi millî hasılaya göre kısmî talep elâstiklikleri yaklaşık olarak birbirine eşit varsayılmıştır. Hesaplamalarda zaman trendi özellikle dikkate alınmıştır. Doğrudan regresyon denklemleri kullanıldığında tutarsız sonuçlar veren bu modeller ek olarak bölüm sonunda yeralmaktadır.

Daha tutarlı sonuçlar elde etmek üzere modeller basitleştirilmiş ve bağımsız değişken olarak sadece reel gayrisafi millî hasıla düşünülmüş-

(*) Regresyon denklemlerinin hesaplanmasında yardımlarını esirgemenen Doç. Dr. Baki Işıkkara'ya teşekkürü borç bilirim.

MONTAJ SANAYİLİ TALEP PROJEKSİYONLARI

tür. Doğrusal ve üstel olarak ele alınan ilişkilerde zaman trendinin izalesine dikkat edilmiştir. Araç türleri itibariyle regresyon denklemleri yardımıyla 1973 ve 1977 yılına ait tahminler yapılırken, çeşitli büyüme hızları alternatif olarak ele alınmıştır. Bahis konusu büyüme hızlarına göre yıllar itibariyle reel gayrisafi millî hasıla tahminleri aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Tablo VIII — Çeşitli büyüme hızlarına göre yıllar itibariyle reel (1965 fiyatlarıyla) gayrisafi millî hasıla tahminleri (milyon TL.)

Yıllar	Büyüme hızları (%)			
	6.5	7.0	7.5	8.0
1972	119201	119761	120320	120880
1973	126949	128144	129344	130550
1974	135201	137114	139045	140994
1975	143989	146712	149473	152274
1976	153348	156982	160683	164456
1977	163316	167971	172734	177612

Talep tahminlerinde güçlük yaratan araç türü kamyon olmuştur. Doğrusal ve üstel regresyon denklemlerinde gayrisafi millî hasılaya göre kısmî türevlerin negatif işaret taşınması, 1973 ve 1977 tahminlerini tutarsız kılmıştır. Gerçi, traktör regresyon denklemlerinde de gayrisafi millî hasılaya göre kısmî türev negatiftir, fakat bu durum sadece büyüme hızı alternatifleri uygulandığında tutarsız sonuç vermektedir. Üstel regresyon denklemi-ne göre bahis konusu kısmî türevin pozitif işaret taşınması da bu sonucu değiştirememektedir. Çünkü, negatif işaret taşıyan sabit sayının nisbî büyüklüğü tutarlı tahmin yapmayı imkânsız kılmaktadır. Bu sebepten traktör talep tahminleri için zaman trendinin izale edilmediği doğrusal regresyon denkleminin kullanılması zorunlu olmuştur. Diğer taraftan otobüs regresyon denklemlerine göre yapılan tahminler de oldukça düşük seviyede kalmaktadır. Bu yüzden otobüs, kamyon ve traktör için ek'de verilen tahminleri de dikkate almak gerekmektedir.

Reel gayrisafi millî hasılaya göre doğrusal ve üstel regresyon denklemleri kısmî türevleri ile buna göre yapılan talep tahminleri aşağıdaki tablolarda verilmiştir. Burada $Y_1, Y_2, Y_3, Y_4, Y_5, Y_6$ sırasıyla otomobil, otobüs, minibüs, kamyon, kamyonet ve traktör talebini, X ve t ise reel gayrisafi millî hasıla ile zamanı belirtmektedir.

TABLO IX

	X	t		log X	log t	
Y ₁	7.49357	0.03861		2.95844	0.21360	
Y ₁	-105.86826	1.38631	-3.69931	-138.56671	28.99404	-0.40592
Y ₂	0.89290	-0.00221		4.18620	-0.27790	
Y ₂	-0.98532	0.02010	-0.06129	30.36340	-5.60128	0.07508
Y ₃	2.72006	-0.01537		7.36481	-8.86820	
Y ₃	-23.27065	0.29361	-0.84815	-20.04426	4.70568	-0.07861
Y ₄	17.69406	-0.10659		11.59797	-1.55548	
Y ₄	99.48883	-0.94381	5.40412	62.91674	-11.84374	0.29242
Y ₅	-2.73460	0.06774		-4.61970	1.64339	
Y ₅	-2.73055	0.06770	0.00026	19.31196	-3.15436	0.13636
Y ₆	-4.12596	0.18169		-4.20817	1.67138	
Y ₆	11.30576	-0.00176	0.50358	-77.15630	16.50605	-0.20922

TABLO X — Otomotiv Talep Tahminleri (adet)

	6.5	1 9 7 3 7.0	7.5	8.0	6.5	1 9 7 7 7.0	7.5	8.0
Otomobil	22031	23681	25351	27028	42859	49311	55915	62677
Otobüs	770	791	817	843	1010	1103	1199	1297
Minibüs	2540	2830	3120	3310	6270	7720	9170	10330
Kamyon	6810	—	—	—	—	—	—	—
Kamyonet	5789	5856	5923	6057	8421	8546	8881	9216
Traktör	18730	18910	19090	19450	25210	26110	28010	28910

Ek: Talep projeksiyonları araç türleri itibariyle GSMH elastikliklerine dayandırılarak da yapılabilir. Bahis konusu elastiklikler zaman serileri yardımıyla hesaplanmış ve benzer bünyeli ülkelerle(*) mukayeseler yapılarak bulunan

(*) J. Baranson — *Automotive Industries in Developing Countries*: World Bank, 1969.

R. Weiskoff — *Demand Elasticities for a developing Economy: International Comparison of Consumption Patterns* — New Haven 1971.

H. S. Houthakker — «An International Comparison of Household Expenditure Patterns» *Econometrica* Ekim 1957.

MONTAJ SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI

sonuçlar kontrol edilmiştir. Yıllık talep artış hızı tahmin edilirken değişik büyüme hızları birer alternatif olarak ele alınmıştır. Böylece, GSMH büyüme hızında öngörüülecek veya meydana gelebilecek değişiklikler elastiklik rakamlarına uygulanarak gerekli düzeltmeler yapılabilmesi mümkün kılınmıştır. Aslında elastiklik hesaplarının sınırlandırılmamış tüketim rakamları üzerine dayandırılması gerekirdi. Fakat, otobüs ve belki de traktör hariç, otomotiv tüketiminin gerçek (potansiyel) talebi yansıtmadığına tekrar işaret edelim. Binek otomobili için bekleme süreleri dikkate alınarak temel olarak seçilen 1971 rakamı 18556'ya yükseltilmiştir. Bununla beraber, bahis konusu rakamın ihtiva ettiği ithalâtın da sınırlandırılmış olduğu açıktır. Minibüs için de temel yıl 1971 alınmıştır. Traktör için 1969 - 1971 ortalaması, otobüs için 1969 - 1970 ortalaması, kamyon ve kamyonet için 1970 tüketim rakamı kullanılmıştır. Muhtelif araç türleri için tüketimin bağımsız değişkenlere göre kısmî türevleri ve bu kısmî türevlere dayanılarak hesaplanan kısmî elastikliklere göre talep tahminleri ilişik tablolarda yer almaktadır. Kısmî türevlerden kısmî elastiklikleri elde etmek için, bahis konusu türevler bağımsız ve bağımlı değişkenlerin ortalamaları oranları ile çarpılmıştır.

Bağılı Değişkenler

- Y₁ Binek Otomobili
- Y₂ Otobüs
- Y₃ Minibüs
- Y₄ Kamyon
- Y₅ Kamyonet
- Y₆ Traktör

Bağımsız Değişkenler

- t₁ zaman
- X₁ Gayrisafi millî hasıla
- X₂ Nüfus
- X₃ Karayolları
- X'₁ Tarımsal hasıla
- X₄ Tarım kredileri

Otomobil talebi ile GSMH ve nüfus arasında zaman trendi izale edilerek ve izale edilmeyecek ilişki aranmış ve ek tabloda gösterilen GSMH elastiklikleri tahmin edilmiştir. (Tablo XII) Bu elastiklikler içinde 1.71 anlamlı bulunmuş ve projeksiyonlarda adı geçen elastiklik ile %5 ve %13 eksiği (alternatif olarak) kullanılmıştır. Muhtemel kısıtlayıcı etkileri gösterebilecek bu yüzdeler üretici ile satıcı firmaların tahminlerine dayandırılmıştır. Minibüs için 1.94 elastikliği anlamlı bulunmuş ve aynı mülahaza ile %5 ve %11 indirimli alternatifler ile ele alınmıştır. Kamyon için tahmin edilen elastiklik 1.21 olup muhtemel teşvik edici etkiler %12.5 ve %25 yüksek elastiklik alternatifleri ile dikkate alınmıştır. Kamyonet için hesaplanan 1.29 elastikliğe ise aynı düşünce ile %10 ve %22 alternatif oranları da uygu-

lanmıştır. Traktör için tahmin edilen 1.51 elastikliği ve %20 ile %30 fazlası ayrı ayrı kullanılmıştır. Elastiklik hesaplarında zaman trendinin izale edilmediği ilişkileri kullanılmaktan kaçınmaya dikkat edilmiştir.

Çok düzensiz bir şekilde dalgalanan otobüs serisinin verdiği elastiklikler oldukça olumsuz kalmıştır. Bu sebepten otobüs talep projeksiyonlarında DPT'nin öngördüğü %7 büyüme hızına uygulanarak 1.43 elastiklik rakamına varılmış ve satıcı ve üretici firmaların tahminleri dikkate alınacak %15 ve %30 eksiği alternatif olarak hesaplanmıştır.

TABLO XI

		t	X ₁	X ₂	X ₃
Y ₁	10741.30	58.46			
Y ₁	-8289.56	-1081.52	0.19(.....)		
Y ₁	181047.93	777.57	0.28(.....)	-6.026	
Y ₁	8222.76		0.03(.....)		
Y ₁	105192.34		0.25(393)	-3.630	
Y ₂	706.20	-6.78			
Y ₂	653.06	-9.96	0.00(054)	-	
Y ₂	1740.45	0.71	0.00(104)	-0.03	
Y ₂	-34663.02	2.47	-0.00(878)	0.05	0.59
Y ₂	805.20		-0.00(101)		
Y ₂	1671.23		0.00(101)	-0.03	
Y ₂	-34903.40		-0.00(887)	0.06	0.59
Y ₃	1426.40	-52.28			
Y ₃	-3603.17	-353.56	0.05(174)		
Y ₃	-38263.09	-693.79	0.03(590)	1.10	
Y ₃	-47785.68	-693.33	0.03(.....)	1.13	0.15
Y ₃	1794.88		-0.00(379)		
Y ₃	29464.13		0.06(127)	-1.04	
Y ₃	19761.58		0.05(865)	-1.01	0.16
Y ₄	7280.20	-604.40			
Y ₄	-1642.39	-1830.58	0.07(.....)		
Y ₄	6532.46	1662.94	-0.12(428)		0.27
Y ₄	7179.64		0.00(073)		
Y ₄	1869.01		-0.03(983)		0.16

MONTAJ SANAYİLİ TALEP PROJeksiYONLARI

		t	X ₁	X ₂	X ₃
Y ₅	3884.20	431.30			
Y ₅	5859.41	702.74	-0.01(450)		
Y ₅	4627.99	176.49	0.04(108)		-0.04
Y ₅	2472.73		0.01(036)		
Y ₅	4133.04		0.02(305)		-0.05
					X ₄
Y ₆	17538.88	881.06			0.6(565)
Y ₆	-4832.89	-1171.10	0.60(.....)		
Y ₆	4087.12		0.07(.....)		
Y ₆					
Y ₆	10647.22	989.00			
Y ₆	10083.32	971.20	0.00(945)		
Y ₆	10321.64	1183.50	0.05(574)		-0.31
Y ₆	9984.38		0.01(111)		
Y ₆	9058.22		-0.18(825)		1.34

TABLO XII
BİNEK OTOMOBİLİ

ELASTİKLIK	GSMH Büyüme Hızı	Tüketim Artış Hızı	1973 Tüketim Tahminleri	1977 Tüketim Tahminleri
1.49	% 6.5	% 9.685	22320	32330
	7.0	10.430	22610	33590
	7.5	11.175	23150	36040
	8.0	11.920	23230	36420
1.62	6.5	10.465	22650	33770
	7.0	11.270	22980	35270
	7.5	12.075	23310	36820
	8.0	12.880	23640	38410
1.71	6.5	11.115	22890	34880
	7.0	11.970	23270	36620
	7.5	12.825	23610	38390
	8.0	13.680	23980	40080

TABLO XIII
OTOBÜS

Elâstiklik	GSMH Büyüme Hızı	Tüketim Artış Hızı	1973 Tüketim Tahminleri	1977 Tüketim Tahminleri
1.00	% 6.5	% 6.500	1134	1459
	7.0	7.000	1145	1502
	7.5	7.500	1156	1543
	8.0	8.000	1167	1587
1.22	6.5	7.930	1159	1556
	7.0	8.540	1177	1632
	7.5	9.150	1193	1696
	8.0	9.760	1205	1752
1.43	6.5	9.295	1201	1729
	7.0	10.010	1210	1772
	7.5	10.725	1226	1804
	8.0	11.440	1241	1920

TABLO XIV
MINİBÜS

Elâstiklik	GSMH Büyüme Hızı	Tüketim Artış Hızı	1973 Tüketim Tahminleri	1977 Tüketim Tahminleri
1.74	% 6.5	% 11.310	2478	3802
	7.0	12.180	2518	3990
	7.5	13.050	2553	4186
	8.0	13.920	2595	4367
1.85	6.5	12.025	2509	3948
	7.0	12.950	2549	4142
	7.5	13.875	2590	4344
	8.0	14.800	2636	4372
1.94	6.5	12.610	2537	4082
	7.0	13.580	2581	4298
	7.5	14.550	2627	4530
	8.0	15.520	2668	4748

MONTAJ SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI

TABLO XV
KAMYON

Elastiklik	GSMH Büyüme Hızı	Tüketim Artış Hızı	1973 Tüketim Tahminleri	1977 Tüketim Tahminleri
1.21	% 6.5	% 7.865	7599	10300
	7.0	8.470	7758	10780
	7.5	9.075	7855	11230
	8.0	9.680	7986	11570
1.37	6.5	8.905	7812	10990
	7.0	9.590	7964	11490
	7.5	10.275	8117	12020
	8.0	10.960	8250	12480
1.52	6.5	9.880	8039	11710
	7.0	10.640	8184	12250
	7.5	11.400	8363	12880
	8.0	12.160	8658	13970

TABLO XVI
KAMYONET

Elastiklik	GSMH Büyüme Hızı	Tüketim Artış Hızı	1973 Tüketim Tahminleri	1977 Tüketim Tahminleri
1.29	% 6.5	% 8.385	5751	7937
	7.0	9.030	5847	8254
	7.5	9.675	5961	8632
	8.0	10.320	6059	8969
1.41	6.5	9.165	5879	8341
	7.0	9.870	5993	8743
	7.5	10.575	6109	9141
	8.0	11.280	6225	9553
1.59	6.5	10.335	6075	9025
	7.0	11.130	6191	9218
	7.5	11.925	6326	9919
	8.0	12.720	6463	60420

TABLO XVII
TRAKTÖR

Elastiklik	GSMH Büyüme Hızı	Tüketim Artış Hızı	1973 Tüketim Tahminleri	1977 Tüketim Tahminleri
1.51	% 6.5	% 9.815	19820	28820
	7.0	10.570	20360	30400
	7.5	11.325	20930	32120
	8.0	12.080	21540	34020
1.81	6.5	11.765	21230	33050
	7.0	12.670	22010	33500
	7.5	13.575	22720	37830
	8.0	14.480	23450	40300
1.98	6.5	12.870	22160	36000
	7.0	13.860	22980	38710
	7.5	14.850	23690	41150
	8.0	15.840	24530	44110

FASIL : XVIII

Diğer Montaj Sanayii Talep Projeksiyonları

1 — Verilerin Toplanması

a. *Elektrikli ev eşyaları sanayii* : Elektrikli ev eşyaları tüketim serilerinin düzenlenmesinde herhangi bir bellibaşlı güçlkle karşılaşılmamıştır. Özellikle bu grupta ithalâtın önemsiz oluşu tamamen iç üretim ve tüketim rakamlarına başvurulmasını sağlamıştır (Tablo XVIII).

b. *Elektronik sanayii* : Elektronik sanayiine ait tüketim serilerinin düzenlenmesinde büyük güçlüklerle karşılaşılmıştır. Meselâ, *radyo* konusunda montaj dışı üretim ve ithalâtın tespiti için yapılan çalışmalar büyük zaman almıştır. Montaj dışı üretim için üretici ve satıcı firmaların bilgilerine başvurulmuştur. İthalât rakamları ise piyasada ve gümrüklerde yapılan anketlerden faydalanılarak düzenlenmiştir (Tablo XIX).

Pikap ve teyp konusunda güçlük yaratan husus ithalât rakamlarıdır. İthalât serilerini düzenlemek için radyo konusunda yapılan araştırmalardan faydalanılmıştır. Elektrikli tıraş makineleri için de aynı yol tutulmuştur (Tablo XX).

Televizyon yayınlarının ancak 1971 yılının ortalarından itibaren Ankara bölgesi yanında İstanbul, İzmir ve Eskişehir bölgelerini kapsamaması, ruhsat sayısının gerçek talebi yansıtmaması projeksiyonlarda temel alınacak tüketim rakamlarının tahminini dahi güçleştirmiştir. Bununla beraber, Ankara televizyonunun kapsadığı bölge nüfusu yardımıyla yapılan tahminlerin Sanayi Bakanlığının tahminlerine uyduğu anlaşılmıştır. Televizyon için

zaman serisi tespiti imkânsız olduğundan ancak 1970 - 71 talep tahminlerine dayanılarak götürü bir projeksiyon yolu tutulmuştur (Tablo XXIV).*

c. *Büro makineleri sanayii*: Büro makineleri ithalâtının istatistiklerde ağırlık ve değer olarak gösterilmesi büyük bir güçlük yaratmıştır. Ağırlık halinde verilen miktar rakamlarını adet haline çevirmek için denenilen bütün metodlar tutarsız ve anlamsız sonuçlar vermiştir. Bu sebepten değer rakamları dikkate alınarak üretici ve satıcı firmalar ile gümrük yetkililerinin bilgilerine başvurulmuştur. Elde edilen sonuçlar ile yurtiçi tüketim tahminleri birleştirilerek toplam tüketim serisi düzenlenmiştir (Tablo XXI).

d. *Telefon santralleri sanayii*: Telefon santralleri tüketim serisinin düzenlenmesinde güçlük yaratan husus yine ithalât rakamları olmuştur. İstatistiklerde ağırlık birimleriyle gösterilen ithalât miktar rakamlarını adet haline çevirmek mümkün olamadığından, üretici ve satıcı firmalarla gümrük yetkililerinin bilgilerine başvurulmuştur. Fakat, bu şekilde elde edilen rakamlar da santral talebini *hat* olarak göstermektedir. Bu sebeple, projeksiyonlarda Üçüncü Beş Yıllık Plan hazırlık çalışmalarında ilgili ihtisas komisyonunun ve bir yabancı şirketin yaptığı araştırmalardan faydalanılmıştır.

e. *Asansör sanayii*: Asansör sanayiinde güçlük yaratan başlıca husus montaj dışı üretimdir. Bu tür üretimin tespiti üretici ve satıcı firmaların tahminlerine bırakılarak asansör serisi düzenlenmiştir.

TABLO XVIII
ELEKTRİKLİ EV EŞYALARI TÜKETİM SERİLERİ (adet)

Yıllar	Buzdolabı	Çamaşır Makinesi	Elektrik Süpürgesi
1962	35679	23795	—
1963	57531	37688	—
1964	57006	36831	5359
1965	54204	42774	6810
1966	80664	36088	6400
1967	110937	38060	11227
1968	93281	47556	10567
1969	125722	57052	11231
1970	171872	65235	18180

(*) Gelişmekte olan ülkelerde televizyon üretim rakamları için bakınız B. M. İstatistik Yıllıkları.

DİĞER MONTAJ SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI

TABLO XIX
RADYO

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Montaj Üretimi	362815	328836	317173	375000	317578	237932	234380	210000
Montaj Dış Üretim	—	—	—	37000	37000	70000	82000	73000
Toplam Üretim	362815	328836	317173	412000	354578	307932	316380	283000
Çeşitli yollardan ithalat	—	60000	100000	120000	207000	280000	300000	370000
Tüketim	362815	388836	417173	532000	561478	587932	616380	653000

TABLO XX

P İ K A P

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Üretim	27422	19059	17688	33889	32000	15500	32288
İthalât	25000	28000	34000	36000	40000	50000	52000
Tüketim	52422	47059	51688	69889	72000	65500	84288

T E Y P

Üretim	3942	2250	3186	3371	4141	4988	3245
İthalât	2500	4000	5000	6000	8000	12000	16000
Tüketim	6442	6250	8186	9371	12141	16988	19245

ELEKTRİKLİ TIRAŞ MAKİNESİ

Üretim	22793	20635	23993	26029	20791	19553	22530
İthalât	10000	12000	13000	15000	18000	22000	24000
Tüketim	32793	32635	36993	41029	38791	41553	40530

TABLO XXI

BÜRO MAKİNELERİ

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Üretim	3371	5777	6806	10820	9200	9300	9601	7100
İthalât	1000	1600	2100	1150	3650	5100	8900	14900
Tüketim	4371	7377	8906	11970	12850	14400	18501	22000

A S A N S Ö R

Tüketim	—	450	496	454	660	922	960	1008
---------	---	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

2 — Talep Tahminleri

a) Genel Görünüş

Elektrikli ev eşyaları, elektronik sanayii mamulleri ve büro makineleri talep tahminlerinde doğrusal ve üstel regresyon denklemleri kullanılmıştır. Otomotiv sanayiinde olduğu gibi, burada da önce çeşitli modeller denenmiştir. Nitekim, elektrikli ev eşyaları talebi gayri safi millî hasıla, fert

DİĞER MONTAJ SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI

başına gayri safi millî hasıla, elektrik üretimi gibi bağımsız değişkenler açısından ele alınmıştır. Elektronik sanayii mamulleri için nüfus da bir bağımsız değişken olarak düşünülmüştür. Büro makineleri ise, sadece nakdi gayri safi millî hasılaya bağlanmıştır. Hesaplamalarda zaman trendinin izalesine gayret edilmiştir. Elde edilen kısmî türevler ek bir tablo ile verilmiştir (Tablo XXIV). Elâstikliklerin bazı mamul türlerinde tutarsız sonuçlar vermesi sebebiyle modeller basitleştirilmiş ve tek bağımsız değişken olarak reel gayri safi millî hasıla ele alınmıştır (*). Serilerin elde edilmesindeki güçlük dolayısıyla televizyon ve telefon santralleri için ayrı bir yol tutulmuştur. Asansör konusunda ise, mamulün özelliği dolayısıyla basit bir hesaplama ile yetinilmiştir.

Zaman trendinin dikkate alındığı doğrusal ve üstel regresyon denklemleri yardımıyla yapılan tahminlerde güçlük yaratan mal türü *elektrik süpürgesi* olmuştur. Reel gayri safi millî hasılaya göre (doğrusal ve logaritmik) kısmî türevlerin negatif işaret taşınması tutarsız sonuçların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Zaman değişkenine göre kısmî türev de bu sonuçları değiştirecek kadar güçlü olmamıştır. Bu sebeple, zaman trendinin dikkate alınmadığı doğrusal regresyon denkleminin kullanılması zorunlu olmuştur.

Radyo talep tahminleri nüfus artışı ile karşılaştırıldığında, aşırı derecede yüksek görünmektedir. Bu rakamların yorumunda doygunluk hali dikkate alınarak ihtiyatlı olmak gerekmektedir.

Reel gayri safi millî hasılaya göre doğrusal ve üstel regresyon denklemleri kısmî türevleri ile buna göre yapılan talep tahminleri aşağıda (Tablo XXIII) de verilmektedir. Hesap ve tablolarında Y_7 , Y_8 , Y_9 , Y_{10} , Y_{11} , Y_{12} , Y_{13} ve Y_{14} sırasıyla buzdolabı, çamaşır makinesi, elektrik süpürgesi, radyo, pikap, teyp, elektrikli traş makinesi ve büro makineleri talebini; x ve t ise reel gayri safi millî hasıla ile zamanı belirtmektedir.

b) *Televizyon Talep Tahminleri :*

Televizyon için zaman serisi düzenlemenin imkânsız olduğuna yukarıda işaret etmiştik. Elimizde 1970 yılına ait 50000'lik ve 1967 yılına ait 10000'lik birikimli talep tahminleri mevcuttur. Buna göre, 1967-1970 döneminde televizyon talebi üstel bir fonksiyona tabi olarak yükselmiştir.

(*) Elâstiklikler hesaplanırken kısmî türevlerle bağımsız/bağlı değişken ortalamaları oranları kullanılmıştır.

TABLO : XXII

	X	t	log X	log t
Y ₇	— 146.33302	— 21.88225	— 8.42077	2.71605
Y ₇	— 488.72809	— 7.11096	— 26.67535	6.43935
Y ₈	— 20.17759	— 0.77710	— 2.53490	1.45836
Y ₈	— 15.15188	— 0.34106	— 28.14709	— 4.79970
Y ₉	— 18.11348	— 0.32733	— 9.68549	2.76893
Y ₉	— 52.05083	— 0.49055	— 31.91207	— 5.66909
Y ₁₀	— 179.04396	— 8.32080	— 1.22561	1.40912
Y ₁₀	— 15.04308	— 5.99375	— 10.31282	3.25739
Y ₁₁	— 21.21595	— 0.98475	— 1.72858	1.32286
Y ₁₁	— 112.60025	— 2.05000	— 4.05298	1.79436
Y ₁₂	— 24.03976	— 0.41115	— 11.20514	3.08692
Y ₁₂	— 55.29927	— 0.77553	— 0.91934	1.00045
Y ₁₃	— 4.98116	— 0.39208	— 0.31093	0.86673
Y ₁₃	— 29.93083	— 0.79905	— 2.80079	1.49794
Y ₁₄	— 24.06277	— 0.43893	— 11.75039	3.21403
Y ₁₄	— 1.40468	— 0.13359	— 19.50248	— 3.14257
		0.81510		0.08859

TABLO : XXIII
TALEP TAHMİNLERİ (adet)

	1973			1977				
	6.5	7.0	7.5	8.0	6.5	7.0	7.5	8.0
Buzdolabı	246000	254000	261000	268000	402000	432000	472000	507000
Çamaşır makinesi	74130	74470	74850	75150	95410	97110	98810	100510
Elektrik süpürgesi	23800	24130	24460	25120	35680	37330	38980	40680
Radyo	858000	864000	870000	882000	1123000	1153000	1183000	1213000
Pikap	106000	108000	110000	114000	154000	164000	174000	184000
Teyp	30790	31560	32330	33870	50510	54360	58210	62060
E. tıraş makinesi	58050	58850	59650	61250	77750	81950	85750	89750
Büro makineleri	28902	29035	29168	29434	40201	40866	41531	42196

TABLO : XXIV
TELEVİZYON TÜKETİM TAHMİNLERİ

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Birikimli	10000	15000	25000	50000	125000	260000	435000	665000	965000	1355000	1862000
Birikimsiz	—	5000	10000	25000	75000	135000	175000	230000	300000	390000	507000
Nüfus (000)	—	—	—	—	36616	37568	38345	39547	40575	41630	42712

Aynı yükselişi İstanbul, İzmir ve Eskişehir bölgelerinin şebekeye dahil olması dolayısıyla ortaya çıkan etkileri dikkate alarak 1972 yılına kadar uzatabiliriz. 1972 yılından itibaren televizyon GSMH elâstikliğini - uluslararası mukayeselerden faydalanarak - yaklaşık olarak 4 kabul edip yıllık tüketim artış hızını %30 alarak 1977'ye uzanan tahminler yapılabilir. Bulunan sonuçları kontrol için Ankara televizyonunun 1970 yılında kapsadığı 1 milyon 270 bin kişilik nüfus 50000 birikimli talep rakamına bölünerek televizyon yoğunluğu 25 kişiye 1 cihaz olarak hesaplanmıştır. 1972 yılında kapsanan bölgeler nüfusları toplam olarak 6 milyon 180 bindir. Yoğunluk rakamı bu nüfusa uygulandığında 1972 birikimli talep rakamı 260000 civarında bulunmuştur. Bu rakam satıcı firmaların tahminlerine de uymaktadır. Tablo XXIV de bu esasa göre düzenlenen birikimli ve birikimsiz televizyon talep serisi ve tahminleri yer almaktadır.

c) *Telefon santralleri Talebi :*

Telefon santralleri talebi ile fert başına GSMH arasında logaritmik bir ilişki kurularak :

$$\log q_t = -4.645 + 1.548 \log X_t$$

denklemini hesaplanmıştır. Burada q_t telefon yoğunluğunu, X_t ise t dönemindeki fert başına GSMH'yi belirtmektedir. Buna göre 1971 - 1977 dönemi santral talebi (1000 hat olarak) aşağıdaki tabloda gösterilmektedir :

Tablo XXV — Telefon santralleri talebi (1000 hat)

Yıllar	Otomatik	Normal
1971	73	13
1972	55	15
1973	60	20
1974	100	20
1975	120	20
1976	120	20
1977	120	20

DİĞER MONTAJ SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI

d) *Asansör Talebi :*

Asansör talebi serisi oldukça götürü şekilde düzenlenebilmiştir. Bu sebepten basit bir trend hesabı ile ileriye ait talep tahminleri yapılmıştır. Trend denklemi :

$$Y = 707 + 112 t$$

olarak hesaplanmıştır. Buna göre, 1971 - 1977 dönemi talep tahminleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo XXVI — Asansör talebi tahminleri

Yıllar	Asansör Talebi
1971	1115
1972	1267
1973	1379
1974	1491
1975	1603
1976	1715
1977	1827

EK. *Diğer montaj sanayii için çeşitli regresyon denklemleri :*

Bağlı Değişkenler

- Y₇ buzdolabı
- Y₈ çamaşır makinesi
- Y₉ elektrik süpürgesi
- Y₁₀ radyo
- Y₁₁ pikap
- Y₁₂ teyp
- Y₁₃ elektrikli tıraş makinesi
- Y₁₄ büro makineleri

Bağımsız Değişkenler

- t zaman
- X₁ gayri safi millî hasıla
- X₂ nüfus
- X₅ fert başına GSMH
- X₆ elektrik üretimi

TABLO : XXVII

	t	X ₁	X ₂	X ₅	X ₆	$E = \frac{\delta Y_i}{\delta X_i} \frac{\sum X_i / n}{\sum Y_i / n}$
Y ₇	87432.89	14643.80				
Y ₇	89102.89	14675.74		— 0.36		
Y ₇	73556.74	981.45		— 74.77	32.18	
Y ₇	88174.30			— 0.16		
Y ₇	72476.35			— 79.93	34.41	
Y ₇	— 157757.89	— 12032.49				2.79 (1.01)
Y ₇	— 50460.39		2.76 (379)			
			1.55 (433)			
Y ₈	42786.55	4009.80				
Y ₈	44457.50	4041.76		— 0.36		
Y ₈	37531.75	— 2059.00		— 33.51	14.34	
Y ₈	44201.77			— 0.31		
Y ₈	39798.32			— 27.68	9.65	
Y ₈	— 4832.89	— 1171.11				1.11 (2.07)
Y ₈	5610.23		0.53 (676)			
			0.41 (405)			

DİĞER MONTAJ SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI

(Tablo XXVII. devamı)

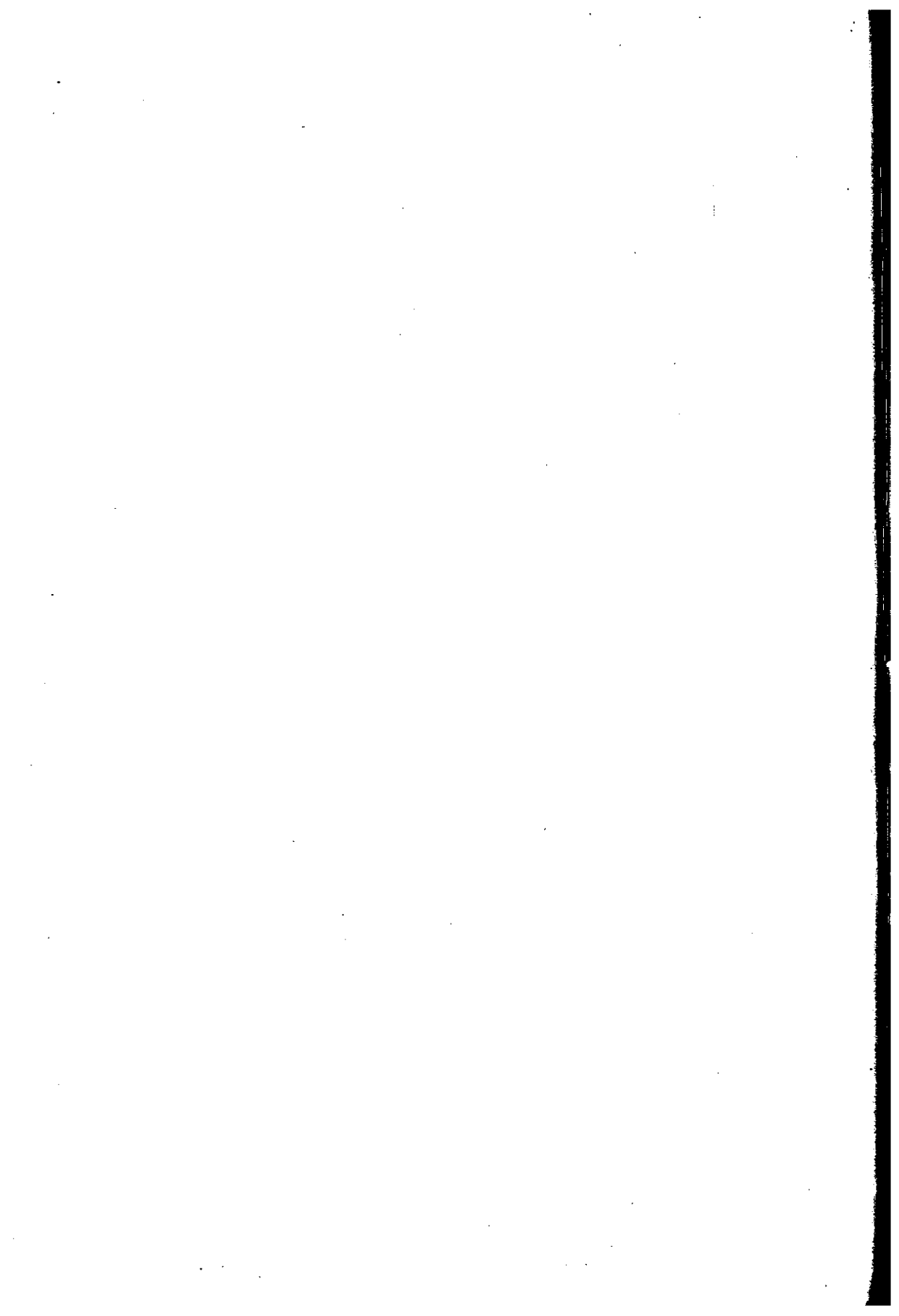
	t	X_1	X_2	X_3	X_4	X_5	X_6	$E = \frac{\delta Y_t}{\delta X_t} \cdot \frac{\sum X_t / n}{\sum Y_t / n}$
Y_9	1838.29							
Y_9	9967.71							
Y_9	1831.85			0.07				
Y_9	9596.66							
Y_9	7347.04			-15.39			6.14	
Y_9	9529.99					0.08		
Y_9	8134.72					-9.98	3.99	
Y_9	-25713.92	0.36(734)						3.81 (10.47)
Y_9	-6533.83	0.16(988)						
Y_{10}	455803.33							
Y_{10}	421026.33			4.82				
Y_{10}	3351784.56			-86.71		-25.77		
Y_{10}	406808.54					7.89		
Y_{10}	311108.33			3.23		6.12		
X_{10}	610708.69	-1.03(076)						
X_{10}	127027.84	4.17.(577)						0.71 (0.18)

DİĞER MONTAJ SANAYİİ TALEP PROJEKSİYONLARI

(Tablo XXVII. devamı)

	t	X_1	X_2	X_5	X_6	$E = \frac{\delta Y_1}{\delta X_1} \frac{\Sigma X_1 / n}{\Sigma Y_1 / n}$
Y_{13}	38617.71	2173.04				
Y_{13}	37903.88	2160.66		0.13		
Y_{13}	-109308.35	-1371.05	4.39	0.75		
Y_{13}	37825.26			0.15		
Y_{13}	-52719.86		2.71	0.52		
Y_{13}	-39711.88	305.24	2.36			
Y_{13}	155618.53	716.71	-4.95		1.31	(2.70)
Y_{13}	-52372.44		2.75			
Y_{13}	122837.80		-3.94		1.29	(2.70)
Y_{13}	12698.23	-780.71			0.62	(2.70)
Y_{14}	12546.88	1168.96				
Y_{14}	883.40	528.47			0.13(.....)	(7.44)

V. Bölüm
Montaj Sanayii ve
Ortak Pazar



V. BÖLÜM

MONTAJ SANAYİİ VE ORTAK PAZAR

FASIL : XIX

OTOMOTİV SANAYİİ VE ORTAK PAZAR

I — TÜRKİYE'NİN ORTAK PAZAR ÜYELİĞİ

Otomotiv endüstrisi başta olmak üzere, montaj endüstrilerinin Avrupa Ekonomik Topluluğu karşısındaki durumunu tahlil edebilmemiz için önce A.E.T. hakkında genel bir açıklama yapmamız yerinde olacaktır.

1951 yılında, Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg arasında Avrupa Kömür ve Çelik Birliği kurulmuştu. Bu kuruluş ile altı ülke sanayide temel ara malları teşkil eden kömür ve çeliği tek elde toplayarak, «supra - nasyonel» bir organizasyon meydana getiriyorlardı. Kuruluşun büyük bir gelişme göstermesi altı ülkeyi daha ileri derecede bir iktisadî birleşmeye teşvik etti. Böylece, 1957 yılında Roma Anlaşması imzalandı. Bu anlaşma ile altı ülke bir gümrük birliği ve ortak pazar meydana getiriyorlar, daha da ileri giderek, uzun vade içinde siyasal birleşmeyi planlıyorlardı.

Roma Anlaşması ile gerçekleştirilen birlik bir taraftan üye ekonomiler arasında gümrük duvarlarının indirilmesini öngörürken, diğer taraftan da dışarıda kalan ekonomilere karşı ortak bir gümrük ve dış ticaret politikası getiriyordu.

A — Roma Anlaşmasının Getirdiği Ekonomik Düzen

Bir defa altı ülke, aralarındaki gümrük duvarlarını ortadan kaldırarak büyük, ortak bir pazar kuruyorlardı. Nitekim, 1968 yılına gelindiğinde sanayi ürünleri için gümrük duvarlarının tamamen ortadan kaldırıldığını görüyoruz. Tarımsal ürünler için ise, tarım kesiminin ülkeden ülkeye gösterdiği farklar dolayısıyla aynı yılda %80'e yakın bir gümrük indirimi gerçekleşmişti. Böylelikle Avrupa Ekonomik Topluluğu içinde mal hareketleri serbest bir hale gelmiş olmaktadır.

A.E.T. kuruluşundan itibaren topluluk dışında kalan ekonomilere karşı birleştirilmiş, tek bir gümrük rejimi ve dış ticaret politikası uygulamaya başlamıştır. Bu da A.E.T.'nin büyük bir iktisadî kuvvet olarak Dünya ekonomisi ve uluslararası piyasada daha etkili olmasına yol açmıştır. 1963'de dünya ticareti içindeki payı %20 olan A.E.T. 1968'de bu oranı %25'e, 1971'de de %29 - 30'a çıkarmıştır.

Avrupa Ekonomik Topluluğu ekonomik yapıt olarak piyasa ekonomisini geliştirme ve sağlamlaştırma amacını gütmektedir. Piyasa ekonomisinin daha sağlam temellere oturtulması meselesinde, ortak pazar içinde rekabetin arttırılması amaç edinilmiştir. Rekabeti önleyen, aksatan nitelikteki her türlü ekonomik, malî ve hukukî engellerin kaldırılması amaç edinilmiş ve bu konuda 'büyük bir gelişme sağlanmıştır. Vergi sistemlerinin harmonize edilmesi kısmen sağlanmış, subvansiyonların önüne geçilmiştir.

Bilindiği gibi, A.E.T.'nu meydana getiren ekonomiler, esas itibariyle aynı ekonomik yapıya sahip, ileri derecede sanayileşmiş ülkelerdir ve rakip ekonomi durumundadırlar. Bu bakımdan Ortak Pazar içinde rekabetin arttırılması pazarın gelişmesine yardımcı olacaktır.

A.E.T. içinde ortak ekonomik ve malî politikaların uygulanması da sağlanmıştır. Bu durum homojen bir ekonomik bütünün ve piyasanın ortaya çıkmasına yol açmıştır. Ortak para birimi ve tek bir merkezî malî otorite planlanmıştır.

A.E.T. işgücü ve sermayenin pazar içinde serbestçe hareket etmesini temin için mevcut şartlarda büyük değişiklikler yapmış, özellikle işgücü konusunda bugüne kadar çok büyük gelişmeler sağlanmıştır.

1963 yılında Yunanistan, 1964'de Türkiye, A.E.T.'nin (namzet) üyesi durumuna geçmişlerdir. Bugün Türkiye, esas itibariyle 12 yıl devam edecek olan geçiş döneminin başlangıcında bulunmaktadır.

B — Türkiye'yi A.E.T.'na Katılmaya Zorlayan Şartlar

Acaba hangi şartlar 1963 yılında Türkiye'yi A.E.T.'na üye olmak için müracaata zorlamıştır? Ekonomik şartların yanında, politik, askerî ve kültürel nedenlerin de bulunduğu görülmektedir.

a) Avrupa Ekonomik Topluluğu, kurulduğu 1957 yılından itibaren büyük bir gelişme göstermiş, bu gelişme gerek büyüme hızı, gerek iç ve dış ticaret bakımından diğer gelişmiş ekonomilere nazaran daha hızlı olmuştur.

İkinci Dünya Harbinden sonra Batı Dünyası ile ekonomik ilişkilerini önemli çapta genişleten Türkiye'nin Avrupa'daki bu dev birleşmeye yabancı kalması beklenemezdi. Esasen 1960'larda Türkiye'nin dış ticaretinin 1/3'ü Avrupa Ekonomik Topluluğu ile yapılmakta idi. 1963'de %30 olan bu oran hazırlık dönemi sonunda (1970) %40'a yükselmiştir.

b) Türkiye'nin dış sermaye ihtiyacının büyük bir gelişme içinde bulunan Avrupa Ekonomik Topluluğundan temin edilmesi söz konusu idi. Esasen gerek özel dış yatırımlar, gerek alınan krediler bakımından A.E.T ekonomileri ile aramızda büyük bir yakınlaşma sağlanmıştı.

A.E.T. çerçevesi içinde, yabancı sermaye ekonomiye daha kolay girebilecekti. Bunun yanında, A.E.T.'na tam üye olma safhalarında, A.E.T.'nın Türkiye'nin ekonomik kalkınması için gerekli kredileri arttırması beklenmekte idi.

c) A.E.T.'nun meydana getirdiği büyük pazara ihracatta bulunan diğer ekonomiler içinde Türkiye'nin rakibi durumunda bulunan Yunanistan 1963 yılında A.E.T.'nun namzet üyesi durumuna gelmişti. Diğer taraftan, yine birçok ihraç ürünleri bakımından Türkiye'nin rakibi durumunda bulunan İspanya da A.E.T. ile yakın ilişkiler kurmak yolunda idi. Bu durum Türkiye'yi A.E.T.'na namzet üyelik için başvurmaya zorlamıştır.

d) Uluslararası ekonomik anlaşmalar ve kuruluşlar bakımından Türkiye gerek Batı Avrupa gerek A.B.D. ile çok yakın bir işbirliği içinde idi. Bu sebeple Batı Avrupa'da meydana çıkan A.E.T. gerçeğine yabancı kalamazdı.

e) Ekonomimiz, Cumhuriyetten beri takip edilen iktisadî politikalar ve bunun sonucu ortaya çıkan ekonomik sistem bakımından karma ekonomi ve piyasa düzenini başbaşa götüren bir niteliğe sahiptir. Bu durum ile, Batı modeli bir ekonomik kalkınma stratejisi söz konusudur. Mesele bu açıdan ele alındığında, A.E.T.'na katılma isteğinde bu faktörün de etkisinin bulunduğu ortaya çıkar.

C — Hazırlık Döneminde Durum

1964 yılında başlayıp 5 yıl devam etmesi gereken, fakat uygulamada 5 yılı aşan hazırlık dönemi süresince Türkiye A.E.T. ile olan münasebetlerinde tek taraflı olarak bazı istifadeler sağlamıştır. Bu istifadeler aşağıda kısaca sıralanmaktadır:

a) Avrupa Ekonomik Topluluğu, bazı Türk ihraç ürünlerine indirimli tarife uygulamıştır. Tütün, kuru incir, fındık, şarap, yaş meyva, bazı deniz ürünleri, el dokuması halı bunlar arasındadır. Bu durum, az da olsa, söz konusu malların ihracatında yararlı olmuştur.

b) A.E.T. ülkelerine, özellikle B. Almanya'ya işçi gönderilmesi konusunda kolaylıklar elde edilmiştir. Bilindiği gibi, işçi dövizleri son yıllar içinde ödemeler bilançosu üzerinde çok büyük müspet etki yapmıştır. 1971 yılında transfer edilen işçi dövizleri, 471 milyon dolar ile, toplam ihraç gelirinin 3/4'ne ulaşmış bulunmaktadır.

c) Hazırlık dönemi içinde A.E.T. üyelerinden, Avrupa Yatırım Bankası kanalı ile 174 milyon dolarlık kredi alınmıştır.

d) Özel dış yatırımlar bakımından hazırlık dönemi A.E.T.'nin Türkiye'deki yabancı sermaye içindeki payının artmasına yol açmıştır. Yerli firmalar bir taraftan ortak kuruluşlar meydana getirirken diğer taraftan A.E.T. firmaları ile teknik işbirliğine gitmişlerdir. Buna örnek olarak, otomotiv endüstrisinde Fiat, Mercedes, Magirus ve Renault ile yapılan işbirliğini gösterebiliriz.

1971 Temmuzunda Brüksel'de imzalanan anlaşma ile, Geçiş Dönemi şartları ortaya konmuştur. Bu dönemde ise, hazırlık döneminden farklı olarak, karşılıklı tavizlerin verildiği bir devir başlamaktadır. Sanayi mamulleri için geçiş dönemi 12 ve 22 yıllık süreleri ihtiva etmektedir. Demir ve Çelik endüstrisi dışında, Türkiye esas itibariyle 12 yıl içinde A.E.T. sanayi mamullerine uygulamakta olduğu gümrükleri tedricî olarak indirecektir. 1967 ithalât değerinin %45'ine tekabül eden sanayi ürünleri için ise indirim 22 yılda gerçekleşebilecektir. A.E.T. ise bazı istisnalar dışında Türk sanayi mamullerine uyguladığı gümrükleri derhal kaldıracaktır.

Araştırmamızın konusunu teşkil eden montaj endüstrisinin, A.E.T.'na geçiş dönemi içindeki durumunun ve uzun vadedeki gelişme imkânlarının bütün bu şartlar altında ortaya konması gerekmektedir. Daha önceki bölümlerde de belirtildiği gibi, Türkiye'de montaj endüstrileri genel olarak büyük bir değişim içindedir. Otomotiv endüstrisi başta olmak üzere, diğer bazı montaj dallarında son yıllar içinde büyük gelişmeler sağlanmış, yan sanayiler gelişmeye başlamış ve yerli imalât oranları artış göstermiştir. Bü-

tün bu gelişmeler, bugüne kadar uygulanagelen gümrük duvarlarının arkasında gerçekleştirilmiştir. Gümrüklerin tedrici olarak indirilmeye başlamasıyla birlikte ise durum ne olacaktır? Bu meseleyi açıklığa kavuşturabilmek için Türkiye'deki montaj endüstrilerinin A.E.T. ile maliyet mukayeselerinin yapılması gerekmektedir. Maliyet mukayeseleri yapılması, maliyetleri etkileyen dolaylı faktörlerin ortaya konması ve bu faktörlerin gelişme seyirleri montaj endüstrilerinin A.E.T. karşısındaki rekabet gücünü tayinde önemli rol oynar.

Bu kısımda önce otomotiv endüstrisinin, daha sonra da diğer sanayi kollarının mukayeseleri yapılarak bir sonuca varılmaya çalışılacaktır.

II — OTOMOTİV SANAYİİ VE ORTAK PAZAR

A — A.E.T. OTOMOTİV SANAYİİ

1 — Üretim ve Üretim Artışları

A.E.T. otomobil endüstrisi eski bir geçmişe sahiptir. 19. yüzyıldan günümüze kadar otomotiv sanayiinde büyük ilerlemeler kaydedilmiştir. A.E.T.'da A.E.T. ülkelerinin dışındaki ülkelerin ve özellikle A.B.D.'nin de geniş yatırımları söz konusudur. Batı Avrupa ülkelerinde toplam olarak 4 milyar dolar civarında olan A.B.D. yatırımlarının büyük bir kısmı A.E.T. ülkelerinde bulunmaktadır. Bugün A.E.T. içinde istihsal edilen araçların %30 civarında bir kısmı A.B.D. firmalarının yatırımları ile yapılmaktadır. Yapılan incelemelere göre, bu payın önümüzdeki yıllar içinde azalması beklenmemektedir.

A.E.T. içinde Almanya, Fransa, İtalya, otomobil üretimi ellerinde tutmaktadırlar. Benelux ülkelerinden sadece Hollanda'nın (Daf) isimli kendi firması mevcuttur. 1968 yılı için A.E.T.'nun, A.E.T. dışındaki ekonomiler ile karşılaştırmalı olarak üretim miktarları aşağıda verilmektedir:

<u>Ülkeler</u>	<u>Üretilen Motorlu taşıt Miktarı</u>
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

MONTAJ SANAYİİ ve ORTAK PAZAR

Görülüyor ki, A.E.T.'nin yapmış olduğu toplam üretim A.B.D.'nin tek başına yapmış olduğu üretimin altında bulunmaktadır. A.E.T. içinde yıllık ortalama istihsal artışı ise sadece İtalya'da %10'un üzerine çıkmıştır. Gerek Fransa gerek Almanya bu yüzdenin altında kalmışlardır (1). Bütün Avrupa piyasası için binek otomobil üretimindeki artış yüzdeleri 1969 yılı için aşağıda kaydedilmiştir:

1) Fiat	%18.3
2) VW	13.7
3) Ford - Taunus	12.3
4) Opel	11.7
5) Renault	11.
6) Leyland	7.2
7) Citroen	6.0
8) Peugeot	5.7
9) Chrysler	4.9
10) Daimler - Benz (Mercedes)	2.6

Görüldüğü gibi, ilk 10 firma içinde, (2), (3), (4), ve (10) No.'lu firmalar Almanya'da, (5), (7) ve (8) No.'lu firmalar Fransa'da, (1) No.'lu firma da İtalya'da istihsalde bulunmaktadır. Hollandanın (Daf) firmasının payı ise (%1)'in altındadır.

Yukarıdaki rakamlar binek otomobilleri için verilmiştir. Kamyon ve otobüste 1968 yılı için üretim rakamları ise şu şekildedir (2).

<u>Ülkeler</u>	<u>Kamyon ve otobüs (miktarları)</u>
Almanya	244.800
Fransa	242.800
İtalya	118.700
Belçika	28.400
Hollanda	13.500

Aynı yıl içinde toplam 6.381.000 binek otomobili imal edilmesine karşılık, kamyon ve otobüs imalât miktarı 635.000'dir. Kamyon ve otobüs dalında da esas imalâtçılar Almanya, Fransa ve İtalya'dır. Hollanda ve Belçika'da ise montaj olarak imal edilmektedir.

(1) *Automotive Industries in Developing Countries*, I.B.R.D.

(2) *Statistique industrielles* — CE. 1969.

2 — AET Otomotiv Sanayinin Bellibaşlı Özellikleri

A.E.T. otomotiv endüstrisine bütünü ile göz atacak olursak şunları söylemek mümkündür:

— A.E.T içinde otomotiv endüstrisi Almanya, Fransa ve İtalya tarafından yürütülmektedir. Bu üç ülke üretimin hemen hemen tamamını yapmaktadırlar. Hollanda'daki (Daf) fabrikasının toplam üretim içindeki yüzdesi çok düşüktür. Kamyon ve otobüs imalâtında Belçika ve Hollanda montaj yoluna gitmektedirler.

— Toplam Batı Avrupa binek arabası üretimi içinde A.E.T.'nin payı, %80 civarındadır.

— A.E.T içinde A.B.D. firmaları olarak, Ford, General Motors ve Chrysler bulunmaktadır. Bunların toplam A.E.T. binek otomobili üretimi içindeki payları %30 civarındadır.

— Japon ve Doğu Bloku otomotiv endüstrilerinin A.E.T. içinde satışları sembolik miktarlardadır. Yalnız Japonya, uzun dönem içinde A.E.T. piyasasına sızmaya çalışmaktadır.

— 1960'lardan itibaren, A.E.T. otomotiv endüstrisi bütünü ile ele alındığında istikrarlı bir gelişme içindedir.

— A.E.T otomotiv endüstrisi, sadece A.E.T. piyasası için çalışmakta, geniş ölçüde ihracata ve uluslararası piyasaya dönük bulunmaktadır. Başlıca ihraç ve montaj imal bölgeleri aşağıda zikredilmektedir:

- a) A.E.T. dışı Batı Avrupa Ekonomileri
- b) Kuzey Amerika
- c) Güney Amerika
- d) Doğu Bloku ülkeleri
- e) Orta Doğu.

Uzak Doğu ise Japon otomotiv endüstrisinin kontrolü altına girmektedir.

— A.E.T. otomotiv endüstrisi firmalarının cesametleri A.B.D.'ye oranla daha düşüktür. Kamyon ve otobüs dallarında da A.E.T. firmalarının cesameti İngiltere'nin altında bulunmaktadır. Firma cesametleri hakkında bir fikir vermek üzere aşağıda A.E.T. otomotiv endüstrisi firmalarında çalışan işçi sayısı verilmektedir.

(3) Les Dossiers de l'entreprise — No. 23 Octobre, 1970.

<u>Firma</u>	<u>Çalışanların Sayısı</u>
Fiat	180.000
Volkswagen	168.000
Daimler - Benz (Mercedes)	136.376
Renault	86.349
Opel (G. M.)	54.308
Ford - Taunus	54.430
Chrysler (Frs.)	25.938
B.W.W.	21.000

Bu rakamlar A.B.D. firmalarının çok altında bulunmaktadır.

— Dünya toplam otomobil üretiminin %30 civarında bir kısmı A.E.T. tarafından yapılmaktadır.

— A.E.T. otomotiv endüstrisi dikey ve yatay entegrasyon (temerküz) bakımlarından karşılaştırıldığı zaman şu durum görülür. Firma cesametinin A.B.D. standardına göre küçük olması dolayısıyla endüstri için gerekli olan çeşitli parçalar konusunda ileri derecede bir tamamlama yoktur. Dikey tamamlama konusunda ise çok sayıda firmanın işbirliğine gittiği görülmektedir. Hatta bundan da ileri olarak, kamyon, otobüs ve binek otomobili üretiminde aynı firmaların faaliyette buldukları göze çarpmaktadır. A.E.T. ülkelerinde, toplam olarak 20'nin üzerinde otomotiv endüstrisine dahil firmanın bulunması da bunu doğrulamaktadır.

3 — A.E.T. Otomotiv Firmalarının Büyük Piyasa İçinde Elde Ettikleri İstifadeler

A.E.T. içindeki otomotiv firmalarından bazıları, Fiat, Renault, VW gibi, imal ettikleri araçların hemen hemen tamamını kendi fabrikalarında imal ettikleri halde, istihsal hacmi böyle bir «dikey tamamlamaya» imkân vermeyen veya «ekonomik olmak» bakımından gerek göstermeyen bazı firmalar ise diğer firmalar ile işbirliğine ve işbölümüne gitmişlerdir. Bu işbölümü A.E.T.'nin sağlamış olduğu ekonomik şartlar dolayısıyla daha yüksek derecede «dışsal ekonomi» yaratılmasına imkân hazırlamıştır. Binek otomobillerinde olduğu gibi, kamyon ve otobüste de A.E.T. firmalarının «entegrasyon ve işbirliği» halinde faaliyette buldukları görülmektedir. Bazı otomotiv firmaları ana parçalarda işbölümüne gittikleri halde, diğerlerinde sadece belirli parçalar ve tesisat diğer firmalardan temin edilmek-

tedir. Bu, çok gelişmiş bir «otomotiv yan sanayinin» mevcudiyetine bağlıdır. Meselâ, ölçü aletlerinde gelişen 2 veya 3 firma A.E.T. otomotiv endüstrisindeki 20 firmanın ihtiyacının tamamını karşılayabilmektedir. İngiliz ve ABD otomotiv endüstrileri bu bakımdan karşılaştırdıklarında ise bu her iki ülkede dikey entegrasyonun A.E.T. ülkelerindekine kıyasla çok daha kuvvetli olduğu göze çarpar.

4 — A.E.T. Otomotiv Endüstrisi ve Dış Pazarlar

A.E.T. otomotiv endüstrisi A.E.T. içinde karşı karşıya bulunduğu geniş bir piyasa yanında dış pazarlara da geniş ölçüde ihracat yapmaktadır. Yapılan ihracatın iki şekilde ortaya çıktığını görüyoruz:

- a) Komple taşıt aracı ihracatı,
- b) Parça ihracatı.

Parça ihracat satışlarını esas itibariyle montaj durumundaki dünya otomotiv endüstrilerinin ithalâtı meydana getirmektedir. Son yıllardaki temayül gözönünde tutulursa, muhtelif otomotiv montaj endüstrilerine yapılan parça ihracatı satışların büyük bir genişleme gösterdiği görülür. Bunun nedeni dünya üzerinde otomotiv endüstrilerini yeni geliştirmekte olan ekonomilerin bu işe genellikle geniş ölçüde, montaj yolu ile başlamalarından ileri gelmektedir. Bu yolla ihracat yapan A.E.T. firmalarının başında Fiat, Renault ve VW gelmektedir. Böyle bir gelişme sadece az gelişmiş ekonomiler çerçevesi içinde kalmamakta, Doğu Bloku ekonomileri de A.E.T. otomotiv endüstrisi ile işbirliği yaparak, hem montaj seviyesinde parça ithal etmekte hem de otomotiv teknolojisi için A.E.T.'den fabrika ithal ederek A.E.T. nin otomotiv ihracatının artmasına yol açmaktadırlar. Renault'nun Bulgaristan'daki montaj fabrikası ve Fiat'ın S. Rusya'da inşa etmekte olduğu fabrika bunun örnekleridir. A.E.T. otomotiv firmaları Latin Amerika ve A.E.T. dışındaki Güney Avrupa Ülkelerinde de geniş ölçüde faaliyet göstermektedirler. Latin Amerika'da özellikle Mercedes - Benz, Citroen ve VW geniş ölçüde faaliyet göstermişlerdir. İspanya ve Yugoslavya başta olmak üzere Güney Avrupa piyasasında ise Fiat'ın büyük ihracatı vardır.

A.E.T. firmalarınca montaj endüstrilerine yapılan ihracat istikrarlı olmuştur. Çünkü, dahili istihsalin yürütülmesi ve gelişen yan sanayilerin ayakta tutulması zarureti montaj endüstrilerinin dalgalanmayan, istikrarlı bir ithalât yapabilmelerine imkân vermiştir. A.E.T. otomotiv endüstrileri açısından bu durum olumlu bir etki yaratmıştır.

B — A.E.T. KARŞISINDA TÜRK OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ

1 — Otomotiv Sanayii ve Geçiş Dönemi Şartları

İkinci bölümde belirtildiği gibi, Türkiye, A.E.T. ortaklığının geçiş döneminin başlangıcında bulunmaktadır. Geçiş dönemi, otomotiv endüstrisini de içine almak üzere, esas itibariyle 12, istisnaî 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 otomobilleri ile diğer ticarî araçlar birbirinden ayrılmak suretiyle, binek otomobilleri için 12 yıl, ticarî araçlar için 22 yıl olarak kabul edilmektedir. Yani, binek otomobilleri ithalâtında kademeli olarak 12 yıl içinde gümrükler %100 kaldırılmış olacaktır. Binek otomobili dışındaki ticarî 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 tespit edilmiş bulunmaktadır (4).

A — Ticarî Motorlu Araçlar (kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs vs.), parçalar ve aksesuar için 22 yıl içinde;

1. İndirim : Geçiş dönemi protokolünün uygulanmaya başladığı ilk yıl %5
 2. İndirim : Üçüncü yılın sonunda %3
 3. İndirim : Altıncı yılın sonunda %5
 4. İndirim : Onuncu yılın sonunda %5
- sonrası geriye kalan yıllar için %8 indirim.

B — Binek Otomobilleri için 12 yıl içinde;

1. İndirim : Protokolün uygulanmaya başladığı yıl %10
 2. İndirim : 3. yılın sonunda %10
 3. İndirim : 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

(4) Katma protokol.

otomobilleri ile bunlar dışında kalan diğer ticarî araçları ayrı ayrı hükümlere tâbi 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 ticarî araçları, bunların parçalarını ve aksesuarını içine almaktadırlar. Acaba binek otomobilleri imalâtımız 12 yıllık ticarî imalâtımız 22 yıllık süre sonunda A.E.T. sanayi ile rekabet edebilecek bir güce sahip olabilecek midir? Bu hususta bir karar vermek üzere otomotiv endüstrimizi A.E.T. otomotiv endüstrisiyle çeşitli yönlerden mukayese etmemiz gerekmektedir. Bunu yaparken ise 12 ve 22 yıllık muhtemel gelişmeleri hesaba katmak gerekecektir.

2 — Türk Otomotiv Endüstrisinin A.E.T. ile Karşılaştırılması

Bugün (1970 yılında) Türkiye'de otomotiv endüstrisinde, traktör dahil olmak üzere 20 firma faaliyet göstermektedir. Bunlar 14 yabancı firma ile ortak yatırım ve işbirliği halindedirler. Söz konusu yabancı firmalar şunlardır: Fiat, Mercedes, Magirus, Leyland, Skoda, UAZ, Ford, Renault, Reliant, B.M.C., I.H. (International), Mc.Cormick, Massey Ferguson, Hanomag.

Daha önce de belirtildiği gibi, 1970 için söz konusu 20 firmada çalıştırılan toplam işgücü sayısı 11.044'tür. Bu durumda işgücü açısından ortalama cesamet 500 civarındadır. Bu da, Türkiye'nin sınırlı iç piyasası karşısında, otomotiv endüstrisinde «çok sayıda küçük firmanın» faaliyette bulunduğunu göstermektedir.

Firmaların sermayeleri ele alındığında da yine aynı sonuca varılabilmektedir. 18 firma için öz sermayeye göre cesamet ve bu esasa göre firmaların dağılımı şu şekildedir:

<u>Öz Sermaye Tutarı</u>	<u>Firma Sayısı</u>
TL. 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

100 milyon TL.'nin üzerinde öz sermayeye sahip firma sayısının sadece 3 olması, yukarıda belirtilen gerçeği doğrulamaktadır.

Üretim bakımından ele alındığında ise, 1970'de fiili üretimin, traktör dahil, 30.000 civarında olduğu görülmektedir. 1971 ve 1972'de (Tofaş) ve (Oyak)'ın da istihsale başlaması ile bu miktar yükselmiştir. Yapılan araştırmalara göre, fiili üretim teorik kapasitenin çok altında bulunmaktadır. İç talep bakımından ise, D.P.T.'na göre talep artışı %20 civarındadır; %10 park amortismanı, %8.4 ise talep artışı olarak, %18.4 bir artış tahmin edilmektedir. Bizim talep tahminlerimiz ise bazı farklar göstermekte olup bir önceki bölümde verilmiştir.

Otomotiv sanayimiz A.E.T. ile kıyaslandığında şu problemler sözkonusu olmaktadır:

- a — Firma cesameti
- b — Piyasa genişliği
- c — Maliyetler
- d — Yan sanayi
- e — Kalite meselesi
- f — Vergi strüktürü farkı
- g — Teknolojik seviye farkı meseleleri.

Başlıca meseleler aşağıda sırayla ele alınmaktadır.

a — *Firma Cesameti Bakımından A.E.T. ile Karşılaştırma*

Cesamet ölçüsü olarak ister istihdam edilen işgücü miktarını, ister sermaye durumunu, ister istihsal kapasitesini ele alalım, A.E.T. otomotiv firmaları Türk firmalarına kıyasla çok yüksek miktarlara ulaşmaktadırlar. 1969 A.E.T. fiili istihsalı 7 milyonun üzerinde bulunmaktadır. A.E.T. üyelerinde toplam olarak 20 firmanın faaliyette bulunduğu gözönünde tutulursa firma başına ortalama 350.000 civarında yıllık fiili üretim ortaya çıkmaktadır. Türkiye'de ise 1970 için 30.000 civarında olan fiili üretimin, 20 firmaya bölünüşü ile, firma başına, 1.500 civarında üretim ortaya çıkmaktadır. Tofaş ve Oyak'ın istihsale geçmesi ortalama yükseltmiştir.

İstihsal bakımından da Türkiye'de firma başına düşen 500 işgücüne karşılık, A.E.T.'nda çok yüksek rakamlara ulaşılmaktadır. Meselâ, Fiat, VW, Mercedes, Renault, Opel, Ford - Taunus, Chrysler (Fransız) B.M.W.'nin 1969 işgücü ortalaması 100.000'ne yaklaşmaktadır.

Görülüyor ki, firma cesameti açısından, arada çok büyük farklar vardır. Bu da teknoloji ve maliyetler yönünde etkili olmaktadır. Firma cesametleri kısmen ekonomide işgücü ve sermaye faktörlerinden hangisinin daha bol ve ucuz olduğuna, kısmen de piyasanın genişliğine, yahut talebe bağlıdır.

b) Piyasa Genişliği Bakımından A.E.T. ile Karşılaştırma

Burada DPT'nin geliştirilmiş olduğu talep projeksiyonlarıyla çalışacak olursak, 1973 yılı için otomotiv, kamyon, kamyonet ve minibüs, otobüs toplamı 30.000 civarındadır. Aynı rakam 1977 için 50.000'e ulaşmaktadır.

A.E.T.'da daha önce belirttiğimiz gibi, kamyon için firma cesameti 30.000 - 40.000 arasında değişmekte, otobüs için ise 10.000 civarında bulunmaktadır. Diğer taraftan, binek otomobillerinde birkaç değişik motor imal edecek fabrika için asgari üretim, yıllık 60.000 - 70.000 arasında bulunmaktadır.

Bu durum gözönünde tutulursa, bugün için içinde bulunduğumuz iç piyasa talebi maliyetler bir miktar yükselmeden yerli imalât oranının artırılmasına elverişli değildir. Bu husus motor ve aktarma organları yapımı için dahi varittir. İç piyasa genişliğinin bu alanlarda ancak 1980'den sonra yerli imalât oranı yüksek ve aynı zamanda nispeten verimli faaliyete imkân verebileceği anlaşılmaktadır. Bu durumda, daha önce de belirttiğimiz gibi, Türkiye'de otomotiv endüstrisinde çalışan çok sayıda firmanın mutlaka entegrasyona girmesi zorunluluğu vardır. Aksi halde iç piyasa talebi yeterli büyüklüğe ulaşabilse dahi çok sayıda firmanın yerli imalât oranını arttırması imkân dahiline girmeyecektir.

Piyasa genişliği bakımından, A.E.T.'da ise herhangi bir sınırlayıcı durum söz konusu değildir. Esasen A.E.T. otomotiv endüstrisi, iç piyasaya olduğu kadar, dış piyasaya dönük bulunmakta ve geniş ölçüde ihracat yapmaktadır. Almanya, Fransa ve İtalya'nın istihsal ve ihracatları aşağıda verilmektedir (5).

	İstihsal	İhracat	İhracatın İstihsale Oranı
Almanya	3.055.700	1.527.300	%53
Fransa	1.581.600	613.000	%38,8
İtalya	1.158.200	326.700	%28,8

Bu rakamlardan A.E.T. otomotiv istihsalinin ne oranda dış piyasaya açılmış olduğu açıkça görülmektedir.

c) *Maliyetler Bakımından AET ile Karşılaştırma*

Otomotiv endüstrimizde maliyetler, ekonomimizdeki diğer birçok sanayi dallarında olduğu gibi, Avrupa maliyetlerinin üzerindedir. Otomotiv sanayimizde maliyetlerin AET'na kıyasla yüksek olmasında rol oynayan bellibaşlı faktörler şunlardır :

- Firma cesametlerinin küçüklüğü,
- Verimlilik düşüklüğü,
- Teknik bilgi yetersizliği,
- İthal edilen parçaların maliyetlerinin yüksek oluşu,
- Yüksek vergi oranları,
- Yan sanayi henüz yeni gelişmekte oluşu, yan sanayiden alınan parçaların fiyatlarının yüksekliği,
- Demir, çelik gibi temel ham madde ve enerji fiyatlarının yüksekliği,
- Faiz haddinin yüksekliği.

Görüldüğü gibi, bu faktörlerin bir kısmı ekonomideki genel şartlarla ilgili olduğu halde, bir kısmı otomotiv endüstrimizin ve yan sanayilerin henüz gelişme halinde bulunmalarıyla ilgilidir. Fiyat ve maliyetleri mukayese ederken ekonominin genel şartlarından ve otomotiv sanayii dışındaki kesimlerin faaliyetlerinden doğan maliyet yüksekliğini doğrudan otomotiv sanayiinin faaliyetlerine bağlanabilen fiyat maliyet yüksekliğinden ayırmak ilginç sonuçlar verecektir. Bu gibi hesaplar müteakip kısımlarda yapılmaktadır. Burada hemen belirtelim ki, otomotiv sanayiinde, maliyeti yükselten ve tüm yerli imalât hedefinin gerçekleştirilmesini güçleştiren en önemli faktörlerden biri çok sayıda küçük firmanın faaliyette bulunmasıdır. Bu şartlar altında yerli imalât oranının artırılması yan sanayiinde henüz yeni kuruluş safhasında bulunmasıyla birleştiğinde, maliyetlerin yükselmesi ve kalitenin düşmesi yolunda bir etki yaratmaktadır. Ancak, otobüs gibi emek-yoğun üretim metodlarıyla çalışan imalât kollarını bu kaide nin dışında tutmak gerekir; otobüste yerli imalât oranı maliyet ve kalite üzerinde menfi etkilere yol açmadan yükseltilebilmiştir. Fiyat, maliyet ve kalite farkları muhtelif araçlara göre değişik oranlarda olup, binek otomobiline azamidir.

A.E.T. içinde istihsal miktarı bakımından binek otomobili imalâtı, kamyon ve otobüs imalâtı oranına nazaran çok daha yüksektir. 1968 yılı içinde A.E.T.'da 635.000 kamyon ve otobüs imal edildiği halde, aynı yıl içinde 6.400.000 binek otomobili imal edilmiştir. Bu bakımdan A.E.T. binek otomobili imalâtında ortalama cesamet kamyon ve otobüsün çok üstünde bulunmaktadır. Bu da, binek otomobili imalâtında daha ileri ve sermaye - yoğun teknolojinin uygulanmasına imkân vermektedir. Bu durum, A.E.T.'de binek otomobili maliyetlerinin daha da düşmesine, kalitesinin yükselmesine yol açmaktadır. Nitekim, Türkiye'de binek otomobilleri maliyetleri kamyon ve otobüse nazaran A.E.T.'den çok daha yüksektir. Bugün, Otosan tarafından imal edilmekte olan iki kapılı Anadol, taşıt alım vergisi hariç, bayi tarafından 45.700 TL.'sına (bazı aksesuarlar dahil) satılmaktadır. Demek ki, bu fiyat taşıt alım vergisi dışındaki bütün vergileri de içine almaktadır. Yine taşıt alım vergisi hariç, Murat 124'ün fiyatı ise, 54.500 TL.'dir. Daha iyi vasıflara sahip, aynı büyüklükteki AET otomobilleri 1971 sonu fiyatları ise aşağıdadır :

- Fiat 124 : 6830 D. Mark (Takriben 30.000 TL.)
- Renault 12 : 7135 D. Mark (Takriben 32.000 TL.)
- Ford Escort : 6140 D. Mark (Takriben 27.600 TL.)

Tablo I'de, daha geniş bir fikir vermek üzere, orta büyüklükteki A.E.T. binek otomobilleri satış fiyatları kaydedilmektedir.

İlk bakışta fiyatlarda büyük farklar görülmekle beraber bu büyük fiyat farkları Türkiye ile A.E.T. otomotiv endüstrisinin verimlilik farklarını temsil etmekten uzaktır. Çünkü, Türkiye'de istihsal maliyetine giren vergi oranlarının A.E.T. ülkelerine kıyasla çok yüksek oluşu bu fiyat farkının büyük bir kısmını izah edebilmektedir. Bu mesele müteakip kısımlarda ele alınmaktadır.

d) Vergi Bünyesi ve Maliyetler

Bilindiği gibi, parça tedariki safhası ve istihsalde alınan vasıtalı vergiler firmalar ve endüstri açısından bir maliyet unsuru olmakta ve mamulün imalât ve satış fiyatını yükseltmektedir. Otomotiv endüstrisinde mevcut vasıtalı vergiler AET vergi nispetleriyle karşılaştırıldığında arada çok büyük farkların mevcut bulunduğu ortaya çıkmaktadır. Bu farklar sadece istihsal safhasında alınan vasıtalı vergiler, parça imalâtı ve tedariki safhasında alınan vergiler ve ithal parçaları üzerinde alınan gümrük vergileri için sözkonusu olmamakta, satış safhasında alınan vergilerde de Türkiye ile AET arasında önemli farklar mevcut bulunmaktadır.

Tablo I — A.E.T. Seçilmiş Binek Arabaları Fiyatları (1971 Sonu)

1) Citroen 2 CV 435 ccm, 23 PS 4388 D. Mark	14) NSU Prinz 4 598 ccm. 30 PS 5040 D. Mark	27) NSU TT 1177 ccm. 65 PS 6940 D. Mark
2) Citroen Dyane 435 ccm, 23 PS 4722 D. Mark	15) NSU 1000 C 996 ccm. 40 PS 5800 D. Mark	28) Opel Ascona 1584 ccm. 68 PS 7645 D. Mark
3) DAF 33/44 746 ccm, 28 PS 4695 D. Mark	16) NSU 1200 C 1177 ccm. 55 PS 6500 D. Mark	29) Peugeot 204 1130 ccm. 49 PS 6595 D. Mark
4) Fiat 500 F 499 ccm, 18 PS 3730 D. Mark	17) Opel Kadett 1078 ccm. 50 PS 6325 D. Mark	30) Peugeot 304 1288 ccm. 65 PS 7865 D. Mark
5) Fiat 770 S/Seat 767 ccm. 23 PS 3980 D. Mark	18) Renault 6 1100 ccm. 45 PS 6365 D. Mark	31) Renault 12 1288 ccm. 54 PS 7135 D. Mark
6) Fiat 850 843 ccm. 34 PS 4460 D. Mark	19) Renault 8 1100 ccm. 45 PS 5595 D. Mark	32) Simca 1301 1290 ccm. 68 PS 7698 D. Mark
7) Renault 4 845 ccm. 34 PS 4995 D. Mark	20) Simca 1100 1204 ccm. 55 PS 6198 D. Mark	33) VW 1600 1493 ccm. 45 PS 7285 D. Mark
8) Simca 1000 994 ccm, 40 PS 4998 D. Mark	21) VW 1200 1192 ccm. 34 PS 5045 D. Mark	34) Ford 17 M 1488 ccm. 60 PS 8895 D. Mark
9) Autobianchi A 112 896 ccm. 44 PS 5783 D. Mark	22) VW 1300/1302 1285 ccm. 44 PS 5840 D. Mark	35) Opel Rekord 1698 ccm. 66 PS 8825 D. Mark
10) Citroen Ami 8 597 ccm. 32 PS 5876 D. Mark	23) Autobianchi A 111 1427 ccm. 70 PS 7881 D. Mark	36) Peugeot 404 1618 ccm. 68 PS 8845 D. Mark
11) DAF 55 1100 ccm. 45 PS 6293 D. Mark	24) Citroen GS 1015 ccm. 54 PS 7680 D. Mark	37) Renault 16 1565 ccm. 65 PS 8435 D. Mark
12) Fiat 128 1116 ccm. 55 PS 5970 D. Mark	25) Fiat 124/ 1197 ccm. 60 PS 6830 D. Mark	38) Sunbeam Sceptre 1725 ccm. 84 PS 8998 D. Mark
13) Ford Escort 1098 ccm. 44 PS 6140 D. Mark	26) Ford Taunus 1285 ccm. 50 PS 7365 D. Mark	39) VW 411 E 1679 ccm. 80 PS 9045 D. Mark

Vergiler bakımından AET 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. AET ülkelerinde ise, son yıllarda Katma Değer Vergisi uygulanmaya başlanmıştır. Ancak, bugün için yine de muhtelif AET ülkelerinde uygulanan vergi sistemi ve vergi nispetlerinde tam bir birlik ve homojenlik sağlanamamıştır ve bu hususta ülkeler arasında büyük farklar söz konusu olmaktadır. Ne var ki, en yüksek nispeti uygulayan AET ülkesinde dahi vergi yükü Türkiye'de otomotiv endüstrisi vergi yükünden çok daha düşüktür.

İmalât yahut fabrika çıkışı maliyetler içindeki vasıtalı vergi oranları aşağıda karşılaştırılmaktadır.

Türkiye'de İmalât Maliyeti İçindeki Vasıtalı Vergi Yükü :

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

Görüldüğü gibi, vasıtalı vergilerin toplam imalât maliyeti içindeki oranı, %32 - 38 arasında değişmektedir. Bu orana yan sanayiide parça imalâtı için ödenen vasıtalı vergiler dahildir; firma kârları üzerinden alınan gelir ve kurumlar vergisi ile satış safhasında alınan taşıt alım vergisi dahil değildir.

AET'de otomotiv ve yan sanayilerini içine alan mal grupları bakımından uygulanan Katma Değer Vergisi oranları ise şu şekildedir (6).

AET Ülkelerinde İmalât Maliyeti İçindeki Vasıtalı Vergi Yükü :

Fransa	... ..	% 23
B. Almanya	... ..	% 11
İtalya	... ..	% 10 (7)
Belçika	... ..	% 20
Hollanda	... ..	% 12

(6) Söz konusu oranlar ilgili ülkelerin vergi kanunlarından çıkarılmıştır.

(7) İtalya henüz Katma Değer Vergisi uygulamaya başlamamıştır; eski, yaygın istihsal vergileri devam etmektedir.

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 AET otomotiv endüstrisi fiyat farklarının sözkonusu vergi farklarından geniş ölçüde etkilendiğini burada yeniden önemle belirtmek gerekir. Yine hatırlatalım ki, buradaki mukayeselere Taşıt Alım Vergisi dahil edilmemiştir. Halbuki, Türkiye'de uygulanan bu vergi de AET ülkelerinde uygulanan satış vergileri oranının üstündedir.

Yukarıda, konumuz icabı vergi yükü AET 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 15, 20 yıl içinde otomotiv endüstrisinde büyük gelişmeler gösteren Arjantin ve Brezilya'yı örnek olarak almak mümkündür. Her iki ülkede fabrika çıkışı yahut imalât maliyeti, istihsal safhasında alınan vergiler dahil ve bu vergiler hariç, aşağıda verilmektedir (8).

	İmalât Maliyeti	İstihsal Safh. Alınan Vergiler	Vergi Hariç, Net Maliyet	Vergi Oranı
<i>Arjantin :</i>				
Otomobil	4.615	1.463	3.152	% 32
Hafif Kamyon	4.069	1.290	2.779	% 32
<i>Brezilya :</i>				
Hafif Kamyon	2.996	1.013	1.983	% 34

Yukarıdaki rakamlardan çıkarılacağı gibi, imalât maliyeti içinde vergi yükü Arjantin'de %32, Brezilya'da %34'tür. Bu oranlar A.E.T.'deki vergi yüklerinin çok üzerinde bulunmaktadır. Türkiye'deki oranların %32 ile %38 arasında olduğu gözönünde 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 imalât oranları, %97 - %100 arasındadır. Bu sebeple %32 ve %34 oranlarındaki vergi yükleri içinde, hemen hemen hiç gümrük vergisi bulunmamaktadır.

(8) I.B.R.D., *Automotive Industries in Developing Countries.*

e) *Otomotiv Endüstrisinin Diğer Sanayilerden Aldığı Girdiler, İşgücü ve Maliyetler*

Otomotiv endüstrisi ithal ettiği parçalar ve kendi istihali yanında diğer endüstri dallarından (yan sanayi) geniş ölçüde parça satın almakta, yine geniş ölçüde demir ve çelik gibi temel ham madde ile enerji kullanmaktadır. Bu gibi alımlarda taşıt araçları imalât maliyetini ve fiyatlarını tayinde önemli rol oynamaktadır. O halde, bu gibi girdilerin fiyat ve maliyetlerinin Türkiye'de AET ülkelerine kıyasla yüksek oluşu da ülkemizin bugünkü genel ekonomik şartlarıyla yakından ilgili olmakla beraber doğrudan ana otomotiv endüstrisinin faaliyetlerine ve ana otomotiv endüstrisinin verimliliğine bağlanamaz; ancak tüm ekonominin ve belki bugün için %100 yerli araç yapımının verimliliğini yansıtabilir. Bellibaşlı girdiler yahut maliyet unsurları aşağıda kısaca ele alınmaktadır.

Yan Sanayiden Alınan Parçaların Maliyeti :

Otomotiv yan sanayii Türkiye'de henüz yeni kurulmakta ve gelişmektedir. Bu bakımdan bugün için çeşitli problemlerle karşı karşıyadır. İçinde bulunduğu şartlara bağlı olarak bir taraftan maliyetler yüksektir, diğer taraftan da kalite düşüklüğü söz konusudur. Yan sanayiın otomotiv sanayiine verdiği parçaların yahut girdilerin maliyet ve fiyatlarının yüksek olmasında bu sanayi kollarında firma cesametlerinin küçük oluşu, teknolojik bilgi ve tecrübe noksanı, kullanılan temel ham maddelerin, özellikle demir ve çeliğin fiyatlarının yüksekliği en önemli sebepleri teşkil etmektedir. Yan sanayide firma cesametinin (optimum) seviyesinin altında olması dolayısıyla maliyetlerin yüksek bulunması Dünya Bankasının az gelişmiş ekonomilerdeki otomotiv endüstri konusunda yaptığı araştırmada diğer birçok az gelişmiş ülkelerde de müşahade edilmektedir. Ne var ki, otomotiv yan sanayii bugün Türkiye'de süratle gelişmektedir. Özellikle, önümüzdeki yıllar içinde, otomotiv sanayiindeki gelişmeye paralel olarak, yan sanayide de daha ileri teknik kullanan, daha büyük cesamette firmaların kurulması beklenebilir.

Enerji Maliyeti :

Daha önceki bölümlerde de belirtildiği gibi, enerji otomotiv endüstrisinde önemli bir maliyet unsurudur. Yan sanayide olduğu gibi enerji dalında da Türkiye'deki maliyetler, A.E.T. maliyetlerinin üzerinde ve 3 misli civarında bulunmaktadır. Kaldı ki, ülkemizde enerji fiyatları daha sü-

ratli bir şekilde yükselmektedir. Nitekim, enerji fiyatı 1963 yılı fiyatları %100 kabul edildiğinde, 1970 yılında %179'a ulaşmıştır. Bu artışlar da şüphesiz ki taşıt araçları maliyet ve fiyatları üzerinde etkili olmaktadır.

Demir ve Çelik Maliyeti :

A.E.T. ülkeleri daha A.E.T.'nun kuruluşundan çok önce, 1951 yılında Avrupa Kömür ve Çelik Birliğini kurarak bu alanda istikrarlı bir fiyat ve üretim politikasının yürütülmesini sağlamışlardır. Türkiye'de otomotiv endüstrisinin kullandığı demir ve çelik fiyatları ise halen resmî kura göre A.E.T. fiyatlarının üzerinde ve yaklaşık olarak iki misli kadardır.

Ücretler :

Türkiye'de genel ücret seviyesi A.E.T. ortalamasının çok altında bulunmaktadır. Ücret seviyesinin A.E.T.'na nazaran düşük olması Türkiye ortalamasının üstünde ücret ödenmekle beraber otomotiv endüstrisi için de geçerli bulunmaktadır. Ücretlerin A.E.T.'na kıyasla düşük olması Türkiye'de otomotiv endüstrisi maliyetleri bakımından, bugün için tek olumlu faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle, otobüs gibi işgücünün toplam maliyet içindeki payının yüksek olduğu araçlarda bu olumlu etki kendini daha da kuvvetli bir şekilde hissettirmektedir. Yine, ücret seviyesinin düşüklüğü otomotiv endüstrisinde genellikle nispeten emek-yoğun metodların kullanılması ve firma cesametlerinin ise nispeten küçük olmasını da geniş ölçüde izah edilebilmektedir. Ne var ki, son yıllar içinde otomotiv endüstrisinde vuku bulan ücret artışları yarın produktivite artışının üzerine çıktığı sürece, maliyetler bakımından olumsuz etkilerin meydana gelmesine yol açacaktır.

Görülüyor ki, bugün için otomotiv endüstrimiz sadece ücret seviyesi bakımından A.E.T.'ne karşı bir maliyet avantajına sahip bulunmaktadır. Bu avantajın nispeten emek-yoğun bir teknolojiyle yürütülen otobüs imalatında nasıl ortaya çıktığı aşağıda müşahhas bir şekilde belirtilmektedir:

Otomarsan firması, Mercedes lisansı ile imal etmekte olduğu 43 kişilik otobüsü 450.000 TL.'sı civarında bir maliyetle yapabilmektedir. Aynı otobüs B. Almanya piyasasında 110.000 D. Mark'a satılmaktadır. Otobüste, A.E.T. maliyeti seviyesine inilebilmesi işgücünün toplam maliyet içindeki payının yüksek olması ile sağlanabilmektedir. Nitekim, karoseri imalatı dolayısıyla otobüste yerli imalat oranı %75'in üstündedir. Buna karşılık, işgücünün payının daha düşük olduğu kamyon, kamyonet ve mini-

büste ise, yerli imalât oranı %55, otomobilde (Anadol) %65'tir. Bu son iki kategorinin maliyetleri, A.E.T. maliyetlerinin çok üzerinde bulunmaktadır.

f) *Faiz Haddi ve Kâr Oranı Bakımından Farklar*

Ekonomimizin içinde bulunduğu genel şartlar dolayısıyla piyasa faiz haddi Avrupa Ekonomik Topluluğunda carî faiz haddinin çok üstündedir. Bu faktör de, A.E.T. ile aramızda maliyet farkının ortaya çıkmasında rol oynamaktadır. Nitekim, A.E.T.'de piyasa faiz haddi %10 civarında olduğu halde, bizde faiz haddi bugün %20'ye ulaşmış bulunmaktadır. Faiz haddiyle bağlantılı olarak, ekonomimizde genellikle kâr marjının A.E.T.'ye nazaran yüksek olması otomotiv endüstrisi için de geçerlidir. Hemen belirtelim ki, ana otomotiv sanayiinde fiyatlar Sanayi Bakanlığı tarafından tespit edilmekte ve kâr marjı cari faiz haddinin çok altında kalmaktadır. Buna mukabil, piyasa ekonomisine dayanan, gelişmiş ekonomilerin meydana getirdiği A.E.T.'de firmalar ve endüstriler yoğun bir rekabet içinde bulunmaktadır. Bunun yanında, piyasa mekanizmasının işlemesi için gerekli müesseseler de II. Dünya Savaşından bugüne kadar çok geliştirilmiştir. Bütün bu sebeplerle ve firma cesametini de gözönüne alırsak, araç başına düşen kâr marjı çok düşüktür.

Kısaca, diyebiliriz ki Türkiye ile A.E.T. arasında faiz haddi ve kâr oranı farkları, sadece otomotiv sanayiine değil, ekonominin farklı genel özellikleriyle ilgili bir mesele olup, hatta kâr marjı farkı otomotiv sanayiinde asgaridedir.

g) *Maliyet ve Verimlilik Karşılaştırmalarının Sonuçları*

Maliyetlerle ilgili olarak buraya kadar yapmış olduğumuz mukayeselerden çıkarılabilecek sonuçlar aşağıda özetlenmektedir.

Otobüs dışında diğer araçların fiyatlarının ve imalât maliyetlerinin A.E.T.'e kıyasla yüksek olmasına yol açan bellibaşlı etkenler şunlardır :

- Talep açısından piyasanın henüz yeterli genişliğe ulaşmamış olması,
- Firma cesametlerinin küçüklüğü,
- Üretim ve mamul teknolojisinin geriliği,
- Genel idari organizasyon aksaklıkları,

MONTAJ SANAYİİ ve ORTAK PAZAR

- İstihsal ve satış vergisi oranlarının yüksekliği,
- Yan sanayiın henüz gelişmemiş olması ve bu sanayi kollarından alınan parçaların fiyatlarının yüksekliği,
- Demir, çelik gibi temel ham madde ile enerji maliyetlerinin yüksekliği,
- İmalâtın kısmen ithalâta bağlı bulunuşu, ithal maliyetinin gümrük vergileri dolayısıyla yüksekliği,
- Faiz haddinin yüksekliği.

Bu faktörler yanında ülkemizde ücretlerin A.E.T.'e kıyasla düşük olması ise, maliyet farklarının daha da büyümesini önlemekte, daha emek - yoğun metodlarla ve demek ki, daha küçük cesamette firmalarca üretim yapılmasını imkân dahiline koyabilmektedir.

Ancak, yukarıdaki etkenlerin incelenmesinden de anlaşılacağı gibi, fiyat ve maliyet farklarının tümünü otomotiv sanayiinin verimliliğine bağlamak yanlış olacaktır. Çünkü, bu etkenlerden bir kısmı ekonominin tümünü yahut da diğer sanayi kollarını ilgilendirmektedir. Herşeyden önce, maliyet ve fiyatlar vergi oranları dolayısıyla hakikatte olduğunun üstünde görünmekte ve büyük yanlışlara yol açabilmektedir. Bu sebeple aşağıda, müşahhas bir misal yardımıyla imalât maliyetleri vergi farklarından arınmakta, mukayeseler vergi tenzil edilmiş imalât maliyetleri esasına göre yapılmaktadır.

Buradaki mukayeseler fiyatlar bakımından en büyük farkın müşahade edildiği binek otomobili için yapılacaktır; A.E.T.'de karşısı bulunması nedeniyle misal olarak Murat 124 binek otomobili alınmıştır.

Bugün Türkiye'de imal edilen Murat 124'ün fiyatı, Taşıt Alım Vergisi hariç, 54.500 TL.'dir. İtalya'da imal edilen Fiat 124'ün fabrika teslim fiyatı ise, 28.000 TL.'dir. Görülüyor ki, fabrika teslim fiyatları oranı $54.500/28.000 = \%193$ 'dür. Demek ki, satış safhasından alınan vergilerdeki farkı da hesaba katarsak, binek otomobili fiyatları Türkiye'de A.E.T.'e kıyasla iki misli civarındadır. Ancak, bu Türkiye'de binek otomobili imalât maliyetinin iki misli, verimliliğin ise, yarı yarıya olması demek değildir. Nitekim, Fiat 124'ün fiyatından yaklaşık olarak %15 faiz ve kâr haddi indirdiğimizde, 23.800 TL. istihsal vergileri dahil imalât maliyetine ulaşılır. Bu rakamdan yine %15 civarında vasıtalı vergi indirdiğimizde ise imalât maliyeti, kâr ve vergiden arınmış şekilde, 20.230 TL.

kabul edilebilir. Buna mukabil, Murat 124'ün satış fiyatı 54.500 TL'dan %20 faiz ve ve kâr haddi indirildiğinde 43.600 TL vergi dahil imalât maliyetine ulaşılır. Bundan %38 vergi oranını indirdiğimiz takdirde kâr, faiz ve vasıtalı vergi hariç, net imalât maliyeti 27.030 civarında bulunmaktadır. O halde, sözkonusu binek otomobili için A.E.T.'e kıyasla net imalât maliyeti oranı sadece: $27.030/20.230 = \%133$ 'dür; yahut net maliyet Türkiye'de bir misli değil, ancak %33 daha yüksektir. Bu oranda, dahi, otomotiv sanayii dışındaki sanayi kollarının, meselâ demir, çelik ile enerjinin fiyatları, maliyetleri ve verimliliği önemli rol oynamaktadır. Benzer hesaplar binek otomobili yerine otobüs için yapıldığında, vasıtalı vergi farklarından kâr ve faiz marjları farklarından ve demir çelik fiyatı farklarından arınmış net maliyetin bu kere Türkiye'de A.E.T.'e kıyasla daha düşük olduğu görülebilir.

Bugün için yukarıda yaptığımız mukayeseler şüphesiz ki, geçiş dönemi boyunca ve zamanla değişebilecektir. Bu arada, Türk otomotiv firmalarının aralarında birleşerek cesameti büyütmeleleri uzun vadede yerli imalât oranının yükseltilmesi ve maliyetlerin düşürülmesi açısından daha olumlu sonuçlar doğuracaktır. Yan sanayiinin gelişmesi, bu sanayideki firma cesametinin büyümesi ve teknoloji seviyesinin yükselmesi de maliyetler üzerinde müspet etkiler yaratacaktır. Diğer taraftan, ekonomimizin gelişmesine paralel olarak, zamanla faiz haddinde ve kâr marjlarında da bir düşme bekleyebiliriz; A.E.T. ülkelerinden Türkiye'ye yönelecek sermaye hareketleri bu düşmeyi hızlandırabilir. Bunlara mukabil, ülkemizde ücretlerde, enerji ve temel ham madde fiyatlarındaki artışlar ise net maliyetleri uzun vade içinde olumsuz yönde etkileyecektir ve bu olumsuz gelişmeleri telâfi etmek üzere, A.E.T. üyeliğine girmeden önce devalüasyon yapılması gerekli olabilir.

Otomotiv sanayiinde vasıtalı vergilerin azaltılıp azaltılmaması bir iktisat politikası meselesidir ve fiyatları ve maliyetleri vergiler yoluyla müspet veya menfi yönde etkilemek «değiştirilebilir bir faktör» yahut «politika değışkeni» olarak karşımıza çıkmaktadır.

Faiz hadleri ve kâr oranları ise vergilere kıyasla daha farklı bir durum göstermektedir. Bu hadler daha çok ülkenin genel ekonomik şartlarına bağlı olarak ortaya çıkmakta ve geniş ölçüde «bağımsız» bir faktör niteliğinde bulunmaktadır. Başka bir ifade ile, faiz haddini ve kâr marjını kısa dönemde ekonomi politikası tedbirleriyle köklü şekilde değiştirmeye imkân yoktur.

Yan sanayi ve yan sanayiden alınan girdilerin fiyatları hususunda ise, farklı bir hüküm yürütülebilir. Yan sanayiinin zamanla gelişmesi bu arada hükümetin bir politika tedbiri olarak bu sanayie yapılan yatırımları teşvik etmesi uzun vadede mutlaka verimlilik, cesamet, maliyetler ve fiyatlar üzerinde müspet etki yaratacaktır.

Demir ve çelik gibi temel ham madde ve enerji fiyatları ise bunları üreten kamu kuruluşlarının verimliliğine bağlıdır. Bu kuruluşlarda verimli çalışmayı imkân dahilinde koyabilecek bir yeniden organizasyon ve reform tüm ekonominin ve özellikle otomotiv sanayiinin rekabet gücünü arttıracaktır. Aksi halde ise maliyet ve fiyatlar A.E.T. ülkelerine kıyasla yüksek kalacaktır. Burada otomotiv sanayiinin geniş bir demir, çelik ve enerji tüketicisi olduğunu önemle belirtmek gerekir. Demir ve çelik bugünkü resmî kur üzerinden ülkemizde A.E.T. ülkelerine kıyasla iki misli (Türkiye ton fiyatı : 3400 TL; dünya piyasalarında \$ 100 - 110) enerji maliyeti ise üç mislidir. Buna göre, binek otomobili için yaptığımız tahminlerde, demir ve çelik ile enerji fiyatlarının yüksek olmasından doğan imalât maliyeti farkı 1000 TL. üstündedir. O halde, binek otomobili misalinde finansman masrafları ile vasıtalı vergilerden arınmış, net imalât maliyet farkı olan %33 yahut mutlak rakamlarla 6800 TL.'lık fark daha da azalmaktadır.

Diğer taraftan, Türk yapımı araçlarla A.E.T. araçları arasında kalite farklarının mevcut bulunması ise, hakikî net maliyet farkının burada hesaplanan farkın üstünde olduğuna delil teşkil etmektedir. Ne var ki, kalite farkı sadece otomotiv endüstrisi için değil, diğer endüstri mamullerimiz için de söz konusudur. Daha önemlisi, kalite farkları Türk sanayiinin ve teknolojik bilgi seviyesinin gelişmesiyle birlikte eskiye kıyasla azalmıştır ve önümüzdeki yıllarda bu farkın daha da azalması beklenebilir.

C — SONUÇLAR

Türk otomotiv endüstrisini A.E.T. ile genel hatları itibariyle karşılaştırdığımızda şu gibi sonuçlar ortaya çıkmaktadır: Türk otomotiv endüstrisi bugün için A.E.T.'na kıyasla geri durumdadır ve otobüs dışında rekabet imkânları söz konusu değildir. O halde, binek otomobilleri için 12 yıl içinde, diğer mamuller için 22 yıl içinde gümrükler tamamen ortadan kalkınca durum ne olacaktır?

Hemen şunu belirtelim ki, otomotiv endüstrisinin ve yan sanayilerinin Türkiye'de çok kısa bir geçmişi vardır ve bu sanayiler esas itibariyle Montaj Sanayii Talimatnamesinden sonra ve son 7 - 8 yıl içinde büyük bir ge-

lişme göstermişlerdir. Ne var ki, bütün bu olumlu gelişmelere rağmen, A.E.T. ile aramızdaki farkın 12 ve 22 yıllık dönemler içinde kapatılması imkânsızdır. Bu durumda önümüzdeki alternatifler nelerdir, bunları sırayla gözden geçirelim:

a) Katma protokolde öngörüldüğü şekilde, binek otomobilleri için 12 yıl içinde, diğer otomotiv endüstrisi mamulleri için de 22 yıl içinde gümrüklerin tamamen ortadan kaldırılması alternatifi.

Bu takdirde, otobüs dışındaki otomotiv endüstrisi mamullerinin gerek maliyet gerek kalite bakımından A.E.T. ile rekabet etmesi imkânsızlaşacaktır. Bunun sonucu olarak;

— Söz konusu endüstrilerin büyük ölçüde tasfiyesi, veya

— Yerli otomotiv endüstrisinin yerini A.E.T. firmalarının alması ihtimaliyle karşılaşılacaktır.

Araştırmanın daha önceki bölümlerinde belirtildiği gibi, bugünkü haliyle dahi Türk otomotiv endüstrisi, doğrudan ve dolaylı etkileriyle millî gelir üzerinde büyük ölçüde katkıda bulunmaktadır. Yerli otomotiv endüstrisinin tasfiyesi, ekonomi üzerinde büyük çapta olumsuz etkiler meydana getirecek, kendisiyle birlikte birçok yan sanayi dalının ve diğer sanayi kollarının zayıflamasına veya ortadan kalkmasına yol açacaktır.

b) Katma protokolde öngörülen şartlarda değişiklik yapılarak A.E.T. üyeliği içinde otomotiv endüstrisinin belirli bir ölçüde de olsa himayeye devam edilmesi şıkkı.

Bu takdirde otomotiv endüstrisinin, bugüne kadar olmasa dahi, daha düşük bir gümrük himayesi altında yaşatılması sağlanmış olacaktır. Çok uzun bir dönemde bu himayenin bazı otomotiv endüstrisi dalları için tamamen ortadan kaldırılması söz konusu olabilir.

Bu alternatif şu gibi olumlu yönleri sahiptir:

— Bir defa otomobil endüstrisinin ve yan sanayilerin tasfiyesi söz konusu olmayacaktır, bu sanayi kolları faaliyetlerine devam edebileceklerdir. Bu da sanayimiz ve ekonomi üzerinde olumlu etkiler yaratacaktır.

— Diğer taraftan İspanya ve Yugoslavya'nın yaptığı gibi, otomotiv endüstrisinde kullanılan parçaların ihracatı imkân dahiline girecektir. Çünkü, taşıt araçlarında kullanılan bazı kısımlar ve parçalar emek - yoğun ima-

lât tekniğine uygun düşmekte ve bu ülkeler 'bahis konusu parçaların imalinde A.E.T. karşısında maliyet avantajına sahip bulunmaktadır. Nitekim, İspanya ve Yugoslavya, bir taraftan kendi otomotiv endüstrilerini himaye ederlerken, diğer taraftan da bu gibi parçaların ihracatını geliştirmektedirler.

İkinci alternatif olarak ileri sürdüğümüz (b) şıkkının gerçekleştirilebilmesi için dahi Türkiye'de 'bugün otomotiv endüstrisinde faaliyet gösteren firmaların birleşerek entegrasyona gitmeleri zarureti vardır. Aksi halde, ikinci şık da çok sayıda küçük firma tarafından gerçekleştirilemez.

Burada önemli bir başka noktayı daha belirtmek gerekir. Türkiye A. E.T. içindeki yerini almaya başladıkça, A.E.T. sermayesinin Türkiye'ye girişi bugünkü şartlardan çok daha farklı olacaktır. Sermaye akımları hususunda ortaya çıkacak kolaylıklar, Türkiye'de otomotiv sanayiinde A.E.T. sermayesinin bugünküne kıyasla daha geniş ölçüde yer almasına imkân verebilecek, yerli otomotiv firmalarının A.E.T. otomotiv firmaları ile ortak yatırım yapmaları kolaylaşacaktır.

FASIL : XX

Diğer Montaj Sanayii ve Ortak Pazar

I — ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ VE ORTAK PAZAR

1 — Sanayiın Teknolojik Özellikleri ve Rekabet Şansı

Elektrikli ev cihazları sanayii genellikle emek - yoğun üretim metodlarıyla çalışır, vasıflı ve tecrübeli işgücü ihtiyacı asgaridedir, imalât teknolojisi kolaylıkla uygulanabilir, mamul teknolojisi de yine nispeten basittir. Elektrikli ev cihazları sanayiinin bu teknolojik özellikleri ekonomimize uygun düşmektedir ve uzun dönemde bu sanayi kolunda Ortak Pazar ile rekabet şansına sahip olabileceğimizi kabul edebiliriz (1). Ancak, bunu sanayimizin başarılı bir ithal - ikame fonksiyonu görebileceği ve iç pazarlarda ithal mamuller karşısında ayakta durabileceği anlamında yorumlamalıyız; sanayimizin A.E.T. piyasalarında tutunması ve ihracat imkânları ise mahduttur. Bugün için bu sanayi kolunda rekabet açısından karşılaşılan en önemli problem temel ham madde fiyatlarının A.E.T. ülkelerine kıyasla daha pahalı olmasıdır. Aynı mütalâa temel ham madde yanında sipariş yoluyla dışarıya yaptırılan parçalar ve yan sanayi için de söylenebilir. Diğer taraftan, elektrikli ev cihazları sanayiinde bir kısım firmaların cesameti A.E.T. firmalarına kıyasla çok küçüktür. Halen faaliyette bulunan firmaların ancak bir kısmı geçiş dönemini teşkil eden 12 yıl sonunda A.E.T. ülkelerinde cari optimum cesamete erişebilecek bir gelişme göstermektedir.

(1) Bkz. P. A. International Management Consultants tarafından IKV için yapılan Ortak Pazar ve Türk Ekonomisi araştırması.

Bu genel çerçeve içinde elektrikli ev cihazları sanayii için fiyatlar, mamul kalitesi, firma cesametleri ve maliyetler açısından yapılabilecek ayrıntılı bir karşılaştırma bizi aşağıda belirtilen sonuçlara götürmektedir.

2 — Fiyat Karşılaştırmaları

Bugün için A.E.T. ülkelerinde buzdolabı, iç piyasa perakende satış fiyatları Türkiye'de yerli buzdolabı perakende satış fiyatlarına tekabül etmektedir diyebiliriz. Nitekim, buzdolabı fiyatları İngiltere ve Fransa'da hemen hemen Türkiye'nin aynidir; Almanya'da ve İtalya'da ise bir miktar düşüktür. Ancak, ihracat fiyatları çok daha büyük farklar gösterebilmektedir. Özellikle İtalya ihracatta nispeten düşük bir fiyat uygulamaktadır. Bu ihracat fiyatları muvacehesinde Türkiye'nin cari vergi iadesi oranları içinde A.E.T. ülkelere masrafları karşılayacak bir fiyat üzerinden ihraç yapmak imkânları söz konusu olamamaktadır.

Yapılacak incelemelerde, bugünkü fiyatlar yanında Türkiye'de ve A.E.T. ülkelerinde önümüzdeki yıllarda vuku bulacak muhtemel fiyat ve maliyet artışlarını da gözönünde bulundurmanız gerekir. Türkiye'de elektrikli ev cihazları sanayii kuruluşundan bu yana süratli bir gelişme göstermiş, firma cesametleri büyümüş, teknoloji gelişmiş, sevk ve idarede de genellikle bir ilerleme kaydedilmiştir. Verimliliğin artması ve maliyetlerin düşmesi, üretim miktarının yükselerek mamul başına düşen sabit masraflar payının ve kâr marjının düşmesi gibi sebeplerle fiyatlar uzun bir süre düşmüş ya da istikrar göstermiştir. Ancak, son yıllarda ve özellikle 1969, 1970 yıllarından bu yana fiyatlarda çeşitli maliyet unsurlarının pahalılaşması dolayısıyla bir yükselme görülmektedir. Ham madde, yardımcı malzeme ve enerji fiyatlarında ve özellikle işçilikte görülen bu maliyet artışlarını, finansman masraflarının ağırlığını da gözönünde bulundurursak, kâr marjlarını düşürmek suretiyle massetmeye imkân yoktur. O halde, önümüzdeki yıllarda ev cihazları fiyatlarının yükselmesi kaçınılmaz.

Buna karşı A.E.T. ülkelerinde elektrikli ev cihazları gerek iç gerek dış pazarlarda geniş bir rekabet konusu olmakta, bu sebeple maliyet artışlarına rağmen, kısmen kâr marjlarından fedakârlık etmek suretiyle kısmen yüksek seviyede üretimin birim maliyetler üzerindeki müspet etkilerinden yararlanmak gayesiyle fiyatlar gerek iç piyasalarda gerek özellikle ihracatta nispeten istikrarlı seviyelerde tutulmaktadır. Demek ki, önümüzdeki yıllarda ve geçiş dönemi boyunca bu sanayi kolunda Türkiye'deki maliyet ve fiyat artışlarının A.E.T. ülkelerindeki maliyet ve fiyat artışlarından daha

süratli seyredeceğini ve geçiş dönemi sonucunda aleyhte maliyet ve fiyat farkının artarak rekabet gücünün zayıflayacağını bekleyebiliriz.

3 — Mamul Kalitesi

Mamul kalitesi açısından bugün elektrikli ev cihazları sanayiinde ortaya çıkan problemler mahduttur. Bu açıdan buzdolabı diğer cihazlara kıyasla daha avantajlı durumdadır. Ancak, A.E.T. ülkelerinde genellikle küçük buzdolabı tercih edilmekte Türkiye'de ise daha büyük buzdolabı satılmaktadır. Bu gibi model ve tip farklarının mevcudiyeti, sanayimiz esas itibariyle ithal ikame fonksiyonu göreceğine göre, iç piyasada A.E.T. mamulleriyle rekabet açısından bir avantaj yaratabilir. İhracat hususunda ise bizim için önemli olan problem model ve tip farkından çok A.E.T. tüketicisinin Türk mamullerine itimadını kazanmaktır.

4 — Piyasanın Genişliği ve Firma Cesametleri

Gerek sevk ve idarede ve üretim ve mamul teknolojisi seçim ve uygulamasında gerek dolayısıyla maliyetlerde rol oynayan en önemli faktörlerden biri firma cesametidir. Firma cesameti ise piyasanın genişliğine ve faaliyette bulunan firma sayısına bağlıdır. Bellibaşlı A.E.T. ülkeleri yıllık üretim miktarları piyasa genişliği hakkında bir fikir vermek üzere aşağıya kaydedilmektedir:

Yıllık Üretim Miktarları

		Buzdolabı	Çamaşır Makinesi
Almanya	(1967 yılı)	1.750.000	1.334.000
Fransa	(1967 yılı)	750.000	747.000
İtalya	(1967 yılı)	3.205.000	2.245.000
Türkiye	(1970 yılı)	195.000	65.000

Önümüzdeki yıllarda, talep projeksiyonlarıyla ilgili bölümden de izleneceği gibi, Türkiye'de elektrikli ev cihazları talebi, bu cihazların kullanımının yaygınlaşması suretiyle süratli bir artış gösterebilecektir. Buna mukabil, yenileme satışlarının daha büyük rol oynadığı A.E.T. ülkelerinde ise talep artışları ve piyasa genişlemesi Türkiye'ye nispetle daha düşük kalacak, arada halen mevcut olan büyük fark azalacaktır.

Türkiye'de piyasanın genişlemesi en önemlisi firmaların optimum cesamete erişmelerini imkân dahiline koyabilecektir. Nitekim, A.E.T. ülkele-

rinde optimum cesamete buzdolabı için yılda 150.000 - 250.000 kabul edilebilir. Gerçi, bu ülkelerde 1.000.000 ve üstünde üretim yapan firmalar da mevcuttur. Ancak bu firmalar bahis konusu üretim seviyesini tek değil, müteaddit istihsal bantları kullanmak suretiyle başarmaktadırlar ve burada optimum cesamete tek imalât bandının üretim kapasitesi olarak ele almak gerekir. Halen Türkiye'de bu sanayide faaliyet gösteren bir kısım firmalar esasen optimum cesamete yakındır ve bu gibi firmaların geçiş dönemini teşkil eden 12 yıl sonucunda mutlaka A.E.T. seviyelerine erişeceklerini bekleyebiliriz. Optimum cesamete erişilmesi belki bir kısım, marjinal nitelikteki firmalar için problem teşkil edebilir.

5 — *Maliyet Karşılaştırması*

a — *Finansman Masrafları ve Kârlar :*

Elektrikli ev cihazları sanayiinde, otomotiv sanayiinde karşılaşılan büyük vergi farklarına rastlanmamaktadır ve fiilen mevcut vergi farkları önemli telâkki edilmeyebilir. Ancak, mevcut fiyat ve maliyet farklarının önemli bir kısmı yine de ekonominin genel şartlarına bağlı olup, doğrudan sanayi koluyla yahut firma ile ilişkili değildir. Nitekim, ülkemizin genel ekonomik şartlarına ve özellikle tasarruf ve yatırılabilir fonların nispeten kıt olmasına bağlı olarak, finansman maliyeti %20, 22 civarındadır. Finansman maliyetinin yüksekliği satışların mevsimlik bir temayül göstererek stok birikimine yol açan buzdolabı üretiminde önemli bir problem teşkil etmekte, mevsimlik satışlar gerek mamul gerek ithal ve diğer ham madde ve yardımcı malzeme stok devir süratini yükselterek maliyetlerin düşürülmesini güçleştirmektedir. Ülkemizde satışların bu özelliği dolayısıyla A.E.T. firmalarının eriştiği stok devir süratine erişmek imkânsızdır. Diğer taraftan, sermayenin kıt oluşu ve finansman maliyetinin yüksekliği kâr marjının da A.E.T. ülkelerine kıyasla yüksek kalması sonucunu doğurmaktadır. Nitekim, buzdolabı ve elektrikli ev cihazları için kâr marjı %12 civarındadır. Kâr marjının A.E.T. ülkelerine kıyasla yüksek olmakla beraber, bizde finansman masrafları oranının çok altında, hatta net faiz geliri civarında ve daha aşağı olması önemle kayda değer.

b — *Ham madde, Yardımcı Malzeme ve Enerji Masrafları :*

Türkiye'de ham madde, yardımcı malzeme ve enerji fiyatlarının A.E.T. ülkelerine kıyasla yüksek olması genellikle sınaî maliyetlerin yükselmesinde önemli rol oynamaktadır. Bu fiyat yüksekliği temel ham madde yardımcı madde ve enerji üreticisi olan kamu işletmelerinin verimliliğiyle izah edilebilir. Yan sanayiden alınan parçalar ve malzeme ise, yan sanayinin he-

nüz yeterince gelişmemiş olmasının bir sonucudur. Elektrikli ev cihazları sanayii için özellikle temel ham maddeyi teşkil eden sac levha önemli olup malzeme masraflarının tümü fiyatın %60'ına varmaktadır. Bugün ülkemizde demir ve çelik fiyatları resmî kur esasına göre dış pazarlarda ve A.E.T. ülkelerinde cari demir ve çelik fiyatının iki misli kadardır; enerji maliyeti ise üç misli civarındadır. Bu fiyat farkları, motor dahil, kullanılan çelik miktarını, enerji tüketimini hesaba kattığımızda, meselâ buzdolabı için, buzdolabının tipine bağlı olarak birim başına 150 - 200 TL.'lık bir maliyet farkı yaratabilmektedir.

c — Ücretler :

Yine, ekonomimizin genel bir özelliği olarak işçilik maliyeti AET ülkelerine kıyasla daha düşüktür ve bu da tüm sanayi ve özellikle emek - yoğun üretim metodlarının kullanıldığı ev cihazları sanayii için bir avantaj teşkil etmektedir. Ancak, bu avantaj birçok faktörler dolayısıyla yine de toplam maliyetlerin A.E.T. ülkelerine kıyasla düşük olması yolunda net bir etki yaratmaktan uzaktır. Birincisi, Türkiye açısından genellikle büyük cesametli sayılabilen firmalardan teşekkül eden montaj sanayii kollarında, daha önceki bölümlerde de tespit edildiği, gerek işçi ücretleri gerek idarî ve teknik personelin ücretleri Türkiye ortalamasının çok üstündedir. Kısaca, ücret avantajının önemi sanayi kolları için azalmaktadır. Kaldı ki, ülkemizde yine ev cihazları sanayiinde ve meselâ buzdolabında toplam personel ve işçi ücretlerinin fiyat içindeki payı ancak %15 kadardır. O halde, bu kalemde AET ülkelerine kıyasla mevcut bulunabilecek maliyet avantajı dahi toplam maliyet ve fiyat açısından önemini kaybetmektedir. Nihayet, daha yukarıda da işaret edildiği gibi, ülkemizde işçi ücretleri esasen son yıllarda süratli bir artış temposu içine girmiş bulunmaktadır ve bu trendin devamı halinde geçiş dönemi sonunda bu maliyet avantajının tamamen yahut çok büyük ölçüde kaybolması beklenebilir.

d — Firma Cesameti ve Maliyetler :

Burada firma cesametini firmada uygulanan üretim teknolojisini, sevk ve idare bilgisini, mamul kalitesi ve mamul teknolojisini ve dolayısıyla maliyetleri etkileyen önemli bir faktör olarak yeniden zikretmek yararlı olacaktır. Küçük cesametli firmalar bugün mamul kalitesi, maliyet ve fiyatlar açısından iç piyasada rekabet gücülüğüyle karşı karşıya bulunduğu gibi, yarı bu firmaların, sevk ve idarede hamle yapmadıkları sürece, A.E.T. ile rekabet etmeleri büsbütün imkânsızdır.

6 — Sonuçlar

Yukarıda, elektrikli ev cihazları sanayiinde genellikle emek - yoğun üretim metodlarıyla çalışıldığı, vasıflı ve tecrübeli işgücü ihtiyacının asgaride bulunduğu, modern imalât teknolojisinin nispeten kolaylıkla uygulanabildiği, mamul teknolojisinin de yine nispeten basit bir seviyede olduğu tespit edilmişti. Buna göre, bu sanayi kolunda Ortak Pazar ile rekabet şansına sahip olabileceğimiz sonucuna ulaşılmaktaydı. Ancak, bunu sanayiimizin ithal - ikame fonksiyonunu başarıyla görebileceği ve fakat ihracat imkânlarının ise mahdut bulunduğu şeklinde yorumlamak gerektiğine işaret edilmişti. Fiyatlar, maliyetler ve maliyetlerin seyri hakkında yapılan tahminler ise ortaya bazı endişeler çıkarmaktadır. Nitekim, bu sanayi kolunda halen finansman masraflarının, temel ham madde, yardımcı malzeme ve enerji fiyatlarının yüksekliği gibi sebeplerle maliyet ve fiyatlar A.E.T. ülkelerinin üstündedir. *İmalât* maliyeti açısından belirli bir fark mevcut olmasa dahi, özellikle finansman masraflarının ve buna bağlı olarak kâr marjının yüksek olması *toplam* masrafların ve fiyatın A.E.T. ülkelerine kıyasla yüksek olması sonucuna yol açmaktadır. Kaldı ki, uzun vadede maliyet ve fiyat farkının azalması değil artması daha muhtemeldir. Gerçi, zamanla talebin artması ve piyasanın genişlemesiyle firmaların A.E.T. ülkelerinde cari optimum cesamet seviyesine çıkmaları ve bu yönden maliyetin düşmesi beklenebilir. Buna karşı ise temel ham madde, enerji fiyatlarının ve özellikle işçi ücretlerinin yükselmesi fiyat ve maliyet farklarının uzun sürede artmasına yol açabilir ve böylece rekabet imkânları zayıflayabilir.

Bu durumda, uzun vadeli politika tedbirleri olarak, temel ham madde ve yardımcı malzeme ve enerji üreten kamu işletmelerinde yeniden düzenlemeye gidilerek verimlilik arttırılmalı, ham madde ve enerji maliyet ve fiyatları düşürülmelidir. Yine, gerekli hallerde ihtisaslaşmış yan sanayi gelişmesi çeşitli tedbirlerle teşvik edilmelidir. İşçi ücretlerindeki artış hızının ise yavaşlayarak verimlilik artışı oranının altına inmesi arzu edilir. Aksi hallerde, ya geçiş döneminden önce devalüasyon yapmak suretiyle fiyat ve maliyet farklarını izale etmek, yahut para, kredi ve faiz ve ithalât safhasında alınacak çeşitli tedbirlerle millî sanayii korumaya devam etmek zorunlu hale gelecektir.

II — ELEKTRONİK SANAYİİ VE ORTAK PAZAR

Elektronik sanayiinde piyasa genişliği ve firma cesameti, mamul kalitesi, fiyat ve maliyet mukayeseleri ve maliyetleri etkileyen çeşitli faktörler esasları itibariyle yukarıdaki bölümde elektrikli ev cihazları için zikredi-

lenlere paraleldir. Bu sebeple, tekerrüre yol açmamak üzere, burada bu gibi faktörler ayrıca zikredilmeyecektir. Teknolojik bakımdan ise elektronik sanayii elektirikli ev cihazları sanayiine kıyasla bazı farklar gösterdiği ve bu farklar Ortak Pazar üyeliği ve Ortak Pazar ile rekabet açısından etkili olabileceği cihetle, buradaki incelemelerimizin esas konusunu teşkil edecektir.

1. *Montaj Safhası ve Ekonomik Firma Cesameti*

Elektronik sanayii Batı ülkelerinde ilmî çalışma ve araştırmalar ve devletin malî yardımı ile gelişmiştir; radyo, televizyon alıcı cihazları teknolojsi bugün nispeten bir istikrar göstermeye başlamış bulunmaktadır. Elektronik sanayii uygulanan teknolojinin özellikleri ve ekonomik firma cesameti bakımından üç grupta toplanabilir. Birincisi, radyo, televizyon alıcı cihazları gibi mamullerin montaj safhasıdır. Bu cihazların montajı genellikle emek - yoğun metodlarla yürütülmektedir ve gelişmiş ülkelerdeki 1960'lara kadar mekanizasyon sadece hareketli bantlara, otomatik bobin sarma makinelerine, alıcı şasisi için otomatik preslemeye inhisar ediyordu. Fakat, son yıllarda geliştirilen daldırma lehimleme, baskı devreleri vs. gibi yeni metodlar bu alanda otomasyona gidilmesini imkân dahiline koymaya başlamıştır.

2. *Komponent Sanayii*

Elektron tüpleri dışındaki parçalar genellikle standart presler ve özel makineler yardımıyla seri imalât esasına göre istihsal edilebilmekte, istihsal bir ölçüde emek - yoğun özellik göstermektedir. Ancak, birçok parçalarda işgücünün tecrübe ve bilgi seviyesinin nispeten yüksek olması gerekmektedir.

3. *Elektron Tüpleri*

Elektron tüpleri ise çok büyük cesamette firmalar tarafından çok ileri seviyeli otomasyon metodlarıyla imal edilmektedir. Elektronik sanayinde yaklaşık olarak 40 değişik tipte elektron tübü mevcut olup ekonomik firma cesameti yılda 20 milyon adet civarındadır. Buna göre, elektron tübü imalâtçısı firmalar için çok geniş sermaye yatırımları gerekmekte, buna mukabil talepteki dalgalanmalar dolayısıyla önemli bir riziko söz konusu olabilmektedir. Gerçi ülkemiz için daha çok emek - yoğun usullere yer veren, otomasyon derecesi düşük imalât metodları düşünülebilir ve bu metodlar otomasyona kıyasla daha düşük maliyetli daha küçük cesamette firmaların kurulmasını imkân dahiline koyabilir. Ancak, yine de meselenin esasları değişmemektedir ve elektron tüplerinin imali bir süre için ekonomik olmayacaktır.

4. Sonuçlar

Radyo, televizyon alıcı cihazları vs. gibi elektronik sanayi mamulleri imalatının teknolojik özellikleri bu sanayimizin uzun vadede A.E.T. ile rekabet gücünün mevcut olabileceğine işaret etmektedir. Ancak, elektron tübü imalatı ve dolayısıyla de ekonomik olmak şartıyla %100 yerli imalat çok uzun bir süre için söz konusu olmamak gerekir (2). Yine, rekabet gücünü, elektrikli ev cihazları için ileri sürüldüğü gibi, elektronik sanayii için de daha ziyade iç pazarlarda ithal mallarına karşı tutunabilmek ve ithal-ikame fonksiyonunun başarılı olması şeklinde yorumlamak gerekir; ihracat imkânları ise mahduttur. Mamul ve üretim teknolojisi bakımından özel yabancı sermaye ile iştirak halinde olan ve büyük cesametsiz kuruluşların genellikle gerek bugün gerek yarın için daha yüksek bir rekabet şansına sahip olduğu kabul edilebilir (3). Fiyatlar ve maliyet açısından ise elektrikli ev cihazları sanayii için belirtilen hususlar aynen elektronik sanayii için de varittir ve bu problemlerin çözümü yine elektrikli ev cihazlarıyla ilgili kıssında işaret edilen tedbirlerin alınmasını gerektirecektir.

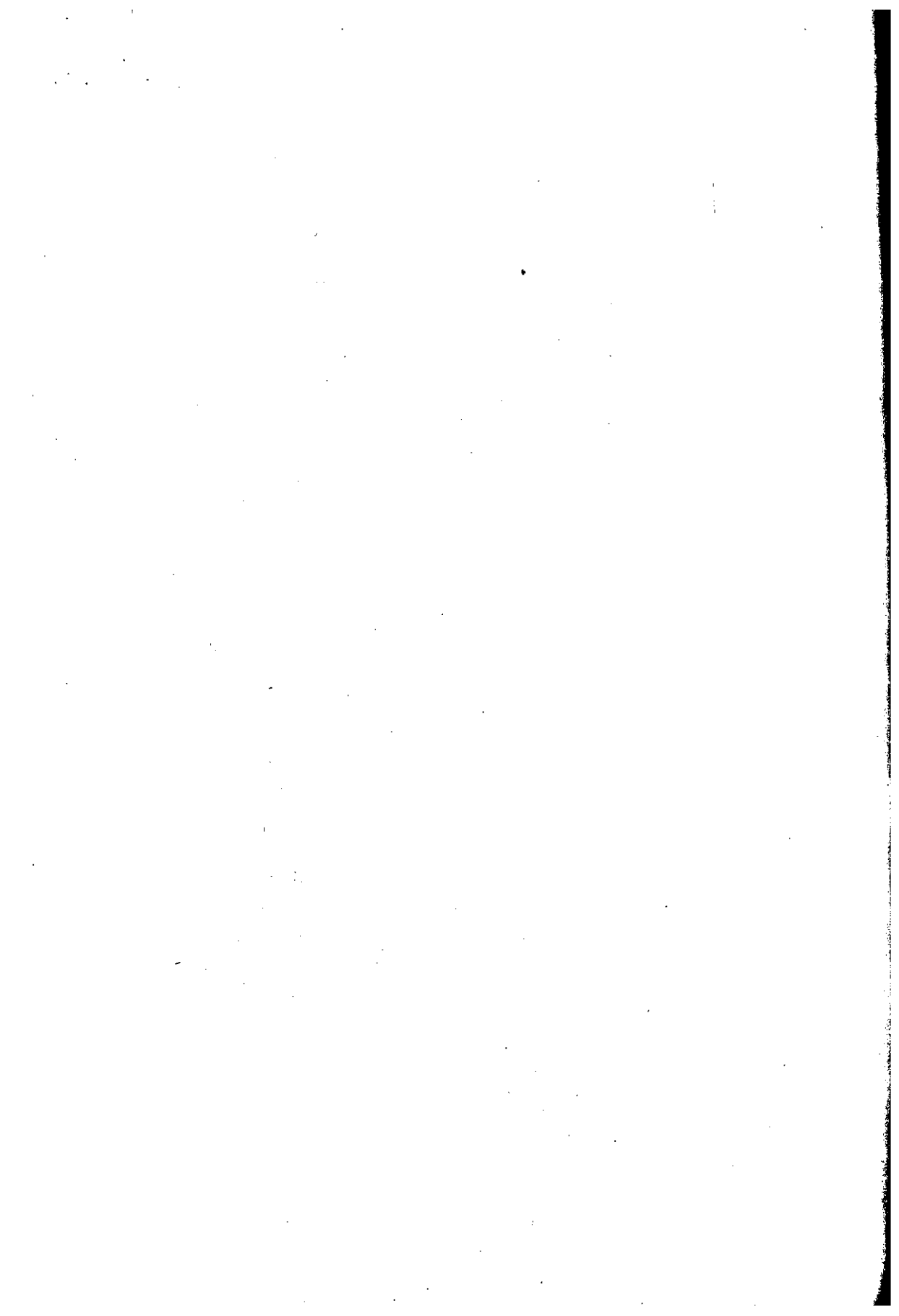
III — DİĞERLERİ

Otomotiv, elektrikli ev cihazları ve elektronik sanayii dışında, bugün Montaj Sanayii Talimatnamesi kapsamı içinde bulunan diğer imalat kolları çeşitli mamulleri içine alan, şümulü bir sanayi grubu hüviyetinde değildir. Bu sebeple burada ayrıntılı bir incelemeye girilmeyecektir. Nitekim, yazı, hesap makineleri ve yazar kasalar imalatı halen tek firma tarafından yürütülmektedir. Telefon santralleri imalatında 4 firma faaliyette bulunmakla beraber burada da cesamet bakımından önemli sayılabilecek tek firma mevcuttur. Asansör imalatı için ise talep esasen daha çok mahallî şartlara bağlı gözükmektedir ve Ortak Pazar rekabeti nispeten uzak kalmaktadır. Bütün bu sanayi kolları için, araştırmamızın sonuçlar kısmında Ortak Pazar ile ilgili olarak yürütülen tahminlerin geçerli bulunduğu ve gelişmiş firmaların A.E.T. üyeliği muvacehesinde dahi ithal-ikame fonksiyonunu başarabileceklerini kabul edebiliriz.

(2) İKV, adı geçen araştırma

(3) Bu hususta daha ayrıntılı bilgi bu araştırmanın teknoloji ve teknoloji transferi ile ilgili bölümünde verilmiştir.

VI. Bölüm
Genel Değerlendirme
ve Sonuçlar



VI. BÖLÜM

GENEL DEĞERLENDİRME ve SONUÇLAR

FASIL : XXI

MONTAJ SANAYİİNİN EKONOMİMİZ İÇİN ÖNEMİ VE BELLİBAŞLI PROBLEMLERİ

A — MONTAJ VE OTOMOTİV SANAYİİNE YÖNELTİLEN İDEOLOJİK TENKİTLER VE CEVAPLARI

Montaj sanayii ve özellikle otomotiv sanayii ülkemizde izlenen gelişme süreci ve ekonomik gelişme stratejisi açısından ağır tenkitlere hedef tutulmuştur. Yapılan tenkitlere göre, Türkiye'de bugünkü ekonomik gelişme safhasında montaj sanayii ve bu arada otomotiv sanayii kurulmaması gerekirdi. Tenkitlerde montaj sanayiinin genellikle lüks tüketim mamulleri ürettiği, bu mamullerin üretimi ekonominin bütünü için belirli bir fayda sağlamadığı, sadece küçük bir azınlık teşkil eden yüksek gelirli sosyal grupların talebine cevap verdiği öne sürülmektedir. Üstelik bu sanayi kolları geniş ölçüde özel yabancı sermayeye açılmış bulunmaktadır. Yine iddia edildiğine göre, montaj sanayii özel yabancı sermaye tarafından ithalâtın sürdürülmesini sağlayan bir paravan olarak kullanılmakta ve özel yabancı sermaye montaj sanayiinde tüm yerli imalâta geçilmesini önlemektedir. Böylece de azınlık teşkil eden yüksek gelirli grupların lüks tüketim talebi montaj sanayii yoluyla ve büyük meblağlara varan döviz kaybı pahasına karşılanmış olmaktadır.

GENEL DEĞERLENDİRME ve SONUÇLAR

Bu gibi iddialardan hareket eden tenkitçiler çözüm hususunda çeşitli tavsiyelerde bulunmaktadırlar. Birincisi, özel yabancı sermaye akımı önlenmeli, bunun yerine yerli teşebbüslere yer verilmelidir. Büyük cesametle çalışılması ve yüksek bir imalât teknolojisi gereken ve büyük kâr elde edilebilen hallerde ise tercihen tekелci devlet müesseseleri kurulmalıdır.

İkinci bir teklif birinciden farklıdır, buna göre esasen azınlık teşkil eden yüksek gelirli sosyal grupların lüks tüketim ihtiyacı için montaj sanayii kurmak doğru değildir ve bu tipteki mamullerin üretimi durdurulmalı, montaj sanayii tasfiye edilmelidir. Montaj sanayii yerine bir taraftan ihracat sanayii teşvik edilmeli, diğer taraftan sosyal adalet ilkesine uygun olarak düşük gelirli grupların refahını arttıracak nitelikteki sanayi kolları geliştirilmelidir.

Üçüncüsü, şayet bahis konusu mamullerin yerli üretimi yapılacaksa, ilk önce montaj firmalarının kurulması, bunu ikinci bir safhada yan sanayiinin, motor ve sınaî temel ve ara malları sanayiinin kurulmasının izlemesi halinde montaj sanayii bu gibi temel ve ara malları sanayi kolları kuruluna kadar ithalât gereği ve döviz sarfiyatı bakımından ekonomimiz için ağır bir yük teşkil etmektedir. Halbuki, ilk önce çelik, demir gibi temel ham madde ile motor sanayiinin kurulması, ancak bunların kurulması tamamlandıktan sonra, ikinci bir safhada tüm yerli imalât yapabilecek ana montaj firmalarının faaliyete başlatılması daha doğru olacaktı.

Dördüncüsü millî sanayiimiz ve bu arada montaj sanayii A.E.T. ile rekabet edecek güçte değildir ve ileriki yıllarda da bu güce ulaşmasına imkân yoktur. O halde, Türk sanayiini korumak üzere A.E.T. üyelighinden vazgeçmemiz gerekirdi.

Kanaatimizce, bütün bu tenkitler yanlıştır. Montaj sanayiinin kurulması uzun dönemde sosyal adalete aykırı değildir, hatta bugün montaj sanayii gerek hitap ettiği tüketici kütlesi gerek istihdam etkileri bakımından yeni bir merhaleye erişmiş bulunmaktadır. Gaye uzun vadede bütün sosyal grupların sosyal refahının yükseltilmesi ve bütün halkımızın yüksek bir tüketim seviyesine erişmesi olduğuna ve montaj sanayii refah vasıtası olan bellibaşlı mamullerin üretimini başardığına göre, bu sanayiinin bir an önce kurulması ve geliştirilmesi sosyal adalet yönünden de şarttır. Ekonomik kalkınma ve sosyal adalet gayeleri bir arada gerçekleştirileceği sürece bugün montaj sanayii grubunda toplanan mamullere vaki talep süratle artacaktır. Kaldı ki, başta otomotiv sanayii olmak üzere montaj sanayii yol açtığı yan sanayi ile birlikte geniş istihdam imkânları açmış, Hazineye bağladığı vergi

ödemeleri dolayısıyla devletin süratli kalkınma ve sosyal adaletin gerçekleştirilmesi için yapması gerekli diğer yatırım ve harcamaların finansmanını da sağlamış bulunmaktadır.

İkincisi, ülkemizde kurulan montaj sanayii kolları ve otomotiv sanayii karma ekonomi sistemi çerçevesi içinde, piyasa ekonomisi ve verimlilik ilkesi uyarınca normal bir gelişme çizgisi çizmektedir. Montaj sanayiinin bir an önce geliştirilmesi, tüm yerli imalât hedefine ulaşmasını temin için devlet ise bu sanayi kollarını Kalkınma Planları ve Montaj Sanayii Talimatnamesi yardımıyla devamlı kontrol etmek ve gelişmelerine yön vermek hakkına sahiptir. Bugün buzdolabı, çamaşır makinesi, elektrik süpürgesi ve asansör imalât sanayii kolları devlet kontrolü altında süratle gelişerek tüm yerli imalâta geçen başarılı birer örnek teşkil etmektedirler. Mevcut diğer montaj sanayii kollarında da yerli imalât oranı genellikle çok yüksek seviyelere ulaşmış bulunmaktadır.

Montaj ve otomotiv sanayiinin ekonomik kalkınmamıza hiç bir katkıda bulunmadığını iddia etmek de yine güçtür. Özellikle otomotiv sanayii yarattığı yan sanayi, motor sanayii ve diğer ekonomik faaliyet kollarıyla, ekonomimiz için sürükleyici bir kesim niteliğini şimdiden kazanmış bulunmaktadır. Diğer montaj sanayii de bugün ülkemizin sanayileşmesi dendiği zaman, gerek halkın ihtiyaç ve talebi gerek mamul ve üretim teknolojisi bakımından ilk başta ele alınması icab eden sanayi kolları arasındadır.

Bu durumda montaj sanayiinin kösteklenmesi birkaç sanayi kolunu yahut birkaç firmayı, yahut özel yabancı sermayeyi değil, yeni sanayilerin çoğu bu yoldan kurulacağı ve geliştirileceğine göre, aslında sanayileşme hamlemizi köstekleyecektir. Bugün montaj sanayii yüzeyde görünen birkaç ana montaj firmasından ibaret olmadığına ve montaj ve otomotiv sanayiini arkasındaki temel ham madde, yan sanayii ve bağlı diğer ekonomik faaliyet kollarıyla bir arada almak gerektiğine göre, montaj sanayiinin kösteklenmesi yönünde alınacak herhangi bir adım tüm sanayi kesimimizi ve ekonomimizi durgunluğa sevkedebilecektir. Nitekim, 1970 yılında karşılaşılmış olan durgunlukta inşaat kesimi ile montaj sanayiinin Finansman Kanunuyla kösteklenmesinin büyük payı vardır. Montaj sanayii ve otomotiv sanayiine özel yabancı sermayenin iştiraki mamul ve üretim teknolojisi ve imalât tecrübesi açısından büyük faydalar sağlamakta, bu sanayi kollarının bir an önce kurulmasını ve gelişmesini imkân dahiline koymaktadır. Bugün montaj sanayiinin ithalât gereği ise özel yabancı sermayenin tüm yerli imalât hedefi yerine ham madde ve parça ithalâtı gayesi güttüğü yolunda bir

iddiaya bağlanamaz. Montaj sanayiinin gelişmesi süreci içinde yerli imalât oranı ancak zamanla, yeni teknik bilgilerin kazanılması ve tecrübenin artması suretiyle yükseltilebilir. Bunu sağlarken verimliliği, maliyetleri ve mamul kalitesini göz önüne almak gerekmektedir. Nitekim, her yıl Sanayi Bakanlığı Montaj Sanayii Talimatnamesi mucibince erişilmesi gerekli yerli imalât oranı hedeflerini bu gibi mülâhazaların ışığı altında ve ilgili imalât kolu temsilcilerine de danışmak suretiyle tespit etmiştir. Böylece de bir çok montaj kollarında bugün çok yüksek yerli imalât oranı seviyelerine ulaşmak kabil olabilmektedir.

Türkiye A.E.T. ilişkileri ve A.E.T. üyeliği ise politik faydaları yanında dış yardımlar, işçi döviz gelirleri, özel yabancı sermaye akımı, turizm, tarım kesimi dahil, tüm ekonomimiz için çeşitli faydalar sağlayabilecektir. A.E.T. ilişkileri sanayi kesimimizde ise yine genellikle verimliliği teşvik etmek, teknolojiyi geliştirmek, uzun vadede verimsiz kalmaya mahkûm sanayi kollarının kurulmasını önlemek, sınaî ihracatı zorlamak suretiyle net bir fayda temin edebilecektir. Kısaca diyebiliriz ki A.E.T. üyeliği gerek ekonomik kalkınmamızın gerek sosyal adaletin gerçekleştirilmesinin süratlendirilmesi için engel teşkil etmeyecek, aksine bu hedeflere ulaşılmasına yardımcı olabilecektir.

Bu fasılda, müteakip kısımlarda ilk olarak montaj ve otomotiv sanayiinin gelişme süreci ele alınmakta, bunun yardımıyla bu sanayii kollarının ekonomimiz için bugün ve ileriki yıllardaki yeri ve önemi tayin edilmektedir. Bunu takiben, yerli imalât oranı, firma cesameti ve boş kapasite, maliyet fiyatlar ve kalite, özel yabancı sermaye ve teknoloji transferi, dış rekabet gücü ve A.E.T. üyeliği gibi bellibaşlı, müşterek problemlere temas edilmekte, montaj sanayiinin istikrarlı bir sanayileşme politikası çerçevesi içinde teşvik edilmesi yolunda bir sonuca varılmaktadır. Ancak, devletin mevcut ve yeni kurulacak montaj sanayii kollarını devamlı kontrol etmesi, karşılaşılan problemlerin devletin ve sanayicilerin işbirliği içinde çözümlenmesi, böylece bahis konusu sanayi kollarının süratle millî sanayie dönüştürülmesi gerekmektedir.

B — MONTAJ SANAYİİNİN NORMAL GELİŞME SÜRECİ

Az gelişmiş yahut gelişen ülkeler çerçevesi içinde ele alınacak olursa, herhangi bir ithal - ikâme sanayi kolunun normal, yahut ekonomik bakımından verimli olan bir gelişme süreci vardır. Yeni kurulan ithal - ikâme sanayi kolları verimlilik ve kârlılık prensibiyle çalışan piyasa ekonomisinin çizdiği bu normal sürece uyarlar. Buna göre, mahdut bir ihtiyaç ve taleple

karşılaşan herhangi bir mal ilk önce ithalât ve ticaret konusu olur. Talep belirli bir seviyeye ulaştığında ise yerli imalât oranı nispeten düşük bir montaj sanayii kurulur. Bu safhada, yerli imalât esas itibariyle basit işçiliğe inhisar eder ve hiç olmazsa bu basit işçilikten döviz tasarrufu sağlanır. Yine bu ilk safhada firma cesameti küçük, maliyetler ise yüksektir. Firma cesametinin küçük olması bahis konusu mamule karşı talebin mahdut olması yanında imalât bilgi ve tecrübe noksanı, ve dolayısıyla de rizikonun yüksekliğiyle ilgilidir. Nitekim, daha bu ilk safhada, bilgi ve tecrübe noksanına rağmen, büyük cesamette firmalar kurulduğu, büyük sermaye yatırımları yapıldığı ve mamulün yerli imalât oranı yüksek tutulduğu takdirde, sonuçta büyük sermaye kayıplarıyla karşılaşılabilir. Demek ki, kuruluş ve montaj safhasında firma cesametinin küçük tutulması bir taraftan maliyetleri yükseltirken diğer taraftan büyük sermaye kayıplarını önleyebilmekte ve bu ikinci yönüyle, hemen büyük yatırım projelerine girilmesi şıkına kıyasla çok daha ekonomik olabilmektedir. Zamanla, gerek iç talebin gerek imalât tecrübesinin artmasına paralel olarak ise, firmaların cesameti büyüyecek, aynı zamanda yerli imalât oranı yükseltilecektir.

Bu gelişme süreci sonucunda bahiskonusu sanayi kolu montaj seviyesinden çıkacak, verimlilik ve maliyetler yönünden dış pazarlara kıyasla rekabet gücü kazanmış olacak ve herhalde içeride ithal - ikame fonksiyonunu verimli şekilde başarabilir hale gelecektir. Zamanla talebin genişlemesi, firma cesametlerinin büyümesi ve imalât tecrübesinin artarak maliyet ve fiyatların nisbî anlamda düşmesi sonucu gelişen bahiskonusu sanayi kolu artık yüksek gelirli ve orta gelirli tüketici grupları yanında, sosyal adalet ilkesine uygun olarak, düşük gelirli grupların tüketimine de yönelmiş olacaktır. Aynı sanayi kolunun bu süre sonunda ihracata yönelmesi dahi söz konusu olabilir.

Hemen belirtelim ki, bu safhada dahi %100 yerli imalât oranı hedefi uygun olmayabilir. Yerli imalât oranını verimli şekilde yükseltmenin bir hududu vardır ve bu hududa erişildiğinde artık yerli imalât oranını %100'e yükseltmek üzere masraflı yatırımlara girilmektense başka bir sanayi koluna yöneltmek daha ekonomik olacaktır. Nitekim, meselâ otomotiv sanayii için gelişmiş ülkelerde dahi %100 yerli imalât oranı aranmaz ve gerek geniş ihtisasa dayanan parçaların, gerek aksine, çok basit işçiliğe dayanan ve bu sebeple de gelişmiş ülkede maliyeti yüksek olan parçaların dışarıdan tedariki daha ekonomik olabilir. Türkiye için komple araba ihracı uzun bir süre söz konusu olamaz. Nispeten basit teknikle imal edilen ve daha çok işçiliğe dayanan bir kısım parçaları gelişmiş ülkelere ve bu arada A.E.T. ülkelerine ihraç etmek imkânları ise bir an önce araştırılmalıdır.

GENEL DEĞERLENDİRME ve SONUÇLAR

Herhangi bir sanayi kolunun kaç yıl içinde montaj seviyesinden çıkarak verimli çalışan yerli yahut millî bir ithal - ikame sanayii haline geleceği çeşitli faktörlere bağlıdır. Birinci faktör, o sanayi kolunun teknik ve ekonomik özellikleriyle ilgilidir. Meselâ, otomotiv sanayii ileri bir teknik gerektirdiğine ve çok çeşitli yan sanayiinin kurulmasına bağlı bulunduğuna göre, bu süre herhalde 20 yıldan daha az olamaz. Nitekim, ülkemizde de ilk ticaret işletmeleri 1948 - 50 yıllarında, ilk montaj firmaları 1955 ve 1958 yıllarında kurulan otomotiv sanayiinin yerli imalât oranı yüksek bir milli sanayi haline gelmesi ancak 1973 yılında mümkün olabilecektir. Buna mukabil, işçilik payı daha yüksek olan ve nispeten basit imalât teknolojisi gerektiren diğer sanayi kolları ise montaj safhasını daha kısa bir süre içinde aşabilirler. Nitekim, ülkemizde de, buzdolabı, çamaşır makinesi ve elektrik süpürgesi yahut kısaca elektrikli ev cihazları sanayii başarılı bir gelişme sonucunda yerli imalât oranı yükselerek, millî sanayie dönüşmüş ve bu sanayi kolu Montaj Sanayii Talimatnamesinin yürürlüğe girmesinden 6 - 7 yıl sonra Talimatnameden çıkartılmıştır. Radyo, pikap, ses alma cihazı, televizyon ses alma cihazları gibi mamullerden teşekkül eden elektronik sanayii ise teknik özellikleri bakımından genellikle elektrikli ev cihazları sanayiinden daha karmaşık ve fakat imalât parça ve süreçlerinin çoğunluğu bakımından otomotiv sanayiinden daha basittir. Bununla beraber elektronik sanayiinde çok ileri teknoloji ve çok büyük cesamet gerektiren, bu sebeple %100 yerli imalât hedefine ulaşılmasını uzun süre önleyebilecek bazı parçalar mevcut bulunmaktadır.

Bu süreyi etkileyen ikinci önemli faktör, Hükümetin izlediği politika ve bahis konusu sanayi kolunu ne derece etkin şekilde desteklediğidir. Bilgili ve etkin bir teşvik politikası bu süreyi hiç şüphesiz ki kısaltır. Nitekim, ülkemizde Hükümetler, montaj ve otomotiv sanayii kollarını ilk kurulduğu 1958 yılından bu yana etkin şekilde desteklemek suretiyle gelişme süresinin kısaltılmasına yardımcı olmuşlardır. 1. ve 2. Kalkınma Planlarında bu hedef açıkça belirtildiği gibi, Montaj Sanayii Talimatnamesi de yine aynı espri içinde uygulanmıştır. İşte, tam bu politikanın semeresi alınırken ve mevcut montaj sanayi kollarının ve bu arada otomotiv sanayiinin son bir hamle ile yerli imalât oranı yüksek bir millî sanayie dönüşmesi kapıları açılırken, Temmuz 1970 Finansman Kanunu ile ters bir dönüş yapılmış, yeni vasıtalı vergiler çıkarmak suretiyle maliyetler ve fiyatlar yükseltilmiştir. Bu ortam içinde gerek otomotiv sanayiinde gerek diğer montaj sanayii kollarında yerli imalât hedefinin gerçekleştirilmesi talebin kısılması, istikrarsızlık, yatırımlarda isteksizlik gibi sebeplerle büsbütün güçleşmiştir. Bü-

tün bu köstekleyici ortama rağmen 1971'de millî gelir artış oranının yükselmesi dolayısıyla gerek otomotiv gerek diğer montaj sanayii yine de kayda değer bir talep ve üretim artışı gösterebilmiştir. Bu sanayi kollarında yerli imalât hedefinin bir an önce gerçekleştirilmesi için Hükûmetin yeniden bilinçli bir koruma ve teşvik politikasına dönmesi şarttır. Özellikle otomotiv sanayiinde bugün motor yapımı için bilinçli ve otomotiv sanayimizin bünyesine uygun bir kuruluşa gidilmesi gerek bahiskonusu sanayi kolu gerek motörle ilgili diğer sanayi kolları için en önemli meseleyi teşkil etmektedir.

Aşağıda otomotiv ve diğer montaj sanayi kollarının gelişme süreci sırayla ele alınmaktadır.

1 — *Otomotiv Sanayimizin Gelişme Süreci*

Otomotiv sanayimiz verimlilik ilkesi ve piyasa ekonomisinin çizdiği normal gelişme sürecine uygun bir gelişme çizgisi takip etmiş ve önce montaj sanayii olarak kurulmuş, ilk başlarda ancak basit işçilik işlemleri başarılabilmıştır. Fakat, zamanla yerli imalât oranı yükselmiştir. Bugün ise motor ve aktarma organları sanayii de kurulduğu takdirde yerli imalât gerçekleştirilmiş olacaktır. Otomotiv sanayii Temmuz 1970 Finansman Kanunu ile frenlenmeseydi belki bugün tüm yerli imalâta geçilmiş olabilirdi.

Otomotiv sanayimizin tarihçesine daha yakından bakacak olursak, taşıt araçları ve makine ithalâtı ve ticareti yapan ilk işletmelerin 1948 - 50 yıllarında kurulduğunu görmekteyiz. Bu tarihte başlayan dış yardımlarla 1951 - 53 yıllarında tarımda makineleşme gerçekleştirilmiş, traktör adedinin süratle arttırılması sonucunda ekilebilir arazi hududu genişletilmiş ve tarım kesiminin geliri yükseltilmiştir. Yine aynı dönemde karayolları yapımına da hız verilmiş, bu da bir taraftan tarım kesimi verimliliğini arttırırken diğer taraftan taşıt araçları için gerekli alt - yapıyı teşkil etmişti.

Ancak, 1954 yılında kötü iklim sebebiyle tarım kesiminin ve dolayısıyla da ekonomimizin geliri düşmüş, fiyatlar anı bir yükselme göstermiştir. Bir taraftan 1950 - 53 dönemindeki Kore konjonktürü, iyi iklim gibi müsait şartların ortadan kalkması, diğer taraftan yatırımların kötü planlanması para arzının devamlı şişirilmesi gibi sebeplerle 1955 - 58 yıllarında kalkınma hızı düşük kalmış, fiyatlar süratle yükselmeye başlamıştır. Bu dönemde uygulanan fiyat kontrolleri sonucunda bellibaşlı ithalât mallarında, bu arada traktörde ve tarım makinelerinde karaborsa başgöstermiştir. Dış ödemeler bilançosunda ise tıkanıklıklar başlamış, dış yardımlarda bir

GENEL DEĞERLENDİRME ve SONUÇLAR

azalma vuku bulmuştur. Sonuçta, 1958 - 60 yıllarında yeni bir istikrar programı yürürlüğe konmuş, önce fiilen, daha sonra da resmen devalüasyon yapılarak paramızın dış değeri düşürülmüştür.

İşte, 1954 - 58 dönemindeki ithalât tıkanıklıkları, mal darlığı, yüksek fiyatlar ve karaborsa tecrübelerini gözönünde bulunduran Hükümet ve iş çevreleri ülkemizde ithal - ikame sanayiinin bir an önce kurulması ilkesini kabul etmişlerdir. Böylece, karayolları taşıtları ve tarım makineleri montaj sanayii de bu dönemde kurulmuştur.

1963 - 67 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında imalât sanayiinin ana ilkeleri, Tarım Aletleri ve Makineleri İmalât Sanayii ile Taşıt Onarım ve İmalât Sanayiinin hedefleri tespit edilmişti. Buna göre, başta traktör olmak üzere, tarım makineleri imalâtı genişletilecek, böylece tarım kesiminde daha ileri üretim teknikleri kullanılması imkânları açılacaktı. (*Birinci Kalkınma Planı*, sayfa 338) Karayolları Taşıtları Sanayii ise montajdan başlayıp kademeli olarak yurt içinde imalâta kadar yükselecek şekilde geliştirilecekti (Sayfa: 342). Diğer taraftan, genel bir ilke olarak, yeteri kadar ve istenilen nitelikte yerlisi yapılan mamullerin ithalâtının, koruma hedeflerine uygun şekilde denetlenmesine, ya da tüm yasaklanmasına gidilecekti (Sayfa: 205). Nitekim, bu ilkeler dahilinde otomotiv sanayiini korumak üzere, 1963 yılından itibaren, bedelsiz ithalât dışında, komple taşıt aracı ithalâtı durdurulmuştur. 1964 yılından itibaren ise tanzim edici bir unsur olarak Montaj Sanayii Talimatnamesi çıkarılmıştır. Otomotiv sanayii bu teşvikler ve tanzim edici Hükümet müdahalesi sayesinde Birinci Plan dönemi boyunca süratle gelişmiştir. Nitekim, 1963 yılında bu sanayi kolunda sadece 8 kuruluş mevcut iken bu sayı 1970 yılında 20'ye çıkmıştır. Yine bu tarihte seri halde otomobil imal ve montajına başlanmıştır. Kurulan otomotiv montaj sanayii talep yaratmak suretiyle yan sanayii teşvik etmiş, böylece yerli imalât oranı süratle yükselmek yoluna girmiştir.

1968 yılından itibaren yürürlüğe giren İkinci Beş Yıllık Plan otomotiv sanayii için genellikle daha da müsait bir ortamı hedef almıştır. Nitekim, bu planda sanayileşmeye öncelik verilmekte, sanayi kesiminin gelişerek ekonomiyi sürükleyici bir kesim haline gelmesi hedef tutulmaktaydı; özel teşebbüsün ise çeşitli politika tedbirleriyle teşviki derpiş edilmekteydi.

Yine, İkinci Kalkınma Planında gerek Tarım Aletleri ve Makineleri İmalâtı Sanayii (Sayfa : 497) gerek Karayolları Taşıtları İmalât Sanayii için yerli parça oranının büyük ölçüde arttırılması öngörülmekteydi. Buna uygun olarak, İkinci Plan döneminde, binek oto-

mobiline yerli imalât gerçekleştirilecek, diğer taşıtlarda da yerli imalât oranının yükseltilmesi için yan sanayi gelişmesi sağlanacaktı. (Sayfa: 515). Ayrıca, bu sanayi kolunda model ve tip sayısının azaltılması süreci de süratlendirilecekti (Sayfa: 516).

Otomotiv sanayiinin 1963 - 70 döneminde, müsait koruma ve teşvik ortamı içindeki süratli gelişmesi ve millî ekonomiye katkıları araştırmamızın bu sanayi koluyla ilgili fasıllarındaki istatistikler yardımıyla daha iyi tespit edilebilir. Yan sanayii de hesaba katarsak, otomotiv sanayiinin bugün ülkemizde önemli bir faaliyet kesimi haline geldiği kolaylıkla görülür. Bu sanayide çalışan işçi sayısı ve sanayi ekonomiyeye sağladığı yıllık döviz tasarrufu özellikle kayda değer rakamlara ulaşmaktadır. Ayrıca, 1971, 1972 yıllarında gerçekleştirilmek üzere, iki otomobil, iki dizel motoru, bir aktarma organları, bir traktör, bir traktör tevsi, bir elektrik donatımı projesi kabul edilmiştir, ki bunların toplam yatırım değeri 1.235 milyon TL.'sını, çalıştıracağı işçi sayısı ise 8500 kişiyi bulacaktı. Demek ki, önümüzdeki yıllar bu sanayi büyük bir hamle yapmasına şahit olacaktık. Ne var ki, 1970 Finansman Kanununun getirdiği belirsizlik ve kösteklediği tutum dolayısıyla yatırımcılar bu projelerin bir kısmından tamamen vazgeçmiş bulunmaktadır; bir kısım projeler ise geciktirilmiştir. İki otomobil projesinin bütün engelleyici kanunlara ve ortama rağmen gerçekleştirilmiş bulunması burada kayda değer.

1970 yılından sonra yeniden teşvik politikasına dönülmemiş, aksine 12 Mart 1971 muhtırasından sonra iş başına gelen hükümet bir süre maalesses montaj sanayiine, özel yabancı sermayeye, ithalât ve ihracat faaliyetlerine ve genellikle hür teşebbüse karşıt bir tutum içinde gözükmiştir. Buna rağmen, 1971 yılında otomotiv sanayii satış, üretim ve istihdam seviyesi 1970 yılına kıyasla belirli şekilde yükselmiştir. Bunun en başta gelen sebebi otomotiv sanayiinin ekonomi için lüzumlu bir sanayi kolu olmasıdır. Diğer taraftan, 1971 yılında millî gelir, tarım üretiminin iyi iklim dolayısıyla rekor seviyede artması, işçi döviz gelirlerinin yine büyük bir artış göstermesi gibi sebeplerle yüksek bir hızla artmış, millî gelirdeki bu artış otomotiv sanayii mamullerine vaki talebi yükseltmiştir. 1971 yılında, çeşitli menfi faktörlere rağmen otomotiv sanayiinde görülen bu gelişme bu sanayiinin önemi ve faydası hususunda kesin bir delil olarak kabul edilebilir.

2. Diğer Montaj Sanayi Kollarının Gelişme Süreci

Diğer montaj sanayi kolları da otomotiv sanayiine paralel bir gelişme takip etmişlerdir. Yine, 1954 - 58 döneminde ortaya çıkan ithalât tı-

kanıklıkları mal darlığı, yüksek fiyatlar ve karaborsa tecrübeleri dolayısıyla uygulanan ithal - ikame sanayiini geliştirme politikası sonucunda bahis konusu montaj sanayii kolları kurulmaya başlamıştır. Birinci Kalkınma Planı ile birlikte montaj sanayiinin teşviki, bu arada uygun maliyet ve fiyatla ve uygun kalitede istihsal edilen mamullerde ithalâtın yasaklanması derpiş edilmiştir. Diğer taraftan, Montaj Sanayii Talimatnamesi yardımıyla yerli imalât oranının yükseltilmesi hususundaki plan hedefi gerçekleştirilmiş, bu hususta Sanayi Bakanlığı ile sanayi temsilcileri işbirliği içinde hareket etmişlerdir. Talimatname uyarınca faaliyette bulunan montaj firmaları ithalât kotalarından yararlandırılmıştır. Bu teşvik ortamı içinde yerli imalât oranı yeterince yükselerek millî sanayi haline gelen buzdolabı, elektrik süpürgesi gibi elektrikli ev cihazları sanayii ve asansör imalâtı 2. Plan dönemi sonunda Montaj Sanayii Talimatnamesinden çıkartılmıştır. Nispeten ileri teknoloji gerektiren ve özellikle yüksek cesamete çalışılması gerekli bazı parçalar ihtiva eden elektronik sanayiinde ise yerli imalât oranı zamanla yükselmekle beraber henüz tüm yerli imalât hedefine ulaşamamıştır. 1970 Finansman Kanunu otomotiv sanayii yanında bu gibi sanayi mamullerine de ağır vergiler getirmiştir. Yine, gerek 12 Mart 1971 muhtırasıyla iş başına gelen Hükümetin bir süre uyguladığı özel teşebbüse, özel yabancı sermayeye karşı tutum gerek son günlerde bütçe açığının kapatılması kaygısıyla getirilen çeşitli vergiler şüphesiz ki menfi yönde etkiler yaratmış, bu sanayi kollarının gelişme hızını bir süre yavaşlatmıştır. Buna rağmen, önümüzdeki yıllarda, millî gelir seviyesinin yükseltilmesi ile birlikte bu sanayi kollarında yine de süratli bir gelişme vuku bulabilir. Televizyon verici tesislerinin genişletilmesi ve televizyon alıcı cihazları yerli imalâtının gerçekleştirilmesi elektronik sanayii için bu yönde ayrıca çok geniş bir imkân hazırlayacaktır.

C — MONTAJ SANAYİİNİN GEREĞİ VE SANAYİLEŞMEMİZDEKİ YERİ

3. Kalkınma Planının hazırlanmaya başlandığı günlerde kalkınma hızını mümkün mertebe yükseltmek üzere en uygun olan gelişme stratejisini tespit ve yatırımların muhtelif kesimlere dağılımını buna göre ayarlamak en önemli sorunlarımızdan biri haline gelmiştir. Bugün uygulanması gerekli ekonomik gelişme ve yatırım stratejisini ekonominin bugün aksamakta olan yönlerini ve bugünkü ihtiyaçlarını ele almak suretiyle tespit etmek gerekir. Halbuki, bu hususlarda büyük görüş farkları müşahade etmekteyiz. Yukarıdaki kısımlarda da belirttiğimiz gibi, bir teklife göre, Türkiye ithal - ika-

me malları sanayiinden tamamen vazgeçmeli ve ilk önce millî yatırım malları sanayiini kurmalıdır. Bir başka görüşe göre, inşaat kesimi yatırımları durdurulmalı, yatırımlar daha çok sanayi kesimine yöneltilmelidir. Ancak, kanaatimizce bütün bu görüşler tek yönlü olmaları bakımından hatalıdır. Yatırım stratejisini tayin ederken tek yönlü stratejiler yerine ekonomik kesimler arasındaki ilişkiler üzerinde ciddiyetle durmak, yatırımların verimliliğini bu esasa göre hesaplamak ve herhalde muhtelif kesimleri ahenkli şekilde geliştirmek en doğru yoldur. Bu esaslardan hareket edersek, aşağıda anahatları belirtilen bir yatırım stratejisi izlemek gerekecektir:

1 — 1962-1970 Planlı Kalkınma döneminde tarım kesiminin nispeten ihmal edilmesi sanayi kesiminin ve özellikle ihracat sanayiinin gelişmesi açısından da mahzurlu olmuştur. Çünkü, tarım kesimi ham madde, işçilik tedariki ve mamul talebi yönünden sanayi kesiminin hinterlandını teşkil eder. Nitekim, iki iklim dolayısıyla tarım kesimi istihsalinin yüksek olduğu yıllarda sanayi ve diğer kesimlerin gelirleri de artmaktadır. Bu hususu göz önüne alarak önümüzdeki yıllarda tarım kesiminin verimliliğini arttıracak olan yol, sulama sun'î gübre, ilâçlama, tohum ıslahı gibi alt-yapı yatırımlarının süratlendirilmesi gerekir.

2 — Bir kısım iktisatçılara göre, ülkemizde tasarrufların ve yatırım kaynaklarının inşaat kesiminden sanayi kesimine kayması için inşaat kesiminin, özellikle lüks inşaatın kösteklenmesi gerekir. Kanaatimizce, bu yanlış bir görüştür. Birincisi, inşaat yatırımları genellikle başka kimseler tarafından ve başka gayelerle yapılır. Bu sebeple mesken inşaatını vergileme yoluyla kösteklediğimiz takdirde inşaat kesiminden vazgeçmek zorunda kalan fonların —sermaye piyasası kurulsu dahi— sanayi kesimine değil, ithalâta ve çeşitli tüketim mallarına kayması daha büyük bir ihtimaldir. İkincisi, mesken inşaatı ülkemiz için hâlâ en büyük ihtiyaçlardan birini teşkil etmektedir. Üçüncüsü, inşaatın gelişmesiyle birlikte inşaata dayanan geniş bir sanayi kolu da gelişmiş, inşaat kesiminin genişlemesi beraberinde sınaî gelişmeye yol açmıştır.

Lüks ve sosyal konut ayırımı ise keyfî kalmaya mahkûmdur. Lüks tüketim azaltılmak isteniyorsa, bu hususta en uygun tedbir her bir mal için ayrı ayrı kıstas tespit etmek değil, gelir vergisi yoluyla gelir bölüşümü farklarını azaltmaktan ibarettir.

3 — Sanayi kesiminde devletin daha çok alt-yapı ve temel ham madde yatırımlarını ele alması, üst-yapı alanlarında ise genellikle özel teşebbüs yatırımlarını desteklemesi en uygun yoldur.

4 — İhracatımızı geliştirmek üzere tarım kesiminin verimliliğinin artırılması yanında şöyle bir strateji izleyebiliriz: Gelişmemizin bu ilk safhalarında ihracat imkânlarımız turizm yanında madenlerimizi, gıda maddelerimizi ve tarımsal ham maddelerimizi, nispeten basit ve emek-yoğun istihsal metodlarıyla işleyerek yarı mamul ve tercihen tam mamul haline getiren sanayi kollarında aranmalıdır. Tarımsal ham madde ihracı seviyesinde kaldığı hallerde dahi bu maddelerin istihsalı arttırılmalı ve kalite yükselti- lerek standartlaştırılmalıdır.

5 — Yatırım malları istihsalı konusunda bugün, ekonomik verimli- lik ilkesini gözönüne alırsak, önümüzdeki kısa süre içinde büyük prestij pro- jelerine girişmek katiyen doğru değildir. Bununla beraber, bugüne kadar ihmale uğrayan bu sanayi kolunda bir gelişme potansiyeli mevcuttur. Önü- müzdeki yıllarda özellikle M.K.E.K.'nun, mevcut tersanelerimizin imalât kapasitelerinin en verimli şekilde değerlendirilmesi gibi imkânları araştı- rmak gerekir.

6 — Yukarıdaki kısımda da belirttiğimiz gibi, bir çok ithal - ikame yahut tüketim sanayii kolları önce montaj sanayii olarak başlar ve zaman- la gelişir. Türkiye'de de montaj sanayii bu şekilde gelişmiş, bir taraftan ham- madde yüzünden ithalât talebini arttırırken, diğer taraftan yerli imalât ora- nı dolayısıyla döviz tasarrufunu geniş ölçüde yükseltmiştir. Bugün ihracat sanayiinin ön plana alınması gerekmele beraber, bunu ithal - ikame sana- yii yatırımlarının tamamen durdurulması şeklinde yorumlamak doğru de- ğildir. Aksine, ekonomik gelişme ve sanayileşme sürecinde montaj sanayii- ne de önemli bir rol düşmektedir.

Mesele herşeyden önce, ekonomik gelişme ile birlikte artan iç talep meselesi olarak incelenebilir. Montaj sanayiine sadece zenginlerin lüks ih- tiyacına cevap veren bir sanayi kolu gözüyle bakmak büyük bir hatadır. Bu sanayi kolu bugün dahi yüksek gelir grupları yanında asıl orta gelir gruplarının ve hatta dar gelirliilerin ihtiyaçlarına cevap vermektedir. Yarın, ekonomik gelişme ve orta gelirli grubun çoğunluğu teşkil etmeye başlama- sı, dar gelirli halkın gelirlerinin yükselmesiyle birlikte, montaj sanayii mal- larına karşı iç talep süratle artacak ve bu mallar lüks tüketim malı değil, asgarî geçim şartlarını sağlayan zarurî tüketim malları haline gelecektir. Başka bir ifadeyle, ekonomik kalkınma ve refahın kütlelere mal edilmesi- le birlikte ithal - ikame, özellikle dayanıklı tüketim mallarının talebi de mutlaka artacaktır. Ancak bu talep karşılanabildiği müddetçe sanayileşme ve refahın kütlelere mal edilmesi gibi sayelerimiz gerçekleşmiş olacaktır.

İkincisi, ihracat sanayii ile montaj yahut ithal - ikame sanayii arasında kesin bir hat çizmek esasen mümkün değildir. Halen montaj sanayii adı altında toplanan ithal - ikame sanayii kollarının çoğunda istihsal geniş ölçüde emek - yoğun metodlarla yürütülmektedir; bu sebeple de dış piyasalarda rekabet şansı ve potansiyeli mevcuttur. Demek ki, montaj sanayiinin yeterince geliştirilmesi sonucunda, geniş ölçüde ihracata geçmesi mümkün olabilecektir.

Üçüncüsü, montaj ve özellikle otomotiv sanayii bir taraftan yan sanayi için talep yaratarak yeni sanayi kollarının geliştirilmesini sağlarken diğer taraftan ulaştırma imkânlarını genişletmek, tarım üretiminin verimini arttıran makine ve aletler imal etmek suretiyle üretimi doğrudan ve dolaylı şekilde etkilemektedir. Kısaca, yan etkileri bakımından da ekonomik kalkınma ve sanayileşmemizin süratlenmesi için çok elverişli bir ortam yaratmaktadır.

Bütün bu hususları hesaba kattığımızda şu sonuca varmamız gerekecektir: gayemiz montaj yahut ithal - ikame sanayiini kösteklemek değil, geliştirmek ve yerli imalât payını arttıracak bir an önce tam bir millî sanayie dönüşmesini sağlamak olmalıdır. Gayemizi bu şekilde tespit ettikten sonra da bu gayeyi istikrarlı bir şekilde takip etmek, devamlı zigzaglar çizerek piyasayı ve yatırımcıları şaşırtmamak gerekir.

D — MONTAJ SANAYİİNİN BELLİBAŞLI PROBLEMLERİ

Daha önce de işaret edildiği gibi, montaj sanayii, içinde bir ölçüde özel yabancı sermayenin de mevcut bulunması dolayısıyla iki yönden ve çok kere ideolojik maksatlarla ağır tenkitlere hedef tutulmuştur. Bu arada, paketleme - ambalajlama seviyesinde kalmak, yabancı özel sermayenin Türkiye'ye nihai tüketim malları örtülü ihracatı için bir paravan teşkil etmek, sadece zenginlere hitap eden tüketim malları ithal ve imal etmek, mutlak gümrük himayesine, vergi muafliklarına ve çeşitli tekelci imtiyazlara sahip olmak gibi, ağır ithamlara maruz bırakılmıştı.

Hemen belirtmeliyiz ki, gerek tüm sanayimiz gerek bunun ancak bir kısmını teşkil eden montaj sanayii ve aynı zamanda özel yabancı sermaye hakkında yapılan bir kısım tenkitler haklıdır. Herşeyden önce, şunu hatırlamak gerekir ki, ülkemizde sanayileşme çabaları çok yenidir ve özellikle montaj sanayii henüz ilk kuruluş safhasını yeni tamamlamış bulunmaktadır. Bu sebeple, gerek tüm sanayimizde gerek montaj sanayiinde henüz çözülmemiş bazı problemlerle karşı karşıya bulunmamız tabiidir. Esasen me-

sele de bu problemleri yapıcı bir gözle tespit etmek ve bunların bir an önce çözümlenmesine çare bulmaktır ve araştırmamız bu gaye ile ele alınmıştır. Her bir imalât sanayiine ait problemler ve alınması gerekli tedbirler daha önceki fasıllarda ayrıntılı şekilde incelenmiş bulunmaktadır. Bu kısımda ise montaj sanayii kollarında görülen bellibaşlı müşterek problemler toplu bir şekilde gözden geçirilmektedir. Müşterek problemler en geniş olarak firma, model ve tip sayısı, sermaye ve finansman kaynakları yetersizliği, teknolojik bilgi seviyesi, firma cesameti, boş kapasite meselesi, yerli imalât oranı, mamul kalitesinin düşüklüğü, maliyet ve fiyatların yüksekligi ve bu hususta rol oynayan faktörler, yan sanayiın yetersizliği, iç talep yetersizliği ve iç talebin yerli imalâta yöneltilmesi meselesi, özel yabancı sermaye ve AET üyeliği olarak tespit edilebilir. Ancak, bu fasılda bazı problemler iç-içe mütalâa edilerek, incelenen problem sayısı 5 grup altında toplanmıştır.

1 — *Firmaların Cesameti ve Boş Kapasite Meselesi:*

Montaj sanayiine yöneltilen en önemli tenkitlerden biri bu sanayide çalışan firmaların cesametinin Avrupa ve bu arada AET ülkelerindeki benzer firmaların cesametlerinin çok altında oluşu ve yine Avrupa firmalarına kıyasla daha düşük bir teknoloji ile çalışmalarınıdır. Bu iddiayı teyid eden çeşitli istatistikî kaynak ve bilgi mevcuttur. Nitekim, bu araştırmada da teknoloji ile ilgili bölümde montaj sanayii için AET - Türkiye arasında firma cesameti mukayesesi konusunda bazı istatistikler verilmektedir. Ancak, AET ile yapılacak cesamet kıyaslamalarında şu hususu hesaba katmak gerekir ki, emeğin nispeten ucuz, sermayenin pahalı olduğu ülkemizde asgarî maliyeti veren yahut optimum firma cesameti Avrupa'ya kıyasla herhalde daha küçük olacaktır. Kaldı ki, cesamet ve teknoloji meselesini sadece bugün için ele almak ve sadece montaj sanayii için ileri sürmek bizi bu konuda objektiflikten uzaklaştırabilir. Herşeyden önce, bugün için montaj sanayiimiz kuruluşunun ancak ilk safhasını tamamlamış bulunmaktadır ve yarın bu sanayi kollarında firma cesametlerinin ve teknik bilgi seviyesinin süratle yükselmesi ve AET ile aradaki mesafenin azalması beklenebilir. Daha önemlisi, firma cesametlerinin küçüklüğü ve teknolojik açık montaj sanayiimize has bir olay değildir. Aslında bu problemler tüm sanayiimizde ve ekonomimizde mevcuttur. Hatta, firma cesametleri ve teknolojik bilgi seviyesi mukayesesini montaj sanayiimiz ile diğer sanayi kollarımız arasında yapacak olursak, bu sefer ters yönde sonuçlar alabiliriz. Ülkemizde montaj sanayii en büyük cesamette ve en ileri teknoloji ile çalışan bellibaşlı imalât sanayi kolları arasındadır. Bu sonuç araştırma ve incelemelerimizde biz-

zat müşahade edildiği gibi, istatistikler yardımıyla da tevsik edilmiştir. Aslında bu sonucu tabii karşılamak gerekir. Çünkü, montaj sanayiinin işteğal konusu olan dayanıklı tüketim malları ve makineler büyük cesamet, seri imalât usulleri ve nispeten ileri bir teknoloji ile çalışılmasını gerektirir. Diyebiliriz ki sanayileşmemiz herşeyden önce bugün montaj sanayii kollarındaki sevk ve idare ve teknolojik bilgi seviyesinin tüm sanayi kollarınca da massedilmesine bağlıdır. Montaj sanayii kollarındaki nispeten yüksek cesamet ve ileri teknoloji seviyesinde özel yabancı sermaye iştiraklerinin önemli bir rolü olmuştur.

Montaj sanayiine yöneltilen diğer bir tenkit ise gerek firma sayısının gerek mamul model ve tipleri sayısının gereğinin üstünde olması ve mevcut firmaların çoğunun boş kapasite ile çalışmalarıdır. Nitekim, araştırmamız sonucunda halen birçok mamuller için ancak %50 civarında bir kapasite ile çalışıldığı tespit edilmiştir. Özellikle montaj sanayiinde maliyetlerin firma cesametine, kapasitenin kullanılma derecesine, mamul model ve tip sayısına bağlı olması imalât, satış, stok ve bakım maliyetlerini yükseltmekte, yatırımların verimliliğini düşürmekte yahut yatırımların israfına yol açmaktadır. Ayrıca yan sanayiinin gelişmesini de önleyerek yerli imalât oranına menfi yönde etkide bulunmaktadır. Aslında montaj sanayiinin kurulması ve ithalâtın önlenmesiyle aslında mamul model ve tip sayısı geniş ölçüde azalmıştır. Fakat, şüphesiz ki bu müşahade montaj sanayiinin verimliliği mukayeseleri ve geleceğinin tayini hususunda geçerli değildir. Burada hemen belirtelim ki, boş kapasitenin mevcudiyeti ve yatırım israfı yine montaj sanayii yanında diğer sanayi kolları için de aynı derecede vârittir. Ne var ki, Sanayi Bakanlığı ve Montaj Sanayii Talimatnamesi yoluyla nispeten yakın bir devlet kontrolüne tâbi tutulmuş olan montaj sanayiinde aynı problemin karşımıza çıkması, bu yönden yapılan denetlemenin etkili olmadığını ve devletin gereğinin üstünde kuruluş müsaadesi verdiğini göstermektedir; verilen müsaadelerde özellikle 1964 yılında bir artış olmuştur. Gerçi müsaade verilirken herhangi bir firmanın ve bu arada özel yabancı sermayenin tekel kurmasına mani olmak üzere çok sayıda firmaya izin verilmesi şartı gözetilmektedir, fakat verilen müsaadeler yine de gereğinin üstünde olmuştur ve daha az sayıda firma ile de piyasada rekabet şartları teessüs edebilirdi. Bundan böyle yeni mamuller dışında ve mevcut mamuller için verilecek müsaadeler azaltıldığı takdirde zamanla ve talebin yükselmesiyle halen mevcut bulunan boş kapasite massedilebilecek, bu arada rekabet dolayısıyla belki bir kısım firmalar piyasadan çekilebilecek ve firma cesametleri zamanla büyüyecektir.

2 — Yerli İmalât Payının Arttırılması Meselesi :

Montaj sanayii bir çok tenkitçiler tarafından paketlenme - ambalajlama seviyesinde kalmış olmakla itham edilmekle beraber bu sanayi kollarında yerli imalât yahut döviz tasarruf oranı Montaj Sanayii Talimatnamesi tanımına göre bugün muhtelif mamuller için %55 ile %80 arasında değişmekte olup, bu ithamda ima edilen oranın çok üstündedir. Hatta, montaj sanayii kapsamına girmiş bulunan ve sonradan Talimatname kapsamından çıkartılan bir kısım mamullerde %90 gibi, hemen hemen tamamen yerli imalât safhasına dahi ulaşılmış bulunmaktadır. Aslında montaj sanayii ve MST kapsamına dahil edilmeyen bir çok sanayi kolları için bu oran bazı montaj mamullerinde bugün erişilenin çok daha altında olabilir. Gerçi bu oranların aldatıcı olduğu, çünkü MST yerli imalât payı tanımında sadece ana ithal parçaların ele alınarak ithal sermaye malları ve sabit teçhizat amortismanının hesaba katılmadığı, yine yan sanayiden satın alınan parçaların içindeki ithal payının da ihmal edildiği söylenebilir. Ancak, yan sanayiın ithalât gereğini ve döviz tasarrufunu layıkıyla hesaplamak imkânsızdır. Türkiye'de yatırım malları genellikle montaj dahil bütün sanayi kolları için ithal edildiği için ithal sermaye malları amortismanının hesaplara katılması, hesap güçlükleri yaratması yanında muhtelif sanayi kolları arasında yapılacak mukayeseleri bozabilirdi. Buna mukabil, MST'deki döviz tasarrufu tanımında yabancı uzmanlar için dövizle yapılan yıllık ödemeler hesaba katıldığı için bu yönden gerçekçi bir tavır takınılmış bulunduğunu teslim etmek gerekir. Yine, MST'deki döviz tasarrufu oranında mamulün yerli fiyat ve maliyeti değil, o mamulün veya benzerinin dünya piyasalarında yabancı döviz üzerinden fiyatı esas alınmaktadır. Bu da içeride imal edilen parça adedini çoğaltarak hakikî döviz tasarruf oranını yükseltmek yerine imal edilen parçaların adedini aynı bırakmak ve fakat bunların imalât maliyetini arttırmak suretiyle yerli imalât oranının muhasebe hesaplarında, suni şekilde yükseltilmesini önlemiştir. Görülüyor ki, MST'de döviz tasarruf oranı malın dışarıdan komple ithaliyle bir kısım parçaların ithali suretiyle içeride imali halinde —ithal sermaye malları amortismanı haricinde— ortaya çıkabilecek döviz gereği arasındaki fark olarak tanımlanmaktadır. Sanayi Bakanlığı MST yardımıyla, bu döviz tasarruf oranı tanımını kullanmak suretiyle montaj sanayii kollarında yerli imalât oranının yükseltilmesi hususunda bugüne kadar genel hatlarıyla başarılı bir müdahale örneği vermiştir. Döviz tasarruf oranlarının yerli maliyet ve fiyatlarla bir ilişkisi bulunmaması ise gerek bu araştırmamızda gerek şimdiye kadar yapılan diğer araştırma ve etüdlerde döviz tasarrufu hesaplarını güçleştiren bir unsur olmuştur.

Muhtelif montaj sanayii kollarında yerli imalât oranı MST ve devlet müdahaleleri sonucu zamanla yükseltilmiş bulunmaktaydı. Nitekim, ev cihazları sanayii tüm yerli imalâta geçtiği için bugün MST'den çıkartılmıştır. Otomotiv sanayiinde ise motor ve aktarma organları yerli imalâtı yapıldığı takdirde yine tüm yerli imalât başarılı sayılabilecektir. Elektronik sanayiinde de yine nispeten ileri teknoloji, büyük cesamet ve seri imalât usulleriyle imal edilmesi gerekli parçalar yerli imalât oranının yükseltilmesini bugün için önlemektedir.

Yerli imalât oranının yükseltilmesinde her şeyden önce içeride kurulan montaj sanayiinin parça talebinin genişleyerek yan sanayii teşvik etmesi rol oynamıştır. İçeride talebi yeterince geniş olmayan, dolayısıyla parça talebi fazla yükselmeyen imalât kollarında yan sanayi kurulamamakta, bu sebeple yerli imalât oranı nispeten düşük kalmaktadır. Demek ki, yerli imalât oranının bugün süratle yükseltilememesinin sebebi bazı hallerde teknoloji, diğer bazı hallerde ise talep yetersizliği olmaktadır. Diğer taraftan, bazı hallerde mamul model ve tip sayısının çok, her bir firmanın mamul üretimi ve dolayısıyla parça sipariş hacminin ise küçük olması ve standartizasyon noksanlığı da yan sanayiinin süratle gelişmesini ve yerli imalât oranının yine süratle yükselmesini önleyen bir unsur olmaktadır. Diğer taraftan, piyasa şartlarına ve teknolojik bilgi seviyesine rağmen MST yoluyla yerli imalât oranının yükseltilmesi yönündeki zorlamalar bazı hallerde menfi etkiler yaratmış, parçaların ve dolayısıyla mamullerin kalitesinin düşmesine ve maliyetlerinin ise yükselmesine yol açmıştır. Üstelik yan sanayiinin süratle ortaya çıkması mümkün olmayan hallerde ana montaj firmaları yerli imalât oranlarını yükseltmek üzere ayrı ve ihtisaslaşmış yan sanayii firmaları tarafından yapılması daha verimli olan parçaları, makine tedarik etmek suretiyle kendi bünyelerinde imal etmek yoluna girmişlerdir. Bu ise, ihtisaslaşmayı önlemek suretiyle maliyetleri yükselttiği gibi, devlet firmalar arası koordinasyonu sağlamayı ihmal ettiği için, her firmanın parça imalini başarmak üzere dışarıdan makine getirmesi bahis konusu parçanın imalinde çok kere boş kapasite yaratmakta, döviz ve yatırım israfına sebep olmaktadır.

Sonuç olarak diyebiliriz ki, bugün montaj sanayiinde yerli imalât oranları yapılan maksatlı ithamlarda ifade edilenin çok üstünde olmakla beraber, yerli imalât oranlarının daha da yükseltilerek bu sanayi kollarının milli sanayie dönüştürülmesi şüphesiz ki mutlaka erişilmesi gerekli bir gayedir. Ancak, belirli bir zamanda başılabilecek yerli imalât oranının teknoloji ve talep ile çizilmiş bir hududu vardır. O halde, %100 yerli imalât ora-

nı da hiç bir zaman hedef kabul edilemez. Bunun yerine, ihracat malları sanayiinin geliştirilmesi daha doğru olabilecektir. Hemen hatırlatalım ki, %100 yerli imalât gelişmiş ülkelerde yahut Japonya, İtalya gibi süratle gelişen ülkelerde de hedef olarak kabul edilmemektedir. Kaldı ki, bugün yerli imalât oranı imkân dahilinde yükseltilirken kaliteyi fazla düşürmemek, maliyetleri yükseltmemek, boş kapasite yaratmamak ve yatırım ve bu yatırımlar için döviz israfına yol açmamak üzere yukarıda izah edildiği şekilde, gerek ana montaj sanayiinin gerek yan sanayiinin daha iyi düzenlenmesi gerekmektedir.

3 — *Kalite Düşüklüğü, Maliyet ve Fiyat Yüksekliği Meselesi :*

Montaj sanayiine yöneltile en önemli tenkitlerden biri de bu sanayi mamullerinin kalitesinin Avrupa ve AET sanayiine kıyasla düşük, maliyet ve fiyatlarının ise yüksek oluşudur. Hemen belirtelim ki, Avrupa sanayiine kıyasla kalite düşüklüğü, maliyet ve fiyat yüksekliği sadece montaj sanayii için değil, tüm imalât sanayii kolları için varittir ve montaj sanayii diğer sanayi kollarının bir çoğuna kıyasla daha ileri bir teknoloji gerektirmesi ve kuruluş safhasını henüz tamamlamış olması dolayısıyla bu hususta bugün için bir derece mazur dahi görülebilir. Kaldı ki, son yıllarda montaj sanayii mamulleri başta olmak üzere tüm sınaî mallarımız çeşit, kalite ve üretim miktarı bakımlarından eski yıllara kıyasla belirli şekilde yükselmiştir ve bu trendin ileriki yıllarda da devam etmesi, hatta süratlenmesi beklenbilir.

Montaj sanayimizde maliyet ve fiyatların AET sanayiine kıyasla bir çok mamuller için yüksek olmasına gelince, gerek bu sanayi kollarında gerek tüm sanayi kollarında maliyet ve fiyatları etkileyen belli başlı faktörleri şu şekilde özetleyebiliriz:

- i — Firma cesametlerinin Avrupa ülkelerindekine kıyasla küçük olması, montaj sanayiinde ise özellikle seri imalât metodlarıyla çalışılması ve cesametinin büyümesiyle birlikte verimliliğin artması, maliyetlerin yükselmesi.
- ii — Firma sayısının, mamul model ve tip sayısının çok oluşu; bu hususun imalât, stok, satış ve bakım - onarım maliyetlerini menfi yönde etkilemesi.
- iii — Talep noksanı, yüksek bir azamî istihsal kapasitesinin kurulmuş olması, döviz darboğazı ve ham madde ithalâtı zorlukla-

rı, yan sanayiın kapasitesi gibi nedenlerle ana montaj firmalarında çok kere boş kapasite ile çalışılması.

- iv — Gerek mamul gerek üretim teknolojisinin yine Avrupa ülkelerine kıyasla düşük oluşu. Teknolojik bilgisizlik gerek sevk ve idareci kadrosunda, gerek teknisyen kadrosunda gerek vasıflı işçi kadrosunda kendisini göstermektedir.
- v — Yan sanayi imalâtının kalitesinin düşük, maliyet ve fiyatların yüksek oluşu, parçanın ana montaj firması tarafından yapıldığı hallerde de firmalar arası işbirliği sağlanmadığı için boş kapasite ile çalışılması nedenleriyle muhtelif parçalara ait maliyetlerinin yükselmesi. Bütün bu gibi sebeplerle yerli imalât oranının yükseltilmesine paralel olarak ana mamul maliyetlerinin ve fiyatlarının da artması.
- vi — İthal parçaları üzerinden ödenen gümrük vergilerinin yüksekliği; bu husus yerli imalât oranının yükseltilmesini teşvik için bir unsur olarak kullanılmakla beraber bugün maliyetlerin yüksekliğinde yine önemli bir rol oynamaktadır. Diğer taraftan, içeride imal edilmesine imkân olmayan parçaların veya ham maddenin üzerinden dahi —diğer ülkelerdeki uygulamaların aksine— yüksek bir gümrük vergisi alınmaktadır.
- vii — Demir, çelik başta olmak üzere kamu kuruluşları tarafından üretilen, temel ve ham madde fiyatları genellikle dünya piyasaları fiyatlarına kıyasla çok yüksektir.
- viii — Son yıllarda işçilik ücretleri ve işçilikle ilgili çeşitli ödemeler yılda %10 - 20 gibi, verimlilik artışının üstünde bir süratle yükselmekte, bu da maliyet ve fiyatları etkileyen bir unsur olmaktadır. Gerçi, belki bu ücret yükselmeleri sosyal adalet açısından teşvik edilebilir ve diğer taraftan işçi gelirlerinin artması sınaî mamullere vaki talebi yükseltmek suretiyle sınaî gelişme hususunda müspet bir fonksiyon dahi görebilir. Fakat, yine de bugün sınaî maliyet ve fiyatlar bakımından ise net bir menfi etkisi vardır. Bugün artık sanayi kesimindeki işçilerimizin diğer sosyal gruplara kıyasla, Avrupa'ya yaklaşık şekilde, yüksek bir refah seviyesine ulaşmış bulunduğunu teslim etmemiz gerekir. Buna rağmen, döviz fiyatı olarak kıyaslandığında işçilik maliyetleri Türkiye'de Avrupa sanayiine

kıyasla yine de düşüktür. Bu avantaj gerek montaj sanayiimiz gerek diğer sanayi kollarımız için dünya piyasalarında bir rekabet gücü teşkil edebilir.

ix — Gerçi bir kısım tenkitçiler montaj sanayiinde aşırı kârların mevcudiyetinden bahsetmişlerdir. Basit hakikat şudur ki, bu sanayi kolunda fiyatlar Sanayi Bakanlığı tarafından tespit edilmekte ve fiyatlar tespit edilirken imalâtçıya maliyet üzerinden asgarî bir kâr marjı bırakılmaktadır. Bu sebeple, montaj sanayii için aşırı kârlar dolayısıyla fiyatların yüksek tutulması şeklinde öne sürülen iddia varit değildir. Montaj sanayii gibi yakın ve sıkı devlet müdahale ve kontrolüne tâbi olmayan sanayi kollarımız için ise belki bazı hallerde aşırı kârlar dolayısıyla imalâtçı tarafından yüksek fiyat tespiti söz konusu olabilir.

x — Özellikle montaj sanayii son yıllarda ve 1970'den bu yana gümrük vergileri yanında istihsal ve satış safhasında da çok yüksek oranlarla vergiye tâbi tutulmaya başlanmıştır. Bu sebeple montaj sanayiimizde maliyet ve fiyatlar gerek ülkemizde gerek diğer sınaî mamullere kıyasla gerek Avrupa sanayii tarafından imal edilen benzer mamullere kıyasla yükselmiştir. Bugün, birçok montaj mamullerinde tüm vergi ödemeleri mamul fiyatının %40 hatta %50'sini bulmaktadır; gerek Avrupa ülkelerinde imal edilen benzer mamuller gerek ülkemizde imal edilen diğer mamuller için böylesine yüksek toplam vergi yükü söz konusu değildir. Maliyet ve fiyatların vergi ödemeleri yüzünden yüksek oluşu iyi bilinmediği için, Avrupa ve Türk mamulleri fiyatlarının mukayesesi çok defa yüzeyde kalmakta, aradaki aleyhte fiyat ve maliyet farkının tamamının verimlilik farkından değil, büyük bir kısmının vergi yükü farkından doğduğu anlaşılammakta ve hesaba katılmamaktadır.

4 — *Özel Yabancı Sermaye ve Teknoloji Transferi Meselesi :*

Özel yabancı sermaye akımı son yıllarda sömürüye ve dış politik baskıya yol açtığı yolunda, çok ağır ve doktriner ithamlara maruz bırakılmıştır. Herşeyden önce böyle bir ithamın söz konusu olmayacağını belirtmek gerekir. Ayrıca kâr transferleri ve ihracata önem vermeyerek ithal - ikame alanında kalması gibi, teknik seviyede gözükken tenkitlere de rastlanmak-

tadır. Özel yabancı sermaye, aynen dış yardım gibi, yeni yatırım imkânları açar ve yatırım safhasında dövizden tasarruf sağlar. Ayrıca, dış yardım farklı olarak, mevcut bilgimizle tek başına başaramadığımız malların istihsalini imkân dahiline koyar. Bu olay genellikle «teknoloji transferi» olarak adlandırılmaktadır. Özel yabancı sermaye yatırımları en etkin teknoloji transferi aracıdır. Özel yabancı sermaye akımı sonucunda bilgi ve tecrübe sahibi olduktan sonra ve ikinci bir safhada millî teşebbüslerin aynı alanda faaliyete başlama ve sür'atle gelişme imkânları açılabilir. Bütün bu sebeplerle özel yabancı sermaye akımının teşviki ve fakat ekonomik kalkınmamıza azamî katkıda bulunmasını sağlamak üzere kontrol edilmesi gerekir. Pratikte kontrol ile teşviki birbiriyle bağdaştırmak sanıldığı kadar kolay değildir ve aşırı bir kontrol bu sefer de menfî etkiler yaratabilecektir.

Hemen belirtelim ki, Türkiye için yıllık özel yabancı sermaye akımı \$ 25 - 35 milyon civarında olup, esasen önemli bir miktara varmamaktadır. Yurduмуza gelen özel yabancı sermayenin önemli bir kısmı bugün montaj sanayii adı altında toplanan dayanıklı tüketim malları alanlarına yönelmiş bulunmaktadır. Bunun bellibaşlı sebebi, bu tip sanayi mallarının nispeten ileri bir teknoloji gerektirmeleridir. Fakat, bu sanayii esas itibariyle ithal - ikame fonksiyonunu görmektedir ve bugün için ihracat imkânları mahduttur. Şunu önemle belirtmek gerekir ki, ülkemizin ihracat potansiyeli turizm ve madenlerimiz dışında daha çok tarım maddeleriyle ilgili olduğu için özel yabancı sermayenin yabancı kalabileceği alanlardır. Bu sebeple ülkemizde özel yabancı sermayenin daha çok dayanıklı tüketim malları yahut ithal - ikame sanayiinde yoğunlaşmasını normal telâkki etmek ve bu alanda faydalı bir fonksiyon görüp görmediğini araştırmak gerekir. Özel yabancı sermayeden ihracat şartı araken bu husus önemle göz önünde bulundurulmalıdır. Meseleye daha uzun vadeli bir perspektif ile baktığımızda görülecektir, ki bugün montaj sanayii kapsamına giren bir çok sanayi kolları, esas itibariyle emek - yoğun istihsal metodlarıyla çalıştığı için, uzun sürede geniş bir ihracat potansiyeline sahip olabilecektir, yahut hiç olmazsa ithal - ikame görevini etkin şekilde başarabilir.

Montaj sanayii alanındaki özel yabancı sermaye bu sanayi kollarına has çeşitli problemler arz etmektedir: mamul kalitesini ön plana alması sebebiyle yerli imalât payını arzu edilen süratle geliştirememesi; rekabetle ilgili kaide ve enstitüsyonlar sebebiyle firma ve mamul sayısının gereğinden çok olması ve boş kapasiteye meydan verilmesi gibi. Şüphesiz ki, bu problemlerin kontrol altına alınması gerekmektedir. Bunun yanında, özel yabancı sermaye ekonomik plan uyarınca verimli alanlara yönlendirilmeli; yerli

sanayiın kösteklenmesine mani olmak üzere basit imalât ve satış tekniğiyle çalışan sanayi alanlarına girmesi önlenmeli; kâr ve fiyatları kontrol edilmeli; yüksek kâr transferleri potansiyelinin ileride ödemeler bilançosu üzerinde menfî etkiler yaratmasına mani olmak için bir an önce ve mümkün mertebe ihracata geçmeye zorlanmalı, istihsale geçme şart ve müddetleriyle ilgili mükellefiyetlerin yerine getirilmesi sağlanmalıdır. Hemen belirtelim ki, özel yabancı sermaye 1. ve 2. Kalkınma Planları Döneminde bu gibi hususlarda esasen etkin bir kontrole tâbi tutulmaya başlanmıştı ve bugün özel yabancı sermaye hususunda bu kontrollerin üstünde şartlar ve kontroller koymak için bir gerek yoktur.

5 — *Ortak Pazar Üyeliği Karşısında Sanayi Kesimimiz ve Montaj Sanayii*

a — *AET Üyeliği ve Sanayimiz :*

Türkiye'nin AET üyeliği herşeyden önce politik ve kültürel faydaları bakımından ele alınmalıdır. Çok yakında, İngiltere ile birlikte Danimarka, İrlanda ve Norveç'in de üyeliğe girmesiyle AET geniş bir Avrupa topluluğu haline gelecektir. Türkiye'nin yeri de politik bakımdan Batı dünyası ve Avrupa içinde olmak gerekir.

AET'nun ekonomik etkilerine gelince, üyeliği tenkit edenler çok defa böyle bir birlik halinde, Türkiye AET üyelerine kıyasla çok geri olduğu için, Türkiye ekonomisinin ve özellikle sanayiinin rekabet karşısında yıkılacağından endişe göstermektedirler. Türkiye'nin millî gelir seviyesi rakamları ve Türk sanayiinin Avrupa sanayii ile maliyet mukayeseleri bu endişeleri destekler gibi görünmektedir. Fakat, kanaatimce bütün bu mukayeseler yanıltıcıdır. Herşeyden önce kısa süreli gayemiz AET ülkelerinin gelir seviyesine varmak değildir; yahut AET üyeliği ancak bu ülkelerin seviyesine ulaştıktan sonra faydalı olabilecek değildir. Böyle olsaydı İtalya 1954 yılında AET üyeliğine girmemeyi tercih ederdi; yahut bugün Yunanistan'ın da AET üyeliğini reddetmesi gerekirdi. Halbuki, Fas ve Tunus gibi, geliri ve sanayii Türkiye'ye kıyasla daha da geri olan ülkeler dahi, AET ülkeleriyle özel ilişkilerini gözönünde bulundurarak AET ortak üyeliğine talip olmuşlardır.

AET üyeliği hakkında karar verirken sanayimizin bugünkü verimlilik derecesinin ve maliyetlerinin mukayesesi de aslında doğru yolu göstermekten uzak olacaktır. Bugün Türk sanayii ve özellikle montaj sanayii bü-

yük merhaleler aşmış olmakla beraber kuruluş devrini henüz tamamlamış sayılır. Önümüzdeki yıllarda ise, doğru yönde bir ekonomi politikası güdüldüğünde, sanayileşme hızının artmasına, firma cesametlerinin büyümesine ve maliyetlerin düşmesine şahid olabiliriz. Bugünkü maliyet ve fiyatların yüksekliğinde demir ve çeliğin ve enerji üretimi fiyatlarının yüksekliğini ve daha önemlisi AET ülkelerindekine kıyasla çok daha ağır olan vasıtalı vergilerin payını unutmamak gerekir. Ayrıca, üyeliğe girmeden önce yapılabilecek bir para ayarlaması maliyet mukayeselerini köklü bir şekilde değiştirebilecektir. Burada şunu da önemle belirtmek gerekir ki, Türkiye bugün erişmiş olduğu sermaye birikimi, teknik bilgi, sosyal ve ekonomik müesseseler, alt-yapı yatırımları ve piyasasının genişliği ile bir patlama yahut büyük hamle devresine hazırdır ve uygun bir ekonomi politikası ekonomimizin ve sanayimizin bu büyük hamleyi başarması imkânlarını açacaktır.

AET üyeliği halinde Türk sanayiinin rekabete dayanamayarak yıkılacağı endişesinde, üyelikle birlikte üstün AET mallarının Türk piyasasını tamamen istilâ edeceği yolunda bir muhakeme tarzı sezilmektedir. Halbuki, bu çok yanlış bir muhakeme tarzıdır. Aslında dış yardımların yatırımların finansmanına tahsis edildiğini kabul edersek, Türkiye ne kadar mal ihraç edebilir ve ihracatımızı arttırabildiğimiz oranda mal ithal edebilir. Bu da sanayimizin yıkılması değil, ihraç sanayiinin kurulması, verimsiz olan sanayi kollarının tasfiyesi ve milletlerarası ihtisaslaşmanın artması demektir. Tarım kesimi ise AET içinde daha uzun vadeli bir plana bağlanmıştır ve Türk sanayiinin yıkılarak Türkiye'nin sadece tarımsal ham madde ihracatçısı durumuna düşürülmesi gibi bir tasavvur söz konusu değildir.

Türkiye - AET ilişkilerinin ekonomik etkilerini şu açıdan incelemek gerekir: Geçiş dönemi ve üyelik, Ankara Anlaşmasında da öngörüldüğü gibi, Türkiye'nin ekonomik kalkınma ve sanayileşmesini süratlendirecek midir? Kanaatimce, bu soruya çeşitli sebeplere dayanarak müspet cevap vermek mümkündür. Birincisi, Türkiye'nin ihracatı geniş ölçüde AET ülkelere yöneltilmiştir ve üyeliğin reddi bu pazarları tamamen kapatmasa dahi gelişmesini güçleştirecektir. İkincisi, yine Türkiye'nin turizm geliri, özel yabancı sermaye ve dış yardımların önemli bir kısmı bu ülkelere gelmektedir ve AET üyeliğinin reddi bu imkânları mutlaka daraltacaktır. Üçüncüsü, çok kısa bir zaman içinde Türkiye'nin en önemli döviz kaynağı haline gelen işçi döviz tasarruflarının hemen tamamı AET ülkeleriyle ilişkilerimizden doğmaktadır ve AET üyeliğinin reddi bu hususta da bir azalmaya ve işçi piyasasının tedricen diğer ülkelere kaptırılmasına yol açabilir.

Halbuki, ihracatın ve işçi döviz gelirlerinin artması ise sınaî yatırımlar için gerekli döviz temin edebilecektir. Dördüncüsü, geçiş dönemi şartları ve AET üyeliği Türk sanayicilerini ve Türk Hükümetini ekonomiyi geliştirecek yönde tedbirleri bir an önce almaya sevkedecek niteliktedir. Kaldı ki, Ankara Anlaşması ve Geçiş Dönemi Protokolü imzalandıktan sonra artık Türk Hükümetinden AET üyeliğinden vazgeçmesini talep etmek milletler camiasında Türkiye'nin sözünün güvenilirliği hususunda ciddi şüpheler uyandırabilir.

AET üyeliği Türk ekonomisi ve sanayii bakımından genel hatlarıyla faydalı olmakla beraber, hiç bir intibak problemiyle karşılaşmayacağını kimse iddia etmemektedir. Bu hususta çıkacak problemlerin ise Ankara Anlaşmasının ve Geçiş Dönemi Protokolünün esnek hükümleri çerçevesinde ve karşılıklı anlayış havası içinde çözümlenmesi her zaman mümkündür.

b — AET Üyeliği ve Montaj Sanayii

Yukarıda, AET üyeliğinin ekonomik kalkınma ve sanayileşme hamlemizi yavaşlatmayacağı, aksine ihracatı ve ihracat sanayiini teşvik etmek, döviz gelirlerini arttırmak, sanayii verimli çalışmaya zorlamak suretiyle kalkınma hızını yüksetebileceği belirtilmişti. Bu iddialar bugün montaj sanayii için de genel hatlarıyla varittir ve AET üyeliği halinde montaj sanayiinin üstün AET malları rekabeti karşısında tasfiye olması değil, aksine genellikle rekabet edebilir hale gelerek yaşaması ve gelişmesi beklenebilir. Bu yöndeki iyimser kanaatimiz *İktisadî Kalkınma Vakfı* adına Türk ekonomisi ve AET üyeliği konusunda *P.A. Management Consultants* tarafından yapılan araştırmada da paylaşılmaktadır. Bu araştırmada yapılan teknoloji, cesamet ve verimlilik mukayeselerine göre, genellikle montaj sanayii AET üyeliği halinde ihracat imkânları mahdut kalsa dahi başarılı bir şekilde ithal - ikame fonksiyonu görebilecektir. Bizim buradaki iyimser görüşümüzün çeşitli sebepleri mevcuttur. Birincisi, daha önce de işaret edildiği gibi, önümüzdeki yıllarda tüm sanayiimizin ve özellikle montaj sanayiinin daha süratli şekilde gelişerek rekabet gücü kazanması beklenebilir. İkincisi, üyeliğe girmeden önce yapılacak bir para ayarlaması Türkiye ve AET sınaî maliyet ve fiyat mukayeselerinde yeni bir denge tesis edebilir. Üçüncüsü, ithal edilebilecek üstün AET sanayi mamulleri miktarı sonsuz olamaz ve ihracat ve döviz gelirlerimizle kayıtlıdır. Nihayet, IKV için yapılan araştırmada da belirtildiği gibi, montaj sanayiinin üretim teknolojisi incelendiğinde bazı imalât süreçleri ve parçaları dışında, montaj ve yan sanayii üretim teknolojisinin erişilemeyecek bir seviyede olmadığı, verimli

imalât için ileriki yıllarda Türk piyasasının talebinin üstünde bir cesametle çalışılması gerekmeyeceği anlaşılmaktadır. Bu imalât teknolojisinin bir an önce öğrenilmesi ve massedilmesi için bugün çok halde özel yabancı sermaye iştirakinden fayda sağlanmıştır. Benzer şekilde, yarın montaj sanayii kollarının ithal - ikame fonksiyonu görebilmesi ya da ihracata açılması için yine bir müddet için özel yabancı sermaye veya lisans ile çalışmaya ihtiyaç duyulabilecektir. Tüm yerli sermaye ile imalât çok daha sonraki bir safhayı teşkil edebilir. Yine montaj sanayiinin yabancı menşeli maddelerle rekabet gücü bu ilk safhalarda dış pazarlarda geniş bir ihracat şansına sahip olması suretiyle değil, iç pazarlarda başarılı bir ithal - ikame fonksiyonu görmesi şeklinde tezahür edecektir.

E — SONUÇ : MONTAJ SANAYİİNİN TEŞVİK VE KONTROLÜ VE İSTİKRARLI BİR SANAYİLEŞME POLİTİKASI İZLEME ZORUNLULUĞU

1 — İzlenmesi Gerekli Sanayi Politikasının Anahatları

Bugün gerek otomotiv sanayii başta olmak üzere çeşitli montaj sanayii kollarının gerek tüm sanayi kollarının gelişmesi için en başta gelen problem hükümetin istikrarlı bir sanayileşme politikası izlemesine duyulan ihtiyaçtır. Bunun için herşeyden önce bir sanayileşme stratejisi kurulmalı ve buna göre belirli dönemlerde tarım kesiminin, inşaat kesiminin ihracat sanayiinin ne derece, ithal - ikame kollarının ne derece geliştirilmesi gerektiği tespit edilmelidir. Böyle bir strateji doğru bir şekilde çizildiği takdirde bugün ülkemizde ihracat sanayiine öncelik verilmesi gerekmele beraber, bunun ithal - ikame sanayiini tamamen ihmal etmek demek olmayacağı da anlaşılacaktır. Yine, özellikle sanayi kesiminde hür teşebbüsün ağırlık kazanmasının en verimli yol olduğu teslim edilmeli, devlet yatırımları ve faaliyetleri daha çok alt-yapı alanlarına ve temel ham maddeler sanayiine yönelmelidir. İthal - ikame sanayiinde, özellikle gelişmiş ve gelişen toplumlarda ihtiyaç duyulan dayanıklı tüketim malları için başlangıçta kurulacak sanayi için çok kere montaj safhasında olacağı, montaj sanayiinin zamanla gelişerek millî sanayie dönüşeceği kabul edilmelidir. Mesele karma ekonomi ve verimlilik ilkesine uygun olan bu süreci reddetmek veya ters çevirmek değil, teşvik ve kontrol yoluyla süratlendirmekten ibarettir. Diğer taraftan, özel yabancı sermayenin yeni teknoloji getirmesi, ekonomiye dolaylı katkıda bulunması gözönüne alınarak özel yabancı sermaye akımının da teşvik ve kontrolüne devam edilmelidir.

Hükümet istikrarlı bir sanayileşme politikası izlediği, montaj sanayiini, geliştirilmesi gerekli olan tüm sanayi kollarını ve ciddi özel teşebbüsü istikrarlı bir şekilde teşvik ve kontrol ettiği takdirde, sanayileşmemizin ve özellikle montaj sanayiimizin bugünkü safhasında karşılaşılan çeşitli problemlerin bir an önce çözümlenmesi imkân dahiline girebilecektir. Bu problemlerin çözümlenmesinde ise ilgili hükümet mercileri ile sanayicilerin arasında mutlaka işbirliği yapılması gerekir. Çünkü, sanayiciler genellikle kendi sanayi kollarına ait problemleri ve bunların çözüm yollarını en ayrıntılı ve doğru şekilde görebilmektedirler.

2 — *Kalkınma Planlarında ve 1970 Finansman Kanununda İzlenen Montaj Sanayii Politikası*

1. ve 2. Kalkınma Planlarını kapsayan 1962 - 70 döneminde, yukarıda verilen esaslar dahilinde hareket edilmiş, özel teşebbüs karma ekonomi sistemi çerçevesinde destek görmüş, sanayileşmeye hız verilmiş, gerek montaj sanayii gerek özel yabancı sermaye teşvik ve kontrol edilmiş, problemlerin çözümünde ise ilgili hükümet mercileri ile sanayiciler işbirliği yaparak fikir teatisinde bulunmuşlardır. Ne var ki, son yıllarda montaj sanayii ve otomotiv sanayii hakkında yapılan tek taraflı ve ağır tenkitlerin etkisi altında kalınarak teşvik politikasından vazgeçildiği, aksine, bu sanayi kollarının gelişmesini kösteklemek yoluna sapıldığı görülmektedir. Bunun en belirgin örneği 10 Ağustos 1970 devalüasyonu ile birlikte ve Temmuz 1970 tarihinde yürürlüğe konan Finansman Kanunu olmuştur. Nitekim, devalüasyon ve Finansman Kanununun getirdiği yeni vergilerin özellikle montaj sanayiine yöneltilmiş olması bu sanayi kolunda maliyet ve fiyatların şiddetle yükselmesi sonucunu doğurmuştur. Yüksek fiyatlar karşısında satışların azalması ve istihsalın kısılması ikinci bir safhada maliyetleri devalüasyonun ve vergilerin de üstünde yükseltmiş, montaj sanayiini büsbütün güç bir durumda bırakmıştır. Devalüasyondan ve Finansman Kanunundan en çok otomotiv sanayii müteessir olmuştur. Bu sanayi kolunda istihsal ve istihdam azalması bir süre için önemli oranlara varmış, yan sanayiinin gelişmesi durmuş ve yabancı özel teşebbüsün iştirak edeceği bir çok yatırım projelerinden vazgeçilmiştir.

Halbuki, gerek Birinci ve gerek İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planlarında montaj sanayiinin ve özellikle otomotiv sanayiinin korunması ve geliştirilmesi, böylece yerli imalât oranı yüksek millî sanayie dönüştürülmesi hedef tutulmuştu. Bu hedefi gerçekleştirmek üzere, otomotiv sanayii uzun bir süre mutlak gümrük himayesi, iç istihsal vergilerinde bazı muafıklar ve

diğer tedbirlerle teşvik edilmişti. Bu müsait ortam içinde ve Hükümet organlarından gelen baskıların da etkisiyle sanayiinin yerli imalât payı yükselmişti. Öyle ki, atılacak son bir adım ile bu sanayiinin millî sanayie dönüşmesi kapıları açılmıştı. İşte tam böyle bir devreye girilmişken çıkartılan Finansman Kanunu ile bu sefer başta otomotiv olmak üzere montaj sanayiinin gelişmesini kösteklemek yoluna sapılmıştır.

Hükümetin böyle ani tutum değiştirmesi, doğru yönde olsa bir derece mazur görülebilirdi. Ne var ki, montaj sanayii ve otomotiv sanayii için Kalkınma Planlarında öngörülen koruma, geliştirme ve kontrol stratejisinin daha doğru Finansman Kanununda öngörülen baltalama stratejisinin ise yanlış olduğunu kesinlikle söyleyebiliriz. Gerçi ödemeler bilançosu açıkları önümüzdeki yıllarda ihracat sanayiine ve aynı zamanda ihracat kaynağı olarak tarım kesimine öncelik verilmesini gerektirmektedir. Fakat, bu husus montaj sanayiinin kösteklenmesi gerekeceği anlamına gelmemelidir. Çünkü, herşeyden önce ekonomik kalkınma ve gelir artışı ile birlikte montaj ve otomotiv sanayii mamullerine talep artacak ve bu mamuller geniş halk kütlelerinin yaşama seviyesini yükseltén unsurlar olacaktır. Ayrıca, özellikle otomotiv sanayii, sanayi kesimi ve tüm ekonomi için sürükleyici bir kesim olma fonksiyonunu görmekte, tarım başta olmak üzere diğer faaliyet alanlarında verimliliği doğrudan ve dolaylı yollarla arttırarak ekonomik kalkınmaya bir de bu yönden katkıda bulunmaktadır. Ödemeler bilançosu açısından ise, verimli çalışır hale getirilecek bir ithal - ikame sanayii kolunun ihracat sanayiinden farkı yoktur. Kaldı ki, gerek montaj gerek otomotiv sanayii için çok mahdut çapta da olsa ihracata geçmek imkânları dahi mevcuttur.

Bu şartlar, altında, Finansman Kanununda öngörülen, montaj ve otomotiv sanayiinin kösteklenmesi politikasından vazgeçilerek kalkınma plan ve programlarında öngörülen koruma ve geliştirme politikasına yeniden dönülmesi daha doğru olacaktı. Ancak, bu sanayi kollarındaki çeşitli problemlerin bir an önce çözümlenmesi, bu arada verimli olmak şartıyla, yerli imalât oranının arttırılması istenilebilirdi. Bu açıdan baktığımızda otomotiv sanayii esasen normal gelişme seyrini takip etmekteydi. Ne var ki, Finansman Kanununun getirdiği belirsizlik ve köstekleme havası içinde ve maliyet fiyatlarındaki yükselmeler, talepteki azalmalar dolayısıyla istihsal kısılmış, motor ve aktarma organları alanındaki yeni yatırımlar tehlikeye düşmüştür. Böylece, Finansman Kanunu otomotiv sanayiinde yerli imalât hedefinin gerçekleştirilmesi imkânlarını bir süre için ortadan kaldırmıştır. Benzer menfi etkiler diğer montaj sanayii kolları için de başgöstermiştir.

3 — 12 Mart 1971 Sonrasında İzlenen Politika

12 Mart 1971 muhtıraşını müteakip işbaşına gelen Hükümet de bir süre genellikle ciddi özel teşebbüs dahil tüm özel sektöre yeni vergiler, kredi politikası ithalât ve ihracat rejimi gibi yollarla karşıt bir tutum içinde gözükmiştir. Böylece, özellikle montaj sanayii için 1970 Finansman Kanunu ile getirilen tutum daha da ağırlaştırılmıştır. Buna rağmen, 1971 yılında otomotiv sanayiinde üretim ve satışlar dolayısıyla da istihdam seviyesi yükselmiş, bu arada önceden planlanmış olan bazı otomobil montaj firmaları faaliyete girmiş, diğer otomotiv kollarında da üretim devresinden çıkan yahut üretimlerini köklü şekilde azaltan firmalar yeniden üretim devresine girmişlerdir. Finansman Kanunu, diğer köstekleyici mevzuat ve bürokrasinin mevcudiyetine rağmen 1971 yılında satışların artmasında herşeyden önce otomotiv sanayii mamullerinin ekonomi ve fertler için büyük bir ihtiyaca cevap vermesi rol oynamıştır diyebiliriz. Kaldı ki, 1971 yılında tarım istihfali son yıllarda görülmeyen bir oranda yükselmiş, tarım gelirinin ve bunun yanında işçi döviz transferlerinin artmasının doğurduğu millî gelir artışı çeşitli taşıt araçlarına vaki talebi yükseltmiştir.

Önümüzdeki yıllarda gerçi ciddi özel teşebbüse karşıt tutumun devam etmesi beklenmemektedir. Yine de genellikle sanayi kollarına yüklenen vasıtalı ve vasıtasız verginin azaltılmaması, aksine daha da ağırlaştırılması sanayileşmemizi köstekleyici bir etki yaratarak sanayileşme hızımızı düşürecektir. Böylece de, ekonomimizin büyük hamle yapma imkânları kapatılmış olacaktır.

FASIL : XXII

Montaj Sanayiinin Ekonomimiz İçindeki Ağırlığı İstatistikî Özetler

Montaj Sanayiinin millî ekonomimiz ve imalât sanayii içindeki payı ve önemi bu fasılda, toplayıcı istatistikler yardımıyla aydınlığa kavuşturulmaktadır. İstatistikler 1970 yılına aittir. *Tablo 1*'de firma sayısı, *Tablo 2*'de toplam sermaye, *Tablo 3*'de montaj sanayiinde çalışanların toplamı, *Tablo 4*'de montaj sanayiinde toplam ücret ödemeleri, *Tablo 5*'de toplam ücret ödemelerinin dökümü, *Tablo 6*'da toplam satış değerleri, *Tablo 7*'de azami mamul kapasitesi ve kapasite kullanım oranı, *Tablo 8*'de ana montaj firmalarının imalât safhasında ödedikleri toplam vergiler, *Tablo 9*'da döviz tasarruf oranının zaman boyunca seyri, *Tablo 10*'da toplam döviz tasarrufu ve toplam döviz gereği, *Tablo 11*'de yan sanayii siparişleri, *Tablo 12*'de montaj satışları yanında yurdiçi imalât değeri ve sanayiın yarattığı katma değerin bir tahmini, *Tablo 13*'de ortalama firma cesametleri verilmektedir. Bir mukayese teşkil etmek üzere, *Tablo 14*'de 1970 yılı millî geliri ve dökümü ve *Tablo 15*'de ekonomimizin bellibaşlı faaliyet kollarındaki üretim değeri ve *Tablo 16*'da ise istihdam seviyesi verilmektedir. Hangi yönden bakılırsa montaj sanayiinin tüm olarak ekonomimiz için büyük katkıda bulunduğu bu istatistiklerden ve bu istatistiklere dayanarak yapabileceğimiz mukayeselerden kolayca ortaya çıkacaktır. Mesele katma değer, yerli imalât oranı, döviz tasarrufu, istihdam ücret ödemeleri, ücret ortalamaları, vergi katkısı açısından aynı sonuçları vermektedir. Kaldı ki, montaj sanayiinin yarattığı çeşitli dıştan istifadeler, ekonominin verimliliğini arttırmak, sanayileşmeyi teşvik etmekteki rolü burada verilen rakamlar üstünde bir ağırlık taşımaktadır.

MONTAJ SANAYİNİN EKONOMİMİZ İÇİNDEKİ AĞIRLIĞI - İSTATİSTİKİ ÖZETLER

TABLO 1 — FİRMA SAYISI - 1970 YILI

Sanayi Kolları	Firma - Mamul Sayısı	Firma Sayısı
I — OTOMOTİV SANAYİİ		
Binek Otomobili	3	
Kamyon, kamyonet	17	
Otobüs	5	
Minibüs	3	
Traktör	6	
Otomotiv Toplam	34	20
II — ELEKTRONİK SANAYİİ		
Radyo	11	
Pikap	5	
Ses alma cihazı	1	
Televizyon	6	
Tıraş makinesi	1	
Elektronik toplam	24	12
III — ELEKTRİKLİ EV MAKİNELERİ		
Buzdolabı	5	
Çamaşır makinesi	7	
Elektrik süpürgesi	6	
Elektrikli ev makineleri toplam	18	9
IV — YAZI VE HESAP MAKİNELERİ	1	1
V — TELEFON SANTRALLERİ	4	4
VI — ASANSÖR	11	11
MONTAJ SANAYİİ TOPLAMI	102	57

TABLO 2 — TOPLAM SERMAYE - 1970 YILI

	(Milyon T.L.)						
	1970 yılı nominal öz sermaye tutarı	1970 yılı öz sermayenin 1970 yılı TL. değeri	Kısa vadeli krediler	Uzun vadeli krediler	Tahvil İhracı	Toplam sermaye öz sermaye nominal esasa göre	Toplam sermaye öz sermaye para-nın 1970 TL. değerine göre
I — OTOMOTİV SANAYİİ	1.101,6	1.376.935.738	739,7	239,9	128,6	2.209,8	2.485,2
II — ELEKTRONİK SANAYİİ	145	236.146.222	145,1	0,8	3,0	294,0	385,1
III — ELEKTRİKLI EV MAKİNELERİ SANAYİİ	257,1	313.250.369	175,2	40,7	39,7	512,8	569,0
IV — YAZI VE HESAP MAKİNELERİ	41,2	47.102.264	2,5	—	—	43,7	49,6
V — TELEFON SANTRALLERİ	45,7	47.555.728	13,0	—	—	58,7	60,6
VI — ASANSÖR İMALATI	14,0	22.257.631	20,0	—	—	34,0	42,3
MONTAJ SANAYİİ TOPLAMI	1.604	2.043.247.952	1.095,5	281,5	171,3	3.153,1	3.591,6
ELEKTRİKLI EV MAKİNELERİ HARİÇ MONTAJ SANAYİİ	1.347,7	1.730,0	920,3	240,7	131,6	2.640,3	3.022,6

MONTAJ SANAYİNİN EKONOMİMİZ İÇİNDEKİ AĞIRLIĞI - İSTATİSTİKİ ÖZETLER

TABLO 3 — MONTAJ SANAYİNDE ÇALIŞANLARIN SAYISI TOPLAMI

Sanayi Kolları	Toplam Personel
I — OTOMOTİV SANAYİİ	
Binek oto, kamyon, kamyonet, otobüs, Minibüs	8.487
Traktör	2.557
Otomotiv Toplam	11.044
II — ELEKTRONİK SANAYİİ	
Radyo, televizyon	944
Pikap	127
Ses alma cihazı	23
Elektrikli tıraş makinesi	35
Elektronik Toplam	1.129
III — ELEKTRİKLİ EV MAKİNELERİ SANAYİİ	
Buzdolabı	2.615
Çamaşır makinesi	1.445
Elektrik süpürgesi	157
Elektrikli Ev Makineleri Toplamı	4.217
IV — YAZI HESAP MAKİNELERİ	72
V — TELEFON SANTRALLERİ	800
VI — ASANSÖR İMALATI	863
MONTAJ SANAYİİ TOPLAMI	18.115
ELEKTRİKLİ EV MAKİNELERİ HARİÇ MONTAJ SANAYİİ TOPLAMI	13.898

**TABLO 4—MONTAJ SANAYİİNDE TOPLAM
ÜCRET ÖDEMELERİ**

Sanayi Kolları	1969	1970
I — Otomotiv		
Kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, binek otomobili	98.637.669	205.734.742
Traktör	34.833.987	36.924.026
Otomotiv Toplamı	133.471.656	242.658.768
II — Elektronik sanayii		
Radyo, televizyon	23.426.808	22.486.080
Pikap	856.032	1.756.524
Ses alma	456.981	312.432
Elektrikli tıraş makinesi	571.242	822.360
Elektronik Toplamı	25.301.063	25.627.396
III — Elektrikli Ev Makineleri Sanayii		
Buzdolabı	33.090.256	38.384.694
Çamaşır makinesi	19.016.070	21.128.967
Elektrik süpürgesi	1.572.725	2.143.738
Elektrikli ev makineleri toplamı	53.679.051	61.657.399
IV — Yazı, hesap makineleri	1.288.926	1.183.305
V — Telefon Santralleri	831.232	26.406.900
VI — Asansör imalatı	9.348.852	10.335.288
Montaj Sanayii Toplamı	223.920.780	367.869.056
Elektrikli ev makineleri hariç, montaj sanayii toplamı	170.241.729	306.211.657

MONTAJ SANAYİNİN EKONOMİMİZ İÇİNDEKİ AĞIRLIĞI - İSTATİSTİKİ ÖZETLER

TABLO 5 — 1970 YILI TOPLAM ÜCRET ÖDEMELERİNİN DÖKÜMÜ

Sanayi Kolları	Net Ücret Ödemeleri	Gelir V. Stopajı	Sosyal Sigorta Ödemeleri	Toplam Ücret Ödemeleri
I — Otomotiv Sanayii				
Kamyon, kamyonet, otobüs, minibus, binek otomobili	152.805.348	34.298.023	35.304.079	222.407.450
Traktör	34.243.344	4.562.437	5.901.332	44.707.113
Otomotiv Toplam	187.048.692	38.860.460	41.205.411	267.114.563
II — Elektronik Sanayii				
Radyo, televizyon	16.890.048	4.021.440	3.375.628	24.287.116
Pikap	1.495.044	278.892	286.500	2.060.436
Ses alma cihazı	247.020	43.608	46.920	337.548
Elektrikli tıraş makinesi	621.181	143.640	124.520	889.430
Elektronik Toplam	19.253.292	4.487.580	3.833.568	27.574.440
III — Elektrikli Ev Makineleri Sanayii				
Buzdolabı	31.506.640	6.203.840	6.984.180	44.694.660
Çamaşır makinesi	17.008.373	2.658.222	3.398.540	23.065.135
Elektrik Süpürgesi	1.737.180	399.120	352.210	2.488.510
Elektrikli Ev Makineleri Sanayii Toplamı	50.252.193	9.261.182	10.734.930	70.248.305
IV — Yazı ve hesap makineleri Sanayii	959.459	188.846	76.218	1.224.523
V — Telefon Santralleri Sanayii	18.847.520	5.698.240	4.135.200	28.680.960
VI — Asansör imalatı	8.593.823	1.017.795	1.653.636	11.265.254
Montaj Sanayii Toplamı	284.954.979	59.514.103	61.638.963	406.108.045
Elektrikli ev makineleri hariç, montaj sanayii toplamı	234.702.786	50.252.921	50.904.033	335.859.740

TABLO 6 — 1970 YILI TOPLAM SATIŞ DEĞERLERİ

Sanayi Kolları	Satış Değerleri (Milyon TL.)
I — Otomotiv sanayii	
Kamyon	667,2
Kamyonet	148,8
Otobüs	202,5
Minibüs	65,7
Otomobil binek	115,3
Çekici treyler	27,1
Traktör	468,5
Otomotiv toplam	1695,1
II — Elektronik sanayii	
Radyo	125,2
Televizyon	10,1
Pikap	21,9
Ses alma cihazı	10,0
Tıraş makinesi	4,0
Elektronik toplamı	171,2
III — Elektrikli Ev Makineleri Sanayii	
Buzdolabı	373,1
Çamaşır makinesi	153,2
Elektrik süpürgesi	17,8
Elektrikli ev makineleri toplamı	544,1
IV — Yazı ve Hesap Makineleri Sanayii	17,5
V — Telefon Santralleri Sanayii	34,1
VI — Asansör İmalâtı	50,1
Toplam montaj sanayii	2512,1
Elektrikli ev makineleri hariç Montaj Sanayii	1968,0

MONTAJ SANAYİNİN EKONOMİMİZ İÇİNDEKİ AĞIRLIĞI - İSTATİSTİKİ ÖZETLER

**TABLO 7 — 1970 YILI AZAMİ MAMUL KAPASİTESİ
VE KAPASİTE KULLANIM ORANI**

Sanayi Kolları	Azami mamul kapasitesi	Fiili işümsal	Kapasite kullanım oranı
I — Otomotiv Sanayii			
Kamyon, kamyonet	32.700 Adet	10.463 Adet	% 32
Otobüs	1.390 »	757 »	% 55
Minibüs	2.400 »	1.233 »	% 51
Otomobil binek	16.000 »	3.660 »	% 23
Çekici, treyler	360 »	100 »	% 30
Traktör	31.400 »	7.971 »	% 25
II — Elektronik Sanayii			
Radyo	300.000 Adet	210.000 Adet	% 70
Pikap	75.000 »	32.288 »	% 43
Televizyon (1)	30.000 »	3.026 »	% 10
Ses alma cihazı (2)		3.245 »	
Elektrikli tıraş makinesi (2)		22.530 »	
III — Elektrikli Ev Makineleri Sanayii			
Buzdolabı	275.000 Adet	194.907 Adet	% 70
Çamaşır makinesi	85.000 »	65.235 »	% 77
Elektrik süpürgesi	41.000 »	18.180 »	% 45
IV — Yazı ve Hesap Makineleri Sanayii	15.000 »	7.110 »	% 47.4
V — Telefon Santralleri Sanayii	101.870 Hat	51.954 Hat	% 51
VI — Asansör İmalâtı	1.000 Adet	504 Adet	% 50

(1) Televizyon üretimi, araştırmanın yapıldığı tarihte deneme halinde olduğundan kapasite tahminidir.

(2) Firmadan bilgi alınmadığından kapasite tespit edilemedi.

TABLO 8 — MONTAJ SANAYİİNİN TOPLAM VERGİ KATKISI (1)

SANAYİ KOLLARI	Gümrükte ödenen vergiler	Kurumlar ve Gelir Vergisi	Ücretlerden kesilen ver.	İstihsal ver. ve diğer ver.	Toplam Vergi ödemeleri
I — OTOMOTİV SANAYİİ					
Kamyon, kamyonet, Binek otomobili, minibüs, otobüs Traktör	121.526.269 67.016.040	12.512.909 706.167	18.288.437 4.562.437	30.391.654 —	182.919.269 72.284.644
Otomotiv toplamı	188.542.269	13.219.076	22.850.874	30.391.654	255.003.913
II — ELEKTRONİK SANAYİİ					
III — ELEKTRİKLI EV MAKİNELERİ SANAYİİ					
Buzdolabı	2.738.296	27.656.496	6.203.840	323.260	36.921.392
Çamaşır makinesi	17.450.000(1)	5.393.000	2.658.222	—	25.497.222
Elektrik süpürgesi	385.200	610.020	352.210	50.000	1.397.430
Elektrikli ev makineleri sanayi toplamı	20.573.496	33.760.206	9.214.272	373.260	63.810.544
IV — YAZI VE HESAP MAKİNELERİ SANAYİİ					
V — TELEFON SANTRALLERİ SANAYİİ					
VI — ASANSÖR İMALATI					
Montaj Sanayii Toplamı	232.903.387	59.878.390	44.159.290	32.053.859	366.784.296
Elektrikli ev makineleri hariç, montaj sanayii	212.329.891	26.118.184	34.945.018	31.680.599	302.973.752

(1) Burada sadece doğrudan ana montaj firmaları tarafından istihsal safhasında ödenen vergiler tespit edilmiştir. Diğer imalat safhalarında ve satış safhasında ödenen vergiler hesaba katılmamıştır.

MONTAJ SANAYİNİN EKONOMİMİZ İÇİNDEKİ AĞIRLIĞI - İSTATİSTİKİ ÖZETLER

TABLO 9 — DÖVİZ TASARRUF ORANININ SEYRİ

(% olarak)

Sanayi Kolları	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
I — OTOMOTİV SANAYİİ							
Kamyon, kamyonet, minibüs	20	20	40	45	50	52.5	55
Otobüs	30	30	55	65	70	75	75
Binek otomobili	—	—	—	55	60	60	65
Traktör	20	30	40	45	50	52.5	55
II — ELEKTRONİK SANAYİİ							
Radyo	35	40	50	60	70	75	75
Pikap	25	35	45	55	60	65	70
Ses alma cihazı	20	25	35	45	60	65	70
Tıraş makinesi	15	20	50	60	60	65	70
III — ELEKTRİKLİ EV MAKİNELERİ SANAYİİ (1)							
Buzdolabı	60	65	70	80	90	93	95
Çamaşır makinesi							
Elektrik süpürgesi	55	68	67	73	79	85	89
IV — YAZI VE HESAP MAKİNELERİ SANAYİİ							
	20	25	30	35	35	45	40
V — TELEFON SANTRALLERİ SANAYİİ							
	20	25	30	40	45	50	55
VI — ASANSÖR İMALATI							
	40	50	60	65	70	75	80

(1) Çamaşır makineleri hiç bir yılda Montaj Sanayii Talimatnamesine dahil edilmediği için, burada bu mamulle ilgili fiili döviz tasarruf oranının seyri verilememiştir.

TABLE 10 — TOPLAM DÖVİZ TASARRUFU VE
TOPLAM DÖVİZ GEREĞİ — 1970 YILI

(Milyon \$)

Sanayi Kolları	Toplam Döviz Tasarrufu \$	Toplam Döviz Gereği \$
I — OTOMOTİV SANAYİİ		
Kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs, binek otomobili	30.7	27.2
Traktör	15.9	16.4
Otomotiv Toplam	46.6	43.6
II — ELEKTRONİK SANAYİİ		
Radyo	5.1	0.50
Pikap	0.6	0.02
Ses alma cihazı	0.2	0.01
Tıraş makinesi	0.1	0.01
Elektronik sanayii toplamı	6.0	0.54
III — ELEKTRİKLİ EV MAKİNELERİ SANAYİİ		
Buzdolabı	23.8	2.0
Çamaşır makinesi	7.6	0.8
Elektrik süpürgesi	0.8	0.1
Elektrikli ev makineleri toplamı	32.2	2.9
IV — YAZI VE HESAP MAKİNELERİ SANAYİİ		
	0.2	0.1
V — TELEFON SANTRALLERİ SANAYİİ		
	3.9	0.5
VI — ASANSÖR İMALATI		
	2.2	0.5
MONTAJ SANAYİİ TOPLAMI	91.1	48.1
ELEKTRİKLİ EV MAKİNELERİ HARİÇ MONTAJ SANAYİİ TOPLAMI	58.9	45.2

MONTAJ SANAYİNİN EKONOMİMİZ İÇİNDEKİ AĞIRLIĞI - İSTATİSTİKİ ÖZETLER

TABLO 11 — YAN SANAYİ SİPARİŞLERİ — 1970 YILI

(Milyon TL.)

Sanayi Kolları	Yan Yanayi Siparişleri Tutarı
I — OTOMOTİV SANAYİİ	354.6
II — ELEKTRONİK SANAYİİ	54.0
III — ELEKTRİKLİ EV CİHAZLARI SANAYİİ	237.0
IV — YAZI VE HESAP MAKİNELERİ SANAYİİ	1.9
V — TELEFON SANTRALLERİ SANAYİİ	17.0
VI — ASANSÖR İMALATI	10.0
MONTAJ SANAYİİ TOPLAMI	674.5
ELETRİKLİ EV CİHAZLARI HARİÇ MONTAJ SANAYİİ TOPLAMI	434.5

TABLO 12 — MONTAJ SANAYİNDE SATIŞLAR, YARATILAN YURT İÇİ DEĞER VE KATMA DEĞER TAHMİNLERİ

Sanayi Kolları	Satışlar(1)	Yurt içi İstihsal Değeri(2)	(Milyon TL) Katma Değeri(3)
I — Otomotiv Sanayii	1534.3	1044.9	536.4
II — Elektronik Sanayii	171.2	137.6	78.8
III — Elektrikli Ev Cihazları Sanayii	544.1	496.1	233.1
IV — Yazı ve Hesap Makineleri Sanayii	17.5	13.3	7.5
V — Telefon Santralleri Sanayii	34.1	18.5	14.7
VI — Asansör Sanayii	50.0	47.7	20.5
Toplam Montaj Sanayii	2351.2	1758.1	891.0
Elektrikli Ev Cihazları hariç Montaj Sanayii Toplamı	1807.1	1262.0	657.9

(1) Satışlar, Tablo 6'dan alınmıştır.

(2) Yurt içi istihsal değeri, montaj sanayii + yan sanayii ithalât CIF değerleri satış değerinden tenzil edilmek suretiyle elde edilmiştir.

(3) Katma değer; elimizde mevcut ayrıntılı maliyet rakamları yardımıyla toplam satış değerinden ithalât CIF değeri, yan sanayi siparişleri, ham madde, enerji ve montaj firmalarının diğer firma ve kurumlara yaptığı masraflar tenzil edilmek suretiyle bulunmuştur.

TABLO 13 — MONTAJ SANAYİNDE ORTALAMA FIRMA CESAMETLERİ (1970)

SANAYİ KOLLARI	Mamnul Firma Sayısı	Firma Sayısı	Mamnul Firma başına düşen cesamet ortalaması (mamnul miktarı)	Firma başına ortalaması satış değeri Milyon TL.	Firma başına ortalaması katma değeri milyon TL.	Firma başına ortalaması personel sayısı
I — OTOMOTİV SANAYİİ		20		84.7	26.8	552
Kamyonet, kamyon	17		615	49.7	18.6	
Otobüs	5		151	40.5	12.5	606
Minibüs	3		411	21.9	9.2	
Binek otomobili	1		3660	115.3	35.6	
Traktör	6		1328	78.1	17.1	426
II — ELEKTRONİK SANAYİİ		12		14.2	4.5	94
Radyo	11		19000	11.3	5.2	85(1)
Pikap	5		6557	4.3	2.0	25
Ses alma cihazı	1		3245	10.1	4.6	23
Televizyon	6		3026	1.6	0.8	—
Tıraş makinesi	1		22530	4.1	1.8	35
III — ELEKTRİKLİ EV ALETLERİ SANAYİİ		9		46.4	25.9	468
Buzdolabı	5		38981	74.6	32.0	523
Çamaşır makinesi	7		9319	21.8	9.4	206
Elektrik süpürgesi	6		3030	2.9	1.3	26
IV — YAZI VE HESAP MAKİNELERİ SANAYİİ		1	7110	17.5	7.5	72
V — TELEFON SANTRALLERİ SANAYİİ		4	12988	8.5	3.9	200
VI — ASANSÖR İMALATI	11		46	4.6	1.9	78

(1) Televizyon + radyodur.

TABLO 14 — 1970 YILI MİLLİ GELİRİ VE DÖKÜMÜ(*)

Faaliyet Kolları ve Toplam	Cari Üretim Amilleri Fiyatlarıyla
1 — Ziraat	38.262.4
2 — Sanayi	22.895.7
3 — İnşaat Sanayii	9.340.9
4 — Ticaret	10.767.6
5 — Ulaştırma	9.705.3
6 — Malî Müesseseler	4.932.0
7 — Serbest Meslek ve Hizmetler	6.874.1
8 — Mesken Gelirleri	6.322.6
9 — Devlet Hizmetleri	13.007.3
10 — YURDİÇİ GELİR (1 ilâ 9)	122.107.9
11 — Dış Alem Geliri	+ 2.285.3
12 — SAFİ MİLLİ HASILA (Üretim amilleri fiyatıyla) MİLLİ GELİR (10 + 11)	124.393.2
13 — Vasıtalı Vergiler	16.751.0
14 — SAFİ MİLLİ HASILA (piyasa fiyatlarıyla) (12 + 13)	141.144.2
15 — Aşınma ve Eskime	6.795.0
16 — GAYRİ SAFİ MİLLİ HASILA (piyasa fiyatlarıyla) (14 + 15)	147.939.2
17 — GAYRİ SAFİ MİLLİ HASILA (üretim amilleri fiyatlarıyla) (12 + 15)	131.188.2

* Kaynak : DİE Millî Gelir İstatistikleri.

**TABLO 15 — ÜRETİM FAALİYET KOLLARINA GÖRE
1970 ÜRETİM DEĞERLERİ (*)**

Faaliyet Kolları	Milyon TL.
1 — Ziraat	38.262,4
2 — Sanayi	22.895,7
a — Madencilik	1.603,0
b — İmalât Sanayii	20.147,8
c — Elektrik, havagazı, su	1.144,8
3 — İnşaat	9.340,9
4 — Ticaret	10.767,6
5 — Ulaştırma	9.705,3
6 — Mali Müesseseler	4.932,0
7 — Serbest Meslekler	6.877,1
8 — Mesken Gelirleri	6.322,6
9 — Devlet Hizmetleri	13.007,3
10 — Yurt içi geliri	122.107,9

(*) Kaynak : DIE, Milli Gelir İstatistikleri, 1967'den bu yana sanayi kesimi alt gruplara ayrılmadan verilmekle beraber burada madencilik, imalât sanayii, elektrik-havagazı-su gibi alt gruplara ayrılmıştır. Alt gruplara ait 1970 yılı üretim değeri yahut katma değer tespitinde 1967 yılında bu alt gruplarda yaratılan gelirin oranından yararlanılmıştır.

TABLO 16 — İSTİHDAM TAHMİNLERİ — 1970 YILI (*)
(Kadın + Erkek)
(15 ve + yaş)

Kesimler	Bin Kişi
1 — Tarım	8.468
2 — Sanayi	1.454
a — Madencilik	116
b — İmalât Sanayii	1.302
c — Elektrik, havagazı, su	36
3 — İnşaat	499
4 — Ticaret	436
5 — Ulaştırma	386
6 — Hizmetler	1.213
7 — Bilinmeyenler	413
8 — Toplam istihdam	12.869

(*) **Kaynak : DPT, 1971 yılı programı.** Sanayi kesiminin madencilik, imalât sanayii, elektrik - havagazı - su ayırımında Haluk Cillov'un Türkiye'nin İktisadî Bünyesi adlı kitabındaki 1965 yılına ait nispetlerden yararlanılmıştır.

YARARLANILAN BAŐLİCA KAYNAKLAR

Anket Sorularına Gelen Cevaplar ve Firma İlgilileriyle Yapılan Mülakatlar İlgili Firmaların Yetkilileri Tarafından Hazırlanan Muhtelif Raporlar ve Konferanslar.

Devlet Planlama Teşkilâtı (DPT), Kalkınma Planları ve Yıllık Programlar, Ankara.

Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE), Millî Gelir İstatistikleri, 1964 Sanayi Anketi, Ankara.

İstanbul Sanayi Odası (İSO), Otomotiv Sanayii, rapor; İstanbul, Ocak 1971. Makine Mühendisleri Odası (MMO), Montaj Sanayii, İstanbul 1970.

Mükerrem Hiç, Devalüasyon, Finansman Kanunu ve Otomotiv Sanayii, İ. Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası, Ekim 1969, Eylül 1969; No1-4; Basım: 1971.

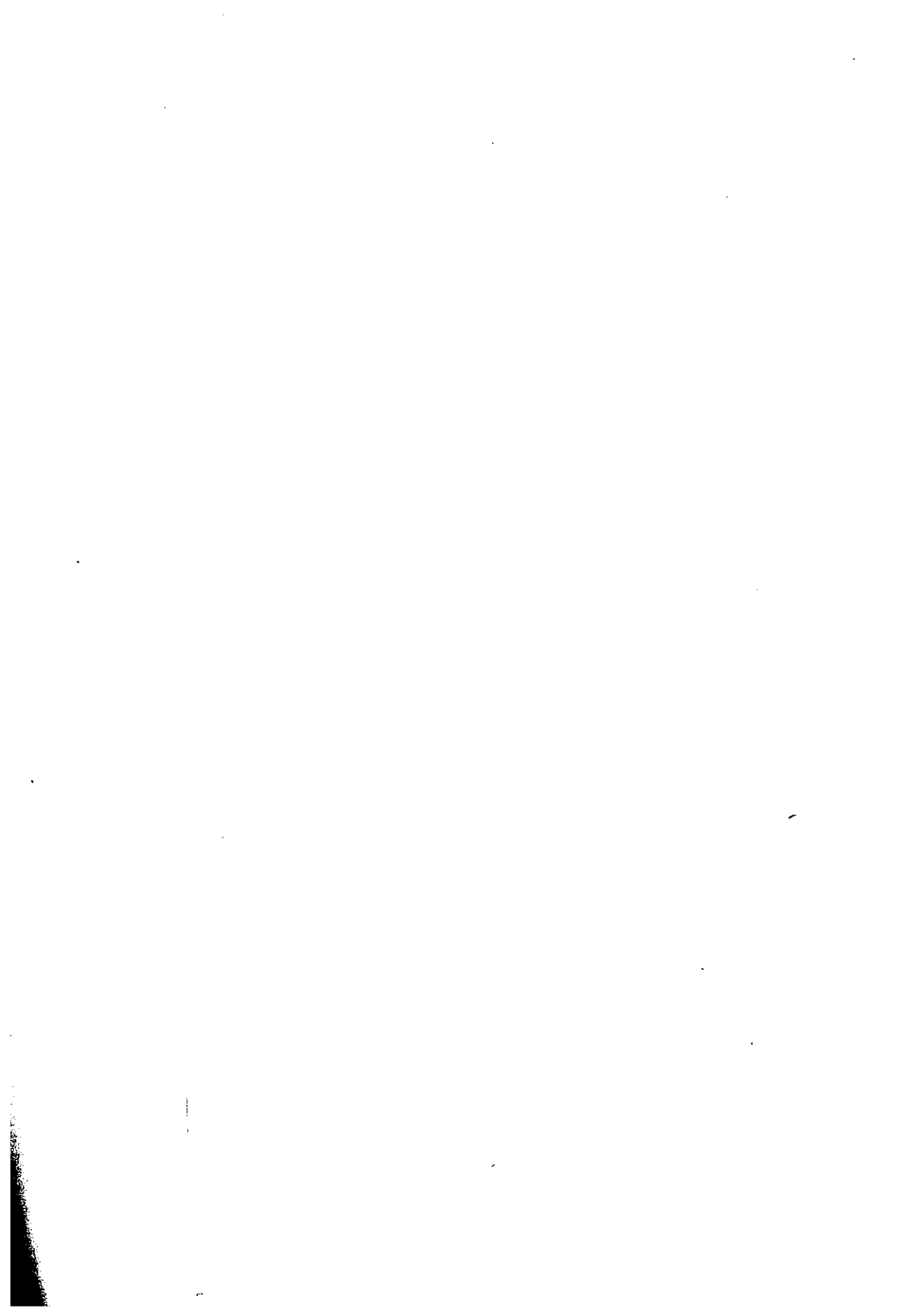
Odalar Birliği (OB), İktisadi Rapor, 1971 ve diğer yıllara ait; Ankara. Sanayi Bakanlığı, Montaj Sanayii Talimatnamesi ve Sirküleri; Resmî Gazete nüshalarında yayınlanmış.

Türkiye Motorlu Vasıta ve Yardımcı Sanayicileri Derneği (TMVYS) Yayınları.

İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV) adına P. A. Management Consultants tarafından yapılan Türkiye ve Ortak Pazar'da İhracat İmkânları konulu araştırma (henüz neşredilmemiş).

Mathematical Analysis of the Problem

The first step in the analysis is to identify the variables and parameters involved in the problem. These include the independent variables, the dependent variables, and the parameters that define the system. The next step is to formulate the mathematical model, which involves writing down the governing equations and boundary conditions. This model is then solved using appropriate mathematical techniques, such as analytical methods or numerical methods. The results of the analysis are then interpreted in the context of the original problem, and the conclusions are drawn. The final step is to verify the results and ensure that they are consistent with the physical or mathematical principles involved in the problem.



EKONOMİK VE SOSYAL ETÜDLER KONFERANS HEYETİ
CUMHURİYET CD. ADLI HAN, 279 KAT 8, HARBİYE — İSTANBUL