

**YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI  
VE TÜRK OTOMOTİV SANAYİ'NDEKİ  
YERİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

**Osman TÜRKMENOĞLU**

Eskişehir-1995

1

T.C. ANADOLU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ /

**YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI  
VE TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NDEKİ YERİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

Osman TÜRKMENOĞLU

ESKİŞEHİR-1995

Anadolu Üniversitesi  
Merkez Kütüphane

## ÖZET

Globalleşen Dünya Ekonomisi'nde yabancı sermaye deyimini yitirmiştir demek belki de yerinde olacaktır. Çünkü, gerek azgelişmiş gerekse gelişmiş ülkeler ekonomilerinde yabancı sermaye yatırımlarına yer vermektedirler. Bu yüzden gelişmiş ülke sermayelerinin azgelişmiş ülke kaynaklarına yönelmesi ve bu ülkelerdeki mevcut kapasite yabancı sermayeyi oldukça önemli kılmıştır. Elbette yabancı sermaye ithal eden ve ihraç eden ülkelerin, bu yatırımlardan beklentileri farklı olacaktır. Yabancı sermaye ithal eden ülke, yatırım imkanlarını geliştirmek ve buna bağlı olarak meydana gelecek gelişmelerden faydalanmayı amaçlarken yabancı sermaye ihraç eden ülke ise genel olarak daralan pazar imkanlarını geliştirmek ve karını maksimize etmek amacındadır.

İşte, amaçların ortak noktada bulunduğu an yabancı sermaye yatırımları gerçekleşmektedir. Yatırım yapılacak alanın belirlenmesinde talep şartlarının uygun olduğu pazarı belirlemek oldukça önemlidir. Doğrudan veya dolaylı olarak diğer sanayi kolları ile ilişkilerinden dolayı lokomotif sektörlerden biri olan otomotiv sanayii, talep hacmi, üretim potansiyeli, istihdam yaratma gücü ve gösterdiği büyüme ile Dünya Ekonomisi'nde önemli bir yere sahiptir.

Uluslararası otomotiv üreten firmaların, sermayeleri ile beraber potansiyel ülkelere girdikleri gözlenmektedir. Örneğin, Uzakdoğu ülkeleri Gümrük Birliği sürecindeki ülkemizi A.T. gümrük duvarlarını aşmak için seçmiştir. Elbette bu tercihde ülkemizin kendi pazar yapısı ve siyasi konumunun da büyük önemi vardır. Nitekim, ülkemizde faaliyet gösteren 16 otomotiv firmasının 11'i yabancı sermayelidir. Diğerleri ise lisans anlaşmaları çerçevesinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Türkiye'de yabancı sermaye yatırımlarının gelişimi ele alınırken ikinci bölümde Türk Otomotiv Sanayii incelenmiştir. Son bölümde ise Türk Otomotiv Sanayii'nin ekonomik yapısı ile yabancı sermaye yatırımlarının sanayideki yeri ele alınmış ve Gümrük Birliği karşısında sektörün rekabet şansı değerlendirilmeye çalışılmıştır.

## SUMMARY

It can be said that the foreign capital has lost its importance in the world which is becoming global. Since, both developed and under developed countries have been using foreign capital in their economies. Hence, the capital of developed countries have been directed towards the sources of under developed countries and the existing capacities of these countries made the foreign capital important. It is clear that the expectations of the countries which imports or exports foreign capital will be different. The aim of the country that imports foreign capital is to improve its investment facilities; on the other hand the aim of the country that exports foreign capital is to expand its markets which have been reducing and to expand its markets which have been reducing and to maximize its profit.

So, when the requirements meet at a point, the foreign capital investments occur. It is quite important to determine the market which will be suitable for the demand conditions for choosing the investment area. Because, of the direct or indirect relations of the automotive industry, which is one of the locomotive sectors, with the other sectors has a very important place in World's economy with its demand capacity, producing potential, power of creating employment and the development it has been showing.

It has been observing that the international automotive producing firms are taking place in potential countries with their capitals. For example; our country which is in the period of having customs union with Far East countries has been chosen to EEC for passing over the customs wall. It is certain that our countries market structure and political position is important for this decision. As a matter of fact, the 11 automotive firms out of 16 have foreign capital, The others are maintaining their activities in the frames of license agreements.

This study has three parts. In the first part the development of foreign capital investment in Turkey have been discussed; in the second part Turkish Automotive Industry have been studied. Finally, economical structure of Turkish Automotive Industry and the place of foreign capital Investments in the industry has been evaluated and the chance of competition against the Customs Unity has been studied.

## İÇİNDEKİLER

|                     |     |
|---------------------|-----|
| 1.KISALTMALAR ..... | V   |
| 2.TABLolar .....    | VI  |
| 3.ŞEKİLLER .....    | VII |
| 4.GİRİŞ .....       | 1   |

## BİRİNCİ BÖLÜM

### YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ TÜRKİYE EKONOMİSİ'NDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

|   |    |
|---|----|
| 1.YABANCI SERMAYE KAVRAMI VE KAPSAMI .....  | 3  |
| 1.1. Yabancı Sermaye Kavramı .....  | 3  |
| 1.2. Yabancı Sermaye Kapsamı .....  | 4  |
| 2.YABANCI SERMAYE HAREKETLERİNİ YARATAN NEDENLER .....                              | 5  |
| 2.1. Ekonomik Nedenler .....  | 6  |
| 2.2. Ekonomi Dışı Nedenler .....  | 7  |
| 2.2.1. Siyasi Nedenler .....  | 7  |
| 2.2.2. Sosyo-Kültürel Nedenler .....  | 8  |
| 3.YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ TÜRKİYE EKONOMİSİ'NDEKİ<br>DÖNEMSEL GELİŞİMİ ..... | 9  |
| 3.1. 1980 Öncesi Dönem .....  | 9  |
| 3.2. 1980-1990 Dönemi .....   | 11 |
| 3.3. 1990 Sonrası Dönem .....   | 13 |
| 4.YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ TÜRKİYE EKONOMİSİ'NDEKİ<br>YERİ VE ÖNEMİ .....     | 15 |
| 4.1. Yabancı Sermaye Yatırım Stokunun Değişimi .....                                | 15 |
| 4.2. Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ülkelerarası Dağılımı .....                     | 17 |
| 4.3. Yabancı Sermaye Yatırımlarının Sektörlerarası Dağılımı .....                   | 20 |
| 4.4. Yabancı Sermaye Yatırımlarının Bölgesel Dağılımı .....                         | 23 |

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRK OTOMOTİV SANAYİNDE YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ YERİ

|   |    |
|---|----|
| 1. OTOMOTİV SANAYİNİN YAPISI .....  | 24 |
| 1.1. Sektörün Tanımı .....  | 24 |
| 1.2. Otomotiv Sanayii Ürünlerinin Tanımı ve Kapsamı .....                       | 25 |
| 1.2.1. Otomotiv Ana Sanayii .....   | 26 |
| 1.2.1.1. Yolcu Taşıtları .....  | 26 |
| 1.2.1.2. Yük Taşıtları .....  | 26 |
| 1.2.1.3. İlgili Sanayi .....  | 27 |
| 1.2.2. Otomotiv Yan Sanayii .....   | 27 |
| 1.3. Türkiye’de Otomotiv Sanayii’ne Getirilen Teşvikler ve Koruma .....         | 28 |
| 2. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SANAYİ’NİN GELİŞİMİ .....                                | 30 |
| 2.1. 1980 Öncesi Dönem .....  | 30 |
| 2.2. 1980-1990 Dönemi .....   | 32 |
| 2.3. 1990 Sonrası Dönem .....   | 33 |
| 2.4. 1990 Sonrası Dönemde Otomotiv Sanayii’ne Katılan Firmalar .....            | 36 |
| 2.4.1. General Motors Türkiye Ltd. Şti. ....                                    | 37 |
| 2.4.2. Toyotasa A.Ş. ....   | 37 |
| 2.4.3. Diğerleri .....  | 38 |
| 3. TÜRK OTOMOTİV SANAYİ’NDEKİ YABANCI SERMAYE<br>YATIRIMLARININ DAĞILIMI .....  | 38 |
| 3.1. Üretim Alanlarına Göre Dağılımı .....                                      | 41 |
| 3.2. Ülkelere Göre Dağılımı .....   | 41 |
| 3.3. Yıllara Göre Dağılımı .....  | 42 |
| 3.4. Bölgesel Dağılımı .....  | 42 |
| 4. 500 BÜYÜK FIRMA İÇİNDE TÜRK OTOMOTİV SANAYİ’NİN YERİ .....                   | 44 |
| 4.1. Yabancı Sermayeli Otomotiv Firmalarının 500 büyük Firma İçindeki Payı .... | 44 |

|  |    |
|--|----|
| 4.1.1. Üretimden Satışlar .....  | 46 |
| 4.1.2. Satış Hasılatı .....  | 46 |
| 4.1.3. Brüt Katma Değer .....  | 47 |
| 4.1.4. Öz Sermaye .....  | 47 |
| 4.1.5. Net Aktifler Toplamı .....  | 48 |
| 4.1.6. Bilanço Karı .....  | 48 |
| 4.1.7. İhracat .....   | 49 |
| 4.1.8. İstihdam .....  | 50 |
| 4.2. 500 Büyük Firma İçindeki Yabancı Sermayeli Otomotiv Firmalarının<br>Ekonomik Göstergeleri ..... | 50 |
| 4.2.1. Karlılık .....  | 51 |
| 4.2.2. Verimlilik .....  | 53 |
| 4.2.3. Diğer Ekonomik Göstergeler .....  | 55 |

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNDE YER ALAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ EKONOMİK ANALİZİ

|   |    |
|---|----|
| 1.TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİİ'NİN EKONOMİK ANALİZİ .....                                  | 58 |
| 1.1. Üretim ve Kapasite .....   | 58 |
| 1.2. Üretim Maliyetleri .....   | 61 |
| 1.3. Dış Ticaret .....  | 65 |
| 1.3.1 İhracat .....   | 65 |
| 1.3.2. İthalat .....  | 68 |
| 1.4 Yurt içi Talep .....  | 70 |
| 1.5. İstihdam .....   | 72 |
| 2.OTOMOTİV SANAYİİ İÇERİSİNDEKİ YABANCI SERMAYE<br>YATIRIMLARININ EKONOMİK ETKİLERİ ..... | 73 |
| 2.1. Az gelişmiş Ülkelerde Yabancı Sermaye Yatırımının Ekonomik Etkileri .....            | 75 |
| 2.1.1. Olumlu Etkiler .....   | 76 |
| 2.1.2. Olumsuz Etkiler .....  | 77 |

|   |      |
|---|------|
| 2.2. Gelişmiş Ülkelerde Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri .....                    | 81   |
| 2.2.1.Olumlu Etkiler .....  | 81   |
| 2.2.2.Olumsuz Etkiler .....   | 82   |
| 2.3. Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımlarının Otomotiv Sanayii Açısından Ekonomik Etkileri ..... | 83   |
| 3.TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNDE YAŞANAN SORUNLAR .....   | 85   |
| 3.1. 1994 Ekonomik Krizi ve Otomotiv Sanayii’nde Yaşanan Sorunlar .....                           | 86   |
| 3.2. Sorunlara Yönelik Çözüm Önerileri .....  | 89   |
| 4.GÜMRÜK BİRİĞİNE GEÇİŞ SÜRECİNDE YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ ETKİLERİ .....                   | 90   |
| 4.1. Türk Otomotiv Sanayiinin Rekabet Şansı .....   | 94   |
| 4.2. Uzakdoğu Ülkelerinin Avrupa Piyasalarına Giriş Çabaları ve Türkiye’nin Rolü .....            | 96   |
| SONUÇ .....   | 99   |
| EKLER .....   | VIII |
| KAYNAKLAR .....   | XIII |



## KISALTMALAR

|        |   |
|--------|---|
| a.g.e. | : Adı Geçen Eser  |
| ABD    | : Amerika Birleşik Devletleri   |
| AT     | : Avrupa Topluluğu  |
| BBF    | : Beşyüz Büyük Firma  |
| BDT    | : Bağımsız Devletler Topluluğu  |
| BYKP   | : Beş Yıllık Kalkınma Planı   |
| DİE    | : Devlet İstatistik Enstitüsü   |
| DPT    | : Devlet Planlama Teşkilatı   |
| ECU    | : European Currency Unit (Avrupa Para Birimi)   |
| GB     | : Gümrük Birliği  |
| İSO    | : İstanbul Sanayi Odası   |
| İTO    | : İstanbul Ticaret Odası  |
| HDTM   | : Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı  |
| MPM    | : Milli Prodüktivite Merkezi  |
| OECD   | : Organization for European Economic Cooperation and Development<br>(Avrupa Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Organizasyonu) |
| OSD    | : Otomotiv Sanayii Derneği  |
| TAYSAD | : Taşıt Araçları Yan Sanayii Derneği  |
| TMMOB  | : Türkiye Makine Mühendisleri Odası Birliği   |
| TOBB   | : Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği  |
| YASED  | : Yabancı Sermaye ve Koordinasyon Derneği   |

## TABLolar

| <u>No</u> | <u>Tablo Adı</u>   | <u>Sayfa No</u> |
|-----------|--|-----------------|
| 1         | Yıllar İtibariyle Türkiye'ye Gelen Yabancı Sermaye .....                     | 11              |
| 2         | 1980 Sonrası Yabancı sermaye Girişi .....                                    | 13              |
| 3         | 1990 Sonrası Yabancı Sermaye İzinlerinin Sektöre Dağılımı .....              | 14              |
| 4         | Türkiye'de Yer Alan Yabancı Firmalar .....                                   | 16              |
| 5         | Yabancı Sermayeli Firmaların Ülkelere Göre Dağılımı .....                    | 19              |
| 6         | Yabancı Sermaye İzinlerinin Sektörlere Göre Dağılımı .....                   | 21              |
| 7         | Otomotiv Sanayii Firmalarının Üretim Adetleri .....                          | 32              |
| 8         | 1990 Sonrası Talep Projeksiyonu ile Gerçekleşen Üretim Mukayesesi .....      | 34              |
| 9         | Türk Otomotiv Sanayii'nin 1993-1994 Yılları Üretim Mukayesesi .....          | 36              |
| 10        | Otomotiv Sanayii Firmaları Hakkında Genel Bilgiler .....                     | 40              |
| 11        | BBF İçindeki Türk Otomotiv Firmaları .....                                   | 45              |
| 12        | BBF İçindeki Otomotiv Firmalarının Gerçekleştirdiği İhracat .....            | 49              |
| 13        | 500 Büyük Firma İçindeki Otomotiv Firmaları<br>İle İlgili Bazı Veriler ..... | Ek VIII-XII     |
| 14        | Türk Otomotiv Firmalarında Karlılık .....                                    | 51              |
| 15        | Türk Otomotiv Firmalarında Verimlilik .....                                  | 54              |
| 16        | Türk Otomotiv Firmaları İle İlgili Bazı Göstergeler .....                    | 56              |
| 17        | Yıllar İtibariyle Otomotiv Sanayii İhracatı .....                            | 66              |
| 18        | Yıllar İtibariyle Taşıt Araçları İthalatı .....                              | 69              |
| 19        | Türk Otomotiv Firmalarında İstihdam .....                                    | 73              |

## ŞEKİLLER

| <u>No</u> | <u>Şekil Adı</u>   | <u>Sayfa No</u> |
|-----------|--|-----------------|
| 1         | İzin Verilen ve Gerçekleşen Yabancı Sermaye Girişi .....               | 13              |
| 2         | Türkiye’de Yabancı Sermayeli Firmalar .....                            | 16              |
| 3         | Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımlarının Sektörel Dağılımı .....      | 22              |
| 4         | Türkiye’ye Giriş Yapan Yabancı Sermaye İzinlerinin Sektörel Dağılımı   | 23              |
| 5         | Otomotiv Sanayii Lokomotif Bir Sektördür .....                         | 25              |
| 6         | 1980 Sonrası Gerçekleştirilen Toplam Üretim .....                      | 33              |
| 7         | Yabancı Sermayeli Otomotiv Firmalarının Bölgesel Dağılımı .....        | 43              |
| 8         | Türk Otomotiv Sanayii’nde Yıllar İtibariyle Kapasite Kullanımı .....   | 60              |
| 9         | Araç Tiplerine Göre Kapasite Kullanım Oranları (1994) .....            | 61              |
| 10        | Otomotiv Sanayiinde Kullanılan Malzemeler .....                        | 63              |
| 11        | Otomotiv Sanayii Girdileri ve Çıktıları .....                          | 63              |
| 12        | Yıllar İtibariyle Taşıt Araçları İhracatı .....                        | 67              |
| 13        | Yıllar İtibariyle Taşıt Araçları İthalatı .....                        | 70              |
| 14        | Gelişmekte Olan ve Gelişen Ülkelerde Otomotiv Talebinin Gelişimi ..... | 71              |
| 15        | Yabancı Sermayenin Uzun Dönem Seyri .....                              | 79              |

## GİRİŞ

Globalleşme ile serbest piyasa ekonomisinin yayılması ülkelerin yabancı sermaye yatırımlarına daha ılımlı yaklaşmasına neden olmuştur. Gerek sermaye ihraç eden ülkeler gerekse çok uluslu firmalar, yeni pazarlara girerek karlarını maksimize etmek amacıyla sermaye talebinde bulunan ülkelere yönelik yatırımlarını arttırmışlardır.

Türkiye ekonomisi de meydana gelen bu gelişmelere paralel olarak 24 Ocak 1980 sonrasında daha liberal bir görüntü sergilemiştir. Sermaye yetersizliğini ortadan kaldırmak, işsizliği önlemek ve teknolojik gelişmelerden faydalanmak amacıyla gerekli düzenlemeleri yapan ülkemiz, yabancı sermaye için cazip bir ülke olmuştur. Nitekim 1954 yılında yürürlüğe giren 6224 sayılı “Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu” ile başlayan yabancı sermaye girişi 24 Ocak kararları ile beraber geçmişe oranla büyük bir gelişme göstermiştir.

Otomotiv sanayii, özellikle son yıllarda çok hızlı bir değişim göstermiştir. Üretimi, pazarlama ve teknoloji transferleri ve firmalar arasındaki geniş işbirliği ile bugün otomotiv sanayii tümüyle uluslararasılaşmıştır. Sermaye-Teknoloji yoğun bir üretim yapısına sahip olan otomotiv sanayii, yarattığı geniş boyutlu ekonomik dinamizm ve sürekliliği nedeniyle lokomotif (anahtar) sektörlerden birisidir. Önemli bir diğer nokta; otomotiv sanayiinin en büyük tek sanayi sektörü olarak kalması ve derhal başka sektörlerde yayılan organizasyon ve donatım teknolojilerinden sürekli olarak bir öncü işlevi görmesidir. Üretici firmalar arasında meydana gelen rekabet ve yeni pazarlar elde etme çabaları, yatırımları, az gelişmiş ve bizim gibi gelişmekte olan ülkelere yönelmiştir.

1960’lı yılların sonlarında Ford lisansı ile ilk seri üretimi gerçekleştiren Türk Otomotiv Sanayii’ne taşıt araçları talebinin hızlı artışı ile beraber, 1964 yılında yayınlanan “Montaj Sanayii Talimatnamesi” ile düzenleme yapılmıştır. Yabancı sermayeyi Türkiye’de yatırım yapmaya teşvik edici çalışmalar sonucunda 1970’li yıllarda Türk Otomotiv Sanayii’nde hızlı bir gelişme görülmüştür. Bugün ülkemizde faaliyet gösteren 16 firmanın 11’i yabancı sermayelidir. Diğer firmalar ise lisans anlaşmaları çerçevesinde faaliyet göstermektedir.

Bir ülkenin gelişmişlik seviyesinin en önemli göstergelerinden birisi araç parkı girişidir. Araç parkı girişi, bir ülkenin taşıt araçları talebini gösterir. Talep ihtiyacını ithal ikameci bir anlayışla çözmeye çalışan ülkemizde yabancı sermayeli yatırımların artışı ilgi çekicidir. Gümrük Birliği'ne geçiş sürecinde son aşamaya gelmiş ülkemize yönelik, özellikle Uzakdoğu'lu firmaların yatırım çabaları, “Yabancı Sermaye Yatırımları ve Türk Otomotiv Sanayii'ndeki Yeri” adlı bu araştırma için temel dayanak olmuştur.

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde yabancı sermaye kavramı üzerinde durulmuş ve yabancı sermaye yatırımlarının Türkiye Ekonomisi'ndeki gelişimi, yeri ve önemine temas edilmiştir.

İkinci bölümde, otomotiv sanayii hakkında genel bilgiler verilerek, ülkemizde otomotiv sanayiinin gelişimi anlatılmıştır. Türk Otomotiv Sanayii'ndeki yabancı sermaye yatırımları tanıtılmış ve bu firmaların, İstanbul Sanayi Odası'nın verilerine dayanılarak “Türkiye'nin 500 Büyük Firması” kapsamında performansları değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde ise, Türk Otomotiv Sanayii'nin ekonomik analizi yapılarak yabancı sermayeli firmaların ekonomik etkileri anlatılmıştır. Otomotiv Sanayii'mizde yaşanan sorunlar ele alınmış ve çözüm önerilerine değinilmiştir. Son olarak Gümrük Birliği'ne geçiş sürecinde yabancı sermaye yatırımlarının gelişimi ile beraber Türk Otomotiv Sanayii'nin rekabet şansı değerlendirilmeye çalışılmıştır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

#### 1-YABANCI SERMAYE KAVRAMI VE KAPSAMI

Dış sermaye kaynakları, iktisat politikasında yer alan önemli bir elemandır. Kısaca borçlanma ve yabancı özel sermaye girişleri olarak belirtebileceğimiz Dış sermaye kaynaklarından yabancı sermaye yatırımları üzerinde durulacaktır.

##### 1.1.Yabancı Sermaye Kavramı

Az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerin gelişim süreçlerini tamamlayabilmeleri, ekonomiyi sağlam temellere oturtarak, gelişmişlik seviyesine ulaşabilmeleri için sağlam yatırımlara girişmeleri zorunludur. Bu ülkelerin söz konusu yatırımları gerçekleştirebilmeleri için sermayeye ihtiyacı vardır. İç kaynaklar bu ihtiyacı karşılamakta yeterli olmuyorsa ülkeler bu sorunu halletmek için, iç kaynaklarla karşılanamayan bölümünü temin edebilmek amacıyla ülke dışı kaynaklardan sermaye ithal etmek durumundadırlar.

İşte, bir ülkenin karşılığını sonradan ödemek üzere dış kaynaklardan elde edeceği ve ekonomik gücüne ekleyebileceği mali ve teknolojik kaynaklara yabancı sermaye denir.<sup>(1)</sup>

Diğer bir tanıma göre, çok uluslu şirketlerin gelişmekte olan ülkelere gelip tek başına veya yerli sermaye ile ortaklaşa bir işe girmeleridir.<sup>(2)</sup>

Yabancı sermaye, yatırılabilir kaynakların kişi ve kuruluşlar tarafından başka bir ülkeye taşınması, Yabancı sermaye yatırımı, bizzat kuruluş ve kişi tarafından bir başka ülkeye yapılacağı gibi, taşındığı ülkedeki kurulu bulunan bir şirketin yatırımına iştirak

<sup>1</sup> Uras Güngör, Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımları, Formül Matbaası, İstanbul 1979, s.19.

<sup>2</sup> Ekren Nazmi, Türkiye'de 1980 Sonrası Yabancı Sermaye Yatırımlarının Teknolojiye ve İstihdama Etkileri, (Yayınlanmamış Bil-Uz Tezi), Marmara Üniversitesi, İstanbul 1990, s.9.

şeklinde de gerçekleştirilir.<sup>3</sup>

Bu çalışmanın kapsamı bakımından özel doğrudan yabancı sermaye yatırımları önem kazanmaktadır.

Buna göre, doğrudan yabancı sermaye yatırımı: Bir ülkede bir firmayı satın almak veya yeni kurulan bir firma için kuruluş sermayesini arttırmak yoluyla o ülkede bulunan firmalar tarafından diğer bir ülkede bulunan firmalara yapılan ve kendisiyle birlikte teknoloji, işletmecilik bilgisi ve yatırımcının kontrol yetkisini de beraberinde getiren yatırımdır.<sup>4</sup>

## 1.2.Yabancı Sermaye Kapsamı

Yabancı sermaye yatırımı 18. yüzyılda ortaya çıkmış, II. Dünya Savaşı'ndan sonra ise oldukça hız kazanmıştır. Yabancı sermayenin gündeme gelmesinden itibaren ülke ekonomisi üzerinde zararları ve yararları üzerinde durulmuş ve tartışma konusu olmuştur. Türkiye'de bu tartışmaların içindedir. Yabancı sermaye yatırımlarının, ekonomi üzerine olumlu ve olumsuz etkiler yarattığı bir gerçektir. Ancak önemli olan, olumlu etkilerin olumsuz etkilerden daha fazla olması gereğidir.

Bu çalışmada, Türkiye'de mevcut yabancı sermaye yatırımları, genel anlamda etkileri ve Türk otomotiv sanayiindeki yeri ele alınmıştır. Çalışmanın amacına uygun olarak yabancı sermaye, kapsam olarak daraltılmıştır. Böylece, uluslararası diğer sermaye hareketlerinden ayırmak mümkün olmuştur.

Yabancı sermaye yatırımının portföy yatırımlarından farkı, milletlerarası sermaye transferinin, piyasa işlemi olmadan bir ülkeden diğerine aktarılması şeklinde olmasıdır.

Genellikle doğrudan yabancı sermaye yatırımları, sanayi sektörüne yöneliktir ve daha çok A ülkesinden sermaye transferi şeklinde değil, A ülkesinin X sanayi dalından, B ülkesinin X sanayi dalına akış şeklindedir. Özellikle doğrudan yatırımlar, iki sanayi kesimi arasında bir sermaye akışı özelliği taşımaktadır. Bu sermaye akışı, yatay ve dikey yatırımlar şeklinde meydana gelmektedir.

<sup>3</sup> POWER Ekonomi Sözlüğü, Power Kitap Serisi 1, Sabah Yay., İstanbul 1995, s.127.

<sup>4</sup> Karluk S.Rıdvan, Türkiye Ekonomisi, Birlik Ofset Yayıncılık, Eskişehir 1994, s.304.

Yatay yatırımlar, bir firmanın yatırım yaptığı ülkelerde, kendi ülkesi ile aynı üretimi gerçekleştirdiği zaman ortaya çıkar. Dikey yatırımlar ise, yatırım yapılan ülkede esas ülkedeki ürünlerin işlenmesi şeklinde yapıldığı zaman görülür.<sup>5</sup>

## 2-YABANCI SERMAYE HAREKETLERİNİ YARATAN NEDENLER

Yabancı sermaye genellikle bir ülkede kar etmek, ucuz hammadde ve işgücü sağlamak ve yeni pazarlar elde etmek güdüleriyle yönelmektedir.

Amerika'da yapılan bir araştırmaya göre yabancı sermayenin az gelişmiş ülkelerde yatırım yapmasında değişik faktörlerin ağırlığı şöyledir.

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| — Yeni pazarlar elde etmek        | %48        |
| — Kâr maksimizasyonu              | %20        |
| — Hammadde ve yarı mamul sağlamak | %13        |
| — Diğer firmalarla rekabet        | %10        |
| — İşçi ücretlerinin düşüklüğü     | % 6        |
| — Diğer faktörler                 | <u>% 3</u> |
|                                   | %100       |

Ancak, yabancı sermaye yalnızca yukarıda belirtilen faktörler doğrultusunda bir ülkeye yönelmez.<sup>6</sup> 1950'li yıllardan itibaren uluslararası ticaretin liberalleşmesi ve gelişmesi, bölgesel ticari birliklerin kurulması, sanayileşmiş ülkelerin özel yabancı sermaye yatırımlarına önderlik etmesi ve uluslararası iş anlaşmalarının teşekkülü, uluslararası ekonomide önemli gelişmeler sağlamıştır. Bu gelişmeler sonucunda oluşan koşullar özel yabancı sermaye yatırımlarında bulunmak isteyen yatırımcıları, yatırımda bulunacakları ülkeleri bazı faktörler çerçevesinde incelemeye sevk etmiştir.

Bu incelemeye konu olan faktörleri; Ekonomik ve ekonomi dışı nedenler (Siyasi ve sosyo-kültürel nedenler) olarak sınıflandırıp açıklamak, konunun daha iyi anlaşılabilirliği açısından yararlı olacaktır.

<sup>5</sup> Karluk S.Rıdvan, a.g.e., s.305.

<sup>6</sup> Tekin Suat, "Dünya'da ve Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Beklentiler", **İnceleme Yarışması**, YASED Yay. No: 33, İstanbul 1988, s.229.



## 2.1.Ekonomik Nedenler

Sermayenin kendi ülkesinden çıkıp diğer ülkelere geliş nedenleri arasında ekonomik nedenler oldukça önemli bir yer tutar.

Günümüzde yabancı sermayenin gideceği ülkede aradığı ekonomik faktörlerin başında pazar çekiciliğinin geldiği söylenebilir. Yabancı sermaye yatırımcısının ürettiği mala karşı diğer ülkedeki talep fazlalığı, yabancı sermayeyi o ülkede yatırım yapmaya teşvik edecektir. Bütün yabancı sermaye yatırımlarını bu güdü ile açıklamak mümkündür. Pazar büyüklüğü, karını azamileştirmek isteyen müteşebbisin ilgisin çeken bir konu olmaktadır. Çünkü yatırımdan sağlanacak gelir, pazarın genişliği ve üretilecek ürüne karşı olan talebin büyüklüğüne bağlı bulunmaktadır.

Diğer bir önemli faktör de tabii kaynakların bolluğu ve ucuzluğudur. Aslında yabancı sermaye yatırımlarının, başlangıçta sadece ucuz ve bol doğal kaynakları işletmek ve ana şirkete hammadde temin etmek için yapıldığı bir gerçektir. Yeraltı ve yerüstü kaynakları bakımından zengin, Petrol Üreten Ülkeler, Meksika, Filipinler, Şili, Nijerya, Peru gibi ülkelerdeki yabancı sermaye yatırımları bunun en güzel örnekleridir.

Bir başka önemli faktörde üretim faktörlerinin bolluğudur. Bunlar arasında en önemlisi de, ucuz işgücü temini kolaylığıdır. Bu şekildeki bölgeler, maliyet açısından nisbi çekiciliğe sahiptirler. Güney Kore, Hong Kong, Singapur ve Tayvan ucuz işgücü imkanları ile yabancı sermayeyi kendilerine çekmiş ülkelerdir.

Alt yapı tesislerinin yeterli düzeyde olması, para, kambiyo ve gümrük konularındaki serbestliklere de ayrı bir tercih nedeni olarak, bilhassa gelişmiş ülkeler arasındaki sermaye akımlarında etkili olmaktadır.<sup>7</sup>

Bu çerçevede yabancı sermaye yatırımlarının bir ülkeye geliş nedenleri konusunda önemli bir yere sahip olan ekonomik nedenleri;

- Yüksek kar beklentisi,
- Yeni pazar arayışı ve pazarı genişletmek,

<sup>7</sup> Akdiş Muhammet, "Dünya'da ve Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Beklentiler", YASED Yay. No: 33, İstanbul 1988, s.67.

- Daha verimli üretim beklentisi,
- İthalat ve ihracat işlemlerinde gümrük ve diğer engelleri aşmak,
- Hammadde ihtiyacının karşılanmasında kolaylıklar sağlamak,
- Mevcut piyasaları genişletmek,
- Elleriinde bulunan teknolojiyi diğer ülkelere aktarmak şeklinde sıralamak mümkündür.

## 2.2.Ekonomi Dışı Nedenler

Ekonomik faktörler yabancı sermaye yatırımları için ana unsur olmakta, ancak, diğer faktörlerde bu ana unsuru desteklemekte veya engellemektedirler. Bu unsurları ise “Siyasi ve Sosyo-Kültürel Nedenler” şeklinde açıklamak mümkündür.

### 2.2.1.Siyasi Nedenler

Bir ülkede siyasi otoritenin veya devlet idarecilerinin izlemekte oldukları siyasi ve ekonomik rejim ile yürütülmekte olan iç ve dış politika, sermayenin çıkışı ve diğer ülkelerden sermaye girişi konusunda oldukça önemlidir. Şöyle ki, yatırımcı için yatırımların rizikosu açısından ekonomik istikrar kadar siyasi istikrar da önemlidir.<sup>8</sup>

Sermaye sahibinin öncelikli amacı kar olduğu kadar bu karın devamlılığıdır. Karın devamlılığını sağlayan en önemli faktör ise kalıcı istikrardır. Kalıcı bir istikrar ise, sağlam bir demokrasi, temel insan haklarının, mülkiyet haklarının ve teşebbüs hürriyetinin teminat altında olduğu koşullarda sağlanabilir.

Yabancı sermayenin herhangi bir ülkeye yatırım kararı alırken, istikrarla birlikte aradığı bir diğer çok önemli husus da ekonomik politikaların tutarlılık ve devamlılık arzemesi gereğidir.<sup>9</sup>

Siyasi kararlar içerisinde yabancı sermayeyi en olumsuz etkileyen kararlardan biri ise yapılan yatırımların bir süre sonra millileştirilmesidir. Millileştirilme tehlikesi, yabancı

<sup>8</sup> Karakoyunlu, Erdoğan, “Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Uygulaması”, II.Türkiye İktisat Kongresi’nde Sunulan Tebliğ, İzmir 2-7 Kasım 1981, s.426.

<sup>9</sup> Seyidoğlu Halil, **Uluslararası İktisat**, Turhan Kitabevi, Ankara-1986, s.448.

sermayeyi caydırıcı bir etki yapmaktadır.<sup>10</sup>

Bununla beraber yabancı firmaların var olan rejimi veya politikaları beğenmemesi durumu, genellikle ticari beklentiler üstün görünürse ülke ile ticaret yapılmasını veya bu ülkeye yatırım yapılmasını engellemez. Angola, Mozambik ve Doğu Avrupa ülkeleri varolan sistemi beğenmemelerine rağmen yabancı sermayenin yatırım yaptıkları ülkelere örnek olarak gösterilebilir.<sup>11</sup>

Sonuç olarak siyasi nedenler önemli olmasına rağmen karar alma süreci, ekonomik yararlar doğrultusunda işlemektedir.

### **2.2.2.Sosyo-Kültürel Nedenler**

Ülkelerin gelişmişlik düzeylerini belirlemekte olan önemli kriterlerden biri de sosyal ve kültürel yapıdır. Ekonomik ve siyasi nedenler yabancı sermaye yatırımların önemli oranda etkilemesine rağmen sosyal ve kültürel yapıdan kaynaklanan sorunlar sermaye ihracatçısını yatırım kararı alırken daha dikkatli olmaya sevk etmektedir.

Çünkü; ekonomik, yasal veya politik faktörler olarak tartışılan bir çok konu aslında sermaye ithalatçısı ve ihracatçısı ülkelerin sosyal değerlerinin ve kültürel durumlarının bir ifadesidir. Bununla beraber yatırımcıların yatırım kararları alırken sermaye ithalatçısı ülkelerde bu faktörlere ek olarak bazı faktörleri de göz önünde bulundurmaları gerekecektir. Sermaye ithal eden bir ülkedeki kültür yapısı yabancı sermayeye karşı koyma veya izin verdikten sonra kontrol etme şeklinde bir etkide bulunabilir. Böyle bölgelerde elde edilen bilgiler basın yayın organlarının duysal bir şekilde davranarak yatırımcıların kontrol altında bulundurulmasını istedikleri tespit edilmiştir. Yabancı sermayeye tepkinin olduğu yerlerde yatırımcılar böyle bir pazarı kaçırmamak için yöre politikacı ve partilerin desteğinde hareket etmeyi uygun görmüşlerdir. Bu politik himayenin sağlanması ise çoğu zaman batılılarca ahlak dışı olan rüşvet sayesinde gerçekleştirildiği kanaati yaygındır.

---

<sup>10</sup> D.P.T., Yabancı Sermaye Çalışma Grubu Raporu, 3.İzmir İktisat Kongresi, 4-7 Haziran 1992, s.136.

<sup>11</sup> Frank Isaiah, Foreign Enterprise in Developing Countries, The Johns Hopkins University Yay. Baltimore, 1980, s.130.

Yabancı sermaye sadece sömürücüdür, ülke kaynaklarını sömürür ön yargısı ile hareket edenler, yabancı sermayenin ülkelerine gelmesini istemezler. Oysa yabancı sermayeyi sadece bir sömürü aracı olarak görmek hatalı olacağından, yabancı sermayenin bir karşılıklı menfaat ilişkisi olduğu kanaati yaygınlaştırılmalı ve yabancı sermaye de ülke menfaatlerini zedelemeyecek bir şekilde davet edilmelidir.<sup>12</sup>

### **3-YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ TÜRKİYE EKONOMİSİNDE DÖNEMSEL GELİŞİMİ**

Ülkemizde yabancı sermaye konusu genellikle yanlış anlaşılmıştır. Osmanlı devleti zamanındaki olumsuz tecrübeler, özellikle özel doğrudan yabancı sermaye yatırımlarına kuşku ve peşin hükümlü yaklaşımı beraberinde getirmiştir. Türkiye’de yabancı sermayenin genel anlamda 1950’li yıllara dayanmaktadır.

Kısaca yabancı sermaye ülkemize aşağıdaki yasal çerçeve dahilinde gelmektedir.

- 1) 17 sayılı Türk parasını Koruma Mevzuatına göre (1984 başından itibaren T.P.K.K. ile ilgili 28 sayılı karar göre)
- 2) 6326 sayılı Petrol kanununa göre
- 3) 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanununa göre
- 4) Yabancı Sermaye Dairesinin 84/1 Sayılı Tebliğine göre.<sup>13</sup>

1954 yılında çıkarılan 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu’nun gerçek anlamda 1980’lerin başına kadar uygulanmadığını görmekteyiz. Bu yüzden Yabancı sermaye yatırımlarını dönemsel olarak incelemeye; 1980 öncesi dönem ve 1980 sonrası dönem olarak ele almak ve 1990 sonrası gelişmeleri daha ayrıntılı vermek açıklık kazandıracaktır.

#### **3.1.1980 Öncesi Dönem**

Yabancı sermayenin Türkiye’ye girişi genel anlamda kapitülasyonlarla başlamıştır.

<sup>12</sup> Tekin Suat, “Dünya’da ve Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Beklentiler”, *İnceleme Yarıışması*, YASED Yay. No: 33, İstanbul 1988, s.232.

<sup>13</sup> Bozkurt Ünal, *Ekonomide Yabancı Sermaye*, YASED Yay. No: 15, İstanbul 1984, s.14.

1838 yılında imzalanan Ticaret Anlaşması ile önce İngiltere'ye tanınan ayrıcalıklar, daha sonra tüm Avrupa ülkeleri için geçerli hale gelmiştir. Ancak yabancı sermaye bu dönemde üretime yönelik olarak gelmemiş, ticaret koşullarının bu denli uygun nedeniyle daha çok ticaret yapmayı yeğlemiş, ülkenin kolonyal tipte bir sömürge konumuna sokulmasını amaçlamıştır.<sup>14</sup>

Geçmişteki bu acı tecrübelerle rağmen yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti yabancı sermayeye karşı dikkatli ancak gereksinimlerinin bilincinde bir tavır sergilemiştir. Atatürk, bu dönemde yabancı sermaye hakkındaki görüşlerini şu cümle ile ortaya koymaktadır.

“Gerçekten ülkemizin kısa sürede bayındır hale getirmek için ulusumuzun yetersiz sermayesi karşısında yabancıların sermayesinden, araçlarından, uzmanlığından yararlanmak gerçek çıkarlarımızın gereğidir. Hükümetimiz, açıklanmasına gerek olmayan esaslara bağlı kalacak olan her devlete ve ulusa karşı bu konuda güvenle ve samimiyetle yer gösterecektir.”<sup>15</sup> (16,01,1923 Tarihi'nde İzmit'te İstanbul gazetecileriyle yaptığı görüşmesinden)

Gelişen ülkelerin kalkınmasını hızlandırmak üzere yabancı sermayeyi teşvik ilkesi İkinci Dünya Savaşı sonrasında revaç bulmuş ve bu görüş Türkiye'ye de yansımıştır. 1948 ve 1949 yıllarında hükümet tarafından benimsenerek derhal çıkartılan bazı kanunlar yabancı sermayeyi teşvik edici nitelikteydiler.

Aynı tarihlerde ülkeye gelen yabancı sermaye, daha çok imalat sanayiine yöneliktir. 1954 yılında daha kapsamlı olarak çıkartılan 6224 sayılı Kanun, esas itibarıyla liberal olmakla birlikte, uygulamada bu liberal anlayış sergilenememiştir.<sup>16</sup>

Tablo 1'de 1980'e değin Türkiye'ye gelen yabancı sermaye miktarı verilmiştir.

---

<sup>14</sup> Fidan Erkal, **Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımları**, Anadolu Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi C.XI, S.1-2, Eskişehir 1993, s.130.

<sup>15</sup> Turan Seyfettin, **Atatürk'te Konular Ansiklopedisi**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1993, s.546.

<sup>16</sup> Yemişçi Feyyaz - Kösetorunu Alev - Taşkın Gülin, **1923-1993 Döneminde Türkiye Ekonomisine Genel Bakış**, HDTM Dergisi Özel Sayı, Ankara-1993.

TABLO : 1  
YILLAR İTİBARIYLA TÜRKİYE'YE GELEN YABANCI SERMAYE  
(Milyon \$)

6224 Sayılı Kanun Kapsamında 1980'e kadar  
Türkiye'ye Gelen Yabancı Sermaye (\$)

| YILLAR      | YILLIK | BİRİKİMLİ |
|-------------|--------|-----------|
| 1954 Öncesi | 2,8    | 2,8       |
| 1954        | 2,2    | 5,0       |
| 1955        | 1,2    | 6,2       |
| 1956        | 3,4    | 9,6       |
| 1957        | 1,3    | 10,9      |
| 1958        | 1,1    | 12,0      |
| 1959        | 3,4    | 15,4      |
| 1960        | 1,9    | 17,3      |
| 1961        | 1,2    | 18,5      |
| 1962        | 4,2    | 22,7      |
| 1963        | 4,5    | 27,2      |
| 1964        | 11,9   | 39,1      |
| 1965        | 11,6   | 50,7      |
| 1966        | 9,7    | 60,4      |
| 1967        | 9,0    | 69,4      |
| 1968        | 13,9   | 83,3      |
| 1969        | 13,2   | 96,5      |
| 1970        | 9,0    | 105,5     |
| 1971        | 11,7   | 117,2     |
| 1972        | 12,8   | 130,0     |
| 1973        | 67,3   | 197,3     |
| 1974        | -7,7   | 189,6     |
| 1975        | 15,1   | 204,7     |
| 1976        | 8,9    | 213,6     |
| 1977        | 9,2    | 222,8     |
| 1978        | 11,7   | 234,5     |
| 1979        | -6,4   | 228,1     |
| 1980        | 97,0   | 325,1     |

Kaynak: DPT

Mevzuatta yapılan tüm düzenlemelere rağmen, 1980'lerin başına kadar Türkiye'ye gelen toplam yabancı sermaye 250 milyon dolara dahi ulaşamamıştır. Türkiye'de yatırım yapan yabancı şirket sayısı ise 100'ün altında kalmıştır.

### 3.2.1980-1990 Dönemi

1980 yılında alınan 24 Ocak Kararları çerçevesinde yabancı sermayeye ilişkin yasaların basitleştirilip, uygulamadaki bürokrasinin önemli ölçüde ortadan kaldırılması ile yabancı sermaye girişinde gözle görülür artışlar sağlandı. 5. BYKP (1985-1989) döne-

minde yap-işlet-devret (Built-Operate-Transfer) mode-liyle yabancı sermaye yatırımları özendirilmeye çalışılmış, ancak dönem sonuna doğru modele yabancı sermayenin ilgisi oldukça azalmıştır.<sup>17</sup>

1980 sonrası yabancı sermaye artışı elbette yalnız başına bürokrasinin ortadan kaldırılması sonucu sağlanmamıştır. 1980 sonrası ortamında yetersiz bulunan 6224 sayılı yasa çerçevesinde yabancı sermayeyi özendirici bir takım önlemler alınmıştır. Bunlar;

a) Yabancı sermayenin çalışma alanları olabildiğince genişletildi; özellikle tarım, madencilik ve bir dizi hizmet alt kesimlerine yabancı özel sermayenin girişi kolaylaştırıldı.

b) Toplamı 500 milyon doları aşan garantisiz ticari borçların yabancı sermaye yatırımına dönüştürülmesine olanak tanındı.

c) Sermaye giriş çıkışlarında serbestleştirmeye gidilerek ve öbür önlemlerle yabancı sermayeye güven verici bir ortam yaratıldı.

d) Serbest bölgeler oluşturularak yabancı sermayenin yerli sınırlamaların dışında çalışmasına olanak yaratıldı.

e) Siyasal anlamda sermaye yanlısı bir tutum sergilenerek yabancı sermaye için güvenceli bir ortam oluşturuldu.<sup>18</sup>

Gerçekten özendirme çalışmaları sonuç vermiş, Türkiye, önceki dönemlerle kıyaslanmayacak ölçüde bir yabancı sermaye çekmeyi başarmıştır. Bu gelişmeyi Tablo 2 ve Şekil 1’de açıkça görmek mümkündür.

---

<sup>17</sup> Fidan Erkal, a.g.e., s.131.

<sup>18</sup> Kepenek Yakup, Yentürk Nurhan, **Türkiye Ekonomisi**. Gen. 6. Bas. Remzi Kitabevi, İstanbul-1994, s.288.

| TABLO : 2                                       |              |              |                 |             |
|---|--------------|--------------|-----------------|-------------|
| 1980 SONRASI YABANCI SERMAYE GİRİŞİ (MİLYON \$) |              |              |                 |             |
| Yıllar  | Firma Sayısı | İZİNLER      |                 | GERÇEKLEŞEN |
|   |              | Yıllık Değer | Birikimli Değer | Girişler    |
| 1980  | 100          | 97           | 325             | 35          |
| 1981  | 127          | 338          | 663             | 141         |
| 1982  | 170          | 167          | 830             | 103         |
| 1983  | 185          | 103          | 933             | 87          |
| 1984  | 267          | 271          | 1204            | 162         |
| 1985  | 317          | 235          | 1439            | 158         |
| 1986  | 474          | 364          | 1803            | 170         |
| 1987  | 698          | 655          | 2458            | 171         |
| 1988  | 827          | 821          | 3279            | 387         |
| 1989  | 990          | 1512         | 4791            | 738         |
| 1990  | 944          | 1861         | 6652            | 789         |
| 1991  | 940          | 1967         | 8619            | 910         |
| 1992  | 1.081        | 1820         | 10439           | 912         |
| 1993  | 1.120        | 2271         | 12710           | 797         |
| 1994  | 2.830        | 1485         | 14195           | 451 (1)     |

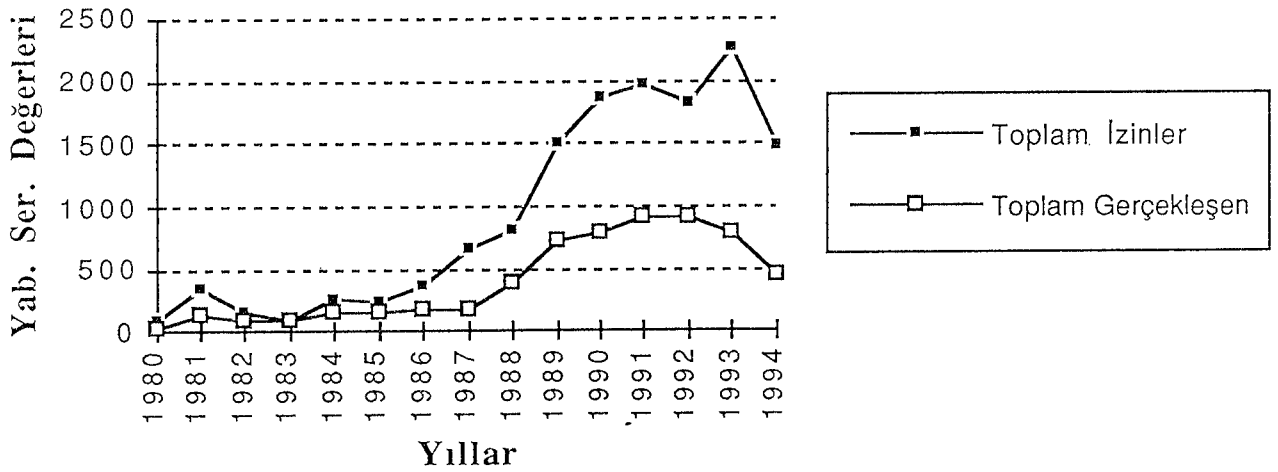
(1) Ekim Sonu

Kaynak: DPT, HDTM

ŞEKİL : 1

İZİN VERİLEN VE GERÇEKLEŞEN YABANCI SERMAYE GİRİŞİ

(1980-1994) Milyon \$



### 3.3.1990 Sonrası Dönem

1986 yılında, Türkiye’de her türlü mal ve hizmet üretimine yönelik yabancı sermaye girişiyle ilgili olarak Devlet Planlama Teşkilatı’na bağlı Yabancı Sermaye Başkanlığı,



tek yetkili kılınmıştır. 1991 yılında ilgili mevzuatta yapılan değişiklik ile Yabancı Sermaye Başkanlığı, H.D.T.M.'na bağlı bir genel müdürlük olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

TABLO : 3  
1990 SONRASI YABANCI SERMAYE İZİNLERİNİN  
SEKTÖREL DAĞILIMI

|            | 1991 |         | 1992  |         | 1993  |         | 1994  |          |
|------------|------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|----------|
|            | A    | B       | A     | B       | A     | B       | A     | B        |
| Tarım      | 18   | 22,4    | 23    | 36,0    | 30    | 31,2    | 27    | 29,3     |
| Madencilik | 21   | 39,8    | 18    | 19,0    | 13    | 11,8    | 12    | 6,2      |
| İmalat     | 378  | 1,095,5 | 431   | 1,273,9 | 427   | 1,726,6 | 438   | 1,106,27 |
| Hizmet     | 523  | 809,6   | 609   | 492,2   | 650   | 501,7   | 612   | 342,9    |
| Toplam     | 940  | 1,967,3 | 1,081 | 1,821,1 | 1,120 | 2,271,3 | 1,089 | 1484,1   |

A-İzin Adedi

B-İzin Verilen Yabancı Sermaye (Yıllık, Milyon \$)

Kaynak: HDTM, İTO

Yabancı Sermaye izinleri 1985 yılından itibaren devamlı yükselen bir grafik çizmiştir. Ancak 1991 yılında görülen değer 1992 yılında görülememiştir. 1992 yılında verilen izin adedi bir önceki yıla göre fazla olmasına karşın miktarın azlığı göze çarpmaktadır. 1993 yılında elde edilen değerler ise tüm zamanların en yüksek değerleridir. 1994 yılı değerlerinde gözle görülür bir düşüş söz konusudur.

Türkiye'yi genel olarak cazip bir ülke olarak tanımlayan yabancı firmaları, ekonomide yaşanan kriz ve hükümetin taahhütlerini yerine getirmesi konusunda kuşkuların varolması olumsuz etkilemektedir. Kredibilitesi düşmüş olan ülkeye yabancı sermaye ürkek davranıyor olsa da uzun vadeli yatırım yapan yabancı firmalar desteklerini sürdürüyor. Özellikle otomotiv sektöründe ortak girişim çalışmaları yabancı sermaye açısından herşeye rağmen olumlu sinyal vermektedir.

## 4-YABANCI SERMAYE YATIRIMLARIN TÜRKİYE EKONOMİSİ'N- DEKİ YERİ VE ÖNEMİ

Türkiye'nin sahip olduğu potansiyele karşın ülkeye gelen yabancı sermaye miktarı çok azdır. Dünya'daki her yabancı sermaye akışının ortalama olarak 1/3'ü gelişmekte olan ülkelere yöneliktir.<sup>19</sup>

Buna karşılık Türkiye'deki yabancı sermaye yatırımları, Dünya'daki yabancı sermaye stokunun %1'i dahi değildir. Sermaye yetersizliğinden kaynaklanan yatırım yetmezliği çeken ülkemizde yabancı sermaye yatırımları daha fazla önem kazanmaktadır. Nitekim son yıllardaki büyüme yatırımdan değil, büyük ölçüde tüketimden kaynaklanmıştır. Türkiye'de yatırımların Gayri Safi Yurtiçi Hasıladaki payı (GSYİH) %19 dur. Bu değer, Polonya (22), Filipinler (23), Şili (24), Çek Cum. (25), Tunus (26), Ürdün (32), Endonezya (35), Rusya Fed (39), Singapur (41) (Kaynak: Dünya Bankası, Atlas 1994) gibi ülkelerin gerisindedir. Bu durum bir kez daha yabancı sermaye yatırımlarının önemini vurguluyor.

Yabancı sermaye yatırımlarının Türkiye ekonomisindeki konumunu ortaya koymak için yatırım miktarının ve alanlarının kaynakları ile beraber belirlenmesi gerekir.

### 4.4.Yabancı Sermaye Yatırım Stokunun Değişimi

6224 sayılı yasanın kabul edildiği 1954 yılına değin Türkiye'ye gelen yabancı doğrudan yatırımların toplamı 2,8 milyon doları bulmaktadır. Yasanın kabulünden 1980 yılına değin ise, ülkemizdeki yabancı doğrudan yatırım stoku 228,1 milyon dolara ulaşmıştır.

Yabancı sermaye stoğunda meydana gelen değişimler Tablo 2 ve Şekil 1 de görülmektedir. Ayrıca Şekil 2'de faaliyet gösteren yabancı sermayeli kuruluşların sayısı verilmiştir.

---

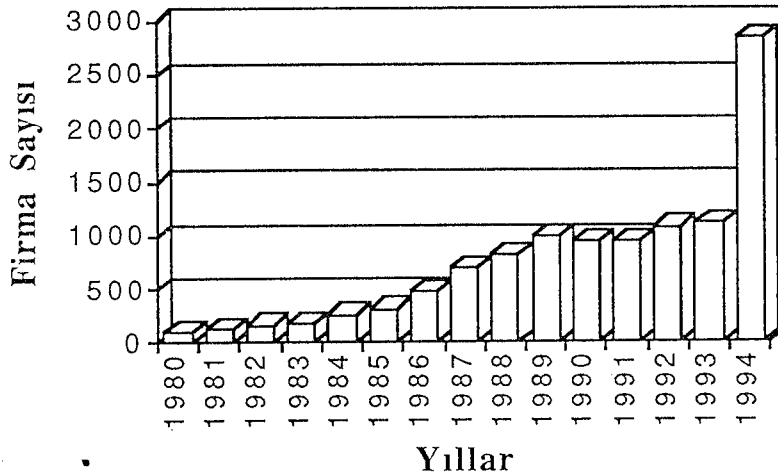
<sup>19</sup> Bozkurt Ünal, Ekonomide Yabancı Sermayenin Yeri ve Önemi, Yased Yay. No: 20, İstanbul 1985, s.6.

TABLO : 4  
TÜRKİYE'DE YERALAN YABANCI SERMAYELİ FİRMA SAYISI

| Yıllar | Firma Sayısı |
|--------|--------------|
| 1980   | 100          |
| 1981   | 127          |
| 1982   | 170          |
| 1983   | 185          |
| 1984   | 267          |
| 1985   | 317          |
| 1986   | 474          |
| 1987   | 698          |
| 1988   | 827          |
| 1989   | 990          |
| 1990   | 944          |
| 1991   | 940          |
| 1992   | 1081         |
| 1993   | 1120         |
| 1994   | 2830         |

Kaynak: DPT, TÜSİAD

ŞEKİL : 2  
TÜRKİYE'DEKİ YABANCI SERMAYELİ KURULUŞLAR  
(6224 Sayılı Kanun Kapsamında Faaliyette Bulunan Yabancı Sermayeli  
Firmaların Sayısı)



Yabancı doğrudan yatırım izinlerinde 1980'den sonra önemli sıçramalar görülmüş, yalnızca birkaç yıl dışında 1980-1990 dönemindeki yıllık girişler 1980'e değin gelen toplam yabancı sermaye stokundan büyük olmuş, özellikle de 1985 yılından sonra

verilen izinler önemli artışlar göstermiştir. 1980-1990 döneminde inişli çıkışlı da olsa, yabancı doğrudan yatırımların giriş miktarındaki artış gözardı edilemez.\*<sup>20</sup>

Buna karşın, Türkiye'nin hem sahip olduğu yabancı doğrudan yatırım stokunun, hem de bunun artış hızının yetersiz olduğu söylenebilir. Diğer yandan 1980-1994 döneminde yabancı sermaye net giriş oranı 0,40'tır.\*

$$* \text{ Yabancı Sermaye Net Giriş Oranı} = \frac{\text{Girişler} - \text{Çıkışlar}}{\text{İzinler}}$$

Yani verilen her 100 birim yatırım izninin sadece 40'ı yatırıma dönüşebilmektedir.

Yukarıdaki tabloda, Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı sermayeli şirketlerin sayılarında meydana gelen artış açıkça görülebilmektedir. 1980 yılında 100 olan şirket sayısı 1985'te 317, 1990'da 944 olarak gerçekleşmiştir. 1994 yılına gelindiğinde yabancı sermayeli firma sayısı 2830'a ulaşmıştır. Yabancı sermayeli şirket sayısında görülen artış yanında bu şirketlerin toplam sermaye içindeki paylarında da artış gözlenmiştir. Nitekim, 1980 yılında toplam sermaye içindeki yabancı sermayenin payı 0,34 iken, bu oran 1985'te 0,45'e, 1990 yılında ise 0,51'e yükselmiştir. Eylül sonu itibariyle 1994 yılında toplam sermaye içindeki yabancı sermaye payı 0,54 olarak gerçekleşmiştir.

#### 4.2.Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ülkelerarası Dağılımı

Yabancı sermaye girişinin önemli bir niteliksel yönü de kaynak ya da çıkış ülkesidir. Gerçi, sermayenin uluslararasılaşmasında görülen hızlı gelişmeler ve çok uluslu ortaklıkların iç içeliği sermayenin kaynak ülkesini aramayı anlamsız kılıyor görünmektedir. Yine de yabancı sermayenin hangi ülkeden geldiği üzerinde durulmalıdır.

Türkiye'ye gelen yabancı sermaye, esas olarak, OECD ülkeleri kaynaklıdır. Yıllara göre değişmekle birlikte İsviçre, Almanya, ve ABD'nin sürekli olarak yabancı sermaye toplamı içinde %15-20'şerlik bir paya sahip oldukları görülüyor. Petrol fiyatlarındaki sıçrama ile başlayan 1970'lerin ikinci yarısının petro-dolar döneminde Arap ülkeleri kökenli sermayenin payında belirli bir artış görülmekteyse de 1980'li yılların ikinci

<sup>20</sup> Fidan Erkal, a.g.e., s.133.

\* Girişler için bakınız Tablo 2

yarisından başlayarak yabancı sermayenin kaynak ülkeleri yeniden tümüyle denecek bir oranda OECD ülkeleri oluyor.

Daha sonra, özellikle 1980'li yılların sonlarıyla 1990'lı yılların başlarında, OECD ülkelerinin toplam yabancı sermaye izinleri içindeki oranı %85-90 dolayına ulaşıyor. Ancak bu süreçte, Avrupa Birliği ülkelerinden Fransa, Hollanda, İngiltere ve İtalya kökenli sermayenin payı hızla artıyor: Avrupa Birliği dışında kalan OECD ülkelerinden biri olan Japon sermayesi de belirli bir pay artışı sağlamış bulunuyor.<sup>21</sup>

Türkiye'nin 1995 sonunda Avrupa ile gerçekleştireceği gümrük birliğinin de etkisiyle AT ülkelerinden Türkiye'ye hızlı bir sermaye akışı gözlenmektedir. 1994 sonu itibariyle yabancı sermayeli firmaların 1939'u hizmetler sektöründe, 779'u imalat sanayii, 70'i tarım ve 42'si madencilik alanında faaliyet göstermekte, firmalar içinde ülkeler itibariyle en büyük grubu 502 adetle Alman sermayeliler oluşturmakta, bunu 210 adetle ABD, 207 ile İran, 201'le İngiliz, 147 adetle Fransız, 143 adetle de Hollanda sermayeli firmalar izlemektedir.

Ülke gruplarına göre AT ülkeleri başı çekmekte, 2830 yabancı sermayeli firmanın 1230'unun AT ülkeleri sermayesi taşıdığı belirlenmektedir.

AT dışındaki OECD ülkelerinden de 529 firma bulunmakta, buna göre OECD ülkeleri sermayeli firmalar 1759'a ulaşmaktadır. Ayrıca İslam ülkeleri sermayeli 608, Doğu Avrupa ve BDT'den 121 ve diğer ülkelere 342 firma Türkiye'de faaliyet göstermektedir.

Tablo 5'de Türkiye'de faaliyette bulunan yabancı sermayeli firmaların ülkelere göre dağılımı verilmektedir.

---

<sup>21</sup> Kepenek Yakup - Yentürk Nurhan, a.g.e., s.290.

TABLO : 5  
6224 SAYILI YASAYA GÖRE FAALİYETTE BULUNAN YABANCI SERMAYELİ  
FİRMALARIN ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI (MİLYON \$)

| ÜLKELER                | 1991<br>Yıllık |         | 1992<br>Yıllık |         | 1993<br>Yıllık |         | 1994<br>Yıllık |         |
|------------------------|----------------|---------|----------------|---------|----------------|---------|----------------|---------|
|                        | A              | B       | A              | B       | A              | B       | A              | B       |
| 1.OECD ÜLKELERİ        | 656            | 1.774.3 | 763            | 1.612.8 | 774            | 2.042.8 | 745            | 1.373.3 |
| a.AT ÜLKELERİ          | 450            | 1.042.0 | 544            | 1.119.1 | 546            | 1.176.4 | 568            | 970.6   |
| -Almanya               | 188            | 196.4   | 205            | 202.4   | 205            | 158.4   | 210            | 223.5   |
| -Belçika-Lüksemburg    | 19             | 38.6    | 28             | 45.2    | 11             | 33.1    | 22             | 61.3    |
| -Damimarka             | 11             | 4.7     | 9              | 3.7     | 13             | 5.2     | 12             | 8.6     |
| -Fransa                | 65             | 249.2   | 83             | 353.6   | 82             | 225.6   | 94             | 256.3   |
| -Hollanda              | 45             | 281.9   | 61             | 272.8   | 75             | 211.6   | 75             | 196.0   |
| -İngiltere             | 54             | 80.6    | 71             | 109.3   | 68             | 114.7   | 60             | 51.4    |
| -İrlanda               | 1              | 0.5     | 4              | 0.5     | 3              | 0.9     | 6              | 4.9     |
| -İtalya                | 53             | 180.7   | 64             | 119.3   | 73             | 419.3   | 77             | 164.0   |
| -Yunanistan            | 6              | 1.4     | 5              | 2.7     | 10             | 3.0     | 5              | 1.1     |
| -İspanya               | 7              | 8.0     | 13             | 9.6     | 6              | 4.7     | 7              | 3.4     |
| -Portekiz              | 1              | 0.1     | 1              | 0.1     | 0              | 0.0     |                | 0.0     |
| b.DİĞER OECD ÜLKELERİ  | 206            | 732.4   | 219            | 493.6   | 228            | 866.4   | 177            | 402.7   |
| -ABD                   | 91             | 460.9   | 83             | 197.6   | 100            | 399.7   | 79             | 157.3   |
| -Japonya               | 15             | 54.6    | 17             | 36.6    | 10             | 237.1   | 16             | 125.9   |
| -İsviçre               | 50             | 109.1   | 63             | 203.0   | 65             | 141.9   | 46             | 54.3    |
| -Avusturya             | 22             | 8.4     | 20             | 8.8     | 23             | 5.6     | 17             | 3.6     |
| -Diğerleri             | 28             | 99.5    | 36             | 47.6    | 30             | 82.2    | 19             | 61.6    |
| 2.İSLAM ÜLKELERİ       | 108            | 122.9   | 102            | 127.1   | 108            | 78.7    | 101            | 45.3    |
| a.ORTA-DOĞU            | 102            | 105.1   | 93             | 115.3   | 105            | 74.3    | 88             | 41.6    |
| -İran                  | 29             | 3.2     | 17             | 9.0     | 21             | 5.8     | 20             | 4.0     |
| -İrak                  | 8              | 24.0    | 16             | 3.3     | 9              | 1.8     | 17             | 2.8     |
| -Suudi Arabistan       | 11             | 44.0    | 19             | 34.1    | 21             | 15.1    | 13             | 8.4     |
| -Kuveyt                | 2              | 2.8     | 0              | 2.0     | 3              | 0.5     | 3              | 0.7     |
| -Lübnan                | 10             | 1.1     | 6              | 4.4     | 7              | 2.3     | 4              | 1.0     |
| -Suriye                | 11             | 3.6     | 6              | 1.0     | 9              | 2.7     | 11             | 1.7     |
| -Ürdün                 | 7              | 0.5     | 7              | 0.6     | 3              | 0.2     | 3              | 0.6     |
| -Bahreyn               | 4              | 6.9     | 5              | 49.7    | 5              | 25.9    | 5              | 12.0    |
| -Katar                 | 1              | 5.1     | 1              | 0.1     | 1              | 8.4     | 1              | 3.8     |
| -KKTC                  | 10             | 5.0     | 9              | 10.1    | 13             | 5.7     |                |         |
| -Diğerleri             | 9              | 9.0     | 7              | 1.1     | 9              | 4.6     | 11             | 6.6     |
| b.KUZEY AFRİKA         | 2              | 17.5    | 6              | 10.8    | 0              | 3.8     | 6              | 0.9     |
| -Libya                 | 1              | 17.4    | 1              | 10.3    | 0              | 2.5     | 1              | 0.2     |
| -Tunus                 | 0              | 0.0     | 1              | 0.1     | 0              | 0.0     | 1              | 0.2     |
| -Mısır                 | 1              | 0.1     | 4              | 0.5     | 0              | 1.3     | 4              | 0.5     |
| c.DİĞER İSLAM ÜLKELERİ | 4              | 0.3     | 3              | 1.0     | 3              | 0.6     | 7              | 2.9     |
| 3.DİĞER ÜLKELER        | 176            | 70.1    | 216            | 80.1    | 238            | 149.9   | 243            | 66.1    |
| GENEL TOPLAM           | 940            | 1.967.3 | 1.081          | 1.820.0 | 1.120          | 2.271.3 | 1.089          | 1484.7  |

A-İzin Adedi

B-İzin Verilen Yabancı Sermaye

Kaynak: DPT, HDTM, İTO

Geçen yıl ülkelere göre en fazla yabancı sermaye izinleri 256,3 milyon dolarla Fransa sermayesinde görülmekte, Fransızları 223,5 milyon dolarla Almanya, 196 milyon dolarla Hollanda, 164 milyon dolarla İtalya, 157,3 milyon dolarla ABD izlemektedir. Daha sonra 125,9 milyon dolarla Japonya, 54,3 milyon dolarla da İngiliz sermayesi gelmektedir. Diğer ülkeler ise toplam 256 milyon dolarlık izine sahip bulunmaktadır.

Yabancı sermaye izinlerinde ülke gruplarına göre en büyük payı 970,6 milyon dolarla yine AT ülkeleri almakta, ancak söz konusu izinler önceki yıla göre 17,5 gerilemektedir. AT dışındaki OECD ülkelerine verilen izinler ise yüzde 53,5 gerileyerek 402,7 milyon dolarla kalmaktadır.

1994'te İslam ülkelerine 45,3 milyon, Doğu Avrupa ve BDT ülkelerine 31,6 milyon, diğer ülkelere de 34 milyon dolarlık izin bulunmaktadır. İslam ülkelerinin aldığı izinler yüzde 42,4 azalırken, Doğu Avrupa ülkelerinin aldığı izinlerde yüzde 59, diğer ülkelerde yüzde 89'luk artış meydana gelmiştir.<sup>22</sup>

#### **4.3.Yabancı Sermaye Yatırımlarının Sektörlerarası Dağılımı**

1980-1990 döneminde Türkiye'ye gelen yabancı sermaye yatırımları çok hızlı bir değişim geçirmiştir. 1980 yılında tüm sektörler içerisinde imalat sanayiinin payı %87, hizmetler sektörünün payı %12 ve tarım ile madenciliğin payı ise %1'dir. ancak dönem sonunda bu sektörel paylar sırasıyla %52, %45 ve %3'tür. Kuşkusuz, imalat sanayiine giden yabancı sermayenin oransal azalışı olumsuz bir gelişimdir. Diğer yandan hizmetler sektörünün bu denli hızlı bir gelişim göstermesinin en büyük nedeni, turizm sektöründeki hızlı gelişimdir.<sup>23</sup>

---

22 ITO, Dış Ticaret Bülteni, Ocak-1995, İstanbul, s.24-28.

23 Fidan Erkal, a.g.e., s.135.

TABLO : 6  
YABANCI SERMAYE İZİNLERİNİN SEKTÖRLERE GÖRE DAĞILIMI  
(MİLYON \$)

| SEKTÖRLER                        | 1991<br>Yıllık |         | 1992<br>Yıllık |         | 1993<br>Yıllık |         | 1994<br>Yıllık |         |
|----------------------------------|----------------|---------|----------------|---------|----------------|---------|----------------|---------|
|                                  | A              | B       | A              | B       | A              | B       | A              | B       |
| 1.TARIM                          | 18             | 22.4    | 23             | 36.0    | 30             | 31.2    | 27             | 29.3    |
| 2.MADENCİLİK                     | 21             | 39.8    | 18             | 19.0    | 13             | 11.8    | 12             | 6.2     |
| 3.İMALAT SANAYİ                  | 378            | 1.095.5 | 431            | 1.273.9 | 427            | 1.726.6 | 438            | 1.106.2 |
| -Gıda-İçki                       | 46             | 372.8   | 78             | 303.3   | 70             | 248.8   | 59             | 154.2   |
| -Çimento                         | 11             | 80.1    | 15             | 53.7    | 11             | 31.9    | 13             | 137.6   |
| -Kimya                           | 54             | 192.3   | 65             | 250.5   | 52             | 267.1   | 29             | 84.9    |
| -Lastik                          | 4              | 5.9     | 3              | 7.1     | 5              | 46.0    | 4              | 34.0    |
| -Plastik                         | 19             | 46.6    | 9              | 10.7    | 12             | 25.1    | 15             | 11.3    |
| -Orman Ürünleri                  | 2              | 2.4     | 5              | 16.6    | 2              | 0.5     | 2              | 0.4     |
| -Kağıt                           | 3              | 1.5     | 9              | 8.4     | 6              | 4.8     | 4              | 6.5     |
| -Dokuma ve Giyim                 | 62             | 39.2    | 55             | 33.1    | 53             | 36.1    | 59             | 21.9    |
| -Cam                             | 3              | 3.5     | 8              | 4.6     | 4              | 1.0     | 9              | 6.7     |
| -Pişmiş Kil ve Çimento Gereçleri | 10             | 4.4     | 10             | 1.0     | 12             | 2.8     | 9              | 1.3     |
| -Demir-Çelik                     | 11             | 82.6    | 14             | 98.2    | 17             | 46.6    | 11             | 34.8    |
| -Demir Dışı Metaller             | 7              | 41.2    | 10             | 42.9    | 6              | 29.9    | 5              | 15.0    |
| -Madeni Eşya                     | 16             | 6.0     | 11             | 8.1     | 9              | 16.2    | 19             | 7.3     |
| -Makina İmalat                   | 4              | 0.3     | 1              | 0.0     | 3              | 0.8     | 7              | 9.6     |
| -Uçak                            | 0              | 0       | 4              | 36.7    | 2              | 6.2     | 2              | 7.5     |
| -Elektrik-Elektronik             | 58             | 90.8    | 47             | 128.2   | 67             | 167.4   | 48             | 79.3    |
| -Taşıt Araçları İmalat           | 15             | 32.2    | 18             | 178.3   | 26             | 722.7   | 23             | 253.8   |
| -Taşıt Araçları/Yan Sanayi       | 21             | 41.7    | 34             | 45.6    | 36             | 47.3    | 38             | 35.2    |
| -Diğerleri                       | 32             | 51.9    | 34             | 46.8    | 34             | 25.4    | 82             | 204.9   |
| 4.HİZMET SEKTÖRÜ                 | 523            | 809.6   | 609            | 498.2   | 650            | 501.7   | 612            | 342.9   |
| -Ticaret                         | 231            | 149.1   | 264            | 97.2    | 324            | 77.3    | 340            | 97.8    |
| -Turizm                          | 117            | 240.2   | 138            | 108.1   | 121            | 107.2   | 73             | 57.0    |
| -Bankacılık                      | 28             | 108.2   | 24             | 102.8   | 19             | 63.5    | 23             | 62.5    |
| -Kara Taşımacılığı               | 4              | 0.4     | 4              | 0.3     | 3              | 0.8     | 6              | 0.9     |
| -Hava Taşımacılığı               | 9              | 8.1     | 5              | 2.6     | 6              | 3.2     | 6              | 0.1     |
| -Deniz Taşımacılığı              | 7              | 6.0     | 15             | 2.0     | 9              | 1.9     | 5              | 0.4     |
| -Yatırım Finansmanı              | 6              | 15.4    | 6              | 18.5    | 4              | 53.1    | 2              | 6.4     |
| -Diğerleri                       | 121            | 282.1   | 153            | 160.7   | 164            | 194.7   | 157            | 117.8   |
| GENEL TOPLAM                     | 940            | 1.967.3 | 1.081          | 1.821.1 | 1.120          | 2.271.3 | 1.089          | 1.484.2 |

A-İzin Adedi

B-İzin Verilen Yabancı Sermaye

Kaynak: DPT, HDTM

1994 yılında verilen izinlerin 1 milyar 106,2 milyon dolarlık bölümü, imalat sanayiine yönelik bulunmaktadır. Söz konusu izinler bir önceki yıla göre yüzde 36 gerilemektedir.

Hizmetler sektörüne yönelik yabancı sermaye izinleri de yüzde 32 gerileyerek 342,9 milyon dolarda kalmıştır. Tarım sektörüne yönelik olarak 29,3, madencilik için 6,2 milyon dolarlık izin verilmiştir. Tarım için verilen izinlerdeki gerileme yüzde 5,8



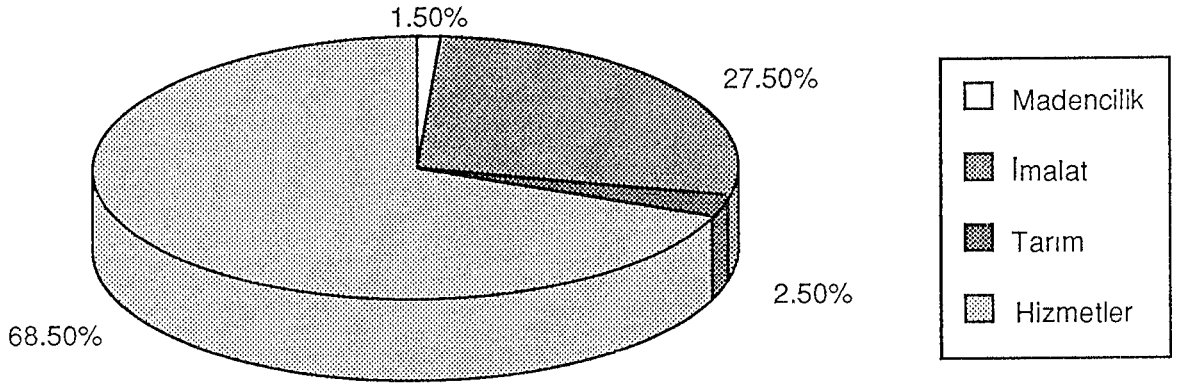
olurken, madencilik sektörüne yönelik izinlerdeki düşüş yüzde 48'e ulaşmaktadır.<sup>24</sup> 1990-1994 döneminde verilen izin adet ve miktarları Tablo 6'da gösterilmiştir.

Ayrıca geçen yıl verilen izinlerin 208,1 milyon dolarlık bölümünün yeni yatırımlara yönelik olduğu bilinmektedir. Yeni yatırımlar için verilen izinler yüzde 29 azalmıştır.

1994 yılında 963,1 milyon dolarlık sermaye artırım sözkonusudur. Bununla beraber 244,8 milyon dolarlık portföy yatırımı ve 68,2 milyon dolarlık tevsi yatırımı için de izin verilmiş bulunmaktadır.<sup>25</sup>

ŞEKİL : 3  
TÜRKİYE'DE YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ SEKTÖREL DAĞILIMI

**6224 Sayılı Kanuna Göre Faaliyette Bulunan Firmaların Dağılımı (1994)**



Şekil 3'de de görüldüğü gibi yabancı sermaye yatırımı gerçekleştiren firmaların %27,5'i imalat sanayiinde faaliyet gösterirken %68,5'i hizmetler sektöründe yer almaktadır. Tarım ve Madencilik sektöründe yer alan yabancı sermayeli firmaların oranı ise ancak %4'dür.

Verilen izinlerin sektörlere göre dağılımı ise şu şekildedir: En yüksek izin oranı %74,5 ile imalat sanayiidir. Hizmetler ise verilen toplam izinlerden %23,1'ini almıştır. Tarım sektörüne yönelik %2 izin verilirken madencilik sektörüne yönelik yabancı

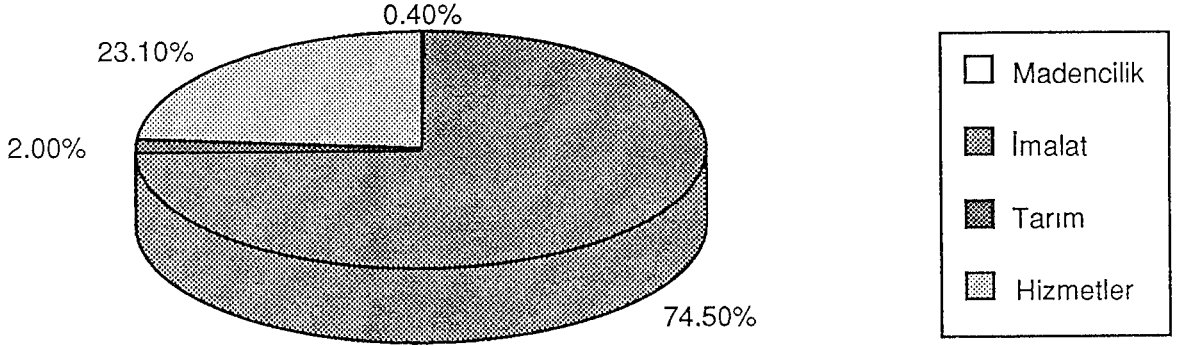
<sup>24</sup> İstanbul Ticaret Odası, a.g.e., s.28.

<sup>25</sup> İstanbul Ticaret Odası, a.g.e., s.28.

sermaye izni yalnızca binde 2'dir. Şekil 4'de HDTM tarafından verilen yabancı sermaye izinlerinin sektörel dağılımı görülmektedir.

ŞEKİL : 4  
TÜRKİYE'YE GİRİŞ YAPAN YABANCI SERMAYE İZİNLERİNİN SEKTÖREL DAĞILIMI

#### 6224 Sayılı Kanuna Göre Verilen Toplam İzinlerin Sektörel Dağılımı (1994)



#### 4.4.Yabancı Sermaye Yatırımlarının Bölgesel Dağılımı

Yabancı sermaye yatırımlarının Türkiye'de bölgelerarası dağılımı oldukça dengesez bir yapı göstermektedir. Bu yatırımların yalnızca %73'ü Marmara, %11'i Ege bölgesinde bulunmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerde, yabancı sermaye yatırımlarından beklenen yararlardan biri de bölgesel dengesizlikleri ortadan kaldırması ya da hafifletmesidir. Ancak yabancı sermaye yatırımlarının bölgeler ve kentler arasındaki dengesiz dağılımı, Türkiye'de bölgesel kalkınmaya katkıda bulunmaktan çok, varolan dengesizliği olumsuz yönde etkilemektedir. Yabancı sermaye, Karadeniz, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde neredeyse yok gibidir. Bu bölgelerde tanınan oldukça önemli teşviklere karşın; altyapı yoksunluğu, pazarın küçüklüğü, geniş pazarlara ve hammadde kaynaklarına uzaklık vb. nedenlerle yerli girişimcilerin bile fazlaca yatırım yapmadıkları gözönüne alınırsa, yabancı sermayeli girişimlerin bu bölgelerde yatırıma girişmeyişlerine hak vermemek elde değildir.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Fidan Erkal, a.g.e., s.137.

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNDE YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ YERİ

#### 1-OTOMOTİV SANAYİİNİN YAPISI

Otomotiv sanayii, ülke ekonomisinde ihmalî ve vazgeçilmesi mümkün olmayan bir sektör haline gelmiştir. Otomotiv sanayii üzerine yapılan bu incelemede sektör ve ürün tanımlarını vermek konunun kapsamını da belirleyecektir.

##### 1.1.Sektörün Tanımı:

Otomotiv sanayii ürünleri üretimi, DPT sektör sınıflandırmasına göre, imalat sanayii alt sektörlerinden olan yatırım malı üreten sanayiiler grubunda yer alan “Karayolları Taşıtlar İmalat Sanayii” içinde değerlendirilmektedir.<sup>27</sup>

Otomotiv sanayii, çelikten cama, lastikten elektronik aksama kadar bir çok yan sanayi dalına talep yaratan karayolu taşıtlarını üreten lokomotif sektörlerden birisi olarak tanımlanmaktadır.<sup>28</sup>

Daha kısa bir ifade ile otomotiv sanayii, bir ülkenin yük ve yolcu taşıma ihtiyaçlarını karşılayacak karayolu taşıtlarını imal eden bir sanayi kolu olarak tanımlanabilir.<sup>29</sup>

Şekil 5’te Otomotiv Sanayii’nin önsel ve gerisel olmak üzere bağlantı halinde bulunduğu sanayi dalları görülmektedir. Bu şekilden de anlaşıldığı gibi Otomotiv Sanayii gerçekten lokomotif (anahtar) sektör özelliklerinin tamamını yerine getirmektedir.

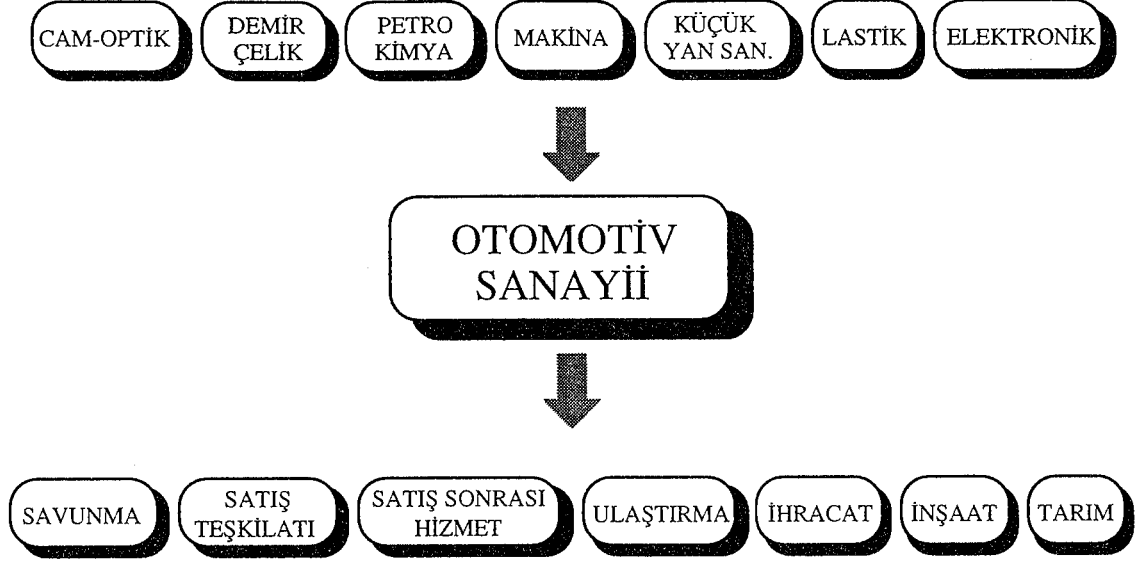
---

<sup>27</sup> Ünsal Necla, *Otomotiv Sanayiinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik*, MPM yay. No:392, Ankara, 1989, s.35.

<sup>28</sup> Müftüoğlu Fahri, *Otomotiv Sanayii, Türkiye İş Bankası İktisadi Araştırmalar Müdürlüğü*, Ankara, 1984, s.1.

<sup>29</sup> Dumanlı Serap, *Türkiye’de Otomotiv Sanayiinin Durumu Yapısal Özellikleri ve Sorunları*, DPT yay. Ankara, 1987, s.23.

ŞEKİL : 5  
OTOMOTİV SANAYİİ, LOKOMOTİF BİR SEKTÖRDÜR



## 1.2.Otomotiv Sanayii Ürünlerinin Tanımı Ve Kapsamı

Otomotiv sanayii ürünlerinin kapsamını belirleyebilmek için öncelikle otomotiv sanayiinin kapsamına ilişkin açıklama yapmak yerinde olacaktır.

Otomotiv sanayiinin kapsamına ilişkin farklı sınıflandırmalar söz konusudur. Ancak, bu sınıflandırma farkları genelde, traktör, motosiklet ve triportör ile karayolları taşıtları büyük onarımları üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Uluslararası Standart Sanayi Sınıflandırmalarına (ISIC) göre otomotiv sanayii, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, binek ve arazi otomobili, benzeri yük-yolcu taşıt araçları ve traktör gibi motorlu araçlardan oluşmaktadır.<sup>30</sup>

Devlet Planlama Teşkilatı, otomotiv sanayii yerine “Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii” terimini kullanmaktadır. Traktör tarım aletleri içinde düşünülerek “Tarım Aletleri ve Makineleri İmalat Sanayii” grubuna dahil edilmiştir. Otomotiv sanayii ise kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs, binek ve arazi otomobili ve diğerleri olarak alt bölümlere ayrılmıştır.

<sup>30</sup> Hiç Mükerrerem, Montaj Sanayii Gelişmesi Sorunları ve Ekonomimizdeki Yeri, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti, İstanbul, 1973, s.25-27.

Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) ise otomotiv sanayiini, çekici, kamyon, kamyonet, otomobil, otobüs, minibüs ve midibüs olarak sınıflandırmaktadır.

Çalışma esnasında Otomotiv Sanayii Derneği'nin sınıflandırması kabul edilmiştir. İncelenen bu sektör için zaman zaman "Otomotiv Sanayii", zaman zamanda "Karayolları Taşıtlar İmalat Sanayii" terimi kullanılacaktır.

Türkiye'de TAYSAD (Taşıtlar Araçları Yan Sanayii) tarafından, 1983 yılı başlarında "Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu"na önerilen sınıflamaya göre, otomotiv sektörü "Otomotiv Ana Sanayii" ve "Otomotiv Yan Sanayii" olmak üzere iki ana başlıkta toplanmaktadır.

### **1.2.1.Otomotiv Ana Sanayii**

Yukarıda belirtilen tanımlar ışığında otomotiv ana sanayiini alt başlıklara ayırabilmek mümkündür.

#### **1.2.1.1.Yolcu Taşıtları**

Yolcu taşımaya müsait her türlü karayolu taşıtları bu kapsam altında toplanmıştır. Buna göre;

- \* Otomobil
- \* Minibüs
- \* Midibüs
- \* Otobüs
- \* Motosiklet-Moped

#### **1.2.1.2.Yük Taşıtları**

Yük taşımaya müsait her türlü karayolu taşıtları bu kapsam altında toplanmıştır. Buna göre;

- \* Çekici-Römork-Yarı Römork
- \* Ağır Hizmet Kamyonları
- \* Orta Hizmet Kamyonları

- \* Hafif Hizmet Kamyonları
- \* Kamyonet

### 1.2.1.3.İlgili Sanayii

Karayollarında kullanılabilen özel amaçlı her türlü araç bu kapsam altında toplanmıştır. Buna göre;

- \* Tarım Traktörleri
- \* İnşaat-İş ve Kazı Makina ve Araçları
- \* Özel Amaçlı Araçlar (Belediye, İtfaiye, Ambulans vb.)
- \* Kuvvet Makinaları
- \* Askeri Araçlar

### 1.2.2.Otomotiv Yan Sanayii

Taşıt araçları imal eden sanayi kuruluşları ile yenileme piyasasına, hammadde, yarı mamul, komponent ve komple parça ile yedek parça üreterek hizmet veren ünitelere “Yan Sanayii Kuruluşları” denir.<sup>31</sup>

Otomotiv Yan Sanayii Kuruluşları üç başlık altında sınıflandırılmaktadır.

- 1) Organize Olmuş Büyük Kuruluşlar
- 2) Yarı Organize Kuruluşlar
- 3) Küçük Kuruluşlar

1964 yılında çıkarılan Montaj Sanayii Talimatnamesi (MST) ana sanayide yerli katkı oranının artırılması mecburiyeti ile yan sanayimizin giderek güçlenmesi ve gelişmesini sağlamıştır. Nitekim 1964’lerde %15 olan yerli parça kullanım oranı 1980’li yıllarda bazı araçlarda %90’lar seviyesini aşmıştır.

Kademeli bir gelişme gösteren yan sanayiide önceleri bazı sac ve döküm parçaları, boya, akü ve cam gibi maddeler üretilirken daha sonra ileri teknoloji ve hassas işçilik gerektiren parçalarda üretilmeye başlanmıştır.

---

31 TMMOB, “Otomotiv Yan Sanayii Kuruluşlarının Örgütlenme Nedenleri ve Taysad”, 1.OTOMOTIV VE YAN SANAYİİ SEMPOZYUMU, TMMOB Yay., Bursa,4-8 Kasım 1985.

Otomotiv yan sanayiine yönelik üretim yapan yerli firmaların birçoğu günümüzde, büyük bir rekabet ortamında, daha kaliteli ve kullanışlı ürünleri üretebilmek için yoğun bir çalışma ve araştırma içerisindeyler. Büyük bölümünü en son teknoloji ile üretim yapmakta ve üretimini gerçekleştirdikleri ürünleri kendi bünyelerinde kurdukları laboratuvarlarda kalite kontrolden geçirdikten sonra piyasaya vermektedir.

Bu uygulamalar son yıllarda Türk Otomotiv Yan Sanayii'nin gelişmesinde önemli rol oynamakta ve bu alanda faaliyet gösteren firmaların dışa açılmalarına yardımcı olmaktadır.<sup>32</sup>

Ana otomotiv firmaları teknoloji, kalite, maliyet avantajları sağlamak amacıyla yerli ve yabancı yan sanayilerden parça ve ünite talep ettikçe, yan sanayi ürünlerinin uluslararası pazarlama katılma hızı giderek büyümektedir. Batı dünyasında, ana otomotiv firmaları verimliliği arttırmak için yan sanayi ile ilişkilerinde yeni düzenlemeler getirmektedir. Ana otomotiv firmaları yan sanayilerin kalite artırma, sevkiyat sistemlerini geliştirme, maliyeti düşürme, ürün tasarımı ve teknoloji geliştirme ve ürünlere uygulama faaliyetleri ana otomobil firmalarından kademeli olarak otomobil yan sanayii firmalarına kaymaktadır. Teknoloji ve tasarım fonksiyonlarında parça ve ünite üreticilerine daha fazla sorumluluk yüklenen yeni yapılanma modeline göre ana otomotiv firmalarının kendi bünyelerindeki, araştırma-geliştirme konularındaki yatırımları azaltmak ve daha kısa sürelerde yeni model çıkarma imkanı doğmaktadır.<sup>33</sup>

### 1.3.Türkiye'de Otomotiv Sanayii'ne Getirilen Teşvikler ve Koruma

İster otomotiv sanayiinde gelişmiş ülkeler olsun, ister bu konuda gelişmeyi amaçlayan ve hedeflerini tayin etmiş ülkeler olsun gizli veya açık bu sanayilerini gelişmeye mani olmayacak şekilde korumaktadırlar. Bilinen koruma metodları ile beraber, bütün ülkelerde ayrıca gerek ana, gerekse yan sanayide uygulanan pek çok dolaylı koruma

<sup>32</sup> -----, Otomotiv Yan Sanayiinde Kalite Sürekli Artıyor, Dünya Gazetesi, 3 Ağustos 1989, s.9.

<sup>33</sup> DPT, Otomotiv Sanayii Çalışma Grubu Raporu, 3.İzmir İktisat Kongresi, 4-7 Haziran 1992, DPT yay. Ankara, 1993 s.37

teşvikleri de uygulanmaktadır.

Türkiye, sanayileşmeye başladığı yıllardan 1985'lere kadar, bütün sektörlerde ve sanayi kollarında klasik gümrük duvarları ile gelişmekte olan sanayii korumuş, Ortak Pazar'a giriş anlaşmasının gereklerini de zaman zaman erteleyerek 1985'li yıllara kadar geliştirmiştir.

1988 yılında Avrupa Topluluğu'na tam üye olma girişimleri çerçevesinde "Kara-yolu Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu" raporunda da belirtildiği gibi: Otomotiv sanayiinin AT'ye entegrasyonunda bir sakınca görmediği, sanayiinin İspanya örneği, istikrarlı bir program ve alınacak tedbirlerle zaman süreci içinde kendini pek çabuk bu serbest piyasa ekonomisi koşullarına intibak ettirebileceği belirtilmiştir. Buna rağmen, geçen kısa süre içinde bir taraftan bu çalışmaların önerileri bir tarafa itilerek, hiçbir plan programa bağlanmadan ani kararlarla gümrük vergileri indirilmiş diğer taraftan taşıtlara satışta getirilen ağır ek vergilerle yaratılan istikrarsız ortamla gelişmeyi sağlayacak gerek kapasite arttırımı gerekse modernizasyon yatırımları geciktirilmiştir.<sup>34</sup>

Otomotiv Sanayii, "Kalkınmada Öncelikli Yörelere Haricinde Teşvik Edilmeyen Yatırım Konuları" kapsamında yer almaktadır. Buna göre; pt haline müsaade edilmeyen ve yerli üretilen makine ve teçhizatlara katma değer vergileri oranında teşvik primi ödelebilmektedir. Ayrıca,

—Gelişmiş bölgelerde yapılacak yatırımlar için yatırım indirimi %30,

—Normal bölgelerde yapılacak yatırımlar için yatırım indirimi %40'dır.

Yatırımlara uygulanacak kaynak kullanımını destekleme primi, yatırımın özkaynaktan karşılanan kısmının %15'ile %50'si arasında verilmektedir. Ancak kaynak kullanımını destekleme primi ödemeleri, toplam sabit sermaye tutarının %33'ünü geçemez. Böylece imalatta kullanılmak üzere karayolları taşıtları imalat sanayii yatırımlarına önemli bir teşvik getirilmiş olmaktadır.<sup>35</sup>

34 DPT, a.g.e., s.36

35 Ünal Necla, a.g.e., s.37.



Diğer ülkeler, otomobil sanayilerini, ekonomik ölçeklere ulaşmaya kadar korumaya devam etmişlerdir. Türkiye bugünkü kurulu kapasite ile henüz ölçek ekonomisine ulaşamamıştır.<sup>36</sup>

1994 yılında yaşanan krizi göz önüne almazsak 1989 yılından sonra otomotiv sanayii önemli gelişmeler göstermiştir. Uluslararası rekabette sadece tekstil ve hazır giyim sektörüyle Türkiye'nin şansı olamayacağı bu yüzden lokomotif sektör olan otomotiv sanayiinin korunması konusunda görüşler vardır.

## 2-TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİİ'NİN GELİŞİMİ

1950'li yıllarla beraber gelişmeye başlayan Türk sanayiine paralel olarak 60'lı yıllarda otomotiv sanayiimizin temelleri atılmıştır. 1964 yılında çıkartılan Montaj Sanayii Talimatı ve bu Talimatın getirdiği disiplin içinde süratli bir gelişme sağlanmıştır. Bugün çekici, kamyon, kamyonet, otomobil, otobüs, minibüs, midibüs, traktör üretimi ile Türk Otomotiv Sanayii ekonomimizin vazgeçilmesi mümkün olmayan bir sektörü haline gelmiştir.

Hızlı gelişimi ile ülke ekonomisine ivme kazandıran otomotiv sanayiini, 1980 öncesi ve sonrası olarak ele almak uygun olacaktır.

### 2.1.1980 Öncesi Dönem

1950'lerde hızlı bir kalkınma içine giren Türkiye'de altyapının geliştirilmesi ve ülkede kentleşme hareketleriyle başlayan yapısal değişimler karayolları taşıt parkında büyük artışlara neden olmuştur. Ayrıca tarımda makineleşme politikası benimsenmiştir. 1955'in ortalarıyla 1956 yılı başından itibaren ekonomide döviz darboğazı başgöstermiş ve karayolları taşıtlarıyla traktör ithalatı kısılmıştır. Bu durum karşısında Yabancı Sermaye Teşvik Kanunu'ndan istifade ettirilmek suretiyle ilk tesislerin kurulması desteklenmiştir. Türkiye'de ilk olarak, 1956 yılında Willys Overland Co. tarafından yabancı firma ola-

<sup>36</sup> İkbahar Ali İhsan, 3. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu'nda Sunulan Tebliğ, TMMOB yay., No:146/2, Ankara, Kasım 1992, s.222.

rak montaj sanayii ortaya çıkmıştır. 1958 yılında da Türk Otomotiv Endüstrileri (TOE), artan talep baskılarının sonucu olarak kamyon ve traktör montajına başlamıştır.<sup>37</sup>

Otomotiv sanayiindeki büyük gelişmeler ve Türk sanayii içindeki önemi planlı dönemde montajdan imalata geçiş ile ortaya çıkar. 1960 sonrasında dizel motor ve aktarma organlarının yerli üretimi teşvik edilmiştir. 1971 yılında Anadol, Murat, Renault otomobillerinde imalata geçilmiş, pek çok yeni sanayii kuruluşları faaliyete başlamıştır. Bu yıldan itibaren yerli üretimde artış gözlenmiştir. Otomotiv sanayiinde meydana gelen gelişme her geçen yıl yan sanayinin daha da gelişmesine olanak sağlamıştır.

II. Beş Yıllık Kalkınma Dönemi'nde montaj sanayiinde gerçekleştirilen döviz tasarruf oranı %50 oranını aşmasına rağmen ithal ikamesi prensibinden hareket edilerek sanayinin çeşitli kollarında uygulamaya geçilen montaj yoluyla üretim, otomotiv sanayiinde beklenen gelişmeyi gösterememiştir. Umulan neticenin elde edilememesi, içinde bulunan ortam ve sanayi kolu hakkında yeterli verilerin olmaması ve gelişmelerin kontrol altına alınamamasının sonucudur.

III. Plan döneminde benimsenen hedefler genellikle aşılmıştır. Kamyonet, otomobil, kamyonunda hedefler geçilmiş, otobüs ve minibüs üretimi ise plan hedefinin gerisinde kalmıştır. 1978 yılı bir geçiş yılı olmuş, döviz darboğazı girdilerin dışalım yolu ile sağlanmasından dolayı üretim etkilenmiştir. Sonuçta bu yıl sektörde üretim önceki yıla oranla azalmıştır.<sup>38</sup>

Otomotiv Sanayii firmalarının üretim adetleri araç tipine göre Tablo 7'de gösterilmiştir. Tablo 1963-1994 yıllarını kapsamaktadır. 1980 öncesi Türk otomotiv sanayiindeki gelişmeleri bu tabloda görmek mümkündür.

---

37 Ünsal Necla, a.g.e., s.38.

38 Özateşler Mustafa, Türkiye'de Otomotiv Sanayii, Otomotiv Endüstrisi Dergisi, Sayı:56, Ocak 1994, s.29.

TABLO : 7  
OTOMOTİV SANAYİİ FİRMALARININ ÜRETİM ADETLERİ

| Yıllar | Çekici | Kamyon | Kamyonet | Otomobil | Otobüs | Minibüs | Aralık Sonu İtibariyle |         |         |
|--------|--------|--------|----------|----------|--------|---------|------------------------|---------|---------|
|        |        |        |          |          |        |         | Midibüs                | Traktör | Toplam  |
| 1963   | 0      | 999    | 1.458    | 30       | 12     | 631     | 0                      | 7.982   | 11.112  |
| 1964   | 0      | 2.741  | 885      | 100      | 56     | 401     | 0                      | 7.006   | 11.189  |
| 1965   | 0      | 2.350  | 300      | 60       | 122    | 1.199   | 0                      | 6.419   | 10.450  |
| 1966   | 0      | 6.258  | 2.476    | 18       | 174    | 0       | 252                    | 8.969   | 18.147  |
| 1967   | 153    | 7.663  | 2.736    | 1.760    | 325    | 622     | 0                      | 13.976  | 27.235  |
| 1968   | 84     | 9.324  | 2.2270   | 2.852    | 466    | 895     | 0                      | 15.118  | 31.009  |
| 1969   | 140    | 10.719 | 3.030    | 3.902    | 882    | 1.095   | 84                     | 13.412  | 33.264  |
| 1970   | 101    | 5.940  | 4.395    | 3.660    | 806    | 1.099   | 4                      | 7.518   | 23.523  |
| 1971   | 76     | 4.671  | 4.508    | 12.888   | 608    | 1.891   | 30                     | 15.687  | 40.359  |
| 1972   | 105    | 8.491  | 6.044    | 29.628   | 988    | 3.748   | 0                      | 22.893  | 71.897  |
| 1973   | 147    | 11.576 | 8.674    | 46.855   | 1.267  | 4.533   | 22                     | 32.585  | 105.659 |
| 1974   | 176    | 10.415 | 11.861   | 59.906   | 1.113  | 4.584   | 148                    | 25.363  | 113.566 |
| 1975   | 397    | 14.273 | 18.489   | 67.291   | 1.284  | 5.222   | 239                    | 32.365  | 139.560 |
| 1976   | 729    | 19.769 | 19.415   | 62.992   | 1.376  | 4.910   | 302                    | 36.602  | 146.095 |
| 1977   | 926    | 19.774 | 14.016   | 58.245   | 1.077  | 5.152   | 467                    | 31.380  | 131.037 |
| 1978   | 624    | 12.520 | 6.879    | 54.085   | 972    | 3.163   | 444                    | 17.673  | 96.360  |
| 1979   | 434    | 12.933 | 9.384    | 43.808   | 1.151  | 4.222   | 547                    | 14.484  | 86.963  |
| 1980   | 266    | 8.042  | 7.322    | 31.529   | 1.101  | 2.130   | 491                    | 16.936  | 67.817  |
| 1981   | 573    | 11.913 | 5.454    | 25.306   | 1.584  | 2.040   | 378                    | 25.358  | 72.606  |
| 1982   | 936    | 14.195 | 4.991    | 31.195   | 1.703  | 4.850   | 587                    | 35.716  | 94.173  |
| 1983   | 1.040  | 16.474 | 6.822    | 42.509   | 1.964  | 6.712   | 1.382                  | 41.799  | 118.702 |
| 1984   | 1.131  | 16.387 | 7.279    | 54.832   | 1.766  | 7.460   | 2.750                  | 46.782  | 138.387 |
| 1985   | 814    | 17.348 | 7.888    | 60.353   | 1.637  | 7.397   | 2.191                  | 46.782  | 135.458 |
| 1986   | 416    | 13.230 | 6.605    | 82.032   | 1.813  | 7.318   | 1.508                  | 28.053  | 140.975 |
| 1987   | 159    | 13.386 | 7.580    | 107.185  | 1.137  | 8.026   | 1.434                  | 35.986  | 174.893 |
| 1988   | 114    | 12.766 | 7.282    | 120.796  | 856    | 6.412   | 1.449                  | 31.327  | 181.002 |
| 1989   | 177    | 11.614 | 7.400    | 118.314  | 833    | 5.955   | 1.984                  | 18.884  | 165.161 |
| 1990   | 281    | 16.671 | 10.560   | 167.556  | 1.254  | 8.105   | 4.288                  | 30.712  | 239.427 |
| 1991   | 231    | 16.737 | 13.586   | 195.574  | 1.075  | 10.234  | 4.401                  | 21.733  | 263.571 |
| 1992   | 254    | 21.012 | 16.984   | 265.245  | 1.415  | 11.450  | 6.399                  | 21.723  | 344.482 |
| 1993   | 547    | 30.796 | 19.766   | 348.095  | 1.933  | 12.084  | 7.435                  | 32.809  | 453.465 |
| 1994   | 181    | 11.927 | 9.602    | 212.651  | 1.034  | 4.924   | 2.855                  | 22.663  | 265.837 |

Kaynak: OSD

## 2.2.1980-1990 Dönemi

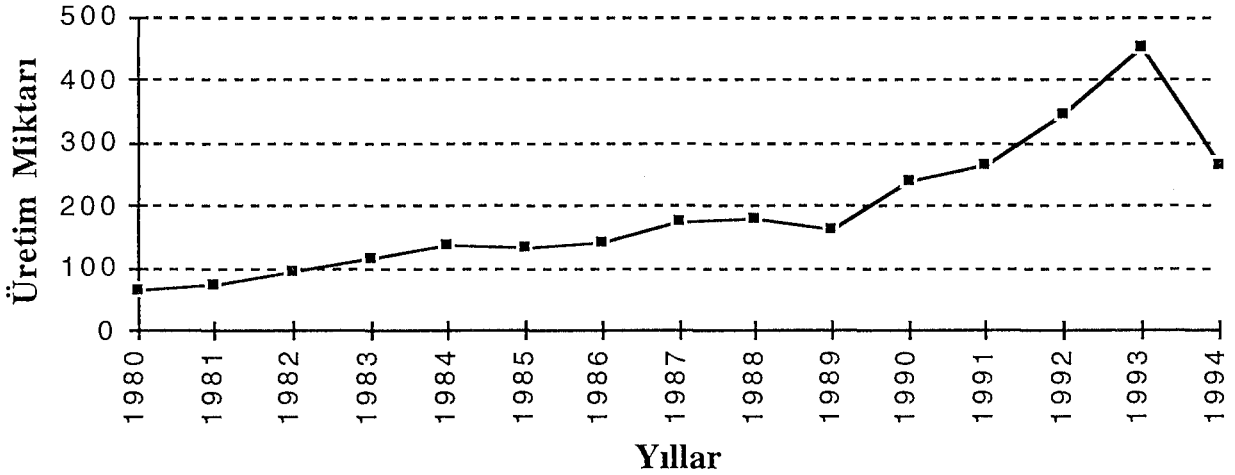
1980 istikrar tedbirlerinden sonra benimsenmeye başlanan liberalizm politi-kası 1984 ithalat rejimiyle otomotiv sanayiinde de uygulanmaya başlanmıştır. 1980-1984 yılları arasında otomotiv sanayii ürünleri yavaşta olsa artmaya devam etmiş, 1984 yılında liberalize edilen ithalat ile de ilk kez dış rekabete açılmıştır. 1984 ithalat rejimi ile komple taşıtların kullandıkları parça ve aksam ithalatı “Müsadeye Tabi Mallar Listesi”nde yer almıştır. 1986 yılına kadar ithal araç girişi çok yüksek seviyede olmuştur.<sup>39</sup>

<sup>39</sup> Ünsal Necla, a.g.e., s.42.

Bu yıllarda otomotiv sanayiinde önemli bir yere sahip olan otomobil aşırı taleple karşı karşıya kalmış ve bu nedenle yedek parça ve servis güvencesi olmayan ve Türkiye koşullarına uymayan araçlar ithal edilmiştir. Üretici firmalar dahi bağlı oldukları yabancı firmaların değişik modellerini ithal etmeye başlamışlardır. İthalata görülen hızlı artışa rağmen otomobil üretimi, artışına devam etmiş ve otomotiv sanayiinin gerçekleştirdiği toplam üretimi artırıcı yönde etkisini göstermiştir. Yıllara göre araç türlerinde ve toplam üretimde gerçekleşen gelişmeyi Tablo 7’de görmek mümkündür. Ayrıca toplam taşıt üretiminde meydana gelen gelişme Şekil 6’de görülmektedir.

ŞEKİL : 6  
1980 SONRASINI GERÇEKLEŞTİRİLEN TOPLAM ÜRETİM

### Toplam Üretim (1000 Adet)



### 2.3.1990 Sonrası Dönem

VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994) döneminde ulaşılacak ekonomik hedefler paralelinde bir önceki dönemde daralan otomotiv sanayi talebinin, canlanması ve yıllık ortalama %12,6 oranında artış göstermesi öngörülmektedir.

Aşağıda yer alan Tablo 8’de 1990’lı yıllar için gerçekleştirilmiş olan yurtiçi talep projeksiyonu ve aynı dönemde gerçekleşen üretim miktarları verilmiştir. Altı çizilen rakamlar artı değerleri ifade etmektedir.

TABLO : 8

## 1990 SONRASI TALEP PROJeksiYONU İLE GERÇEKLEŞEN ÜRETİM MUKAYESESİ

|        | Çekici | Kamyon        | Kamyonet      | Otomobil       | Otobüs | Minibüs       | Midibüs      | Toplam         |
|--------|--------|---------------|---------------|----------------|--------|---------------|--------------|----------------|
| A 1990 | 500    | 19.000        | 6.650         | 156.000        | 2.200  | 8.800         | 1.700        | 194.850        |
| B 1990 | 281    | 16.652        | <u>10.553</u> | <u>167.556</u> | 1.689  | 7.898         | <u>4.288</u> | <u>208.917</u> |
| A 1991 | 600    | 20.000        | 7.050         | 172.500        | 2.300  | 9.200         | 1.800        | 213.450        |
| B 1991 | 231    | 16.687        | <u>13.541</u> | <u>195.574</u> | 1.075  | <u>9.912</u>  | <u>4.401</u> | <u>241.421</u> |
| A 1992 | 700    | 24.000        | 7.550         | 194.000        | 2.500  | 9.800         | 1.950        | 240.500        |
| B 1992 | 254    | 21.012        | <u>16.984</u> | <u>265.245</u> | 1.415  | <u>11.450</u> | <u>6.399</u> | <u>322.759</u> |
| A 1993 | 900    | 25.000        | 8.050         | 200.000        | 2.700  | 10.000        | 2.000        | 248.650        |
| B 1993 | 547    | <u>30.796</u> | <u>19.766</u> | <u>348.095</u> | 1.913  | <u>12.084</u> | <u>7.435</u> | <u>420.656</u> |
| A 1994 | 1.150  | 26.000        | 8.600         | 214.000        | 2.800  | 10.300        | 2.150        | 265.000        |
| B 1994 | 181    | 11.927        | 9.602         | 212.612        | 1.034  | 4.924         | 2.855        | 243.174        |

A—Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Sektörü Yurt İçi Talep Projeksiyonu (Adet)

B—Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Sektörü Yurt İçi Üretim (Adet)

Kaynak: OSD

Aynı plan çerçevesinde sektör üretiminin, talepteki artış ve ihracattaki gelişmelerle uyumlu olarak yılda ortalama %13 artması planlanmıştır.

Otomotiv sanayiinde günümüz teknolojisine uygun, çevre sorunlarını en aza indiren taşıtların üretimi, işgücünün eğitimi ve araştırma-geliştirme faaliyetleri önem kazanacaktır. Başta yan sanayi firmaları olmak üzere bütün otomotiv sanayiinde ekonomi ölçekli kuruluşlar oluşturulması ve araştırma-geliştirme faaliyetlerine önem verilmesi VI. Plan'da ilke olarak benimsenmiştir. Bununla beraber; lisans anlaşmalarının yapılmasında veya yenilenmesinde uluslararası teknolojik gelişmeler ve AT şartları gözönünde bulundurulacak, transfer edilen teknolojilerin özümsemesine teknoloji geliştirme çalışmalarına öncelik verilmesi gibi önlemler benimsenmiştir.

Bu önlemler ışığında, Plan'ın son yılı olan 1994 yılında, otomotiv talebinin 224.300, üretiminin 233.000, kamyon talebinin 23.200, üretiminin 23.000 ve otobüs talebinin 3.525, üretiminin 3.500 olacağı öngörülmektedir.<sup>40</sup>

40 Özateşler Mustafa, a.g.e., s.30.

VI. BYKP hedeflerinde belirlenen rakamlar dışında Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda yer alan talep projeksiyonuna ait rakamlar Tablo 8'de verilmiştir. Bu talep projeksiyonları gerçekte, üretici firmaların tahminlerine dayanmaktadır. Bu bakımdan zaman içinde gerçekleşen üretim rakamları ile uyuşmakta, bazı araç türlerinde büyük farklılıklar görülmektedir.<sup>41</sup>

Nitekim, kamyonet, otomobil, minibüs ve midibüs üretimleri projeksiyon rakamlarının üzerinde gerçekleşmiştir. Bu gelişme ise Otomotiv sanayii toplam üretimini de 1993 yılına kadar olumlu etkilemiştir. Buna karşılık 1994 yılı için hedeflenen rakamların oldukça gerisinde kalınmıştır. Toplam üretimde gerçekleşen gelişmeyi Şekil 4'de görebilmek mümkündür. Özellikle 1990-1993 döneminde meydana gelen hızlı gelişme göze çarpmaktadır.

Geçtiğimiz yıl Türk Otomotiv Sanayii'nde meydana gelen gelişmelere 3. Bölüm'de ayrıca değinilecektir. Ancak 1994 yılında meydana gelen değişimleri görmek için 1993-1994 yılları üretim mukayesesi yapmak yerinde olacaktır.

Gerek aylık üretim (Eylül) gerekse yıllık üretimde düşüşler gözlenmektedir. Toplam üretimde Eylül ayı üretimi %44 oranında düşme gösterirken 1994 yılında gerçekleştirilen toplam üretim bir önceki yılın aynı dönemine göre %41 azdır. Otomobil ve traktör üretimindeki azalma diğer araçlara göre daha azdır. Özellikle otomobil ülkemizde tasarruf sahipleri tarafından bir yatırım aracı olarak kullanılmaktadır. Bu durum otomobile yönelik talep şartlarını etkilemektedir. Bundan dolayıdır ki; otomobil üretiminde meydana gelen düşme diğer araçlara göre daha azdır. Buna rağmen %39'luk düşmeyi küçümemeyiz. En yüksek değer ise kamyon ve midibüs için gerçekleşmiştir Kamyon sanayimizin problemlili olduğu zaten bilinmektedir.

---

<sup>41</sup> Otomotiv Sanayii Çalışma Grubu Raporu, a.g.e., s.34.

TABLO : 9  
TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN 1993-1994 YILLARI ÜRETİM MUKAYESESİ

| TİPLER        | EYLÜL AYI ÜRETİMİ |               | YILLIK ÜRETİM  |                | ÜRETİM DEĞİŞMELERİ % |            |
|---------------|-------------------|---------------|----------------|----------------|----------------------|------------|
|               | 1993 YILI         | 1994 YILI     | 1993 YILI      | 1994 YILI      | EYLÜL                | 12 AY      |
| ÇEKİCİ        | 44                | 1             | 547            | 181            | -98                  | -67        |
| KAMYON        | 3.480             | 1.142         | 30.796         | 11.927         | -67                  | -61        |
| KAMYONET      | 2.231             | 991           | 19.767         | 9.602          | -56                  | -51        |
| OTOMOBİL      | 32.630            | 2.022         | 348.095        | 212.651        | -38                  | -39        |
| OTOBÜS        | 173               | 113           | 1.933          | 1.034          | -35                  | -47        |
| MİNİBÜS       | 1.231             | 365           | 12.102         | 4.924          | -70                  | -59        |
| MİDİBÜS       | 814               | 317           | 7.435          | 2.855          | -61                  | -62        |
| TRAKTÖR       | 3.632             | 1.624         | 32.809         | 22.663         | -55                  | -31        |
| <b>TOPLAM</b> | <b>44.235</b>     | <b>24.780</b> | <b>453.484</b> | <b>265.837</b> | <b>-44</b>           | <b>-41</b> |

Kaynak: OSD

1994 ekonomik krizi; ilaç, boya, gübre, deterjan sanayii ile birlikte otomotiv sanayiini olumsuz olarak etkilemiştir. Çünkü bu sektörler: Toplam satışları içinde ihracatın payı düşük, ithal girdilerin toplam maliyetler içindeki payı yüksek olan sektörlerdir.<sup>42</sup>

#### 2.4.1990 Sonrası Dönemde Otomotiv Sanayii'ne Katılan Firmalar

Sektörde özellikle otomobil sanayiinin gelişimi göze çarpmaktadır. Yatırım aracı olarak da görülen otomobile olan talep, araç ithalatıyla beraber üretimde de artışı sağlamıştır. İthalatçı firmaların, üretici firmalar ile ülkemizde ortak girişimde buldukları da gözlenmektedir. %100 yabancı sermayeli General Motors Türkiye Ltd. Şti. ile 1994 yılında üretime geçen Türk-Japon ortaklığı Toyotasa'nın yanında önümüzdeki yıllar için HDTM'den izin alan diğer firmaları da kısaca tanıtalım.

<sup>42</sup> Demirci, Barbaros, "Devalüasyonun Otomotiv Sektörüne Etkisi", Otomotiv Sanayii'nden Haberler Dergisi, Sayı: 22 (Nisan 1994).

#### 2.4.1.General Motors Türkiye Ltd.Şti.

Avrupa’da ilk olarak 1923 yılında yatırım yapmaya başlayan Amerikan General Motors Şirketi, Alman Adam Opel A.G’nin iştirakiyle 15 Mayıs 1989 tarihinde %100 yabancı sermaye ile kurulmuştur.

Kuruluş yeri Torbalı, İzmir’dir. Fabrika, 73.000 m<sup>2</sup>’lik açık saha üzerinde 15.000 m<sup>2</sup> kapalı sahaya sahiptir. 300 kişilik kadro ile tek vardiyada yılda 10.000 araç üretilmektedir.

1989 yılında inşaatına başlanan fabrika, 1 yıl gibi çok kısa bir sürede tamamlanmış ve ilk üretim Ekim-1990’da gerçekleştirilmiştir. Çevreye karşı duyarlı olan şirket, “Türk Taşıt Sanayii’inde Çevre Korumada Öncülük Ödülünü” ilk alan firma olmuştur. General Motors, halen Avrupa standartlarında Opel marka otomobillerin üretimini gerçekleştirmektedir.<sup>43</sup>

#### 2.4.2.Toyotasa A.Ş.

300 milyon doların üzerindeki toplam yatırım tutarı ile Türkiye’nin en büyük Türk-Japon ortaklığı olan Toyotasa’nın %50 hissesi Hacı Ömer Sabancı Holding’e, %40 hissesi Toyota Motor Corporation’a, %10 hissesi de Mitsui Co. Ltd’ye aittir.

1990 yıllarının en çok satılan otomobili olan Toyota Corolla’yı üreten Toyotasa, 23 Temmuz 1990 tarihinde 352.5 milyar lira sermaye ile kurulmuştur. Toyotasa’nın bugünkü sermayesi ise 3.3 trilyon liradır.

134.000 m<sup>2</sup> kapalı olmak üzere toplam 1 milyon m<sup>2</sup> alan üzerine kurulmuş olan fabrikanın temeli 1992’de Adapazarı’nda atılmıştır. 17 Ekim 1994 tarihinde ise resmen açılmıştır. 5 Eylül’de ilk otomobilin üretimini gerçekleştiren fabrika 100 bir araç kapasitesine ise ancak 3 yılda ulaşacaktır.

% 40 yerleşme oranına sahip olan firma, 3 yıl içinde %70’lik bir oranı hedeflemektedir.<sup>44</sup>

<sup>43</sup> OSD, Otomotiv Sanayiinden Haberler Dergisi, Yıl:3, Sayı:10 Nisan-1991, s.8.

<sup>44</sup> OSD, Otomotiv Sanayiinden Haberler Dergisi, Yıl:6 Sayı:24 Ekim-1994, s.12-13.



### 2.4.3.Diğerleri

1993 yılında, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı (HDTM) Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü, Otosan, Honda, Hyundai ve Tofaş'a yatırım izni verdi. Dört otomobil firması toplam 26 trilyon liralık yatırım yapacaklar. Tofaş,yılda 190 bin adet otomobil ve yine yılda 150 bin adet motor üretimi olmak üzere 14 trilyon 138 milyar liralık yatırım izni aldı. Kocaeli'nde yılda 100 bin adet otomobil üretimi için izin alan Güney Kore firması Hyundai ile Türkiye'den Assan Grubu (% 50) toplam 4 trilyon 619 milyar lira tutarında yatırım gerçekleştirmeyi öngörüyor. Sermayesinin %50'si Japon ortağa ait olan Anadolu Honda Otomobil AŞ'de yılda 100 bin adet otomobil üretimi yapacak. Yatırım izni çıkan şirketin 5 trilyon 459 milyar lira olarak sunulan yatırım tutarına karşılık, 3 bin 485 kişiye iş imkanı sağlayacağı belirtildi. 1988 yılında Türkiye'de otomotiv üretimi için izin alan Otosan Otomobil Sanayii, 60 bin ilave otomobil üretecek. Firmanın yatırım tutarı 1 trilyon 820 milyar olarak hesaplandı.<sup>45</sup>

Görüldüğü gibi otomotiv sektörü içinde önemli bir yere sahip olan otomobil sanayii, yabancı sermaye için oldukça cazip konumdadır. Nitekim HDTM Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü'nden yatırım izni alan Mazda, ülkemizde bu alanda faaliyet gösteren 8. Firma olacaktır. Çorlu'da kurulması planlanan fabrika, Mazda ve Mermerler ortaklığında 300 milyon dolarlık bir yabancı sermaye girişini sağlayacaktır.

## 3-TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NDEKİ YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ DAĞILIMI

Türk Otomotiv Sanayii'ni teşkil eden firmalar, yabancı firmalar ile ortaklık kurarak veya mevcut teknoloji'yi transfer ederek üretimlerini gerçekleştirmektedirler.

Gerek yabancı sermayeli firmalar gerekse tamamı yerli sermayeden oluşan firmalar, "Lisans Anlaşmaları" yoluyla faaliyet göstermektedirler. Bilindiği gibi; patent, teknik bilgi (know how) ve marka gibi sanayide kullanılan gayri maddi hakların (sınai mülkiyet hakkının) sahibi tarafından bir başka kişiye veya kuruluşa satılan kullanma hakkına

<sup>45</sup> Otomotiv Endüstrisi Dergisi, Sayı:5 Ocak-1994, s.42.

lisans denilmektedir.<sup>46</sup>

Lisansör ve lisansiyenin karlarını maksimize ettikleri durumda anlaşma sağlanmaktadır. Bu çerçevede 16 firma çeşitli tip ve modelde otomotivi ülkemizde üretmektedir. Bu firmaların tamamı özel sektöre aittir.

Tablo 10'da Otomotiv sanayii firmaları hakkında genel bilgiler verilmiştir. Bu bilgiler doğrultusunda Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı sermayeli otomotiv firmaları incelenmiştir.

Otomotiv sanayiinde mevcut 16 firma içerisinde 11 firma yabancı sermayenin iştirakiyle faaliyet göstermektedir. Bu firmalardan yalnızca General Motors'un %100 yabancı sermayeli olduğu buna karşılık BMC ve MAN firmalarının %1 düzeylerinde kaldığını görmekteyiz. Yabancı sermayeli firmaların faaliyet gösterdikleri alan, kaynak ülkeler ve Türkiye'de üretime başlama tarihleri ve yatırımların bölgesel dağılımı verilmektedir.

---

<sup>46</sup> Şimşek Salih, Lisans Anlaşmaları Yoluyla Teknoloji Transferi, TOBB yay. No:54, Ankara-1988, s.73.

TABLO : 10  
OTOMOTİV SANAYİİ FİRMALARI HAKKINDA GENEL BİLGİLER

| FİRMALAR  | ÜRETİM YERİ                 | ÜRETİME BAŞ.TARİHİ | LİSANS                         | SERMAYE<br>(1.000 TL.) | YABANCI SER.<br>% | KAPALI ALAN<br>m2 | TOPLAM ALAN<br>m2    |
|-----------|-----------------------------|--------------------|--------------------------------|------------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| A.O.S.    | İSTANBUL                    | 1966               | SKODA-ISUZU (Japonya)          | 150.000.000            | 20                | 22.000            | 55.000               |
| B.M.C.    | İZMİR                       | 1966               | LEYL.-VOLVO-CUMMINS            | 750.000.000            | 0.73              | 56.353            | 147.873              |
| CHRYSLER  | GEBZE/KOCAELİ               | 1964               | CHRYSLER INT.                  | 27.000.000             | 0                 | 30.630            | 109.000              |
| G.MOTORS  | TORBALI/İZMİR               | 1990               | GM OPEL (Almanya)              | 126.700.000            | 100               | 15.949            | 73.066               |
| KARSAN    | BURSA                       | 1966               | PEUGEOT (Fransa)               | 35.000.000             | 0                 | 17.530            | 30.000               |
| M.BENZ    | İSTANBUL<br>AKSARAY         | 1968<br>1985       | MERCEDES BENZ<br>(Almanya-ABD) | 244.000.000            | 70.69             | 67.211<br>40.820  | 827.691<br>795.995   |
| M.A.N.    | İSTANBUL<br>ANKARA          | 1967<br>1985       | M.A.N.                         | 569.650.000            | 0.028             | 16.000<br>33.798  | 33.055<br>173.787    |
| OTOKAR    | İSTANBUL                    | 1963               | MAGIRUS DEUTZ                  | 25.000.000             | 0                 | 16.007            | 19.328               |
| OTOSAN    | İSTANBUL<br>İNÖNÜ/ESKİŞEHİR | 1959<br>1983       | FORD (ABD)                     | 110.000.000            | 30                | 80.203<br>44.138  | 182.146<br>1.095.494 |
| OTOYOL    | SAKARYA                     | 1967               | IVECO-FIAT (İtalya)            | 60.000.000             | 27                | 49.676            | 156.873              |
| O.RENAULT | BURSA                       | 1971               | RENAULT (Fransa)               | 495.000.000            | 57                | 167.000           | 413.000              |
| TEMSA     | ADANA                       | 1987               | MITSUBISHI (Japonya)           | 140.000.000            | 0                 | 53.340            | 500.000              |
| TOFAŞ     | BURSA                       | 1971               | FIAT (İtalya)                  | 600.000.000            | 41.5              | 309.311           | 927.976              |
| T.TRAKTÖR | ANKARA                      | 1954               | FIAT (İtalya)                  | 90.000.000             | 25                | 54.866            | 215.400              |
| UZEL      | İSTANBUL                    | 1962               | MASSEY FERGUSON                | 40.000.000             | 0                 | 80.000            | 125.000              |
| TOYOTA SA | ADAPAZARI                   | 1994               | TOYOTA (Japonya)               | 352.500.000            | 50                | 134.000           | 866.000              |
| TOPLAM    |                             |                    |                                | 3.814.850.000          |                   | 1.288.832         | 6.746.684            |

Kaynak: OSD

### 3.1.Üretim Alanlarına Göre Dağılımı

En büyük üretim kapasitesine sahip olan, Tofaş, Oyak-Renault ve Otosan'ın da dahil olduğu yabancı sermayeli firmalar; Çekici, kamyon, kamyonet, otomobil, otobüs, minibüs, midibüs ve traktör üretmektedir.

Yabancı sermaye oranı dikkate alınarak sıralanan firmaların üretim alanları şu şekildedir.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| General Motors Türkiye Ltd Şti.   | : Otomobil.                                      |
| Mercedes Benz Türk A. Ş.          | : Çekici, Kamyon, Otobüs.                        |
| Oyak-Renault Otomobil Fab. A.Ş.   | : Otomobil.                                      |
| Toyotasa Otomobil Fab. A.Ş.       | : Otomobil.                                      |
| TOFAŞ Türk Otomobil Fab. A.ş.     | : Otomobil.                                      |
| Otosan Otomobil San. A.Ş.         | : Otomobil, Kamyon, Kamyonet, Minibüs.           |
| Otoyol Sanayii A.Ş.               | : Kamyon, Kamyonet, Midibüs,<br>Çekici.          |
| Türk Traktör ve Ziraat Mak. A.Ş.  | : Traktör.                                       |
| Anadolu Otomotiv San ve Tic. A.Ş. | : Kamyon,Kamyonet,Midibüs.                       |
| BMC Sanayii ve Ticaret A.Ş.       | : Kamyon, Kamyonet, Minibüs,<br>Midibüs, Otobüs. |
| MAN Kamyon ve Otobüs San. ve Tic. | : Kamyon, Otobüs, Çekici.                        |

Yabancı sermayeli bu firmalar dışında tamamı yerli sermayeden oluşan Chrysler Kamyon İmalat ve Tic. A.Ş. (Kamyon, Kamyonet ve Midibüs), Otocar Otobüs Karoseri San.A.Ş. (Kamyon, Minibüs, Midibüs ve Otobüs), Karsa Otomotiv San. A.Ş. (Kamyon, Minibüs ve Midibüs), Temsa termomekanik San. ve Tic.A.Ş. (Kamyon, Midibüs ve Otobüs) ve Uzel Makina San.A.Ş. Traktör üretimini sürdürmektedir.

### 3.2.Ülkelere Göre Dağılımı

Ülkemizde faaliyet gösteren firmalara ait yabancı sermaye, A.B.D. Almanya, Fransa, İtalya, İngiltere ve Japonya kökenlidir.

Ülkemizdeki otomotiv sektöründe yer alan sermaye tutarı itibariyle Fransa, İtalya, ABD ve Almanya şeklinde ülkeler sıralanmaktadır. Bununla beraber İngiltere'nin payı en düşüktür. Direkt yatırımlar dışında, aynı ülkeler sermayesi yerli firmalara lisans vermektedir.

Yatırımlarını hızlandıran ve gerekli izni alan Japon firmaları, Türkiye'deki Japon sermayesini arttıracaktır. Ford'un Otosan ek tesisleri için öngördüğü sermaye tutarı ABD'nin ülkemizdeki payını arttıracaktır. Ülkemizde ilk defa yatırım gerçekleştirecek olan Güney Kore'de önemli yatırımcılar arasındadır.

### **3.3.Yıllara Göre Dağılımı**

Ford'un 1929 yılında İstanbul'da montaja başlamasıyla ortaya çıkan otomotiv sanayimiz 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu'na göre gelen yabancı sermaye ile gelişme göstermiştir. Ülkemizde halen faaliyet gösteren ortak girişim firmalarının bir süre sonra tamamen yerli sermayenin kontrolü altına girdiğini görmekteyiz. Ancak bu safhada yerli modellerin geliştirilemeyeşi lisans anlaşmaları vasıtası ile lisans sahibi ülkelere bağımlılığı getirmektedir. Türk Traktör ve Ziraat Makinaları A.Ş. 1954 yılında Fiat (İtalya) ile ortak girişim gerçekleştiren ilk firma olmuştur. 1959 yılında İstanbul'da yine Ford faaliyete başlamıştır. 1960'lı yıllarda üretime başlayan 5 firma mevcuttur. 1971 yılında TOFAŞ ve Oyak-Renault Bursa'da üretime geçmişlerdir. 1980'li yıllarda MAN, Mercedes Benz ve Otosan ek fabrikalar açmışlardır. 1990 yılında tamamı yabancı sermayeli olan General Motors firması, İzmir/Torbalı'da faaliyete geçmiştir.

Geçtiğimiz yıl faaliyete başlayan Toyotasa firması ise %50 yabancı sermayeye sahiptir.

### **3.4. Bölgesel Dağılımı**

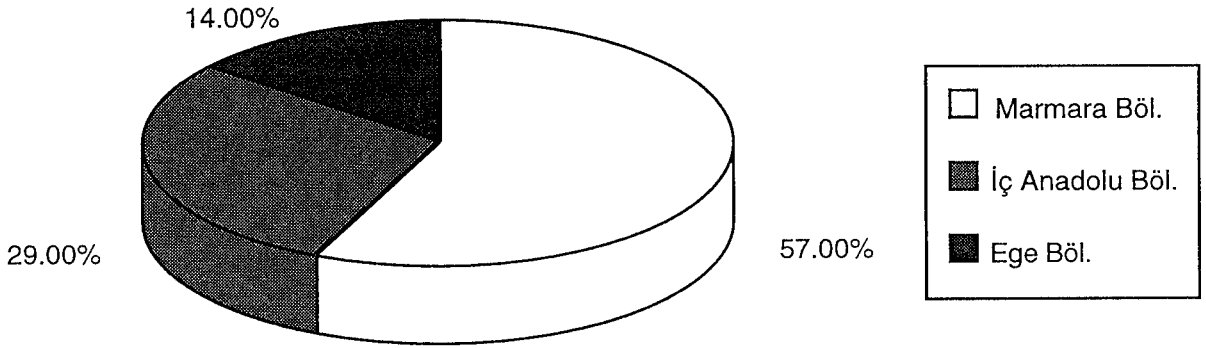
1987 yılında Adana'da kurulan TEMSA dışında tüm otomotiv firmaları 3 bölgede toplanmıştır. 16 firmadan 9'u Marmara bölgesinde, 2'si Ege'de, 1 tanesi ise İç Anadolu

Bölgesinde faaliyet göstermektedir. Mercedes Benz, İstanbul ve Aksaray'da, MAN, İstanbul ve Ankara'da, Otosan ise İstanbul ve Eskişehir'de üretim gerçekleştirmektedir.

ŞEKİL : 7

YABANCI SERMAYELİ OTOMOTİV FİRMALARININ BÖLGESEL DAĞILIMI

**Yab. Ser. Firmaların Bölgesel Dağılımı**



Ülkemizde yer alan yabancı sermayeli otomotiv firmalarının Marmara bölgesinde yoğunlaştığını görmekteyiz. İstanbul, Bursa ve Sakarya, Marmara bölgesinde yer alan üretim merkezleridir. Aksaray, Ankara ve Eskişehir İç Anadolu Bölgesi'nde Yabancı sermayeli otomotiv firmalarının yer aldığı merkezlerdir. Otosan önümüzdeki 3 yıl içerisinde İstanbul'da bulunan yatırımlarını Eskişehir-İnönü'ye kaydırmayı amaçlamaktadır. Ege bölgesinde yer alan BMC ve General Motors firmaları İzmir'de faaliyetlerini yürütmektedir.

HDTM tarafından verilen izin doğrultusunda Mazda Çorlu'da Honda ve Hyundai ise Kocaeli'de tesis kuracaktır. Bu da gösteriyor ki, Marmara Bölgesi yeni yatırımlar için de cazip bir bölge konumundadır.

## 4-500 BÜYÜK FİRMA İÇİNDE TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NİN YERİ

İstanbul Sanayii Odası (İSO) tarafından her yıl açıklanan “Türkiye’nin 500 Büyük Sanayii Kuruluşu” çalışması çerçevesinde, Otomotiv Sanayii incelenmiştir. Buna göre ülkemizde yer alan 15 firmadan 10’u yabancı sermayeli firmalardır. Bu firmalar için karlılık ve verimlilik çalışması yapılmış. Bununla beraber diğer ekonomik göstergelere de bu bölümde yer verilmiştir.

### 4.1.Yabancı Sermayeli Otomotiv Firmalarının 500 Büyük Firma İçindeki Payı

Sanayii alanında faaliyet gösteren 500 büyük firma (BBF) arasında tamamı özel 15 otomotiv firması yer almaktadır.\* Bu firmaların 5’i %100 yerli sermaye, 1’i %100 yabancı sermayelidir. 9 firma ise ortak girişim firmalarıdır. Binde 2 yabancı sermayeli MAN dışında yabancı sermayeli firmalar ilk 100 içinde yer almaktadır. 1993 yılında BBF içinde 4. sırada yer alan TOFAŞ özel firmalar içinde ilk sıradadır. 1983 yılında 1.7 milyar TL’lık üretimden satış ile 468. sırada yer alan A.O.S.’nin on yılda 66. sıraya yükselmesi ve 1.889 Milyar TL’lık üretimden satış gerçekleştirmesi son on yılda otomotiv sanayiimizin gösterdiği gelişmeyi görmek açısından çarpıcı bir örnektir.

Tablo 11’de Türk Otomotiv Firmaları ile ilgili İSO’nun göstergeleri yer almaktadır.

---

\* 1994 yılında üretime başlayan TOYOTASA çalışma kapsamında değildir. Buna göre, ülkemizde faaliyet gösteren otomotiv firmalarının tamamı BBF içinde yer almaktadır.

TABLO : 11  
500 BÜYÜK FIRMA İÇİNDEKİ TÜRK OTOMOTİV FİRMALARI

| 500<br>Özel Büyük Firma<br>Sıra No:<br>1993 1992 |     |     | Firma Adı           | Yabancı<br>Sermaye<br>Oranı<br>(%) | Üretimden<br>Satışlar<br>Sıra (1000 TL.) | Satış Hasılatı<br>Sıra<br>No. | Tutarı<br>(1000 TL.) | Brüt Katma Değ.<br>Sıra<br>No. | Tutarı<br>(1000 TL.) | Öz Sermaye<br>Sıra<br>No. | Tutarı<br>(1000 TL.) | Net Aktifler<br>Sıra<br>No. | Tutarı<br>(1000 TL.) | Bilanço Kan<br>Sıra<br>No. | Tutarı<br>(1000 TL.) | İhracat Tutarı<br>Sıra<br>No. | Tutarı<br>(1000\$)<br>(1000 TL.) | Ücretle<br>Çalışanlar<br>Sıra<br>No. | Adet    |       |
|--|-----|-----|---------------------|------------------------------------|--|-------------------------------|----------------------|--------------------------------|----------------------|---------------------------|----------------------|-----------------------------|----------------------|----------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|---------|-------|
| 1  | 4   | 5   | Tofaş               | 41.5                               | 21.132.423.559                           | 5-1                           | 21.758.535.994       | 4-1                            | 8.298.960.612        | 11-3                      | 1.911.286.469        | 9-3                         | 10.231.655.684       | 1-1                        | 5.062.542.954        | 59-49                         | 32.123                           | 372.692.523                          | 8-1     | 8.574 |
| 3  | 6   | 6   | Oyak-Renault        | 57                                 | 15.197.754.032                           | 7-3                           | 15.444.419.025       | 7-2                            | 4.868.832.110        | 15-7                      | 1.251.858.980        | 15-5                        | 5.127.366.389        | 2-2                        | 2.497.891.463        | 76-65                         | 25.509                           | 292.903.876                          | 18-3    | 5.281 |
| 5  | 13  | 14  | Otosan              | 30                                 | 5.566.423.981                            | 21-12                         | 5.603.824.800        | 17-8                           | 1.761.919.736        | 56-42                     | 479.666.905          | 40-24                       | 2.278.949.768        | 7-5                        | 1.116.182.051        | 136-120                       | 13.064                           | 163.483.189                          | 50-25   | 2.030 |
| 7  | 15  | 17  | Mercedes-Benz Türk  | 70.69                              | 5.434.043.816                            | 16-8                          | 6.983.972.613        | 51-35                          | 772.630.596          | 57-43                     | 477.940.161          | 29-15                       | 2.814.520.278        | 130-116                    | 116.798.774          | 12-7                          | 79.772                           | 872.721.887                          | 32-11   | 2.955 |
| 18   | 28  | 27  | BMC                 | 0.73                               | 3.272.032.405                            | 39-28                         | 3.433.090.402        | 81-62                          | 513.302.298          | 37-26                     | 667.783.971          | 16-6                        | 4.197.560.401        | 448-420                    | 95.923.169           | 126-111                       | 14.003                           | 146.552.179                          | 52-24   | 2.061 |
| 23   | 36  | 50  | Uzel Makina San.    | —                                  | 2.855.863.484                            | 50-37                         | 2.885.863.484        | 66-47                          | 643.626.905          | 219-194                   | 135.517.014          | 129-97                      | 896.238.756          | 16-10                      | 589.442.312          | 294-266                       | 1.980                            | 24.726.143                           | 57-27   | 1.813 |
| 29   | 42  | 66  | General Motors      | 100                                | 2.539.860.800                            | 35-26                         | 3.845.478.917        | 57-41                          | 747.074.295          | 353-323                   | 52.095.636           | 125-94                      | 912.009.516          | 42-32                      | 385.867.056          | 304-275                       | 1.524                            | 17.292.262                           | 395-330 | 275   |
| 31   | 44  | 65  | Türk Traktör        | 25                                 | 2.424.445.781                            | 59-45                         | 2.425.894.147        | 72-53                          | 595.540.274          | 179-155                   | 179.612.179          | 132-100                     | 888.324.036          | 59-47                      | 288.713.036          | 247-223                       | 3.177                            | 37.742.995                           | 107-64  | 1.118 |
| 36   | 49  | 78  | Temsa Terma Mek.    | —                                  | 2.320.412.000                            | 32-23                         | 3.946.747.000        | 26-14                          | 1.164.189.805        | 121-99                    | 260.185.655          | 49-32                       | 1.988.148.618        | 30-21                      | 458.539.437          | 156-139                       | 10.06                            | 111.483.670                          | 94-52   | 1.222 |
| 39   | 52  | 55  | Otoyol San.         | 27                                 | 2.265.523.508                            | 63-49                         | 2.265.523.508        | 52-36                          | 768.807.368          | 181-157                   | 175.210.566          | 140-106                     | 853.200.173          | 28-19                      | 472.536.174          | 287-260                       | 2.213                            | 22.589.924                           | 108-65  | 1.113 |
| 51   | 66  | 87  | Anadol Otomotiv     | 20                                 | 1.889.473.194                            | 52-39                         | 2.726.682.804        | 42-28                          | 862.071.263          | 182-158                   | 174.104.521          | 119-89                      | 926.657.025          | 18-12                      | 549.477.893          | 365-334                       | 240                              | 2.542.984                            | 239-180 | 534   |
| 55   | 70  | 83  | Chrysler Kamyon     | —                                  | 1.801.921.002                            | 76-62                         | 1.948.456.227        | 175-147                        | 283.994.063          | 285-256                   | 77.462.477           | 144-109                     | 829.415.567          | 185-169                    | 65.021.683           | 352-321                       | 420                              | 4.863.219                            | 290-226 | 431   |
| 75   | 91  | 93  | Karsan Otomotiv     | —                                  | 1.472.230.231                            | 104-86                        | 1.494.381.554        | 135-108                        | 346.324.100          | 351-321                   | 53.120.224           | 318-266                     | 337.435.314          | 95-81                      | 180.607.087          | 299-271                       | 1.726                            | 18.833.161                           | 263-201 | 492   |
| 112  | 134 | 247 | MAN Kamyon          | 0.2                                | 982.962.442                              | 148-126                       | 1.024.508.977        | 279-238                        | 162.915.190          | 30-19                     | 760.954.909          | 67-46                       | 1.497.718.534        | 457-426                    | —                    | —                             | —                                | —                                    | 181-127 | 750   |
| 115  | 137 | 129 | Otokar Otobüs Koros | —                                  | 968.475.339                              | 156-134                       | 997.030.058          | 202-170                        | 250.813.683          | 308-278                   | 67.789.794           | 319-267                     | 336.628.644          | 191-175                    | 61.371.583           | 310-280                       | 1.358                            | 13.675.946                           | 245-185 | 522   |

KAYNAK : ISO



#### 4.1.1.Üretimden Satışlar

500 Büyük Firma (BBF) sıralaması, firmaların bir önceki yıl yapmış oldukları üretimden satışlara göre belirlenmektedir. Üretimden satışlar, işyerinin ürettiği veya malzemesini vererek fason olarak yaptırdığı malların satışlarını kapsamaktadır.<sup>47</sup>

Otomotiv sektöründe üretimden satışlara göre ilk 10'a giren 8 yabancı sermayeli firma %220 gelişme göstererek, 1992 yılında 2.605 milyar TL olan satışlarını 57.297 Milyar TL'ye çıkarmıştır. 134. sırada yer alan MAN dışında yabancı sermayeli firmaların tamamı ilk 100 içerisinde. 1983 yılında 18. sırada yer alan TOFAŞ, 4. 15. sırada yer alan Oyak-Renault 6. 16. sırada yer alan Otosan ise 13. olmuştur. 1983 yılında otomotiv sanayii içerisinde 1. sırayı alan Türk Traktör 36 milyar TL olan satışlarını 2.4224 milyar TL'ye yükseltmiş ve BBF içinde 44. sırada yer almıştır.

#### 4.1.2.Satış Hasılatı

Üretimden satışlar ile diğer mal ve hizmet satışlarının toplamı satış hasılatını ifade etmektedir.<sup>48</sup>

1,024 milyar TL satış hasılatı gerçekleştiren MAN dışında yabancı sermayeli firmaların tümü, satış hasılatı sıralamasında ilk 100 firma içinde yer almaktadır. 1992 yılında 1. olan TOFAŞ 21.758 milyar TL'lik satış hasılatı ile 5. sırada yer almaktadır.

Tablo 13'de de görüldüğü BBF içinde yer alan yabancı sermayeli firmalar toplam 65.513 milyar TL'lik satış hasılatı gerçekleştirmişlerdir.\* Yabancı sermayeli firmalar 1991 yılında %66.7, 1992'de %121.7, 1993'de ise %125.1 artış gerçekleştirmiştir. buna karşılık yerli firmalar, sırasıyla %35.3, %124.5 ve %107.2'lik artış elde etmiştir.

<sup>47</sup> I.S.O, "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayii Kuruluşu" ISO Dergisi, Sayı: 342 (Ekim 1994) s.71.

<sup>48</sup> I.S.O, a.g.e. s.71.

\* Tablo 13 Ekler kısmında 7 bölüm halinde sunulmuştur.

### 4.1.3.Brüt Katma Değer

Brüt Katma Değer, faktör gelirleri ödemelerinden olan maaş ve ücretler, ödenen faiz, ödenen kira, kar ve bunlara ilave olarak amortisman, dolaylı vergiler ve düşülen sübvansiyon kalemlerinden oluşmaktadır.<sup>49</sup>

Verilen tanıma göre, 1993 yılında 8.299 milyar TL Brüt katma değere ulaşan TOFAŞ 1992 yılında bulunduğu 1. sıradan 4. sıraya inmiştir. Yine MAN dışında kalan 9 firma BBF içinde en yüksek brüt katma değer elde eden ilk 100 firma arasındadır. Türk Otomotiv firmaları 22.042 milyar TL'lik brüt katma değere ulaşırken, bunun 19.353 milyar TL'si yabancı sermayeli firmalara aittir. Buna göre 1991 yılında %54.6, 1992'de %117.2, 1993'de ise %200.7 artış gerçekleştiren yabancı sermayeli firmalara karşın yerli firmalar, daha düşük oranlarda artış gerçekleştirmiştir. Sırasıyla %22.8, %67.2 ve %173.8'dir.

Brüt katma değere ilişkin gelişmeleri Tablo 13'de görmek mümkündür.

### 4.1.4.Öz Sermaye

İşyerinin toplam net varlıklarından, tüm borçları düşüldüğünde (yıl karı hariç), öz varlığı elde edilmektedir.<sup>50</sup>

Türk otomotiv firmaları içerisinde TOFAŞ 1.911 milyar TL tutarındaki öz sermayesi ile yine liderliğini sürdürürken BBF içinde 11. sırada bulunmaktadır. Diğer göstergelerde ilk 100'e giremeyen MAN 761 milyar TL tutarındaki öz sermayesi ile 30. sırada bulunmaktadır. Öz sermaye tutarına göre yapılan BBF içindeki yerli otomotiv firmaları ilk 100 içinde yer almazken yabancı sermayeli 6 firma (Tofaş, Oyak-Renault, Otosan, M.Benz, BMC, MAN) yer almaktadır.

BBF içinde yer alan otomotiv firmaları toplam 1991'de 2.252, 1992'de 3.103, 1993'de ise 6.723 milyar TL öz sermaye tutarına ulaşmışlardır. Yabancı sermayeli firmalar ise sırasıyla 1.980, 2.747 ve 6.131 milyar TL öz sermaye'ye ulaşmışlardır.

<sup>49</sup> Herekman Aykut, **Kamu Maliyesi**, Sevinç Matbaası Ankara, 1987, s.105-106.

<sup>50</sup> I.S.O, a.g.e. s.71.

Yüzde ile ifade edilecek olursa, 1991 yılında %159.5, 1992'de %38.7 ve 1993'de %123.1 artış gerçekleşmiştir. Yerli firmalar ise 1991'de %82.5, 1992'de %30.8, 1993'de ise %66.2'lik özsermaye artışı gerçekleştirmiştir.

Firmaların öz sermaye tutarları ve gelişmeler Tablo 13'de verilmiştir.

#### 4.1.5.Net Aktifler Toplamı

Aktif toplamından birikmiş amortismanların düşülmesi ile net aktifler elde edilmektedir.<sup>51</sup> Net aktif, bir başka işletmenin bilançosunda görülen net değeridir.<sup>52</sup>

Bir işletmenin net değerini ifade eden net aktifler sıralamasına göre yabancı sermayeli firmalardan TOFAŞ 10.232 milyar TL ile ilk sırayı almaktadır. BBF içinde 1992 yılında 3. sırada olan TOFAŞ, 1993 yılında 9.sırada yer almıştır.

BBF içinde yer alan otomotiv firmalarının net aktifler toplamı 34.116 milyar TL'dir. Yerli firmalar 4.387 milyar TL net aktif, yabancı sermayeli firmalar 29.729 milyar TL net aktifler toplamına sahiptir.1993 yılında otomotiv firmalarının sahip olduğu net aktifler toplamını Tablo 11'de görmek mümkündür.

#### 4.1.6.Bilanço Karı

Ülkemizde, bilanço karı vergiden önceki karı ifade etmektedir.Yıl içinde elde edilen vergi öncesi bilanço karı, işyeri zararda ise o yılki bilanço zararı<sup>53</sup> kara (veya zarar) ulaşmamızı sağlar.

1983 yılında yabancı sermayeli otomotiv firmalarının bilanço karı 868 milyon TL iken 1993 yılında 10.395 milyar TL'ye ulaşmıştır. 1991 yılında bir önceki yıla göre %54.8 düşüş gösteren bilanço karı, 1992'de %482.4, 1993'de %316.9 artış göstermiştir. Yabancı sermayeli firmaların gösterdiği performans Türk otomotiv sanayiine yön vermektedir. Buna göre otomotiv sanayimizin 1993 yılında ulaştığı bilanço karı

<sup>51</sup> I.S.O, a.g.e. s.71.

<sup>52</sup> Akyüz Müfit, Ertel Nesrin, **Ansiklopedik Ekonomi Sözlüğü**, Dünya Yay. No:42, İstanbul, 1988, s.241.

<sup>53</sup> I.S.O, a.g.e. s.71.

11.750 milyar TL'dir.

Firmaların 1990 sonrası bilanço karlarını Tablo 13'de görmek mümkündür. Ayrıca bu tablo'da yıllık artışlar da ifade edilmiştir.

#### 4.1.7. İhracat

B.B.F içinde yer alan otomotiv sanayii firmaları, 1993 yılında 188 milyon\$ tutarında ihracat gerçekleştirmişlerdir. Bu ihracat tutarının %92'si yabancı sermayeli firmalar, %8'i ise yerli firmalar tarafından gerçekleştirilmiştir.

TABLO : 12  
BBF İÇİNDEKİ OTOMOTİV FİRMALARININ GERÇEKLEŞTİRDİĞİ İHRACAT (MİLYON TL.)

|                           | 1990    | 1991    | 1992      | 1993      |
|---------------------------|---------|---------|-----------|-----------|
| Yabancı Ser. Fir. Toplamı | 267,779 | 468,203 | 977,299   | 1,928,522 |
| Yıllık Artış (%)          | —       | 74,8    | 108,7     | 97,3      |
| Yerli Ser. Fir. Toplamı   | 29,369  | 71,788  | 101,927   | 173,582   |
| Yıllık Artış (%)          | —       | 144,4   | 42,1      | 70,3      |
| Genel Toplam              | 297,148 | 539,991 | 1,079,226 | 2,102,104 |
| Yıllık Artış (%)          | —       | 81,7    | 99,9      | 94,8      |

Kaynak: İSO

1990 yılında üretime başlayan General Motors, 1991 yılında 164 milyar TL tutarında gerçekleştirdiği ihracat ile 1. sırayı almıştır. 1992 yılında Mercedes Benz Türk firması 295 milyar TL'lik ihracat gerçekleştirirken otomotiv firmaları içinde ilk sırayı almıştır. 1993 yılında ise %296'lık artışla 873 Milyar TL. tutarında ihracatla yine Mercedes Benz Türk ilk sırayı almıştır.

Yabancı sermayeli otomotiv firmalarının gerçekleştirdiği ihracat artışı, 1991'de %74.8, 1992'de %108.7 ve 1993'de %97.3 olmuştur. Bu artış sayesinde Türk otomotiv sanayiinin gerçekleştirdiği ihracat tutarı 2 Trilyon'u geçmiştir.

#### 4.1.8.İstihdam

Türk otomotiv sanayiinde yıl sonu itibariyle 1993'de 29.179 kişi istihdam edilmektedir. Bu rakamın %85'i yabancı sermayeli firmalarda çalışmaktadır. 1991 yılında 7.1, 1992'de ise %2.3 çalışanlar sayısında azalma gösteren yerli firmalara karşın, yabancı sermayeli firmalar 1991'de %10.1, 1992'de %1.1, 1993'de ise %13.9 artış göstermiştir.

Firmaların 1990 sonrası çalıştırdıkları personel sayıları Tablo 13'de verilmiştir. Tablo 11'de ise otomotiv firmalarının 1992 ve 1993 yıllarında çalıştırdıkları personel itibariyle BBF içinde aldıkları sıra görülmektedir.

#### 4.2. 500 Büyük Firmada İçindeki Yabancı Sermayeli Otomotiv Firmalarının Ekonomik Göstergeleri

Dışa açılma ve küreselleşme ile birlikte artan rekabet, firmaları daha verimli çalışmaya zorlamaktadır. Aynı girdiler ile daha fazla üretebilen kuruluşlar ayakta durabilmekte, diğerleri piyasadan çekilmek zorunda kalmaktadır. Alınan ekonomik politika kararları yanında firmanın büyüklüğü, mamul bazında satıcı ve alıcı yoğunluğu ve sektörün dışa açılmışlık düzeyi gibi piyasa şartları belirleyici olabilmektedir.<sup>54</sup>

Bu bölümde 1993 yılında BBF arasında yer alan yabancı ve yerli sermayeli otomotiv firmalarının karlılık ve verimlilik oranları bulunarak karşılaştırılmıştır. Ayrıca firmaların dereceli faktör yoğunluğunu belirleyecek ortalama "özsermaye / işçi sayısı" oranları ile "Brüt katma Değer/Satış Hasılatı" ve Çalışanlar Ortalaması / Satış Hasılatı" oranları bulunmuştur.

Tüm bu çalışmalarda İSO verilerinden derlenen Tablo 13'de yer alan veriler kullanılmıştır.

---

<sup>54</sup> Özmuçur Süleyman, **BBF'da Mali ve Ekonomik Göstergeler, Karlılık ve Verimlilik (1980-1992)**, I.S.O. Dergisi, Sayı:330 (Eylül 1993), s.113.

#### 4.2.1. Karlılık

Bu çalışma esnasında karlılık için özsermaye ve satış karlılığı tanımları kullanılmıştır. Buna göre;

Satış Karlılığı = Bilanço Karı / Satış Hasılatı

Özsermaye Karlılığı = Bilanço Karı / Özsermaye

formülleri ile karlılık oranları bulunmuştur. Bu oranlar aşağıdaki Tablo 14’de yer almaktadır.

TABLO : 14  
TÜRK OTOMOTİV FİRMALARINDA KARLILIK

| FİRMALAR            | Bilanço Karı/Özsermaye (%) |      |      |      | Bilanço Karı/Sat.Has.(%) |      |      |      |
|---------------------|----------------------------|------|------|------|--------------------------|------|------|------|
|                     | 1990                       | 1991 | 1992 | 1993 | 1990                     | 1991 | 1992 | 1993 |
| TOFAŞ               | 162                        | 30   | 105  | 265  | 0.22                     | 4    | 12   | 23   |
| OYAK-RENAULT        | 72                         | 24   | 117  | 200  | 9                        | 3    | 10   | 16   |
| OTOSAN              | 155                        | 85   | 134  | 233  | 20                       | 14   | 13   | 20   |
| M.BENZ              | —                          | —    | —    | 24   | —                        | —    | —    | 2    |
| BMC                 | -12                        | 14   | -32  | -14  | -12                      | 416  | -1   | -3   |
| UZEL MAK.           | 267                        | 136  | 226  | 433  | 23                       | 17   | 18   | 21   |
| G.MOTORS            | —                          | 11   | 7    | 742  | —                        | 1    | 765  | 10   |
| T.TRAKTÖR           | 30                         | -247 | 56   | 161  | 3                        | -6   | 8    | 12   |
| TEMSA               | 102                        | 893  | 109  | 177  | 9                        | 161  | 8    | 12   |
| OTOYOL              | 91                         | 8    | 80   | 270  | 130                      | 2    | 8    | 21   |
| A.O.S.              | 667                        | 198  | 213  | 316  | 30                       | 22   | 8    | 20   |
| CHRYSLER            | 40                         | 9    | 82   | 84   | 30                       | 833  | 4    | 3    |
| KARSAN              | 327                        | 143  | 172  | 342  | 18                       | 8    | 7    | 12   |
| MAN                 | —                          | -27  | —    | —    | —                        | -29  | —    | —    |
| OTOKAR              | 142                        | 152  | 115  | 90   | 18                       | 13   | 8    | 6    |
| Yab. Ser. Fir. Top. | 124                        | 22   | 91   | 170  | 12                       | 3    | 9    | 16   |
| Yer. Ser. Fir. Top. | 181                        | 67   | 145  | 229  | 15                       | 7    | 10   | 12   |
| Genel Toplam        | 133                        | 27   | 97   | 175  | 13                       | 4    | 9    | 15   |

Kaynak: İSO “Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu” (1991-1994)

İSO Dergisi Özel Sayılarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

1990-1993 döneminde, Türk Otomotiv Sanayii’nde gerçekleşen özsermaye ve satış karlılığı oranları dönemi zararla kapatan Türk Traktör, BMC ve MAN firmaları nedeniyle düşük düzeyde kalmıştır. 1991 yılında 42 milyar TL’lik zarara uğrayan Türk Traktör 1992’de 79 milyar TL, 1993 yılında ise 289 milyar TL. kar elde etmiştir. MAN

Kamyon ve Otobüs San ve Tic. A.Ş. 1991 yılında 81 milyar TL zarar etmiştir. Diğer yıllarda İSO'na Bilanço Karı ile ilgili bilgiler verilmemiş veya açıklanması istenmemiştir. 1991 yılını karla kapatan BMC 1992 yılında 28 milyar TL, 1993 yılı sonunda ise 96 milyar TL zarar etmiştir. Mercedes Benz Türk A.Ş.'nin bilanço karı ile ilgili bilgileri yalnızca 1993 yılı için açıklanmıştır. Bu firma 1993 yılında 117 milyar TL kar elde etmiştir. 1993 yılında BMC ve MAN firmaları dışında tüm firmalar yılı kar ile kapatmıştır.

Yabancı sermayeli firmalar 1990 yılında toplam 948 milyar TL kar elde ederken 1991 yılına %54.8 düşüşle girmişlerdir. 1992 yılında %482.4, 1993'de ise %316.9 kar artışı sağlanmış ve 10.395 milyar TL rakama ulaşılmıştır.

Yerli firmalar da aynı şekilde 1991 yılında %32.7 kar düşüşü yaşamıştır. 1992 yılında %185.1, 1993'de ise %162.5 kar artışı sağlayarak 1.355 milyar TL'ya ulaşmışlardır.

Yabancı sermayeli firmaları kendi ülkesi dışında yatırım yapmaya yönelten en önemli faktör karını artırma çabasıdır. Bu yüzden genellikle yabancı sermayeli firmaların karlılık oranları yüksektir. Bir çok sektörde aynı zamanda yerli firmalardan daha karlı çalışmaktadırlar. Ancak Tablo 14'de de görüldüğü gibi otomotiv sanayii'nde yerli firmaların karlılık oranları daha yüksektir. Yalnızca 1993 yılında satış karlılığı oranı 12 iken yabancı sermayeli firmaların 16'dır.

Özsermaye karlılığı, yabancı sermayeli firmalarda 1990 yılında 124 iken bir sonraki yıl 22 olmuştur. 1993 yılında ise yüzde 170 olmuştur.

Yerli firmalar da 1991 yılında bir önceki yıla göre oldukça az karlılık sağlamıştır. 1991 yılında 67 olan özsermaye karlılığı 1993 yılında yüzde 229 olmuştur. Otomotiv sanayiine genel olarak bakıldığında özsermaye karlılık oranınının 1993 yılında en yüksek değere ulaştığı görülmektedir. Tablo 14'de de görüldüğü gibi otomotiv sanayii özsermaye karlılığı 1993 yılında yüzde 175'e ulaşmıştır.

Bilanço karının satış hasılatına oranı şeklinde hesaplanan satış karlılığı da 1991 yılında en düşük değere sahiptir. Yabancı sermayeli firmalar da 1990 yılında 12 olan satış karlılığı, 1991 yılında 3, 1992'de 9, 1993 yılında ise 16 olmuştur. Yerli firmalarda 1990 yılında 15 olan satış karlılığı, 1991 yılında 7, 1992'de 10, 1993 yılında ise 12 olmuştur. 1993 yılında yüzde 16 olarak gerçekleşen satış karlılığı yerli ve yabancı sermayeli firmalar için en yüksek değerdir. 1991 yılında otomotiv sanayii satış karlılığı 4 iken 1993 yılında yüzde 15'e ulaşmıştır.

1993 yılında özel firmalarda satış karlılığı yüzde 7.2'den yüzde 8.1'e yükselmiştir.<sup>55</sup> Tamamı özel firma olan otomotiv firmalarının bir önceki yıl yüzde 9 olan karlılığını yüzde 15'e yükseltilmiş olması, sanayiinin performansı için olumlu bir göstergedir.

#### 4.2.2. Verimlilik

Verimlilik genel olarak, üretim sonunda elde edilenlerle, bu sonucu elde etmek için üretim sürecine katılanlar, bir başka deyişle, çıktılarla girdiler arasında bir orandır. Dolayısıyla verimlilik, temel olarak, belirli bir çıktının üretilmesi için üretim sürecine katılan girdilerin ne ölçüde akılcı ve ne derece etken kullanıldığını ortaya koyan bir göstergedir.<sup>56</sup>

Tablo 15'de görülen verimlilik değerleri şu şekilde hesaplanmıştır:

İşgücü Verimliliği = Brüt Katma Değer / Çalışanlar Ortalaması

Sermaye Verimliliği = Brüt Katma Değer / Özsermaye

Ancak bu şekilde elde edilen verimlilik kavramlarının sakıncalı yanı: Katma değer bir faktör tarafından yaratılmakta olduğu varsayılmaktadır. Çalışma esnasında İ.S.O'nun mevcut verileri kullanılmıştır. Ancak, net katma değer kullanımı daha hassas sonuç elde edilmesini sağlayacaktır.

<sup>55</sup> İ.S.O., 500 Büyük Firmada Kar ve Karlılık, İ.S.O Dergisi Yıl:29, Sayı:342 (Eylül 1994), s.133.

<sup>56</sup> Kuşgözü Erol, Verimlilik Ne Değildir?, Anahtar, MPM yay. Yıl:1, sayı:3 (Mart 1989) s.13.



TABLO : 15  
TÜRK OTOMOTİV FİRMALARINDA VERİMLİLİK

| FİRMALAR            | Brüt Katma Değer./Özsermaye |       |      |       | Brüt Katma Değer./Çal.Ort. |      |      |       |
|---------------------|-----------------------------|-------|------|-------|----------------------------|------|------|-------|
|                     | 1990                        | 1991  | 1992 | 1993  | 1990                       | 1991 | 1992 | 1993  |
| TOFAŞ               | 2.61                        | 1.88  | 2.74 | 4.34  | 130                        | 174  | 387  | 968   |
| OYAK-RENAULT        | 2.09                        | 1.88  | 3.21 | 3.88  | 106                        | 155  | 412  | 922   |
| OTOSAN              | 2.61                        | 1.75  | 2.60 | 3.67  | 137                        | 181  | 353  | 865   |
| M.BENZ              | —                           | 0.66  | —    | 1.61  | —                          | 62   | —    | 262   |
| BMC                 | 3.78                        | 6.21  | 1.14 | 0.76  | 53                         | 111  | 51   | 249   |
| UZEL MAK.           | 4.35                        | 2.83  | 4.27 | 4.74  | 125                        | 147  | 270  | 355   |
| G.MOTORS            | —                           | 0.95  | 1.14 | 14.34 | —                          | 221  | 608  | 2.716 |
| T.TRAKTÖR           | 1.94                        | 5.93  | 1.48 | 3.31  | 63                         | 94   | 206  | 533   |
| TEMSA               | 2.64                        | 1.30  | 0.94 | 4.47  | 89                         | 126  | 115  | 953   |
| OTOYOL              | 2.06                        | 1.02  | 2.59 | 4.38  | 117                        | 111  | 290  | 691   |
| A.O.S.              | 8.25                        | 2.22  | 2.57 | 4.95  | 227                        | 225  | 518  | 1.614 |
| CHRYSLER            | 1.38                        | 1.75  | 3.19 | 3.66  | 71                         | 128  | 333  | 659   |
| KARSAN              | 5.07                        | 3.56  | 4.29 | 6.51  | 126                        | 144  | 271  | 703   |
| MAN                 | —                           | -0.14 | —    | 0.21  | —                          | -70  | -12  | 217   |
| OTOKAR              | 2.70                        | 3.11  | 3.19 | 3.69  | 92                         | 151  | 289  | 481   |
| Yab. Ser. Fir. Top. | 2.51                        | 1.50  | 2.34 | 3.14  | 98                         | 138  | 297  | 785   |
| Yer. Ser. Fir. Top. | 3.21                        | 2.16  | 2.76 | 4.54  | 105                        | 139  | 238  | 600   |
| Genel Toplam        | 2.62                        | 1.58  | 2.39 | 3.28  | 100                        | 138  | 287  | 755   |

Kaynak: İSO "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" (1991-1994)

İSO Dergisi Özel Sayılarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

İşgücü ve sermaye verimlilikleri rakamları arasında önemli bir fark vardır. İşgücü verimliliği rakamları onlar, sermaye verimliliği ise birler düzeyindedir. Ayrıca birimlerde fark mevcuttur. İşgücü verimi rakamı milyon TL/kişi ile sermaye verimi ise değerlerin oranı (TL / TL) olarak hesaplanmaktadır.<sup>57</sup>

Verimlilik rakamları Tablo 15'de yer almaktadır. İşgücü (emek) verimliliği diğer bütün faktörlerin aynı olduğu varsayımı altında, farklı üretim düzeyini işgücü ile izah etmeye çalışmaktadır. İşgücü sayısı aynı ise daha fazla üretimi olan kuruluşun daha verimli çalıştığı sonucuna varılır.<sup>58</sup>

Yabancı sermayeli firmalarda 1990 yılında işgücü verimliliği 98 iken 1991 yılında yerli firmalar ile aynı düzeye ulaşılmıştır. 1991 yılında 138 olan verimlilik değeri yabancı

<sup>57</sup> Özmucur Süleyman, a.g.e., s. 114-115.

<sup>58</sup> Özmucur Süleyman, a.g.e., s.114.

sermayeli firmalarda 1992'de 297'ye, 1993 yılında ise 785'e ulaşmıştır. Yerli firmalar için verimlilik değeri 1992'de 238 iken 1993 yılında 600 olmuştur. Genel olarak otomotiv sanayiindeki işgücü verimliliği, 1990'da 100 iken 1993 yılında 755 olmuştur. Bu rakamı şöyle açıklamak mümkündür. 1993 yılında Türk Otomotiv Sanayii'nde bir çalışan başına 755 milyon TL Brüt Katma Değer yaratılmıştır.

Sermaye verimliliğine ulaşmak amacıyla kullanılan brüt katma değer / öz sermaye oranı (1990-1993) dönemi için yerli firmalarda daha yüksektir. 1990 yılında yabancı sermayeli firmaların sermaye verimliliği 2.51 iken 1993 yılında 3.14 olmuştur. Yerli firmalarda ise 3.21'den 4.54'e ulaşmıştır. En yüksek değerler; 1990 yılında Anadolu Otomotiv Sanayii (8.25), 1991 yılında B.M.C. (6.21), 1992 yılında Karsan (4,29) 1993 yılında ise General Motors (14,34) şeklindedir. Otomotiv firmalarına ait sermaye ve işgücü verimliliği rakamları Tablo 15'de gösterilmiştir.

Önemli bir diğer nokta ise; Yabancı sermayeli firmalar, çoğu kez sermaye-yoğun üretim süreçleri kullansalar da, yatırım yaptıkları ülkede emek ücretinin düşük oluşu, şirketi üretim sürecini olabildiğince emek-yoğun kılmaya iter. Böylece ucuz üretim faktöründen daha çok kullanarak maliyetlerini en aza indirmeye çalışırlar.<sup>59</sup> Sonuç, geçmişe oranla artan istihdam yaratma hızıdır. Yabancı sermayeli firmalarda 1993 yılında %13.9 istihdam artışı sağlanmıştır.

#### **4.2.3.Diğer Ekonomik Göstergeler**

(1990-1993) dönemine ilişkin olarak açıklanan verilere dayanılarak İ.S.O'nın yaptığı inceleme sonucunda 500 Büyük Firma için bulgular, genel olarak ve bu kapsamdaki yerli ve yabancı sermayeli firmalar için ayrı ayrı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

---

<sup>59</sup> Fidan Erkal, a.g.e., s.139.

TABLO : 16  
TÜRK OTOMOTİV FİRMALARI İLE İLGİLİ BAZI GÖSTERGELER

| FİRMALAR            | Brüt Katma Değer./Sat.Has.(%) |      |      |      | Özsermaye/Çal.Ort.(%) |      |      |      | Çal. Ort./Satış Hasılatı |      |      |      |
|---------------------|-------------------------------|------|------|------|-----------------------|------|------|------|--------------------------|------|------|------|
|                     | 1990                          | 1991 | 1992 | 1993 | 1990                  | 1991 | 1992 | 1993 | 1990                     | 1991 | 1992 | 1993 |
| TOFAŞ               | 36                            | 28   | 31   | 38   | 5                     | 9    | 14   | 22   | 2.74                     | 1.62 | 0.79 | 0.39 |
| OYAK-RENAULT        | 26                            | 23   | 27   | 31   | 5                     | 8    | 13   | 24   | 2.41                     | 1.49 | 0.65 | 0.34 |
| OTOSAN              | 34                            | 29   | 24   | 31   | 5                     | 10   | 14   | 24   | 2.47                     | 1.63 | 0.69 | 0.36 |
| M.BENZ              | —                             | 14   | —    | 11   | —                     | 9    | 12   | 16   | 2.20                     | 2.28 | 0.80 | 0.42 |
| BMC                 | 14                            | 19   | 0    | 15   | 1                     | 2    | 4    | 32   | 2.62                     | 1.68 | 0.96 | 0.60 |
| UZEL MAK.           | 34                            | 35   | 35   | 23   | 3                     | 5    | 6    | 8    | 2.72                     | 2.40 | 1.28 | 0.63 |
| G.MOTORS            | —                             | 14   | 12   | 19   | —                     | 23   | 53   | 19   | —                        | 0.64 | 0.20 | 0.07 |
| T.TRAKTÖR           | 16                            | 17   | 20   | 24   | 3                     | 2    | 14   | 16   | 2.58                     | 1.77 | 0.98 | 0.46 |
| TEMSA               | 24                            | 24   | 0    | 29   | 3                     | 10   | 12   | 21   | 2.70                     | 1.88 | 0.59 | 0.31 |
| OTOYOL              | 28                            | 21   | 26   | 34   | 6                     | 11   | 11   | 16   | 2.43                     | 1.86 | 0.89 | 0.49 |
| A.O.S.              | 35                            | 25   | 22   | 32   | 3                     | 10   | 20   | 33   | 1.55                     | 1.10 | 0.42 | 0.20 |
| CHRYSLER            | 11                            | 13   | 16   | 15   | 5                     | 7    | 11   | 18   | 1.58                     | 0.98 | 0.47 | 0.22 |
| KARSAN              | 28                            | 21   | 17   | 23   | 2                     | 4    | 6    | 11   | 2.20                     | 1.49 | 0.64 | 0.33 |
| MAN                 | —                             | -15  | 0    | 16   | —                     | 48   | —    | 101  | —                        | 2.27 | 2.07 | 0.73 |
| OTOKAR              | 34                            | 26   | 23   | 25   | 3                     | 5    | 9    | 13   | 3.75                     | 1.71 | 0.81 | 0.52 |
| Yab. Ser. Fir. Top. | 24                            | 23   | 22   | 30   | 4                     | 9    | 13   | 25   | 2.47                     | 1.63 | 0.74 | 0.38 |
| Yer. Ser. Fir. Top. | 28                            | 24   | 18   | 24   | 3                     | 6    | 9    | 13   | 2.55                     | 1.75 | 0.76 | 0.40 |
| Genel Toplam        | 25                            | 23   | 22   | 29   | 4                     | 9    | 12   | 23   | 2.49                     | 1.65 | 0.75 | 0.38 |

Kaynak: İSO "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" (1991-1994)  
İSO Dergisi Özel Sayılarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

1992 yılında Yabancı sermayeli firmalar, satışlarının yüzde 22'si kadar brüt katma değer yaratırken, 1993 yılında bu oran yüzde 30'a yükselmiştir. Aynı oran 1990 yılında yüzde 24 idi. 1990 yılında yüzde 28 brüt katma değer / satış hasılatı oranına sahip olana yerli firmalar 1992'de en düşük (1990-1993 için) değere yani yüzde 18'e ulaşmışlardır. 1993 yılında ise 1991 düzeyine yüzde 24 tekrar ulaşılmıştır. Tablo 16'da görüldüğü gibi son iki yılda yabancı sermayeli firmalara ait satış hasılatının brüt katma değeri karşılama oranı, yerli sermayeli firmalara göre daha yüksektir.

Tablo 16'nın ikinci sütununda görülen "özsermaye / çalışanlar ortalaması" oranı, yerli ve yabancı sermayeli firmalar için dereceli faktör yoğunluğunu belirlemektedir. Yüzde olarak belirlenen değerle, yabancı sermayeli firmaların, Türk otomotiv sanayiinin genelini temsil edebildiğini göstermektedir. Bu oran 1992 yılında yabancı sermayeli firmalar için yüzde 13 iken 1993'de yüzde 25 olmuştur. Sektör genelinde ise 1992 yılında yüzde 12 iken 1993'de yüzde 23'e ulaşmıştır.

Sanayii'de faaliyet gösteren birimlerin sayısı azaldığında ya da bu birimlerin nisbi büyüklükleri arasındaki fark arttığında bir piyasa diğerine kıyasla daha yoğundur demek mümkündür. Burada önemli olan piyasa kontrolünün belirli ellerde yoğunlaşma derecesidir.<sup>60</sup> Bu açıklamaya göre Türk Otomotiv Sanayii'nde çok yüksek yoğunlaşma vardır demek mümkündür.

Bir diğer gösterge; Bir milyar TL satış hasılatı yaratmak için çalışan sayısını veren "Çalışanlar Ortalaması/Satış Hasılatı" oranıdır. Yerli ve yabancı sermayeli firmaların yakın değerlere sahip olduğunu Tablo 16'da görmek mümkündür. Buna göre yabancı sermayeli firma toplamı 1990 yılında 2.47'den 1993 yılında 0.38'e düşmüştür. Otomotiv sanayiinin genelinde de 1993 yılı değeri 0.38'dir. Bir önceki yıla göre düzenli düşüşlerin olması sözü edilen gösterge için olumlu bir özellik taşımaktadır.

---

<sup>60</sup> Eşkinat Rana, Yıldırım Kemal, **Endüstriyel Ekonomi**, Anadolu Ün. İ.İ.B.F. Yay. No:102, Eskişehir-1994, s.44-45.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNDE YER ALAN YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ EKONOMİK ANALİZİ

#### 1-TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİİNİN EKONOMİK ANALİZİ

1950'li yıllarda kurulan Türk Otomotiv Sanayii, başlangıçta ithal ikameci bir anlayış içinde, sadece iç piyasaya yönelik olarak, ekonomik olmayan ölçeklerde faaliyet göstermiştir. Ancak, gerek kuruluş kapasitelerinin asgari ekonomik düzeyin altında olması, gerekse ileri ülkelerin otomotiv sanayilerindeki gelişme ve yenilikler, 1990'lı yıllarda tüketicinin daha kaliteli ürün ve hizmet istemesi, daha pahalı olsa dahi yeni ve performansı daha yüksek ürün ihtiyacını büyütüştür.<sup>61</sup>

Firmalarımız, bir yandan kapasite diğer yandan kalite artırmak için gerekli yatırımları yapmakta, yerli üretim katkısı çok düşük olsa da bunun sonunda ürün çeşitlenmesine gitmişlerdir. Diğer yandan, yabancı sermayeli firmalar (Opel-GM ve Toyota) nisbeten daha modern ve esnek üretim, donanım ve sistemiyle devreye girmişlerdir.

Birbirlerine etki edebilecek kadar az sayıda satıcı firmanın çok sayıda alıcı (müşteri) ile karşı karşıya olduğu bir piyasa<sup>62</sup> yapısına sahip olan Türk Otomotiv Sanayii için, farklılaştırılmış oligopol piyasası söz konusudur diyebiliriz.

Bu kısımda otomotiv sanayimizin ekonomik özellikleri ortaya konacaktır. Buna göre yabancı sermaye yatırımlarının ekonomik etkilerine değinilecektir.

#### 1.1.Üretim ve Kapasite

Otomotiv sanayiinde her firma kendi üretim ihtiyacına göre demonte şekilde motor ithal edip yurt içindeki yan sanayiiden ve/veya firmasının olanaklarından çeşitli oranlarda

<sup>61</sup> Serim, İter, Türkiye'de ve Dünya'da Otomotiv Sanayii'ne Bakış, ISO Dergisi, Sayı: 344 (Kasım-1994), s.43.

<sup>62</sup> Eşkinat R - Yıldırım K, a.g.e., s.112.

yararlanarak araç üretimini gerçekleştirmektedir.<sup>63</sup>

Dünya’da ve ülkemizde, otomotiv ana sanayi ve yan sanayiden doğrudan monte edilebilecek parçalar satın almakta, dolayısıyla daha az yan sanayi firması ile sıkı bir ilişki kurmaktadır. Tam zamanında, sıfır hatalı ve üründe esnekliğe dayanan yeni ilişkiler ağında ana ve yan sanayi firmaları arasında çok yakın bir işbirliği bulunmaktadır. Bu işbirliğinin mali, yönetsel ve teknik (tasarım ve bilgi akışı) boyutları vardır. Diğer yandan, yalın üretimde en az stokla çalışma ilkesi yan sanayi girdilerinin sürekli sağlanmasını gerektirmekte bu da firmaların coğrafi olarak yakın olma gereğini doğurmaktadır. Bu gerek, Türkiye’de çok büyük ölçüde yerine getirmiştir. İstanbul, Kocaeli, Bursa ve Sakarya’da yoğunlaşma tekno-ekonomik bir avantajdır.<sup>64</sup>

Genel anlamda sanayileşmede, dar anlamda ise otomotiv sanayiinde başarıya ulaşmak için yalnızca iyi teknoloji seçmek ve kullanmak yeterli değildir. Aynı zamanda ithal edilen teknolojilerden ve var olan bilgi birikiminden hareketle yeni teknolojilerin üretilmesi, yeni fikir ve buluşların desteklenerek geliştirilmesi ve teşvik edilmesi gerekmektedir.<sup>65</sup> Bu şekilde üretim miktarı ve yerleşme oranları artırılabacaktır.

Ülkemizde özellikle otomobilin bir yatırım aracı olarak kullanılması, siyasi kararların talep ve buna bağlı olarak üretim üzerinde etkili olmasına neden olmaktadır. Diyebiliriz ki, siyasi olguların almış olduğu kararlar düzenli bir üretim programının oluşmasına engel olmaktadır.

Nitekim uzun yılların birikimi olarak makro ekonomik dengesizliğin Ocak-1994 tarihinde ortaya çıkardığı finansal kriz ve bunun sonucu oluşan finansal piyasalardaki belirsizlikler, ticarete yansımış ve azalan talep ve finansman darboğazı nedeni ile sanayi üretimi durma noktasına gelmiştir. Buna bağlı olarak 1994 yılı kapasite ve teknoloji yenileme yatırımları durma noktasındadır. Türk Otomotiv Sanayii’nin 1994 yılında gerçekleşen kriz sonucunda gerçekleştirdiği üretim değerleri Tablo 9’da verilmiştir. 1994

<sup>63</sup> Ünsal, Necla, a.g.e., s.42.

<sup>64</sup> Serim, İlter, a.g.e., s.43.

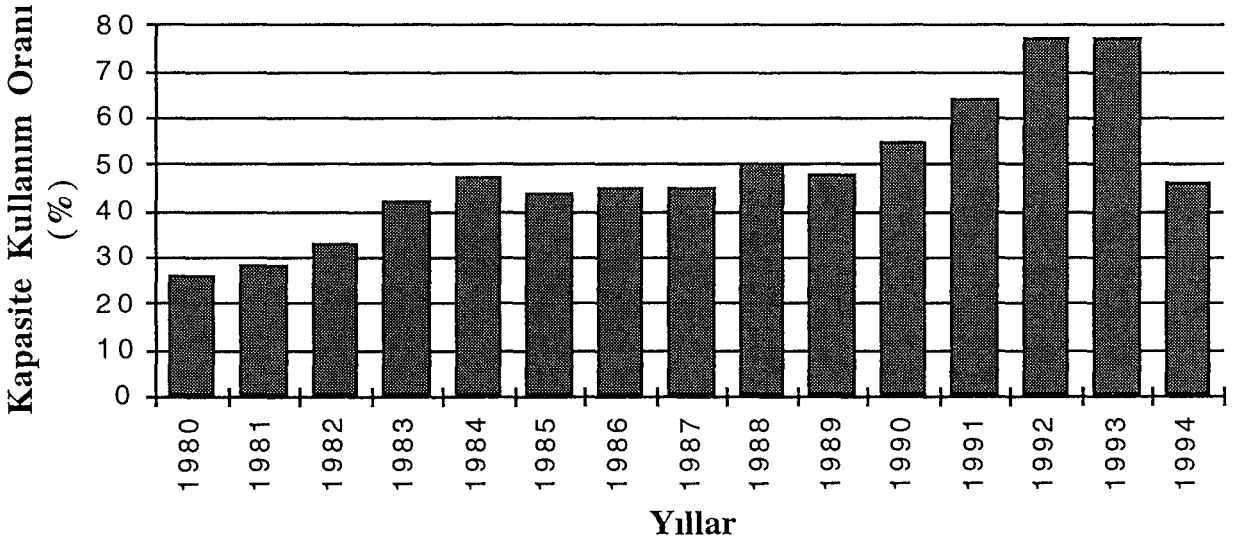
<sup>65</sup> Özenç, Mustafa, **Dünya’da ve Türkiye’de Sınai ve Ticari Mülkiyet Hakları (Patentler, Ticari Markalar, Telif Hakları)**, “İnceleme Yarışması V”, Yased Yay. No: 40, İstanbul-1992, s.63.

yılında üretilen toplam araç sayısı 265.837'dir. 1993 yılında üretilen toplam araç sayısı ise 453.484 idi. Buna göre toplam üretim %41 oranında azalmıştır.

Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler için önemli bir konuda otomotiv sanayiinde görülen atıl kapasitedir. Bu bakımdan kapasite kullanım oranları otomotiv sanayii için önemli bir göstergedir. 1993 yılında toplam kapasite kullanımını %77 olarak en yüksek değeri kazanmış. Ancak 1994 yılında yaşanan krizle beraber %46'lar düzeyine inmiştir.

Otomotiv sanayiinin rantabl ve optimum kapasiteleri ile Türk otomotiv sanayii firmalarının kapasiteleri arasında büyük fark mevcuttur. Ancak otomotiv sanayimizdeki kapasite kullanım oranlarında 1980 yılından itibaren devamlı yükselme söz konusudur. Yıllar itibariyle kapasite kullanım oranları Şekil 8'de görülmektedir.

ŞEKİL : 8  
TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NDE  
YILLAR İTİBARIYLA KAPASİTE KULLANIMI



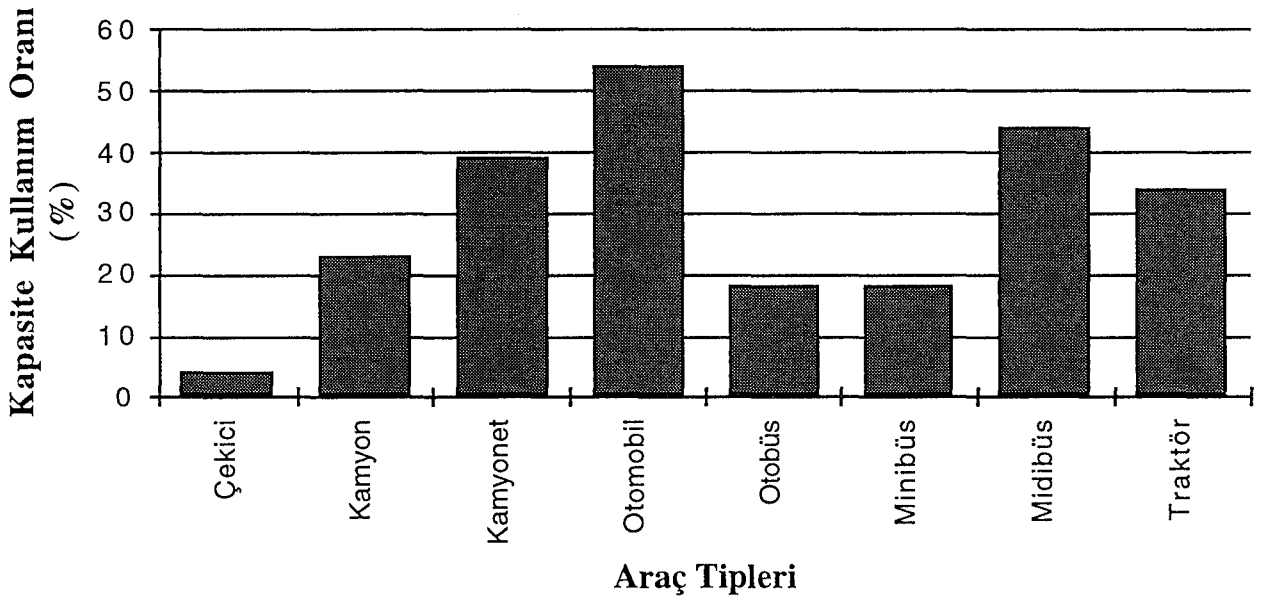
1994 yılında gerçekleşen kapasite kullanımlarının araç tiplerine göre oranları ise Şekil 9'da verilmiştir.

Ekonominin sağlık göstergesi üretimdir.<sup>66</sup> Üretimin düşüşü diğer ekonomik

<sup>66</sup> Şahinoğlu, Atalay, Sağlık Göstergesi Üretimdir, ISO Dergisi, Sayı: 341 (Ağustos 1994), s.15.

göstergeleri de olumsuz etkilemektedir. Bir önceki yıla göre kapasite kullanım oranı yüzde 31 düşmüştür. 1993 yılında kapasite kullanımını yüzde 77 idi. Araç tiplerine göre değişme şu şekildedir. 1993 yılında kapasite kullanım oranı çekici için %1, kamyon için %31, kamyonet için %65, otomobil için %58, otobüs için %18, minibüs için %24, midibüs için %51, traktör için ise %45 olarak gerçekleşmiştir.

ŞEKİL : 9  
ARAÇ TIPLERİNE GÖRE KAPASİTE KULLANIM ORANLARI (1994)



## 1.2.Üretim Maliyetleri

Otomotiv ürünlerinde üretim maliyeti, işletme büyüklüğünün yatırım maliyetinin, kapasite kullanım oranının, işgücü ve malzeme maliyetlerinin bir fonksiyonu olmaktadır.

Otomotiv sanayiinde ölçek ekonomisinin varlığı, işletme büyüklüğü ve üretim miktarına bağlı olarak, kapasite, üretim ve maliyet arasında artan verim halini ortaya çıkarmaktadır. Ölçeğe göre artan verim halinde, ölçek büyüdükçe ortalama maliyetler azalmaktadır. Otomotiv sanayiinde, ana imalat birimlerine göre optimal üretim kapasitesi her ne kadar değişiklik gösteriyorsa da, minimum optimal ölçeğin sadece yarısı kadar ölçeğe sahip bir tesisin ortalama toplam maliyetleri yaklaşık %6 artmaktadır. Bu maliyet



artışı, toplam maliyeti oluşturan sabit ve değişken maliyetler arasında, sabit maliyetlerin üretim miktarı azaldıkça, birim başına payının artmasından kaynaklanmaktadır. Diğer yandan, optimal üretim kapasitesinin üzerindeki kapasitelerde ise, yönetim ve işletme sorunlarının daha karmaşık hale gelmesiyle, bu kez de aşırı büyüklüğün gündeme getirdiği işletme sorunlarından kaynaklanan eksi ekonomiler nedeniyle, birim maliyet artışı ortaya çıkmaktadır.<sup>67</sup>

Otomotiv sektörünün gelişmesi yönünden maliyetin %50'sini malzeme teşkil etmektedir. Otomotiv sektörü bu konuyla bir ölçüde malzeme sektörü olmaktadır. Maliyetlerin yarısını teşkil eden malzeme yönünden, gelişmemiş ülkelerin otomotiv sanayiinde yer alması ancak sınırlı oranda mümkün gözükmektedir.<sup>68</sup> Şekil 10'da Otomotiv Sanayii'nde kullanılan malzemeler gösterilmiştir.

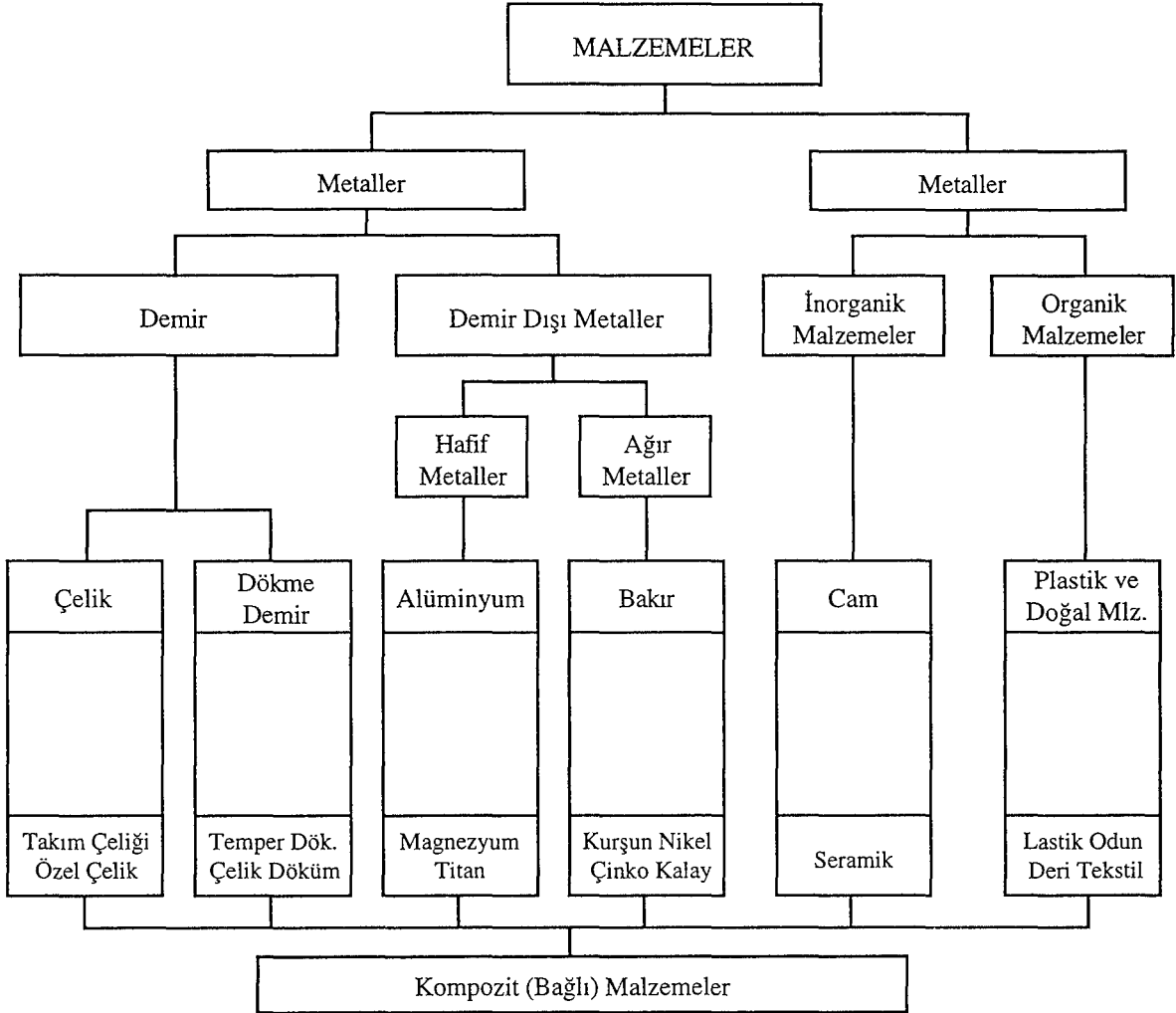
Otomotiv Sanayii'nde, maliyetlerin %50'sini oluşturan malzemeler dışında, %35 imalat gideri, %5 konstrüksiyon ve gelişme gideri ile beraber %10 diğer giderler etkili olmaktadır. Maliyetleri oluşturan diğer girdiler ile otomotiv sanayiinin çıktılarını ve ekonomiye katkılarını ise Şekil 11'de görmek mümkündür.

---

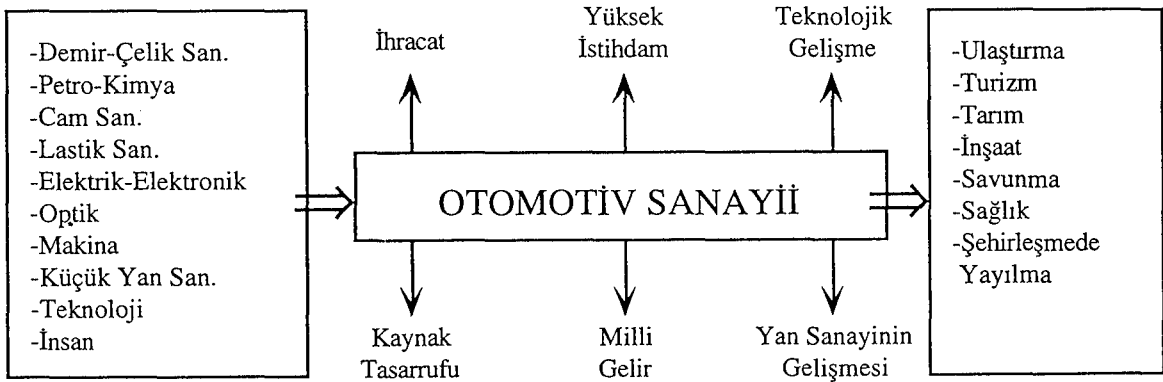
<sup>67</sup> Aksoy, Tamer, a.g.e., s.103.

<sup>68</sup> Keskin, Yahya, **Otomotiv Sanayii'nde Kullanılan Malzemeler**, Otomotiv Sanayii'nden Haberler Dergisi, Yıl: 4, Sayı: 14 (Nisan 1992), s.14.

ŞEKİL : 10  
OTOMOTİV SANAYİİ'NDE KULLANILAN MALZEMELER



ŞEKİL : 11  
OTOMOTİV SANAYİİ GİRDİLERİ VE ÇIKTILARI



Türk Otomotiv Sanayii'nde maliyet avantajı ve dezavantajı sağlayan kaynaklar şu şekilde sıralanmıştır.<sup>69</sup>

\* Maliyet avantajı sağlayan kaynaklar:

— Düşük işgücü maliyeti

— Türkiye'de yaratılan modellerin yaşam dönemlerinin uzun olması (zira yeni modele geçerken, mevcut kalıp değiştirilmekte veya yeni kalıp kullanılmakta ki bu da yüksek maliyetlere neden olmaktadır).

— Hükümet teşvikleri

\* Maliyet dezavantajlarının muhtemel kaynakları:

— Düşük kapasite kullanımı

— Yetersiz fabrika ölçeği

— Yerli parçaların yüksek mahiyetle salanması (büyük ölçüde ithal hammadde kullanılması, üretim hacminin düşük olması ve taşıt parkının çeşitliliği gibi nedenlerle yerli parçaları maliyeti yüksek olmaktadır).

— Enflasyon/finansman maliyetleri

— İthal edilen hammadde ve komponentler üzerindeki gümrük vergileri

— Uygun olmayan fabrika yerleşim planı

Ülkemiz otomotiv sanayii mamüllerinin üretim maliyetlerinin yüksek olması yukarıda belirtilen dezavantajlar ile birlikte son yıllarda ülke ekonomisinin içinde bulunduğu bunalımdır. Otomotiv sanayii 1990'lı yıllarda gösterdiği tüm gelişmelere rağmen, 1991 ve özellikle 1994 yıllarında olumsuz etkilenmiştir.

Yaşanan ekonomik kriz otomotiv sanayiinin üretim maliyetlerini şu şekilde etkilemiştir: Önce döviz darboğazı dolayısıyla zamanında gerçekleştirilmeyen döviz transferleri firmaların üretimlerini aksatmış, daha sonra giderek artan enflasyon, maliyet enflasyonu şekline dönüşerek, otomotiv maliyetlerini alıcıların satınalma gücünün çok üstüne çıkararak, bu kez de talep yetersizliği doğmuştur. Azalan talep nedeniyle satışlar ve dolayısıyla üretim miktarları düşmüştür.<sup>70</sup>

<sup>69</sup> Ünsal, Necla, a.g.e., s.48.

<sup>70</sup> Aksoy, Tamer, a.g.e., s.105.

### 1.3.Dış Ticaret

İthal ikameci bir anlayışla iç piyasaya dönük olarak kurulmuş olan Türk Otomotiv Sanayii, düşük milli gelir, dengesiz gelir dağılımı ve otomotivdeki yüksek vergiler sebebi ile taşıt sahipliğinde dünya ortalamalarının çok altında kalmasına rağmen, yükselen talep karşısında yalnızca 1993 yılında 5 milyar dolarlık ithalata karşılık gelen üretim gerçekleştirilmiştir. Üretim için hammadde ve yarı ürün ithalatının yanısıra yüksek talep komple araç ithalatını artırmıştır.

Dünya çapında rekabetin yoğun olduğu otomotiv sanayiinde söz sahibi ülkelerin ihracatlarını artırma çabaları göze çarpmaktadır. Ülkemizde otomotiv yan sanayiinin ihracat imkanları ana sanayiye göre daha fazladır. Örneğin Almanya ve Fransa gibi araç ihracatımızın fazla olduğu ülkelere otomotiv yan ürünlerini ihracat edebilmekteyiz.

Otomotiv sanayiinde söz sahibi ülkeler, dünya pazarlarına daha fazla ihracat yaparken daha az ithalat yapmanın yollarını araştırmaktadır.

#### 1.3.1.İhracat

Türkiye bazı araç türlerinde ihracat bakımından özellikle emek yoğun ve katma-değeri yüksek türlerde komşu ülkelerle mevcut ilişkiler içinde bu işi gerçekleştirmiş, daha sonraları Kuzey Afrika ve eski Doğu Avrupa ülkelerine de ihracatta bulunmuştur. Lisansör ve ortak firmaların katkılarıyla da yedek parça ve komponent ihracatını artırmıştır.<sup>71</sup> Günümüze gelindiğinde Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkelerinin yanısıra Orta Asya ülkelerine (Türki Cumhuriyetler) ihracatın arttığı görülmektedir. Bu ülkelere otobüs ve kamyon gibi ticari araçların ihracatı gerçekleştirilmektedir. Aşağıdaki tabloda otomotiv sanayimizin gerçekleştirildiği ihracat değerleri görülmektedir.

---

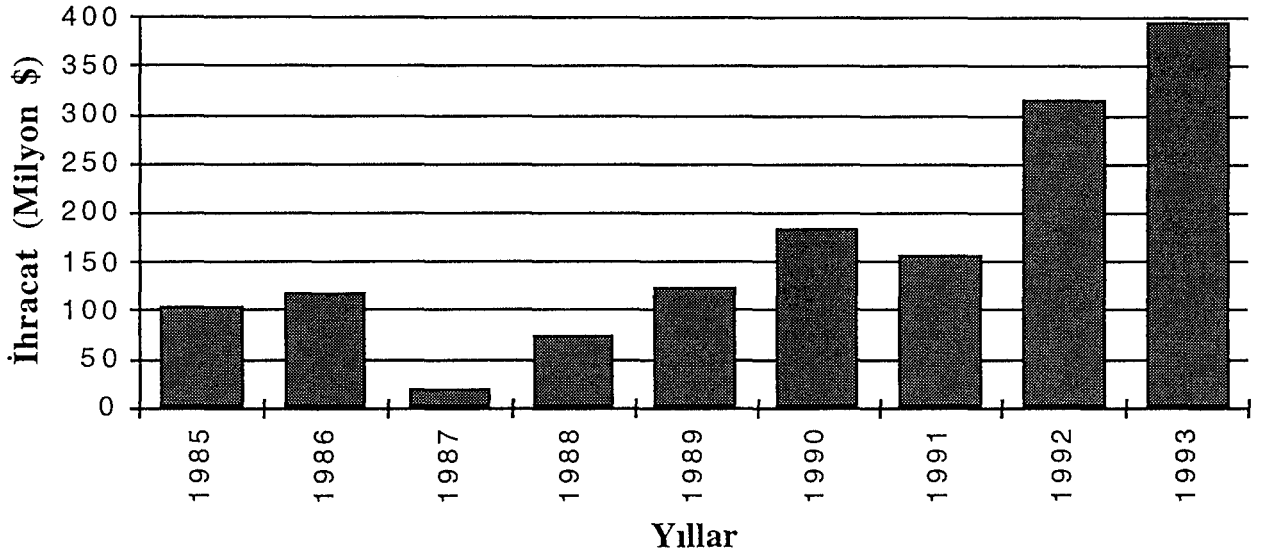
<sup>71</sup> Otomotiv Sanayii Çalışma Grubu Raporu, 3.İzmir İktisat Kongresi (4-7 Haziran 1992), DPT Yay., Ankara-1993, s.35.

TABLO : 17  
YILLAR İTİBARIYLA OTOMOTİV SANAYİ İHRACATI (DOLAR)

| YILLAR         | 1988  |             | 1989  |             | 1990  |             | 1991  |             | 1992   |             | 1993   |             |
|----------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|
|                | ADET  | DEĞER       | ADET  | DEĞER       | ADET  | DEĞER       | ADET  | DEĞER       | ADET   | DEĞER       | ADET   | DEĞER       |
| Komple Araç    |       |             |       |             |       |             |       |             |        |             |        |             |
| Muhtelif Parça | 8,904 | 74,309,147  | 9,891 | 121,661,230 | 7,183 | 182,368,234 | 4,175 | 154,810,455 | 10,178 | 316,610,094 | 10,996 | 394,811,485 |
| TOPLAM         | 0     | 52,622,429  | 0     | 42,560,297  | 0     | 39,937,050  | 0     | 33,683,306  | 0      | 38,631,763  | 0      | 32,639,491  |
|                | 8,904 | 126,931,576 | 9,891 | 164,221,527 | 7,183 | 222,305,284 | 4,175 | 188,493,761 | 10,178 | 355,241,857 | 10,996 | 427,450,976 |

Kaynak: OSD

ŞEKİL : 12  
YILLAR İTİBARIYLA TAŞIT ARAÇLARI İHRACATI (MİLYON \$)



Şekil 12’de ise 1985 sonrası komple taşıt aracı ihracatı görülmektedir. 1992 yılında 300 milyon dolar üzerinde ihracata ulaşılmıştır. 1993 yılında ise Türk Otomotiv Sanayii’nin en yüksek ihracat değerine ulaşılmıştır. 1993 yılı komple araç ihracatı 394 milyon dolardır. 1978 yılında 7 milyon dolar olarak gerçekleşen toplam ihracatımız ise 1993 yılı sonunda 427 milyon dolara ulaşmıştır.

1994 yılı içinde stok eritme amacı ile maliyetin altındaki fiyatlarla yapılan spot satışlarla sektör yıl sonunda 15.179 adetlik ihracatı öngörmektedir. 1994 yılında 8 aylık ihracat miktarı ise 8536 adet olarak gerçekleşmiştir. Buna göre sektör ihracatında 1993 yılına göre %84 artış sağlanacaktır.

Dünya otomotiv ihracat pazarı sayıları 20’yi aşmayan ve uluslararası düzeyde güçlü üretim ve dağıtım örgütlerine sahip dev firmaların kontrolündedir. Bu firmalar pazar içinde yoğun bir rekabet içindedir. Otomotiv ürünleri ihracatının artırılması ve uluslararası rekabet düzeyine ulaşması için uzun vadeli bir satış ve satış sonrası hizmetleri için güçlü bir altyapıya sahip olmak ve ekonomik ölçeğe ulaşmak gerekmektedir.<sup>72</sup>

<sup>72</sup> OSD, Otomotiv Sanayii’nden Haberler Dergisi, Yıl: 6, Sayı: 24 (Ekim-1994), s.3.

### 1.3.2.İthalat

Otomotiv sanayiinde ithalat, hammadde, yarı ürün ve komple araç ithalatı olarak gerçekleşmektedir. Ancak bu çalışmanın kapsamı itibariyle yalnızca komple araç ithalatı değerlendirilecektir.

1984 yılına kadar koruma altında olan otomotiv sanayii, liberalize edilen ithalat ile ilk kez bu yıl dış rekabete açılmıştır. İthalatın serbestleştirilmesi ile ithal araçlar Türkiye otomotiv pazarında 1984 yılında %12'lik bir pay almıştır.<sup>73</sup>

1988 yılında 85 milyon dolar olan ithalat bu yıldan itibaren sürekli bir artış göstermiştir. 1990 yılında 600 milyon doları aşan ithalat, 1993 yılına gelindiğinde 1 milyar doları geçmiştir.

Otomotiv sanayii ürünleri ithalatında 1990'lı yıllarda görülen bu hızlı artışın nedenleri şunlardır:

- 1) Gümrük ve fonlardaki indiriler sonucu ithalatın kolaylaşması.
- 2) 1989-1990 yıllarını kapsayan 2 yıllık dönemde kur makasının açılması, döviz kuru artışının enflasyonun çok altında kalması olarak ithalatı teşvik etmesi.
- 3) Bankaların verdiği ferdi kredilerin yaygınlaştırılması da tüketicileri çeşitli şekillerde otomobil sahibi olmaya yöneltmiştir.<sup>74</sup>

Aşağıdaki tabloda araç türlerine göre gerçekleştirilen komple araç ithalatı verilmiştir. Şekil 13'de ise yıllar itibariyle araç ithalatı için yapılan harcamalar dolar cinsinden gösterilmiştir.

---

<sup>73</sup> Ünsal, Necla, a.g.e., s.57.

<sup>74</sup> Türkkuşığı, Şengül, **Türk Otomotiv Sanayii'nin Ekonomik Analizi**, (Yayınlanmamış Bil-Uz Tezi), Anadolu Ün. Eskişehir, 1992, s.74-75.

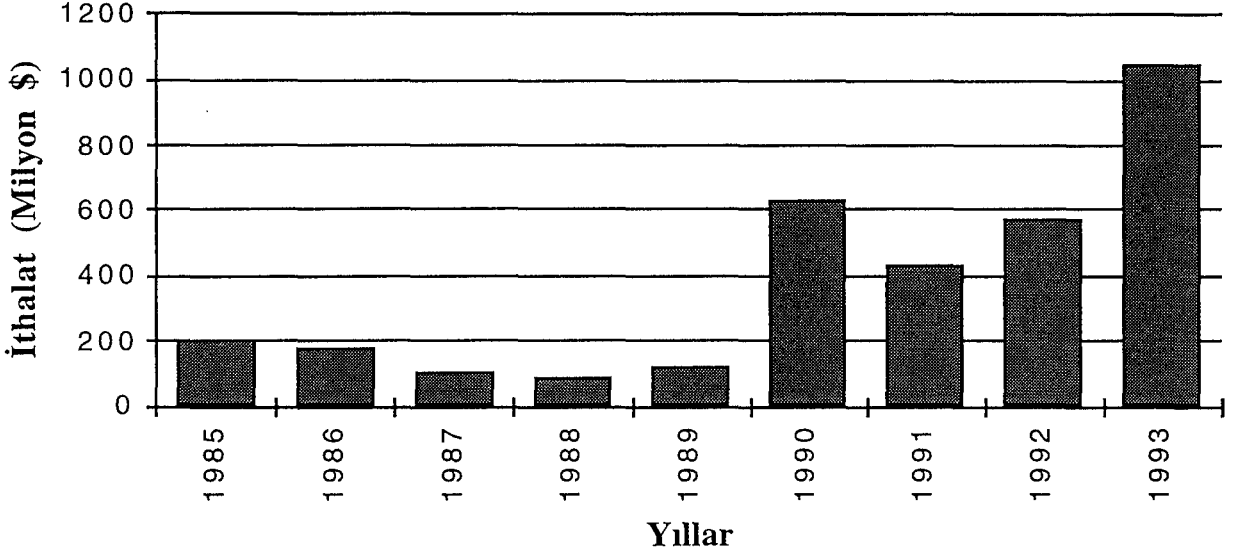
TABLO : 18  
YILLAR İTİBARIYLA TAŞIT ARAÇLARI İTHALATI (DOLAR)

|      |             | OTOMOBİL    | OTOBÜS     | MİNİBÜS    | KAMYON     | KAMYONET    | DAMPER     | TRAKTÖR    | ÇEKİCİ     | TOPLAM        |
|------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|---------------|
| 1988 | Adet-Unit   | 4,665       | 549        | 0          | 160        | 14          | 167        | 356        | 27         | 5,938         |
|      | Değer-Value | 39,544,783  | 11,998,238 | 0          | 4,508,153  | 158,031     | 16,491,175 | 11,357,394 | 1,288,176  | 85,345,950    |
| 1989 | Adet-Unit   | 7,094       | 33         | 414        | 303        | 1,522       | 16         | 80         | 95         | 9,557         |
|      | Değer-Value | 84,344,648  | 292,962    | 4,055,565  | 13,339,360 | 4,803,492   | 2,353,613  | 2,463,872  | 4,944,983  | 116,598,495   |
| 1990 | Adet-Unit   | 65,390      | 142        | 655        | 1,839      | 6,313       | 63         | 720        | 269        | 75,391        |
|      | Değer-Value | 527,504,801 | 14,890,801 | 7,176,421  | 22,331,467 | 33,159,238  | 1,390,093  | 5,847,536  | 16,781,013 | 629,081,405   |
| 1991 | Adet-Unit   | 33,651      | 483        | 1,551      | 2,231      | 6,998       | 94         | 1,132      | 404        | 46,544        |
|      | Değer-Value | 258,291,590 | 43,177,525 | 17,270,961 | 30,523,193 | 35,607,943  | 16,262,234 | 7,954,890  | 23,994,694 | 433,083,030   |
| 1992 | Adet-Unit   | 52,173      | 493        | 1,341      | 2,444      | 11,514      | 90         | 894        | 509        | 69,458        |
|      | Değer-Value | 357,553,961 | 49,562,194 | 14,502,997 | 27,498,041 | 75,182,256  | 7,121,000  | 9,868,960  | 32,600,280 | 573,889,689   |
| 1993 | Adet-Unit   | 101,610     | 267        | 1,612      | 2,880      | 25,341      | 70         | 3,170      | 522        | 135,472       |
|      | Değer-Value | 716,776,040 | 38,855,426 | 16,034,315 | 35,015,098 | 184,193,489 | 9,721,050  | 17,573,986 | 30,626,175 | 1,048,795,579 |

Kaynak: DİE



ŞEKİL : 13  
YILLAR İTİBARIYLA TAŞIT ARAÇARI İTHALATI (MİLYON \$)



Otomotiv ithalatının %75'ini oluşturan binek otomobilleri ithalatı 1993 yılında 102 bin adet gerçekleşirken 1994 yılında 28 binlere düşmüştür. Otomobil ithal edilen ülkeler arasında ise yine Japonya birinci sırayı almıştır.

#### 1.4.Yurtiçi Talep

60 milyonun üzerindeki nüfusu, geniş arazi varlığı ve zengin doğal kaynakları ile ülkemiz, otomotiv sanayii ürünleri için büyük bir talep potansiyeline sahiptir.

Park girişleri, araç tüketimi diğer bir ifade ile gerçekleşen talep miktarını ifade eder. Buna göre;

Yurtiçi Talep = Üretim + ithalat - İhracat  
olarak formüle edilebilir.

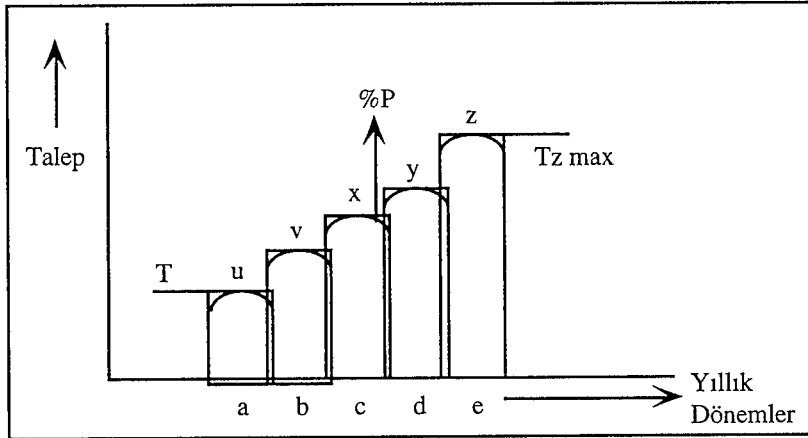
Otomotiv sanayii ürünlerine olan talep, çeşitli faktörlerden etkilenmektedir. Kişi başına düşen milli gelir düzeyi, talebin genişlemesine ve daralmasına neden olan en önemli faktörlerden biridir. Ayrıca harcama eğiliminin arttığı dönemlerde gerek otomobil gerekse diğer ticari taşıt araçlarına olan talep artmaktadır. Bu durum ise hükümetlerin

ekonomik politikaları ile yakından ilgilidir. Ekonomideki canlılık ve durgunluk yanında, akaryakıt fiyatlarının, taşıt araçlarından alınan vergiler ile taşıt fiyatlarının ve faizlerin yükselmesi de talep üzerine önemli bir rol oynamaktadır.

Ekonominin gelişmesi, karayolları ağının genişlemesi, şehirleşme ve ithalatın artması ile her zevke hitap eden model ve çeşitlerin artması, talebi olumlu yönde etkileyen faktörleri meydana getirmektedir. Bu olumlu ve olumsuz faktörlerden en çok etkilenen araç ise diğer araçlara göre talep esnekliği yüksek olan otomobil olmaktadır.<sup>75</sup>

Gelişmekte olan ve gelişen ülkelerde otomotiv talebinin seyri Şekil 14'deki gibi olacaktır.

ŞEKİL : 13  
GELİŞMEKTE OLAN VE GELİŞEN ÜLKELERDE OTOMOTİV  
TALEBİNİN GELİŞİMİ



Kaynak: İlder Serim, a.g.e., s.42.

Şekil 13'de görülen a, b, c, d, e periyotları 3 ile 7 yıl gibi u, v, x, y, z ise her yeni periyodun talep karakteristikleridir. Ülke ekonomisi ve nüfusu geliştikçe otomotiv talebi de önce belirli bir periyot içerisinde azami değere çıkar, sonra %p gibi (%10-20) bir düşüş gösterir. Sonra yeni bir periyotla yeni bir sıçrama ile daha daha yüksek bir talep ve üretim düzeyi eğrisine erişilir.

ABD, dünyada 1970'li yıllarda doyuma erişmiş tek ülkedir. 2,2 veya 2,1 kişiye 1

<sup>75</sup> Türkuşağı, Şengül, a.g.e., s.49.

otomobil düşmektedir. Ülkemizde ise henüz bin kişiye düşen araç sayısı 44 adettir. 1993 yılı sonu itibariyle Almanya'da haman haman doymaya erişmiş ve bin kişiye 483 adetle Avrupa Topluluğu ülkeleri içinde 1. durumdadır. Alman-ya'yı 473 adet/1000 kişi ile İtalya, 419 adetle Fransa, 303 adetle İspanya 172 ile Yunanistan izlemektedir.

Türkiye'nin gelişmişliği ve doyuma erişmesi için bin kişi başına 440 araç değerine erişmesi, otomobil parkının ise 25 milyon civarına varması gerekmektedir.<sup>76</sup>

### 1.5.İstihdam

İstihdam, bilindiği gibi bir ülkede ekonomik faaliyetlerde bilfiil kullanılan insan gücü anlamına gelmektedir.

Lokomotif bir sektör olan otomotiv sanayii ekonomimizde önemli bir yere sahip olup çok sayıda sektöre iş imkanı açmaktadır. Otomotiv sanayiinde faaliyet gösteren bir kişi başka alanlarda 20 kişiye daha iş imkanı sağlamaktadır. Yan sektörlerle birlikte oluşturduğu geniş istihdam hacmi sayesinde aileleri ile birlikte düşünüldüğünde yaklaşık 2,5 milyon kişiye geçim kaynağı sağlamaktadır.

1988 yılında 19 bin olan işgücü sayısı, 1990 yılında 25 bin 1993 yılında ise 29 binin üzerinde olmuştur.

1994 yılında %35 dolayında işgücü azalması ile karşılaşılırken sektöre yeni katılan Toyotosa'da işçi, teknisyen ve mühendis olarak 373 kişi istihdam edilmiştir.

Otomotiv sanayii, ülkemize yabancı sermayeli yeni firmaların girişi ile yeni istihdam olanakları sağlamış ayrıca yan sanayii, satış sonrası hizmetler ve dolaylı da olsa turizm, ulaştırma, inşaat vb. alanlarda da istihdam artırıcı etkide bulunmuştur. Aşağıdaki tabloda Türk otomotiv firmalarında gerçekleşen istihdam değerleri görülmektedir. (1988-1993)

---

<sup>76</sup> Serim, Ilter, a.g.e., s.43.

TABLO : 19  
TÜRK OTOMOTİV FİRMALARINDA İSTİHDAM

| Firmalar     | 1988   | 1989   | 1990   | 1991   | 1992   | 1993   |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| A.O.S        | 420    | 395    | 461    | 477    | 490    | 530    |
| B.M.C.       | 1.563  | 1.603  | 1.902  | 2.417  | 1.918  | 2.061  |
| Chrysler     | 487    | 441    | 489    | 491    | 398    | 450    |
| G.Motors     | 0      | 0      | 237    | 237    | 240    | 279    |
| Karsan       | 311    | 346    | 534    | 513    | 506    | 492    |
| M.A.N.       | 131    | 100    | 241    | 757    | 723    | 889    |
| M.Benz       | 1.928  | 2.378  | 2.664  | 2.294  | 2.801  | 2.981  |
| Otokar       | 490    | 452    | 510    | 565    | 500    | 538    |
| Otosan       | 2.543  | 2.235  | 2.313  | 1.773  | 1.957  | 2.184  |
| Otoyol       | 886    | 814    | 1.141  | 878    | 1.120  | 1.116  |
| O.Renault    | 3.050  | 4.030  | 4.293  | 4.847  | 4.932  | 5.281  |
| Temsa        | 564    | 590    | 662    | 549    | 626    | 751    |
| TOFAŞ        | 4.007  | 4.993  | 6.168  | 6.788  | 8.145  | 8.890  |
| T.Traktör    | 1.090  | 989    | 1.144  | 1.033  | 1.018  | 1.196  |
| Uzel         | 1.988  | 1.627  | 1.947  | 1.695  | 1.593  | 1.795  |
| İŞÇİ         | 15.502 | 17.234 | 20.669 | 20.959 | 22.384 | 24.599 |
| MEMUR        | 2.688  | 2.456  | 2.527  | 2.815  | 2.901  | 2.859  |
| İDARECİ      | 468    | 491    | 578    | 497    | 518    | 640    |
| MÜHENDİS     | 409    | 458    | 559    | 669    | 750    | 876    |
| İDARECİ MÜH. | 391    | 354    | 373    | 375    | 414    | 459    |
| TOPLAM       | 19.458 | 20.993 | 24.706 | 25.314 | 26.967 | 29.433 |

Kaynak: OSD

## 2-OTOMOTİV SANAYİİ İÇERİSİNDEKİ YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ EKONOMİK ETKİLERİ

Otomotiv sanayiinin ekonomiye katkılarını istihdama, üretime, teknolojik gelişmeye, milli gelire, devlet gelirlerine, yan sanayiye ve ithal ikamesi yoluyla döviz tasarrufuna yaptığı katkılar olarak sıralamak mümkündür. Diğer yandan yabancı sermaye yatırımlarının ülke ekonomisine katkıları ise yabancı sermaye birikimine ve üretim kapasitesinin genişlemesine dolaysız etkide bulunur. Ekonomiye en önemli etki ise gelir ve ödemeler dengesi üzerindeki olumlu etkileridir. Ayrıca istihdama ve teknolojiye olan etkileri yanında yapılan yatırımların ekonominin her alanında etkisi olacaktır.

Ancak yabancı sermaye yatırımlarının pratikte ülke ekonomisine sakıncaları da mevcuttur. Bunlar ana sektörler itibariyle ekonominin kontrolünün yabancıların ellerine geçmesi ekonomide düal bir yapı oluşturması (geleneksel teknikler-ileri teknoloji) yerli üreticilerin rekabet şansını yitirmesi ve koruyucu duvarların etkisizleşmesidir.<sup>77</sup>

Yabancı sermaye yatırımlarının yapıldığı ülkede zaman içerisinde belli bir miktara kadar artırılmaya çalışılmaktadır. Ancak belirlenen oran aşıldıktan sonra daraltılmaya başlanmakta hatta yerli firmaya dönüştürme baskıları artmaktadır. Yabancı sermaye yatırımlarının monopolistik durumları ve fiyat transferleri yaparak enflasyona yolaçmaları, resmi kur-gerçek kur arasında farklılık olduğunda kar transferinin bir ikincil çoğalma göstererek çifte kara yolaçması, beyin göçünün hızlanmasına neden olması<sup>78</sup> gibi tüm olumsuz görüşlere karşın yabancı sermaye yatırımları artmaktadır. Bu noktada globalleşen dünyada yabancı sermaye deyimi önemini yitirmiştir. Çünkü bilimsel ve teknolojik gelişmeler ve değişmeler ülkelerarası endüstriyel entegrasyonu gündeme getirmiştir. Bu da teknoglobalizm kavramını ortaya çıkarmıştır. Bu kavram endüstriyel ve teknolojik faaliyetlerin tümünde, dünya çapında bir yaklaşımı ifade etmektedir. Ticari ilişkilerde, pazar ve rekabet ilişkilerinde ekonomik kalkınmayı ve teknolojik gelişmeyi hızlandıran teknoglobalizm, çok uluslu kurum ve kuruluşlara itici bir güç oluşturmaktadır.<sup>79</sup> Bugün ABD'nin ve Dünya'nın en büyük sanayi kuruluşu olan General Motors Türkiye bütçesinin (1994) 4,5 katı cirosu ile uluslararası bir sermayeye sahiptir. 1923 yılında Avrupa'da yatırıma başlayan General Motors, ülkemizdeki %100 yabancı sermayeli tek kuruluştur. Dünya'nın 3. otomobil üreticisi olan Toyota ise yatırım gerçekleştirdiği 14 ülkeden sonra Türkiye'de de üretim kararı almıştır.

Olumsuz görüşlere karşın, gelir, istihdam ve teknoloji artırıcı etkileri yanında ödemeler dengesi üzerindeki olumlu etkileri ve bölgesel kalkınmaya olan etkisi ile yabancı sermaye, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için önemini korumaktadır.

<sup>77</sup> Soytürk, Muammer, *Dünya'da ve Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Beklentiler*, "İnceleme Yarışması" YASED Yay. No: 33, İstanbul-1988, s.204.

<sup>78</sup> Akman, Ayhan, *Yabancı Sermaye Yatırım Neden ve Etkileri*, "İnceleme Yarışması" YASED Yay. No: 33, İstanbul-1988, s.34.

<sup>79</sup> Özenç, Mustafa, *Çevre Sorunlarının Ekonomik ve Endüstriyel Yönü ile Kalkınmaya Etkileri*, "İnceleme Yarışması IV", YASED Yay. No: 39, İstanbul-1991, s.184.

Buna karşın yabancı sermaye tercihini sanayileşmiş ülkeler için kullanmaktadır.

Otomotiv sanayii içerisindeki yabancı sermaye yatırımlarının ithalatçı ülkeler üzerindeki etkilerini iki başlık altında işleyeceğiz. Birinci kısımda az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki etkiler, ikinci kısımda ise gelişmiş ülkelerde yabancı sermayeli otomotiv sanayii yatırımları ve ekonomik etkileri ele alınmaktadır.

## **2.1. Az gelişmiş Ülkelerde Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri**

Otomotiv sanayiindeki dönüşümler, özellikle teknoloji ve organizasyon değişiklikleri, az gelişmiş ülkelerin firmalarını, ihracat pazarlarında güçlü olmak için yabancı sermayeli firmalar ile ortak girişim yapmaya yönlendirmektedir. Bu, basit ve iyi bilinen teknolojilerle üretilenler dışında bütün parçalar, ticari araçlar ve otomobiller için söz konusu olmaktadır. Bu birliktelikler, yönetim sözleşmesi lisansörlük içinde ortaklık veya katılım gibi pek çok biçimde olabilmektedir. Çok uluslu firmalar içinde Japon ve bazı Avrupalı firmalar, kendi yönetim stillerini uygulayabilecekleri ve kalite standartları ile pazarlama aktiviteleri üzerinde kontrol kurabilecekleri ortaklıkları tercih etmektedir. Diğer Avrupa firmaları ortaklıktan daha az karlı olmakla birlikte daha az riskli gördükleri lisans düzenlemelerini tercih etmektedirler. Amerikan firmaları tamamiyle sahip oldukları yan kuruluşlar ya da ortaklıklar kurmaktalar.

Az gelişmiş ülkelerin seçimleri diğer ülkelere göre farklı olmaktadır. Bazıları kapital akışı ve sürekli katkı ve destek nedeniyle ortaklığı tercih etmektedirler. Diğerleri, yabancı ortağın daha güçlü ve büyük olmasının aleyhlerine dengesizlik ve sınırlama yaratacağı endişesiyle ortaklıktan çok lisans ilişkisini seçmektedirler.<sup>80</sup>

Az gelişmiş ülkelerde otomotiv sanayiinin gelişimi gelişmiş kapitalist ülkelere göre daha hızlıdır. Buna etken gelişmiş ülke firmalarının karını artırmak amacıyla yeni pazarlara açılma düşüncesidir. Elbette rasyonel düşünen hiçbir ülke veya firma yarar sağlayamayacağı ekonomik bir girişimde bulunmaz. Bununla birlikte ithalatçı ülkenin beklentileri de çok önemlidir. Bu beklentiler üzerinde yabancı sermaye yatırımlarının

<sup>80</sup> Özgen, E, Levin, Otomotiv Sanayii Üzerine, III. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu ve Sergisi, TMMOB Yay. No: 146/2, Ankara, Kasım-1992, s.280.

oluşturacağı ekonomik etkiler söz sahibidir. Yukarıda da ifade edildiği gibi gerek gelişmiş ülkeler gerekse az gelişmiş ülkeler olumsuz etkileri minimize etmek ve bu oranda yarar sağlamak amacıyla çeşitli yatırım stratejileri uygulamaktadırlar.

### 2.1.1.Olumlu Etkiler

Kalkınmakta olan memleketlerin hiçbiri, (Güney Kore hariç) kendi endüstrilerini çok uluslu otomotiv firmalarının katılımı ve desteği olmaksızın kurabilmiş değillerdir. Kurulan sanayi kalkınan memleketlerde ister sadece iç pazara hitap etsin, isterse kısmen dış pazarlara dönük olsun çok uluslu firmalar mevcut yerli firmalar ile ya ortaklıklar veya lisansördürler. Kısaca teknoloji ve eğitilmiş eleman temin etmektedirler.<sup>81</sup>

Otomotiv sanayiinde gelişmekte olan ülkelerdeki mevcut firmalar çok ulusludur. Bu firmaların, nerede faaliyette bulunursa bulunsunlar ortak bazı özellikleri mevcuttur.

- a) Üretim adetleri yüksek, maliyetler düşüktür.
- b) Devamlı olarak araştırma yapmakta ve yeni model ve metodlar geliştirmektedirler.
- c) Petrol krizi, çevre sorunları, güvenlik gibi uluslararası boyutlara ulaşmış problemler ve dünyadaki değişen şartlara kısa sürede intibak edebilmektedirler.<sup>82</sup>

Bu özellikler ile çok uluslu firmalar, yatırım yaptıkları ülkelerin ekonomileri üzerinde olumlu etkiler yapmaktadırlar. Dünya petrol krizi ile birlikte iç piyasada önemli talep düşüşleri yaşayan büyük üreticiler yeni dış pazarlar aramaya başladılar. Brezilya 1984'te, Orta Doğu, Avrupa, Afrika, Latin Amerika ve Asya pazarlarına girmeyi başarmıştır. Brezilya'nın bu atağında Brezilya'da üretim yapan Volkswagen, Fiat ve Ford'un takip ettiği stratejiler çok önemlidir.<sup>83</sup>

Nakliye ihtiyacını, kitle taşımacılığın sistemlerine dayanarak gidermeye çalışan Hindistan, 1970'lerde Suzuki, Nissan, Mazda, Toyota ve Mitsubichi gibi Japon firmaların

<sup>81</sup> OSD, AET Karşısında Türk Kara Nakil Araçlar Sanayii, "Ö.I.K. Alt Komite Raporu", Mart-1987, İstanbul, s.39.

<sup>82</sup> OSD, a.g.e., s.40.

<sup>83</sup> OSD, a.g.e., s.40-41.

Hindistan'da ortak girişimlerde bulunmasını sağlamıştır. Araç üretimi 1984'te 180 bin adede ulaşırken hedef 1990'larda 400 bin seviyesine ulaşmaktı. 1992 yılında 154 bini otomobil olmak üzere toplam 324 bin seviyesine ulaşılmıştır.

İspanya bugün Avrupa'nın 3. büyük otomobil üreticisidir. 1992 yılında, 1 milyon 791 bini otomobil olmak üzere toplam 2 milyonun üzerinde araç üretimi gerçekleştirmiştir. Bu netice 1960'lı yıllarda takip edilen politikaların eseridir. Bu tarihlerde pek çok yabancı üretici, İspanyol firmaları ile işbirliği yaparak İspanya'da yatırımları giriştiler. 1970'li yıllarda otomotiv ihracatını teşvik çalışmaları yapıldı. Bu durumda pekçok, çok uluslu firma İspanya'yı Avrupa'daki pazar paylarını arttırmak için kullandıkları bir merkez haline getirdiler. İspanya bugün Dünya'nın 5., Avrupa'nın ise 3. büyük üreticisi durumundadır.<sup>84</sup>

Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sanayiinin gelişimini ve bu gelişimde yabancı sermaye yatırımlarının katkılarını örneklerle açıkladıktan sonra, yabancı sermaye yatırımlarının ulusal ekonomiye katkılarını şu şekilde sıralayabiliriz:

a) Sermaye birikimine katkısı: Az gelişmiş ülkelerde, kalkınma için en gerekli faktör sermaye birikimini hızlandırmaktır. Yabancı özel sermayenini az gelişmiş ekonomilerce ithal edilmesinde ana beklentilerden biri bu olduğuna göre yabancı sermaye yatırımlarının bu katkıyı sağlaması ulusal ekonomi için en önemli yararı olmaktadır.

b) Teknolojik gelişmeye katkısı: Az gelişmiş ülkeler için, sermaye birikimi kadar önemli bir faktör de teknolojik yeniliklerdir. Bilindiği gibi yabancı sermaye geldiği ülkeye belirli bir teknolojiyi de beraberinde getirir.

c) İş yönetimi ve teknik eleman bakımından katkı: Yabancı özel sermaye, gelişmiş ülkelerden geldiği için daha rasyonel ve etkin, iş yönetimi bakımından da öğretici nitelikler taşıyabilir. Ayrıca, üst düzeyde teknik eleman ve yönetici kadrosu açısından da yararlı olabilmektedir. Bu alanda da yetersizlik içinde olan az gelişmiş ülkeler özellikle, ortak girişimler sayesinde bu dezavantajdan kurtulabilirler.

<sup>84</sup> OSD, a.g.e., s.43-45.



d) İç piyasanın dinamizmine katkı: Yabancı sermaye yatırımları az gelişmiş ülkelerde piyasa ekonomisinin koşullarının işlenmesi ve ekonominin statik yapıdan dinamik bir yapıya dönüşmesini hızlandırmaktadır. Rekabet yapısının iyileşmesi, işletme yapılarının modernizasyonu, piyasa ekonomisi bilincinin yaygınlaşması en önemli katkılardandır. Ayrıca yerli girişimcilerde “zihniyet” değişikliği ve rasyonel davranış eğilimlerinin gelişmesi, girişimcilerin dış piyasalara açılmasına da olumlu etkilerde bulunmaktadır.<sup>85</sup>

### 2.1.2.Olumsuz Etkiler

Yabancı ülkelerdeki sermaye yatırımlarının genel rizikoları yanında ek, başka rizikoları da (siyasal, enflasyonist, transfer riskleri gibi) vardır. Eğer ülke henüz ekonomik gelişme sürecinin başlarında ise bu rizikolar da o kadar yüksek olacaktır. Az gelişmiş ülkelerde, yatırımları özendirme amacı ile iç ekonomide düşük faiz oranları uygulanır. Fakat elde edilecek karların da nisbeten düşük olması, ne yurtiçi ne de yurtdışı kaynakları amaçlanan alanlara çekememektedir.<sup>86</sup>

Az gelişmiş ülkelerdeki olumsuz görüşler (özellikle uzun dönemde) de yabancı sermaye yatırımlarını olumsuz etkilemektedir. Yabancı sermaye yatırımlarının otomotiv sanayii üzerine olumsuz etkilerini açıklamadan önce, özel yabancı sermayeye karşı görüşleri açıklamak gerekecektir.

---

<sup>85</sup> Han, Ergül, *Az gelişmiş ve Kalkınma Ekonomisi*, Anadolu Ün. Eskişehir İİBF Yay., Kütahya-1990, s.121-122.

<sup>86</sup> Han, Ergül, *İktisada Giriş II*, Anadolu Ün. Basımevi, Eskişehir-1994, s.187.

olarak yabancı sermayeye tabi iken, giderek üretimleri için yabancı teknolojiye tabi hale gelmiştir. Lisans anlaşması yapan firmaların, lisan süresi dolduğunda anlaşmayı yenileme yolunu tercih ettikleri görülmektedir. Yeri firmaların yaşamsal olarak yabancı yatırım sermayesine tabi oluşu üretim için yabancı teknolojiye tabi hale gelmesine neden olmuştur. Çünkü yabancı özel sermaye, direkt yatırım ya da yerli firmalar ile işbirliği ile bu ülkelere akmış, üretim sırasında sermaye yardımı, teknik know-how inşasını gerçekleştirmek zorunda kalmış bir aşama sonrasında ise teknoloji (lisans, patent vb.) iletmek daha az masraflı hale gelmiştir. Bu sırada yerli firmalara karşı rakiptir. Yabancı firmaların ulusal pazarda güçlenmesi diğer yandan yerli firmaların yerli üretimlerini genişletmesi denasyonalizasyon\* süreci başlatır.<sup>88</sup>

Bu süreç genel olarak üç şekilde ortaya çıkar: Birincisi yabancı sermayeli firmaların yerel firmaları direkt ele geçişi şeklindedir. İkincisi rekabet yoluyla yerli firmaların sektör dışına sürülmesidir. Üçüncü şekil ise yerli ve yabancı sermayeli firmaların farklı büyüme oranlarının doğal sonucu olarak yabancı sermayeye hızlı yığılması şeklinde olmaktadır.<sup>89</sup>

Burada en önemli sorun azgelişmiş ülkelerde ve gelişmekte olan ülkelerde ortaya çıkacak olan aşırı rekabet koşullarının ve çok sayıda üretici firmanın buraya yerleşmesinin yol açacağı düşük ölçek sorunudur.<sup>90</sup> Sektördeki firma sayısı arttıkça ekonomik ölçeğe ulaşamamaktadır.

Yabancı sermaye yatırımlarının olumsuz etkilerini özetleyecek olursak, uygun bir denetik mekanizması işletilmediği takdirde, yabancı sermaye ulusal ekonomiyi kontrolü altına alabilir. Yabancı sermayeli firmalar, ulusal ekonomi açısından uygun olmayan belirli teknolojileri empoze ederek, ülkenin sanayileşmesinde ve teknolojik gelişmesinde sapmalara neden olabilir. Uygun olmayan teknoloji transferleri dış ticaret dengesini olumsuz yönde etkileyecektir. Yabancı sermayeli firmaların kar transferleri, azgelişmiş ülkelere döviz çıkışına yol açacaktır. Eğer kar oranları çok yüksek ise ulusal ekonomi

---

\* Denasyonalizasyon: Yerel sahipli firmaların eliminasyonu ve ele geçirilmesi.

88 Özgen, E. Levin, a.g.e., s.271.

89 Özgen, E. Levin, a.g.e., s.271.

90 Karel, Anıl, **Otomotiv Sektörüne Bakış**, Mühendis ve Makina Dergisi, (TMMOB Yay.), Cilt: 35, Sayı: 417, (Ekim-1994), s.16.

yarardan çok zararlar karşı karşıya kalacaktır.<sup>91</sup>

## **2.2.Gelişmiş Ülkelerde Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri**

Dünya üzerindeki yabancı sermaye yatırımlarının daha çok gelişmiş ülkeler tercih ettikleri bilinen bir gerçektir. Gelişmiş ülkelere yabancı sermayenin daha fazla gitmesinin nedenleri şunlardır: Altyapı sorunu ve bu işler için ek masrafa gerek olmayışı, ekonomi ve politikadaki kararlılık ve siyasi istikrarın varlığıdır. Ayrıca yaygın ve yüksek endüstrileşme nedeniyle teknik işgücü sorunu yoktur.

Ekonomik olaylar sonucu ortaya çıkan kısıtlayıcı dış ticaret rejimlerine pek rastlanmaz. Bürokrasinin ortaya çıkaracağı muhtemel güçlükler asgariye indirilmiştir.<sup>92</sup>

Temel kural olarak sermaye giriş ve çıkışlarında esneklik kabul edilmiştir. Bunların yanında, yabancı sermayeye “Sömürücü”dür gibi önyargı ile yaklaşılmadığı için ondan mümkün olduğu kadar yararlanılmaya çalışılmaktadır.<sup>93</sup>

Gelişmiş ülkeler rasyonel davranış içerisinde olduğundan bu ülkelerde bulunan yabancı sermaye yatırımlarının olumlu etkileri ağırlık kazanmaktadır. Gelişmiş ülkelerin birbirleri ile olan sermaye hareketlerinde oldukça hassas dengeden söz edilebilir. Çünkü her iki tarafda kar elde etmek amacındadır ve bunu gerçekleştirebilecek yönetsel ekonomi bilgisine sahiptir.

### **2.2.1.Olumlu Etkiler**

1930’larda ve 50’lerde otomotiv sanayiinde gelişmiş olan ülkeler yayılma politikası izlemiş ve 1960’larda yabancı doğrudan yatırım sermayesi akışı hızlanmıştır. 1970’de yaşanan kriz, emeğin payının devamlı artışı, sermaye payının azalması ve talep eksikliği olarak ortaya çıkmıştır. Sonuçta karlılığın sürekli düşmesi ile oluşan bu kriz, bir atılım sağlayabilecek daha gelişmiş teknoloji, yedek olarak mevcutsa aşılabilirdi. Daha önceleri

<sup>91</sup> Han, Ergül, a.g.e., s.122-123.

<sup>92</sup> Karakoyunlu, Erdoğan, a.g.e., s.425.

<sup>93</sup> Karluk, S.Rıdvan, **Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları**, I.T.O. Yay. No: 13, İstanbul-1983, s.213.

rakip durumunda olan gelişmiş ülke firmaları çeşitli ortaklıklar kurmuşlardır.

Yabancı sermaye akışı gelişmiş ülkeler arasında artarken, Japon firmaları, Amerika'da montaj fabrikaları kurmakta, Amerikan-Japon ortak firmaları ise ortaklaşa olarak Avrupa'da montaj ve Ar-Ge birimleri inşa etmektedirler. Örneğin; GM-Isuzu, Daewoo Motors-Suzuki Ford, Chrysler-Mitsubishi, Renault-Amerikan Motors ve GM-Toyota işbirliği gerçekleşmiştir. Renault-Amerikan Motors ve GM-Toyota, Amerika'da faaliyet göstermekte iken bu uluslararası rasyonalizasyon ve bütünleşme sanayi sermayesinin uzun vadeli merkezileşme eğilimini göstermektedir.<sup>94</sup>

Ulusal ve kıtasal birleşmelerin ötesinde artık, araştırma, tasarım ve sabit yatırımların yüksek maliyetlerini karşılama ortak projeler ile ortadan kaldırılabilir. Örneğin; Renault ve Subaru'nun ortaklaşa makine geliştirme ve üretmek üzere, Honda ve Rover'in Avrupa ve Amerika pazarları için belirli modeller üretmek üzere, Volvo ve Ssang Yong Motors'un G.Kore'de bir Volvo modeli üretmek ve yeni model geliştirmek üzere biraraya gelmişlerdir.<sup>95</sup> Böylesi, araştırma, üretim ve pazarlamanın bütün alanlarını kapayan ortak girişim çalışmaları, firmalara mali açıdan geniş imkanlar tanımaktadır. Bu da amaçlanan kara ulaşılması anlamına gelir.

Kurulan ortaklıklar veya birleşmeler, kısmen veya bütünsel olarak projelerin hızlanarak artması, keşif ve teknolojik bulguların hızlı ve geniş yayılımına yol açacaktır. Bu ülkelerin yabancı sermaye yatırımları için altyapı, yönetim usulleri ve iş uygulamalarındaki becerileri yeterlidir. Kısaca, gelişmiş ülkelerde yabancı sermaye, yüksek otomasyon ve diğer sermaye yoğun teknikler ile maliyet düşürücü etkisinin yanında yeni teknolojilerin elde edilmesini sağlayacaktır.

### 2.2.2.Olumsuz Etkiler

Sanayiinin devinen ekonomik, mali ve politik dinamikleri ulusal sınırlar boyunca yoğun rekabet yaratmıştır. Bu durum otomotiv sanayicilerini, daha düşük maliyetlerle bölgesel pazarlara uygun yerleşimler aramaya zorlamıştır.<sup>96</sup> Ulusal ekonomiye katılacak

<sup>94</sup> Özgen, E. Levin, a.g.e., s.262-279.

<sup>95</sup> Özgen, E. Levin, a.g.e., s.279.

<sup>96</sup> Özgen, E. Levin, a.g.e., s.279.

olan yabancı sermayeli yeni bir firma zaten aşırı rekabet içerisinde olan yerli otomotiv sanayicilerini olumsuz etkileyecektir.

Japon firmalar ve G.Kore (Hyundai) günümüzde Amerika ve Kanada gibi Kuzey Amerika ülkelerinde üretim yapmaktadır. Montaj operasyonları ile başlayan bu süreç hızla makine üretimine dönüşmüştür. Benzer bir olgu Avrupa'da özellikle İngiltere'de görülmekte, İspanya'da ise Japon otomotiv ana sanayii firmaları, Avrupa pazarına sunmak için üretimkelirin genişletmektedirler. Kuzey Amerikalı imalatçılar deniz aşırı üretime yanıtla uğraşmaya dayanamamışlardır.<sup>97</sup>

Amerikan otomotiv sanayii firmaları, 1970 yılında yaşanan krizden ancak erken emeklilik, gençlerin ise geçici işten çıkartılmaları gibi istihdama bağlı düzenlemeler ile çıkabilmiştir. Bu tür düzenlemelerde verimlilik önem taşımaktadır. Verimlilik artırma yarışında geri kalan firmalar fabrika kapamaya kadar gidebilecektir. Bu noktada teknoloji kullanımının yoğun olduğu sermaye yoğun yapıya sahip yabancı sermayeli firmalar, ulusal ekonomide işsizlik veya en azından kısa süreli iş kayıplarına yol açacaktır.

### **2.3.Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımlarının Otomotiv Sanayii Açısından Ekonomik Etkileri**

Otomotiv sanayii, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin ekonomik gelişmesinde vazgeçilmesi mümkün olmayan bir öneme sahiptir. Gelişmiş ülkelerin refah artışlarına büyük katkıları olan otomotiv sanayii, Türkiye gibi gelişmekte olan içinde sanayileşme ve kalkınmanın anahtar sektörlerinden biridir. Otomotiv sanayii gelişmiş ekonomilerde, teknolojik birikim ve tamamlanmış alt yapının olanaklarıyla bireylerin değişik tercihlerini karşılamakta ve ihracat potansiyelini artırmaktadır.<sup>98</sup> Buna karşılık teknolojik yetersizlik ve altyapı eksikliklerinin bulunduğu az gelişmiş ve gelişmekte olan ülke ekonomilerinde yabancı sermayeli firmalar ile gerçekleştirilecek ortak girişimler nisbeten dışa bağımlılığı azaltma, istihdam yaratma ve bireylerin artan refah özlemlerini karşılayabilmektedir. 1950’li yıllarda yabancı sermayeli firmaların katkılarıyla traktör, kamyon ve

<sup>97</sup> Özgen, E. Levin, a.g.e., s.279.

<sup>98</sup> Yavuzalp, Nazmi, **Türkiye’de Otomotiv Sanayii’nin Durumu ve Belli Başlı Sorunları**, Banka ve Ekonomik Yatırımlar Dergisi, (Şubat-1978), s.35.

otomobillerin montajıyla beraber başlayan otomotiv sanayiimizin gelişiminde yabancı sermayeli firmaların katkıları bir hayli fazladır.

Gerek kuruluş kapasitelerinin asgari ekonomik düzeyin altında olması, gerekse ileri ülkelerin otomotiv sanayilerindeki gelişme ve yenilikler (5.vites, elektronik ateşleme, motor ve güç aktarma organlarındaki gelişme ve rafinasyon gibi) artık 1990'lı yıllarda tüketicinin daha kaliteli ürün ve hizmet istemesi, daha pahalı olsa da yeni ve performansı daha yüksek ürün ihtiyacını büyütüştür. Türkiye'de otomobil üretimine öncülük eden kuruluşlarımız bir yandan kapasite diğer yandan kalite artırma için gerekli yatırımları yaparak görev üstlenmişlerdir.<sup>99</sup> Tofaş, Oyak-Renault, Otosan gibi otomobil üreten firmalarımızın yabancı sermayeli firmalar ile ortak girişim içerisinde bulunduğu unutulmamalıdır. Ülkemizdeki firmalar, yerli üretim katkısı çok düşük olsa dahi ürün çeşitlemesine gitmişler ve halen yeni ürünler için çalışmalarını sürdürmektedirler. Bu arada tamamı yabancı sermayeli olan dördüncü otomobil üreticisi General Motors (Opel-GM) yılda 10.000 adet kapasiteyle nisbeten modern ve esnek üretim donanım ve sistemiyle 1990 yılında üretime geçmiştir. Onu 1994 yılında üretime geçen Toyotasa takip etmiştir. Toyotasa ise 1995 yılında 20 bin araç üretmeyi hedeflenmektedir. Ancak yılda tek vardiya 100 binin üzerinde üretim yapmadıkça otomotiv sanayiinde çok miktarda üretimi sağladığı birim maliyet düşmesi (eşel ekonomisi) yeterli düzeyde olmamaktadır. Nitekim firmalarımız 2000'li yıllarda 100 bin adet üzerinde üretimi hedeflemiştir. Optimal kapasiteye ulaşılmadığı takdirde AT'da ya da Japonya ve ABD gibi ülkelerin dev rekabet piyasalarında gümrük, teşvik gibi koruma ya da ulusal tercih bilinci koruması olmadıkça yaşama şansı bulunmamaktadır.<sup>100</sup>

Türkiye'de faaliyet gösteren firma sayısı artarken talep düzenli bir seyir izlemektedir. Bu hızlı çoğalma pazardaki oligopolistik eğilimle de açıklanabilir.<sup>101</sup> Bu noktada en önemli sorun aşırı rekabet koşullarının ortaya çıkışı ile beraber çok sayıdaki firmanın yolaçacağı düşük ölçek sorunudur.

---

<sup>99</sup> Serim, İter, a.g.e., s.40.

\* Otomotiv Sanayii Girdileri ve Çıktıları İçin (Bakınız Şekil 10).

<sup>100</sup> Serim, İter, a.g.e., s.40.

<sup>101</sup> Özgen, E. Levin, a.g.e., s.272.

Meydana gelebilecek sorunlara karşın her yeni otomotiv ana firması, 15-20 farklı malzeme grubu ile çalışmaktadır. Otomotiv sanayiinde yapılacak bir girdi-çıkı analizinde mal miktarları ve çeşitliliği yönünden ilginç bir tablo ortaya çıkarmaktadır.\* Şekil 10'da görüldüğü gibi bu sektör, üretim hacmi arttıkça çoğalan etki ile kendinden başka 16 ana sanayi dalını da canlandırmaktadır. Bu haliyle otomotiv sanayii, üretimi, istihdamı, katma değeri büyütücü, ihracatı ve gerek teknolojik gerekse ekonomik gelişmeyi sağlayacak temel özelliklere sahiptir.

### 3-TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ'NDE YAŞANAN SORUNLAR

Türk Otomotiv Sanayi Sektörü ekonomimize geç girmiş bir sektördür. Yerleşme oranları oldukça yüksek düzeylere ulaşmasına rağmen ülkeden sektör ürünleri, park üretimi ve ihracat yetersiz düzeydedir.<sup>102</sup>

Otomotiv sanayinde yaşanan en büyük sorunların başlıcaları, sektördeki üretici sayısının fazla olması, taşıt alım vergilerinin çok yüksek olmasından dolayı kapasite kullanım düşüklüğü ve satışların düşük olmasından dolayı sektör istikrarlı bir gelişme gösterememektedir.

Ayrıca ihracata devlet tarafından fazla destek verilmemesi, ülkemizde devre devre yaşanan ekonomik krizlerden en çok etkilenen sektörlerden biri olmaktadır. Mevcut olan yerli üreticiler henüz kalite açısından, ürün verimliliği ve dağıtım açısından da ithalatla başedecek durumda değildir.

Otomotiv sektörü yıllardır yüksek gümrük duvarlarının koruması altındadır. Bu korumaya alışan sanayicilerimiz araştırma-geliştirmeye fazla önem vermemişler, yeni motor ve modeller geliştirmemişler sadece dışarıdan alınan eski modelleri yıllarca halka sunmaya devam etmişlerdir. Ülkemizde hala ürün standardı bakımından yerli üreticiler "C" ve "D" sınıfı üretim yapmaktadırlar.<sup>103</sup>

Yıllardır Türk halkı koruma duvarlarıyla şişirilmiş bir endüstrinin mallarını

<sup>102</sup> "Türk Otomotiv Sanayii ve Dünya", Otomotiv Endüstrisi Dergisi, Sayı: 56, Ocak-1994, s.30.

<sup>103</sup> Şener, Nedim, "Türk Otomotiv Sanayii Bugünkü Koşullarda Gümrük Birliğine Geçerse Hemen Batar", Dünya Gazetesi, 15 Haziran 1994, s.7.

kullanmak zorunda bırakılmıştır. AB ile gümrük birliğine gitmemizden sonra otomotiv sanayiinin çok büyük bir sarsıntı geçireceği muhakkaktır.

1994 yılında yaşanan büyük ekonomik krizden en çok etkilenen sektörlerden bir de otomotiv sektörü oldu. Ekonomik belirsizliklerin en önemli etkilerinden biri oluşan talep daralmasıdır. 1994 yılında sektörde talep %80'lere kadar varan oranda düşmüştür.

Düşük milli gelir, dengesiz gelir dağılımı ve otomotiv sanayiindeki yüksek vergiler nedeniyle taşıt sahipliğinde dünya ortalamasının çok altındayız.

1993 yılında otomobil ürünleri satışının yaklaşık yüzde 40'ı tüketici kredileri ile gerçekleşmiştir. Otomotiv sektörü aşırı stok yükü ve düşük talep karşısında %10-25 arasında fiyat indirimlerine gitmiştir. Kampanyalara rağmen, 1994 yılının 9 aylık döneminde otomotiv sektöründe toplam üretim geçen yılın aynı dönemine göre %37 oranında azalmıştır.<sup>104</sup>

Türkiye'de otomotiv sektörüne yatırım yapan Yabancı Sermayeli kuruluşlar Gümrük Birliği sürecinde yaşanacak tüm olumsuzluklara rağmen ülkemize ve sanayimize güvendikleri için Avrupalı yatırımcılar yıllar önce kurdukları fabrikalara hala büyük yatırımlar yapmakta tesislerini genişletmekte yeni üretim hatları açmaktalar. Ayrıca Japon üreticiler Avrupa pazarına girmek ve aç olan Türk pazarını doyurmak için Türkiye'de büyük yatırımlara girişmektedirler.

### **3.1.1994 Ekonomik Krizi ve Otomotiv Sanayiinde Yaşanan Sorunlar**

Uzun yılların birikimi sonucu 1994 yılı içinde ekonomide büyük bir kriz yaşandı. Finans piyasalarındaki kriz ticari hayata da yansımış ve azalan talep ve finansman darboğazı nedeniyle otomotiv endüstrisi durma noktasına gelmiştir.

Otomotiv endüstrisi ekonomik krizlerden en önce ve en çok etkilenen sektörlerden biridir.

Ekonomik kriz halinde piyasada talebin düştüğü ilk ürün, yüksek birim bulunması

---

<sup>104</sup> "Borsa'nın Lokomotif Sektörleri", Capital Dergisi, Yıl: 2, Sayı: 11, Kasım-1994, s.143.



ve yatırım malı olması nedeni ile otomotiv ürünleridir. Burada talep önce ticari araçlarda daha sonra da otomobilde azalma göstermektedir.<sup>105</sup>

94 yılında yaşanan krizde otomotiv sektöründe %80'ler civarında talep daralması yaşanmıştır. Krizin başlamasıyla ilk önce fabrikalarda üretim yavaşlatılmış, ancak krizin artarak devam etmesi sonucu talep gittikçe düşmüş, stoklar inanılmaz düzeylere çıkmıştır. 1990 yılından itibaren sektör ilerki yıllarda oluşması beklenen büyük talebi görerek özkaynaklara dayalı büyük yatırımlara girişmiştir.

Son 4 yılda Türkiye'de kümülatif otomobil satış toplamı 1.230.000 adettir. Mevcut üreticiler bu talebi karşılamak için gerekli yatırımları yapmasa idi, Türkiye'nin finanse etmek zorunda kalacağı otomobil ithalatı 600.000 adet ve yaklaşık 8 milyar dolar düzeyinde olacaktı. Yatırım artışı ile artışı karşılanan talep sonucu elde edilen döviz tasarrufu 5 milyar dolar tutarındadır.<sup>106</sup>

1994 yılında yaşanan krizin sektöre bazı uzun vadeli zararları da olmuştur. Bunlar; yetmiş işgücü kaybolmuştur, sektör dinamizmini kaybetmiş, yan sanayi zora girmiş, şirketlerin bayi kuruluşlarının bir kısmı kapanmıştır.

Yaşanan krizle birlikte sadece otomotiv sektörü değil otomotiv yan sektöründe çalışan bir kişinin, yan sanayide üç kişiyi daha istihdam ettiği gözönüne alındığında, otomotiv sektörünün Türkiye açısından önemi daha iyi ortaya çıkar.<sup>107</sup>

Dolar kurunda yapılan devalüasyonun sektöre etkisi iç talepte daralmaya yol açtı. Sektörün %30 ithalat mahiyetiyle çalıştığı ama sadece %4 ihracat yaptığı göz önüne alındığında ithalat maliyetindeki artışların fiyatlara yansımalarının bu sonuca katkıda bulunduğu söylenebilir.<sup>108</sup>

Daralan iç pazar sonucu ithal araba satışı düşmüş, yerli üreticilerde kampanyalar ve

<sup>105</sup> OSD, 1994 Yılı Otomobil Sektörü ve Öneriler, Otomotiv Sanayiinde Haberler Dergisi, Yıl: 6, Sayı: 22 (Ağustos-1994), s.1.

<sup>106</sup> OSD, a.g.e., s.2.

<sup>107</sup> "Freni Patlayan Sektör", Intermedya Ekonomi, Yıl: 1, Sayı: 29, 21-27 Ağustos 1994, s.54-55.

<sup>108</sup> Intermedya Ekonomi, a.g.e., s.54.

devletin sağladığı vergi indirimleriyle üretici firmalar stoklarını önemli ölçüde artırmışlardır.

Rantlı üretim için bir otomobil fabrikasının kapasitesi minimum 200-300 bin adet olarak saptanırken, Türkiye’de 395 bin adet dört fabrika kapasitesine karşılık gelmekte. Hatta bazı fabrikalar 15 bin adet kapasiteyle çalışmaktadır. 1994 krizinin başgöstermesiyle birlikte otomobil üreticileri önceden beri devam eden yapısal soruna çözüm aramak yerine artık gelenek haline gelmiş olan “az üretim yüksek fiyat” politikasını sürdürdüler. Neticede Şubat ayında üretim düşüşleri başladı. 1994 yılı başında başlayan ekonomik kriz sonucunda otomobil ve traktör üretiminde %50, ticari araç üretiminde %80’e yakın düşüş gerçekleşti.<sup>109</sup>

1994 yılı Mayıs ayı içinde işçi başına aylık üretim şöyleydi. 1993 yılında gerçekleşen 453.5 iken, bu oran 1994 yılında kriz öncesinde 550’ye çıkmış, kriz sonrasında aylık üretim 240 adete kadar düşüş göstermiştir.<sup>110</sup>

Otomotiv yan sanayii de, 1994 yılında yaşanan krizden ana sanayi kadar etkilenmedi. Yan sanayi kriz ortamından ihracata ağırlık vererek kurtuldu.

Yan sanayiciler, “otomobil sektörünün çöktüğü yerde yan sanayi de çöker” görüşünden hareketle iç piyasaya çok fazla umut bağlamadı. Taşıt Araçları Yan Sanayii Derneği’ne üye 164 firmanın yaklaşık 130 ülkeye yaptığı ihracat miktarı 1 Ocak-15 Ekim 1994 tarihleri arasında 506 milyon doları buldu. Bu dönem içinde ana sanayinin ihracatı ise 162 milyon dolar düzeyinde oldu. Yan sanayinin ihracatında ilk üç sırayı 91.450 bin dolarla Almanya birinci, 37.776 bin dolarla Mısır ikinci, 34.553 bin dolarla Rusya üçüncü oldu.<sup>111</sup>

1993 yılında yüksek ciro sağlayan ve yüksek miktarda vergi ödeyen sektör, yaşadığı kriz döneminde azalan kapasite ve artan maliyetler karşısında kar etmek yerine daha az zarar etmek çabasıdadır.

109 “Sanayinin Lokomotifi Otomotif” Intermedya Ekonomi, Yıl: 1, Sayı: 39, 30 Ekim-7 Kasım 1994, s.54.

110 OSD, a.g.e., s.10.

111 “Yan Sanayi Anasından Güçlü”, Ekonomist Dergisi, Yıl: 4, Sayı: 44, 30 Ekim 1994, s.48-49.

### 3.2.Sorunlara Yönelik Çözüm Önerileri

Otomotiv sektörünün krizden kurtulması alınması gereken tedbirleri şöyle sıralayabiliriz.

1- Ek Taşıt Alım Vergisi yerli araçlar için tümü ile kaldırılmalıdır (Otomobil ve Minibüs). Bu oran otomobilde %12'den bakanlar kurulu kararı ile en fazla %6'ya kadar indirilebiliyor. %6'yı geçen indirim için kanun değiştirilmesi gerekmektedir.

2- Katma Değer Vergisi: Otomobilde %23 olan KDV oranı %15'e indirilmeli, ticari araçlarda %15 olan KDV oranı %5'e inmelidir. Böyle bir uygulama sonucunda talep canlanacak, artacak üretimin yaratacağı vergi potansiyeli sayesinde orta vadede vergi gelirleri artacaktır.

3- İkinci el satışlarda KDV indirimi yapılmalı; bu oran minimum düzeye çekilmelidir.

4- Ticari araçlar için Halk Bankası kredileri açılmalıdır.

5- Eximbank kredileriyle sektör desteklenmeli ve buna eş olarak ihracat garanti sistemi getirilmelidir.

6- Tüketici finansmanı konusunda gelişmiş ülkelerde yaygın olarak kullanılan ihtisaslaşmış özel finans kurumlarının kurulmasına ilişkin yasal düzenlemeler ivedilikle yapılmalıdır.

7- Kamu kuruluşları ve yerel yönetimlerin ihtiyaçları yerli üretim araçlarla giderilmelidir.<sup>112</sup>

Sonuç olarak, ülkemizin içinde bulunduğu şartlara yeniden dönecek olursak, gerçek talebi piyasa koşulları ve sunum (fiyat, kalite, kapasiteler) belirlemekte ise de bu sektörün önünü açacak bir stratejik ana plan (master plan) yapılması gereği ve faydası kaçınılmazdır. Hükümetin ve firma temsilcilerinin biraraya gelerek gerçekleştireceği bu planda:

<sup>112</sup> OSD, a.g.e., s.11-12.

a) Kısıtlanan veya baskı altında tutulan talebi normal koşullara getirecek akılcı bir vergi sistemi;

b) Çevreye olan olumsuz etkileri en aza indirecek yine makul ve uygulanabilir tekno-ekonomik, idari ve yasal düzenlemeler;

c) Giderek artacak taşıt parkının doğuracağı trafik ve park sorunlarının kategorik olarak küçük ve büyük beldelerde düzenlemeleri, şehirlerarası yollardaki trafiğin düzenlenmesi mutlaka yer almalıdır.<sup>113</sup>

#### **4-GÜMRÜK BİRLİĞİ'NE GEÇİŞ SÜRECİNDE YABANCI SERMAYE YATIRIMLARININ ETKİLERİ**

1964 yılında "Montaj Sanayi Talimatnamesi" ile temelleri atılan Türk Otomotiv Sanayi günümüze kadar çok çeşitli yönlerde gelişmeler göstermiştir.

Sektörün kuruluşunda esas amaç ithal ikamesine dayalı bir sanayi yapısı oluşturmaktı. 1960'lı yıllarda Türk ekonomisinin tarıma dayalı olmasından dolayı, otomotiv tesisleri büyük oranda ticari araç üretimine yönelik olarak kuruldu. 1963 yılında 11-112 araç üretilmiş olup bunun %70'i traktördür. Bu da ticari ve tarımsal amaçlı araçlara dayalı ithal ikamesi üretim şeklinin uygulandığını göstermekte.

Sektör 1970'li yıllarda iki otomobil fabrikası kurulmasıyla hızla gelişti. 1976 yılında toplam üretim 146 bin seviyesine çıktı. Fakat bu hızlı yükseliş 1980'li yılların ekonomik ve sosyal sorunlar nedeniyle durdu ve gerileme başladı. Sektör normal üretim hızına ancak 1986 yılında ulaşabildi ve 1976 yılında olması gereken seviyeye ulaştı. Sektör 1989'dan sonra yeniden hızla büyümeye başladı ve 1993 yılında 453 bin araçlık üretim gerçekleşti.<sup>114</sup>

Türk insanının iyi yaşama ve çağdaşlaşma doğrultusunda, artık insan yaşamının vazgeçilmez bir parçası olan otomobil ve genelde otomotiv ürünlerine olan toplam talebin

<sup>113</sup> Serim, İlter, a.g.e., s.46.

<sup>114</sup> Intermedya Ekonomi, a.g.e., s.54.

2000'li yıllarda 1.500.000 adetlik hacime ulaşması beklenmektedir.<sup>115</sup>

Yıllardır koruma duvarları arkasında kalitesiz otomobil üreten yerli üreticiler yüksek karlar elde ettiler. Türkiye'de halen üretilen ve en çok satılan C (Renault 9) ve D sınıfı (Doğan) otomobil, ara üretici olan Fransa ve İtalya'da yıllardır üretilmemektedir.

Türkiye'de otomobil kültürü 1970'li yıllardan sonra artan tüketici talebiyle birlikte gelişirken, bu kültürün üreticilerde yeteri kadar gelişmemesi şuanda yaşanan sıkıntıların kaynağını oluşturuyor. Gümrük Birliği'ne girilmesiyle birlikte sadece Avrupa Topluluğu otomobillerinin değil, Doğu Bloku ülkelerindeki ucuz otomobillerin de pazara girecek olması yerli üreticileri ayrıca düşündürüyor. Bu nedenle yerli otomotiv üreticileri birliğe geçişte İspanya'nın uyguladığı yöntem olan, kademeli geçişin uygulanmasını istemektedir.

Otomotiv Sanayi Derneği, Gümrük Birliği'nin etkilerini araştırmak için, uluslararası araştırma kuruluşlarından Mc Kinsey Company Inc.'e bir rapor hazırlattı. Rapora göre gümrük birliğinin gerçekleşmesi sonucu koruma duvarlarının aniden düşürülmesinin Türk Otomotiv Sanayi'ni krize iteceği ve bunun için de 2000 yılına kadar sektörde kademeli bir geçişin gerekli olduğu dile getirildi.

Raporda Gümrük Birliği çerçevesinde kademeli bir geçiş ile otomotiv sanayinin ayakta kalabileceği belirtilirken, "Otomotiv sektörü hala ani ve tam bir ticaret serbestleşmesine karşı hassastır." denilmektedir.<sup>116</sup>

Türkiye'de son 7 yıl içinde yüzde %12.5 büyüme gösteren otomotiv sanayiinde talep de son altı yıl içinde dört katına çıktı. Şu anda yıllık 400 bin civarında olan toplam otomobil talebinin 1990'ların sonunda 750 bin civarına yükselmesi beklenmekte. Sektörde koruma oranının %43 olması yerli üreticilerin şimdiye kadar ikinci ve üçüncü sınıf otomobil üretmesine olanak tanırken, alıcıların daha iyi otomobil talep etmesiyle ithal otoların satışları şimdiden pazarın yüzde 23'üne ulaştı.

---

<sup>115</sup> Dikmen, Işın, "Otomotiv Sanayimiz ve AT ile Gümrük Birliği'ni Getireceği Sorunlar", Otomotiv-94, A.R.T. Ltd.Şti. Yay. (Mart-1994), İstanbul, s.28-29.

<sup>116</sup> Şener, Nedim, "Türk Otomotiv Sanayii Bugünkü Koşullarda Gümrük Birliği'ne Geçerse Hemen Batar", Dünya Gazetesi, 15 Haziran 1994, s.7.

Gümrük Birliği'ne geçişte birlikte alıcıların yeni ve kullanılmış ithal otomobillere adeta hücum edeceği, eski yerli modelleri terkedeceği düşünülürse, otomotivcilerin gerçekleşen bir desteğe gereksinimi olduğu anlaşılıyor.<sup>117</sup>

Şu andaki üretim hatlarıyla otomotiv sanayiinin yaşama şansı yoktur. Dünya pazarlarına ihracat için A ve B sınıfı üretimin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Türk otomotiv üreticilerinin maliyetlerinin Avrupalı üreticilere göre yüzde 10 Avrupa'da yerleşik üreticilere göre ise yüzde 20 oranında daha fazla olduğu belirtilen Mc Kinsey raporunda, düşük işgücü maliyetinin diğer maliyet unsurlarından dolayı ortadan kalktığı, kalite konusunda yapılan çalışmalara rağmen ürün kalitesinin Dünya standartlarının altında kaldığı ifade edilmektedir.

2000 yılına kadar otomobil talebinin 1 milyona kadar çıkacağı belirtilen raporda, en büyük payı %45 ile ithal otomobillerin alacağı belirtilirken, ithal kullanılmış otomobillerin %15, yerli üreticilerin pazar payının %15-20 ve yerleşik yerli üreticilerin pazar paylarının ise %15-20 ve yerleşik yerli üreticilerin pazar paylarının ise %20-25 olmasının beklendiği kaydedildi. Ani olarak gerçekleştirecek gümrük birliği sonucunda 2000 yılına kadar 70 ila 80 bin kişinin işsiz kalacağı, kurumlar, gelir ve gümrük vergilerini ise %50 oranında azalarak 500 milyon dolara düşeceği iddia edilen raporda, bunun önüne geçmek için İspanya örneğinin alınması hükümet ve sanayinin ortak olarak belirleyeceği programlar üzerinde karara varılması önerilerinde bulunuldu. İspanya örneğinin gerçekleşmesi durumunda ithalatın yavaş artacağı, yerli üreticilerin 2000 yılında pazar paylarının %65'e ve ihracatın da 100 bin adete oluşacağı tahmininde bulunmuştur.<sup>118</sup>

Mc Kinsey raporuna göre 1995 yılında gümrük birliğine girilmesi durumunda gerçekleşmesi beklenen olaylar maddeler halinde aşağıda gösterilmiştir.<sup>119</sup>

— Gümrük birliği otomotiv sanayiini yalnızca bütün AB ülkelerinden değil aynı zamanda ucuz Doğu Avrupa ve Asya otomobillerinin rekabetine de açacaktır. Bu durum istihdama, vergi gelirlireni ve sanayiinin karlılığını olumsuz etkileyecektir.

117 Intermedya Ekonomi, a.g.e., s.54-55.

118 Şener, Nedim, a.g.e., s.7.

119 Şener, Nedim, a.g.e., s.7.

— Gümrük birliği ile hükümetin verdiği yatırım vb. bütün teşvikler AB tarafından çok yakından takip edilecek, ihracatı artırmaya yönelik ticareti saptırıcı ve rekabeti bozucu bütün doğrudan teşvikler kaldırılacaktır.

— Gümrük vergisi kaybı tüketim vergilerinin artırılması ile dengelenecek ve bu vergi oranının %55 ile %65 oranlarına kadar çıkacaktır.

— Alıcılar yeni ve kullanılmış ithal otomobilleri daha cazip bulup eski yerli modellerin yerine bunları tercih edecektir.

— Buna göre ithal kullanılmış otomobillerin pazar payı %15, yerli üreticilerin pazar payları %15-20 ve yerleşik yerli üreticilerin pazar payları %20-25 dolayında olması beklenmektedir.

— Gümrük birliğinin ani olarak gerçekleştirilmesi 1992 yılında otomotiv ile ilgili parçaların ticaretinden doğan açığın büyümesine ve bu açığın 2000 yılında 4 milyar dolara çıkmasına neden olacaktır.

— İthal malların fiyatlarında %25 düşüşler gerçekleşecek. Vergi sonrası iç fiyatlarda %5-10, vergi öncesi fiyatlar ise %15-20 oranında düşüşler olacaktır.

Gümrük birliği sonrasında birçok yeni ve kaliteli markanın cirit atacağı otomobil pazarında yerli otoculara hiç şans verilmemektedir. Yan sanayiciler kendileri içinse “Biz rakamlarda da görüleceği üzere ana sanayiden daha güçlü ve daha şanslıyız.” diyor.<sup>120</sup>

Gümrük Birliği hedefinin izlenmesinde, Türkiye öncelikle siyasi motivasyonlardan hareket etmiştir. Gümrük Birliği'nin gerçekleştirilmesinin uzun vadedeki hedefi olan topluluğa tam üyelik yolunda önemli bir adım olduğu düşüncesindedir.

Türkiye, Topluluk tarafından geçerli siyasi ve ekonomik bir ortağı olduğunu beyan etme arayışındadır. Bu gerekçe ile Gümrük Birliği çerçevesinde üstlendiği taahhütlere bağlılığı için gerekli ekonomik ve ticari çabaları kabul kararlılığını beyan etmektedir. Bu durumda Türkiye'nin ana hedefinin siyasi olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, ekonomik avantajların da büyük yeri olduğu da izlenmektedir. EFTA ülkeleriyle

<sup>120</sup> “Yan Sanayii Anasından Güçlü”, Ekonomist Dergisi, Yıl: 4, Sayı: 44, 30 Ekim 1994, s.49.

imzaladığı anlaşmanın sonrasında, topluluk ile ger-çekleştireceği Gümrük Birliği bütün Avrupa Ekonomik Alanına girişini güvence altına almaktadır. İç düzeyde ise, Gümrük Birliği doğrultusunda adım atışı, korumacı baskılara karşı durarak, ekonomik modernizasyonu yalnızca daha hızlı ilerlemesine izin vermiş ve izin vermeye devam edecektir.

Bu birlik, dış sermayeyi cezbetme kapasitesini artırmasına da olanak sağlayacak, bu yolla da uluslararası iş bölümü içerisindeki konumunu muhafaza edebilmesi için kaçınılmaz olan teknoloji seviyesini yükseltmesine imkan tanıyacaktır.<sup>121</sup>

#### **4.1.Türk Otomotiv Sanayii'nin Rekabet Şansı**

Türk Otomotiv Sanayii'nin uluslararası piyasalarda rekabet edebilmesi iki şartın gerçekleşmesi gerekmektedir. Bunlardan birincisi düşük maliyetli üretim, diğeri ise kalitenin rekabet edebilecek düzeyde olması. Bunlardan gerçekleşmesi içinde istikrarlı bir iç talebin yaratılması gerekli. Bütün ülkeler istikrarlı iç talep yarattıktan sonra ihracatlarını arttırmışlardır. Bu istikrarı sağlamanın en önemli koşulu vergi politikalarında yatmaktadır. Bugün dünya sadece KDV ile yetinirken Türkiye'de bunun dışında üç çeşit vergi var. Avrupa ülkelerinde talebi canlı tutmak için vergi indirimleri yapılırken, Türkiye'de nihai ürünlerden yüksek vergi alınmaktadır.

Otomotiv sanayiinin rekabet gücünün oluşmasında diğeri önemli bir koşul da sanayileşme politikalarıdır. Buna paralel olarak ithal ikamesine dayalı üretimi sağlamak için sanayileşme politikalarının güçlendirilmesidir. Günümüzde otomotiv sanayini gerçek anlamda kurmuş olan ülkelerde iç talebe yönelik olarak yerli üretim desteklenmekte. Buna karşılık Türkiye'de iç talep daha çok ithalat yoluyla sağlanmaya çalışılmaktadır.<sup>122</sup>

Otomotiv sektörü açısından bugün yaşanan sorun, gerçek bir var olma sorunudur. Zira sektör doğrudan iç piyasaya yönelik üretim yapmakta, mevcut ekonomik krizin daralttığı talep karşısında, artan ve tüketilemeyen stoklar, yarıya inmiş üretim rakamları. Gümrük Birliği ile birlikte piyasaya girecek yeni yabancı rakipler verileri sektörün bugünkü sorunlarının temel çerçevesini oluşturmaktadır. Otomotiv sektörü, kendi dışındaki gelişmeleri yeterince takip edememektedir. Oysa bugün gelinen aşamada AT

<sup>121</sup> "Türkiye ile AT Arasındaki Gümrük Birliği'nin 1 Ocak 1994'te Tamamlanması", Gümrük Birliği Dergisi, İnanç Dış Ticaret Hizmetler Yayını, Nisan-Mayıs 1994, Sayı: 4, s.37.

<sup>122</sup> Intermedya Ekonomi, a.g.e., s.55.



otomotiv sektörünün önümüzdeki 5 yılı planlanmış ABD ve Japonya ile rekabet edebilmek, temiz ve güvenli araba üretmek hedefleri doğrultusunda, yaklaşık 60 milyon arabanın üretimi için 154 milyon ECU'luk bir kaynak tahsis edilmiştir. Bu da üretilen araba başına yaklaşık 3000 ABD doları seviyesinde bu teşviki işaret etmektedir. Gümrük Birliği'ne girecek Türkiye'nin otomotiv sektörünün de aynı program içine dahil edilmesi yönünde neden hala argüman üretmediği bir bilinmezliktir.<sup>123</sup>

Üretici sayısının gereksiz miktarda arttırılması sanayinin rekabet gücünü önemli oranda düşürmüştür. Sanayiciler yabancı üreticilere karşı rekabet etmeleri gerekirken piyasadaki üreticinin çok fazla olmasından dolayı rekabet güçleri azalmakta, firmalar birbirleriyle yarışa girmektedirler.

Uluslararası arenada rekabet için ana sanayi ile yan sanayi müşterek dizayn (co-desing) yapılmalıdır. Yan sanayinin her ana firma için 300-400'den 100-150 gibi düşük bir sayıya indirilmelidir.<sup>124</sup>

Ülkemizde Avrupa'nın istediği standartlarda tek üretim yapan firma General Motors'dur. General Motors'un Opel Vectra modeli Türkiye'den Avrupa'ya ihrac edilen tek modeldir.

Yabancı ülkelerde zorunluluk haline gelen, üretimde katalitik konvertör kullanımı, yerli üreticilerin yeni teknoloji gerektirmesi, kendilerinde de bu teknolojilerin bulunmaması nedeniyle Türkiye'de kullanılmamaktadır. Gümrük Birliği'nin gerçekleştirilmesi sürecinde Türk Standartları AT standartları ile uyumlaştırılmalıdır.

Üretici firmalar üretimdeki model sayılarını azaltmalı çağa uygun modellerin üretimlerini yapmalıdır. Dünya otomotiv sanayiinde olan teknik gelişmeler geciktirilmeden sanayimize adapte edilmelidir. Şirketler araştırma-geliştirme faaliyetlerine ağırlık vermeli, mamül ve üretim kalitesini artırmak için TÜBİTAK ve Milli Verimlik Merkezi ile ortak çalışmalarda bulunmalıdır.

Otomotiv sanayimizin rekabet gücünün düşük olmasının nedenlerinden biri de

---

<sup>123</sup> Nedim, Mahmut, "Gümrük Birliği Çerçevesinde Tekstil-Otomotiv Problematiği Üstüne Bir Deneme", Gümrük Birliği Dergisi, İnanç Dış Ticaret Hizmetler Yay. Nisan-Mayıs 1994, Sayı: 4, s.6.

<sup>124</sup> İlkbahar, Ali İhsan, "Otomotiv Sanayii ve Gümrük Birliği", Otomotiv-94, A.R.T. Ltd.Şti. Yay. Mart-1994, İstanbul, s.26.

şirketlerin optimum kapasite de çalışmamasıdır. Yurdumuzda optimum kapasiteye ulaşamayışının en önemli sebebi hükümetlerin vergi ve kredi politikalarıdır. Otomobil sanayii ne zaman bir talep patlamasıyla karşılaşsa kapasite artırımına gitse derhal hükümetler vergileri artırmaktadır. Bu gelişen sanayii baltalamaktan başka bir işe yaramamaktadır. Türkiye AET karşısında otomobilde ve sektörlerde optimum kapasitele gitmeye mecburdur.

Avrupa ülkelerinde firma sayıları 3 ila 5 arasında iken ülkemizde 20 adet üretici vardır. Bu kadar üretici ile dev Avrupalı üreticilerle nasıl rekabet edileceğini yetkililere sormak gerekiyor. Zira korumalar ortadan kaldırılıp gümrük kapıları açıldığında Türk malları en modern dizayndaki yabancı araçlarla rekabet etmek durumunda kalacaklardır.<sup>125</sup>

Gümrük Birliği'nin tarafların karşılıklı dengeli çıkarlarına çalışan bir süreç olması gerekmekte olup, çıkarların dengesinin eşit rekabet koşullarından geçtiği gözardı edilemez.<sup>126</sup>

#### **4.2.Uzakdoğu Ülkelerinin Avrupa Piyasalarına Giriş Çabaları ve Türkiye'nin Rolü**

II.Dünya Savaşı'ndan sonra olağanüstü büyüme hızları kaydeden Japonya, G.Kore ve Tayvan çok kısa bir zaman dilimi içinde sanayi kesimlerinde şaşırtıcı dönüşümleri gerçekleştirmeyi başarmışlardır. Bu ekonomik başarıda yabancı sermayenin önemli katkısı olmuştur.

Söz konusu değişim neticesinde, Japonya ekonomisi son 40 yıl içinde dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri haline gelmiştir. G.Kore ve Tayvan'da gerçekleştirdikleri büyük atılımlar sayesinde giderek üst düzey, teknoloji-yoğun sanayi dallarında (otomotiv sanayi gibi) uluslararası düzeyde rekabet edebilecek bir güce erişmişlerdir.<sup>127</sup>

Uzakdoğu ülkelerinin özellikle otomotiv sanayiinde göstermiş olduğu gelişmeyi

---

<sup>125</sup> OSD, a.g.e., s.58.

<sup>126</sup> OSD, a.g.e., s.22.

<sup>127</sup> Sunar İlkay-Öniş Ziya, *Sanayileşmede Yönetim ve Toplumsal Uzlaşma*, TÜSIAD Yay. No: T/92, 4-150, İstanbul, 1992, s.49.

kısaca açıklamakta fayda var. Japonya'nın başarılı sanayi politikası uygulamalarında, II.Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan "Keiretsu" adı verilen güç merkezinin katkıları vardır. Keiretsular "dikey ve yatay" olmak üzere iki gruba ayrılırlar. "Dikey Keiretsu" örneğinde, belli bir sanayi kesiminde nihai mal üreten büyük bir firma, çok sayıda hiyerarşik yapısı çerçevesinde örgütlenmektedir. Toyota'nın çok sayıda otomobil yedek parçası ile kurmuş olduğu organik ilişkiler zinciri "Dikey Keiretsu" modelini en çarpıcı örneklerinden birini oluşturur. Keiretsular, Japon sanayi politikasının temel ilkelerinden biri olan "kontrollü rekabet" veya "işbirliği içinde rekabet" ilkesinin pratikte anlam kazanmasına imkan sağlayan temel örgütsel yapılanmalardan bir tanesidir.<sup>128</sup>

Güney Kore'nin savaş sonrası kalkınma stratejisi Japonya ile önemli benzerlikler göstermektedir. G.Kore'de devlet gelişme ve sanayileşme sürecinde aktif rol almış, yatırımcıların kilit sektörde odaklaşması doğrultusunda piyasa mekanizmasına yoğun bir biçimde müdahale etmiştir. G.Kore, Türkiye'nin de dahil olduğu gelişmekte olan ülkelere göre ithal ikamesi sürecini kısa tutmuştur.<sup>129</sup>

Otomotiv sanayii, sadece tek tip sanayi sektörünü, yani kitlesel (seri) olarak parça ürün üreten sanayileri temsil etmektedir. Diğer bir ifade ile, otomotiv sanayii, parça ürün üreten sanayiler bütünü olarak tanımlanabilen başlıca sanayi dallarından biridir. Bunda ürün akışı kesiklidir, yani ürünler sayılabilir niteliktedir. Bu yüzden otomotiv sanayiinde çıktı spesifikasyonlarında yapılan bir değişiklik makinaların yeniden ayarlanmasını gerektirir ve ölçek ekonomileri bu yüzden bu işleme son derece duyarlıdır.

Otomotiv sanayiinin önemli bir diğer özelliği, en büyük tek sanayi sektörü olarak kalması ve derhal başka sektörlerle de yayılan organizasyon ve donatım teknolojilerinde sürekli olarak bir öncü işlevi görmesidir.<sup>130</sup>

Otomotiv sanayiinin yukarıdaki özelliklerini çok iyi bilen Japon firmalar, yeni düzenlemelere gitmekte buldukça erken davranmışlardır. Japonya'da uygulanan yeni emek süreci organizasyonu (Just-In-Time) veya esnek uzmanlaşma veya organizasyon

<sup>128</sup> Sunar, İlkay-Öniş, Ziya, a.g.e., s.58-59.

<sup>129</sup> Sunar, İlkay-Öniş, Ziya, a.g.e., s.59-61.

<sup>130</sup> Özgen, E. Levin, a.g.e., s.258.

olarak adlandırılmaktadır.<sup>131</sup> Japonya bu yapılanmanın ürünlerini uzun süredir toplamaktadır. Yabancı sermayeyi ülkeye çekmekteki başarısını sermaye ihracında da göstermiştir. Savaş sonrası yapılanma esnasında ithal teknolojiyi davet eden Japonya, aldığı teknolojiyi kullanmakla kalmamış, geliştirerek, satın aldığı ülkelere satmayı da başarmıştır.

Koreli Hyundai gibi Japon firmalarda ABD ve Kanada'da üretim yapılmaktadır. Japonya, gelişmekte olan ülkelere yönelik yatırımlarını daha çok Uzakdoğu'daki ülkelere yöneltmesine karşın, Avrupa'daki güçlü pazar şartları nedeniyle Avrupa pazarına açılmak için İspanya'daki üretimlerini genişletmektedirler. Diğer yandan Türkiye'ye yönelik yatırımlarını hızlandırmaktadırlar. Toyota ile başlayan Japon sermaye girişi, Honda ve Mazda firmalarının aldığı izin ile önemli bir boyuta ulaşmıştır. Güney Kore'li Hyundai 1997 yılında üretime geçmeyi hedeflerken, Verica adlı Tayvan malı ticari araçların montajı Temsa tarafından gerçekleştirilecektir.

Türkiye ve AT arasında gerçekleştirilecek olan Gümrük Birliği, Uzakdoğulu otomotiv firmalarının kararlarında etkili olmuştur. Böylece Türkiye'de üretilecek olan otomobiller Gümrük Birliği sayesinde Avrupa'ya ihraç edilebilecektir.

Bu firmaların yatırım kararlarında, başlıca hedeflerinin iç pazar ve Orta Doğu pazarları yanında, Rusya ve Türki Cumhuriyetler pazarının çekiciliği de etkili olmaktadır.<sup>132</sup>

60 milyonluk nüfusu ve coğrafi konumu itibariyle çekici bir yatırım noktası olan Türkiye, 1995 sonunda Gümrük Birliği'ne geçecektir. Türkiye'de faaliyet gösterecek olan Uzakdoğulu otomotiv firmaları, düşük maliyetli üretimleri, vergi ve fon indirimleri sayesinde Avrupa'ya daha ucuza ve daha fazla ihracat yapabilme imkanı bulacaktır.

---

131 Özgen, E. Levin, a.g.e., s.258.

132 I.T.O. Dış Ticaret Bülteni, (Aralık-1994), İstanbul, s.22-23.

## SONUÇ

Ülkemiz gibi bir yanda sanayileşme ve bununda günün şartları çerçevesinde sağlanması çabası, diğer yanda yüksek bir nüfus artış oranına sahip bir ülkede, yatırım için gerekli olan sermayenin sağlanması büyük önem taşımaktadır. 1950'li yıllarda başlayan liberalleşme, 1980 yılında alınan istikrar kararları ile hız kazanmış ve ülkemize yönelik yabancı sermaye yatırımları artmıştır. Nitekim, yabancı sermayenin en önemli amaçlarından biri kar olduğu gibi aynı zamanda bu karın devamlılığıdır. Bu yüzden yabancı sermayeyi teşvik çalışmaları olumlu sonuç vermiştir. Ülkemize yönelik yabancı sermaye girişlerinin kaynağına bakıldığında, AT'na bağlı ülkeler önde gelmektedir. 1993 yılına kadar yükselme eğilimi gösteren yabancı sermaye izinleri 1994 yılında bir önceki yıla göre yüzde 34.6 azalmıştır. Geçen yıl verilen yabancı sermaye izinleri 1.5 milyar dolar olmuştur.

1993 yılında 723 milyon dolarlık yatırım izni ile tüm sektörler içerisinde, otomotiv sanayii birinci sırayı almıştır. Toplam tutarı, 2.3 milyar dolar olan yabancı sermaye izinlerine bakıldığında, otomotiv sanayii, dikkatleri üzerine çekmiştir. Doğrudan veya dolaylı olarak bir çok sanayi dalını etkileyen otomotiv sanayii lokomotif sektörlerden biridir.

Bu açıdan otomotiv sanayiinin etkisi altında bulunan sanayi dallarına yönelik yabancı sermaye akışı da ayrı bir önem taşır.

Farklılaştırılmış oligopol piyasası özelliklerine sahip olan otomotiv sanayii için ölçek oldukça önemlidir. Optimum ve rantlı ölçeklerin gerisinde olan firmalarımız, piyasaya yeni firmaların girişine karşı çıkmalarına rağmen, yatırım izni alan yeni firmalar fizibilite çalışmalarını sürdürmektedir. Ekonomik konjoktüre bağlı olarak değişen talep, üretim üzerinde etkili olmaktadır. Kaldı ki, talep azalması olmasa dahi, firma artışı nedeniyle üretim bu firmalar arasında paylaşılacaktır. Bu durum ise ithalatçı firmalar karşısında, rekabet gücü bulunmayan küçük firmaların oluşmasına neden olacaktır.

Bu olumsuz görüntüye rağmen, makro ekonomik açıdan otomotiv sanayii, ülkemiz için üretimi, istihdamı, katma değeri, ihracatı artırıcı ve teknolojik gelişmeye yol açıcı özellikleriyle en önemli sektör konumundadır. Konumu itibariyle yabancı sermaye yatırımları olmaksızın bir Türk Otomotiv Sanayii düşünülemez.

İ.S.O. verilerine dayanılarak hazırlanan karlılık ve verimlilik değerlerine ilişkin bulgular şöyledir: 1990'lı yıllarda, yerli firmaların yabancı sermayeli firmalara göre daha yüksek özsermaye karlılığına sahip iken satış karlılığı, 1993 yılında yabancı sermayeli firmalar lehine olmuştur. Bu yılda yabancı sermayeli firmalar yüzde 16, yerli firmalar ise yüzde 12 satış karlılığı sağlamıştır. Konuya firmalar bazında bakıldığında gerek sermaye gerekse satış karlılığında birinci sırayı G.Motors almıştır. 1990 yılında yabancı sermayeli firmaların sermaye verimliliği 2.51 iken 1993 yılında 3.14 olmuştur. 1993 yılında sektör genelinde G. Motors (14.34) birinci sıradadır. Yabancı sermayeli firmaların işgücü verimliliği 785'e ulaşmıştır. Yani çalışan başına 785 milyon TL Brüt Katma Değer yaratılmıştır.

Bulgular sonucu dikkati çeken bir nokta, yabancı sermayeli firmalar, çoğu kez sermaye yoğun üretim süreçleri kullansalar da, yatırım yaptıkları ülkede emek ücretinin düşük oluşu, firmayı üretim sürecini olabildiğince emek-yoğun kılmaya iter. Nitekim ülkemizde faaliyette bulunan yabancı sermayeli firmalar 1993 yılında yüzde 13.9 istihdam artışı sağlamıştır.

Avrupa ülkelerinde firma sayısı 5'i geçmezken ülkemizde 20'ye ulaşmıştır. yabancı sermaye yatırımlarının arttığı sektörün, bu haliyle Gümrük Birliği ile entegrasyon halinde rekabet şansı tartışma konusudur. Genel olarak olumsuz görüşler yoğundur.

Otomotiv sanayiinde koruma oranlarının yüzde 43 olması yerli üreticilerin şimdiye kadar ikinci ve üçüncü sınıf araçlar üretmesine olanak tanımıştır. Otomotivciler, Gümrük Birliğine girildiği takdirde sektörün rekabet şansının zayıf olduğunu ve İspanya örneğinde olduğu gibi bir süre daha korumanın devam etmesi ve bu korumanın kademeli olarak indirilmesi yönünde görüşler bildirmektedirler.

1960'lı yıllarda kurulan otomotiv sanayimiz hala söz sahibi olamamasının ana nedenlerinden biri lisansörün hakimiyetinde gerçekleştirilen üretim, diğeri ise komple araç bazındaki lisans anlaşmalarının geçen süre içinde devamlı yenilenmesidir. Bu durum üretici firmalarımızın G. Kore ve Japonya örneğinde olduğu gibi yabancı sermaye ile gelen teknolojiye yeterince yararlanılamadığını göstermektedir. Ancak ülkenin piyasa yapısı ve özellikle Orta Asya ülkelerine olan siyasi yakınlığı otomotiv sanayii için umut verici beklentileri doğurmaktadır.

## EK

TABLO : 13  
BBF İÇİNDEKİ OTOMOTİV FİRMALARI İLE İLGİLİ  
BAZI VERİLER

Tablo 13-1 Brüt Katma Değer (Milyar TL.)

| FİRMALAR               | A-Brüt Katma Değer |       |       |        |
|------------------------|--------------------|-------|-------|--------|
|                        | 1990               | 1991  | 1992  | 1993   |
| TOFAŞ                  | 745                | 1.138 | 2.762 | 8.299  |
| OYAK-RENAULT           | 469                | 756   | 2.034 | 4.869  |
| OTOSAN                 | 312                | 327   | 650   | 1.762  |
| MERCEDES-BENZ TÜRK     | —                  | 154   | —     | 773    |
| BMC                    | 100                | 267   | 98    | 513    |
| UZEL MAK. SAN.         | 223                | 213   | 429   | 644    |
| GENERAL MOTORS         | —                  | 53    | 146   | 747    |
| TÜRK TRAKTÖR           | 77                 | 103   | 209   | 596    |
| TEMSA TERMO MEK.       | 114                | 147   | 126   | 1.164  |
| OTOYOL                 | 117                | 98    | 291   | 769    |
| ANADOLU OTOMOTİV SAN.  | 95                 | 110   | 254   | 862    |
| CHRYSLER KAMYON        | 34                 | 60    | 142   | 284    |
| KARSAN OTOMOTİV        | 56                 | 77    | 137   | 346    |
| MAN KAMYON             | —                  | -44   | -10   | 163    |
| OTOKAR OTOBÜS KAROSERİ | 51                 | 90    | 148   | 251    |
| Yab. Ser. Fir. Top.    | 1.915              | 2.962 | 6.434 | 19.353 |
| Yıllık Artış (%)       | —                  | 54.6  | 117.2 | 200.7  |
| Yer. Ser. Fir. Top.    | 478                | 587   | 982   | 2.689  |
| Yıllık Artış (%)       | —                  | 22.8  | 67.2  | 173.8  |
| Genel Toplam           | 2.393              | 3.549 | 7.416 | 22.042 |
| Yıllık Artış (%)       | —                  | 48.3  | 108.9 | 197.2  |

Kaynak: İSO

**EK****TABLO : 13****BBF İÇİNDEKİ OTOMOTİV FİRMALARI İLE İLGİLİ  
BAZI VERİLER****Tablo 13-2 Satış Hasılatı (Milyar TL.)**

| FİRMALAR               | B-Satış Hasılatı |        |        |        |
|------------------------|------------------|--------|--------|--------|
|                        | 1990             | 1991   | 1992   | 1993   |
| TOFAŞ                  | 2.086            | 4.041  | 9.040  | 21.759 |
| OYAK-RENAULT           | 1.818            | 3.260  | 7.583  | 15.444 |
| OTOSAN                 | 919              | 1.113  | 2.659  | 5.604  |
| MERCEDES-BENZ TÜRK     | 1.167            | 1.089  | 2.964  | 6.984  |
| BMC                    | 726              | 1.441  | 2.001  | 3.433  |
| UZEL MAK. SAN.         | 658              | 605    | 1.243  | 2.856  |
| GENERAL MOTORS         | —                | 374    | 1.176  | 3.845  |
| TÜRK TRAKTÖR           | 473              | 621    | 1.034  | 2.426  |
| TEMSA TERMO MEK.       | 476              | 623    | 1.854  | 3.947  |
| OTOYOL                 | 413              | 472    | 1.133  | 2.266  |
| ANADOLU OTOMOTİV SAN.  | 269              | 442    | 1.169  | 2.727  |
| CHRYSLER KAMYON        | 301              | 480    | 905    | 1.948  |
| KARSAN OTOMOTİV        | 201              | 359    | 793    | 1.494  |
| MAN KAMYON             | —                | 275    | 350    | 1.025  |
| OTOKAR OTOBÜS KAROSERİ | 148              | 348    | 629    | 997    |
| Yab. Ser. Fir. Top.    | 7871             | 13.128 | 29.109 | 65.513 |
| Yıllık Artış (%)       | —                | 66.7   | 121.7  | 125.1  |
| Yer. Ser. Fir. Top.    | 1784             | 2.415  | 5.424  | 11.242 |
| Yıllık Artış (%)       | —                | 35.2   | 124.5  | 107.2  |
| Genel Toplam           | 9655             | 15543  | 34533  | 76.755 |
| Yıllık Artış (%)       | —                | 60.9   | 122.1  | 122.2  |

Kaynak: İSO



**EK**

TABLO : 13  
BBF İÇİNDEKİ OTOMOTİV FİRMALARI İLE İLGİLİ  
BAZI VERİLER

Tablo 13-3 Özsermaye (Milyar TL.)

| FİRMALAR               | C-Özsermaye |       |       |       |
|------------------------|-------------|-------|-------|-------|
|                        | 1990        | 1991  | 1992  | 1993  |
| TOFAŞ                  | 285         | 604   | 1.007 | 1.911 |
| OYAK-RENAULT           | 224         | 402   | 634   | 1.252 |
| OTOSAN                 | 119         | 186   | 250   | 480   |
| MERCEDES-BENZ TÜRK     | —           | 231   | 291   | 478   |
| BMC                    | 26          | 43    | 86    | 668   |
| UZEL MAK. SAN.         | 51          | 75    | 100   | 134   |
| GENERAL MOTORS         | —           | 55    | 128   | 52    |
| TÜRK TRAKTÖR           | 40          | 17    | 140   | 180   |
| TEMSA TERMO MEK.       | 43          | 112   | 133   | 260   |
| OTOYOL                 | 57          | 95    | 112   | 175   |
| ANADOLU OTOMOTİV SAN.  | 12          | 49    | 99    | 174   |
| CHRYSLER KAMYON        | 25          | 34    | 45    | 77    |
| KARSAN OTOMOTİV        | 11          | 22    | 32    | 53    |
| MAN KAMYON             | —           | 298   | —     | 761   |
| OTOKAR OTOBÜS KAROSERİ | 19          | 29    | 46    | 68    |
| Yab. Ser. Fir. Top.    | 763         | 1.980 | 2.747 | 6.131 |
| Yıllık Artış (%)       | —           | 159.5 | 38.7  | 123.1 |
| Yer. Ser. Fir. Top.    | 146         | 272   | 356   | 592   |
| Yıllık Artış (%)       | —           | 82.5  | 30.8  | 66.2  |
| Genel Toplam           | 912         | 2.252 | 3.103 | 6.723 |
| Yıllık Artış (%)       | —           | 146.9 | 37.7  | 116.6 |

Kaynak: İSO

**EK**

TABLO : 13  
BBF İÇİNDEKİ OTOMOTİV FİRMALARI İLE İLGİLİ  
BAZI VERİLER

Tablo 13-4 Bilanço Karı (Milyar TL.)

| FİRMALAR               | D-Bilanço Karı |       |       |        |
|------------------------|----------------|-------|-------|--------|
|                        | 1990           | 1991  | 1992  | 1993   |
| TOFAŞ                  | 461            | 181   | 1.056 | 5.063  |
| OYAK-RENAULT           | 161            | 95    | 741   | 2.498  |
| OTOSAN                 | 185            | 158   | 335   | 1.116  |
| MERCEDES-BENZ TÜRK     | —              | —     | —     | 117    |
| BMC                    | -3             | 6     | -28   | -96    |
| UZEL MAK. SAN.         | 152            | 102   | 226   | 589    |
| GENERAL MOTORS         | —              | 6     | 9     | 386    |
| TÜRK TRAKTÖR           | 12             | -42   | 79    | 289    |
| TEMSA TERMO MEK.       | 44             | 1     | 145   | 459    |
| OTOYOL                 | 52             | 8     | 90    | 473    |
| ANADOLU OTOMOTİV SAN.  | 80             | 97    | 211   | 549    |
| CHRYSLER KAMYON        | 10             | 4     | 37    | 65     |
| KARSAN OTOMOTİV        | 36             | 30    | 55    | 181    |
| MAN KAMYON             | —              | -81   | —     | —      |
| OTOKAR OTOBÜS KAROSERİ | 27             | 44    | 53    | 61     |
| Yab. Ser. Fir. Top.    | 948            | 428   | 2.493 | 10.395 |
| Yıllık Artış (%)       | —              | -54.8 | 482.4 | 316.9  |
| Yer. Ser. Fir. Top.    | 269            | 181   | 516   | 1.355  |
| Yıllık Artış (%)       | —              | -32.7 | 185.1 | 162.5  |
| Genel Toplam           | 1.217          | 609   | 3.009 | 11.750 |
| Yıllık Artış (%)       | —              | -49.9 | 394.1 | 290.4  |

Kaynak: ISO

## EK

TABLO : 13  
BBF İÇİNDEKİ OTOMOTİV FİRMALARI İLE İLGİLİ  
BAZI VERİLER

Tablo 13-5 Çalışanlar Ortalaması (Kişi)

| FİRMALAR               | E-Çalışanlar Ort. |        |        |        |
|------------------------|-------------------|--------|--------|--------|
|                        | 1990              | 1991   | 1992   | 1993   |
| TOFAŞ                  | 5.712             | 6.540  | 7.137  | 8.574  |
| OYAK-RENAULT           | 4.379             | 4.865  | 4.932  | 5.281  |
| OTOSAN                 | 2.274             | 1.811  | 1.837  | 2.038  |
| MERCEDES-BENZ TÜRK     | 2.565             | 2.481  | 2.386  | 2.955  |
| BMC                    | 1.902             | 2.417  | 1.918  | 2.061  |
| UZEL MAK. SAN.         | 1.790             | 1.453  | 1.590  | 1.813  |
| GENERAL MOTORS         | —                 | 240    | 240    | 275    |
| TÜRK TRAKTÖR           | 1.219             | 1.100  | 1.016  | 1.118  |
| TEMSA TERMO MEK.       | 1.285             | 1.170  | 1.093  | 1.222  |
| OTOYOL                 | 1.004             | 880    | 1.003  | 1.113  |
| ANADOLU OTOMOTİV SAN.  | 418               | 488    | 490    | 534    |
| CHRYSLER KAMYON        | 477               | 470    | 426    | 431    |
| KARSAN OTOMOTİV        | 443               | 536    | 505    | 492    |
| MAN KAMYON             | —                 | 625    | 723    | 750    |
| OTOKAR OTOBÜS KAROSERİ | 555               | 595    | 512    | 522    |
| Yab. Ser. Fir. Top.    | 19.473            | 21.447 | 21.682 | 24.699 |
| Yıllık Artış (%)       | —                 | 10.1   | 1.1    | 13.9   |
| Yer. Ser. Fir. Top.    | 4550              | 4.224  | 4.126  | 4.480  |
| Yıllık Artış (%)       | —                 | -7.1   | -2.3   | 8.5    |
| Genel Toplam           | 24.023            | 25.671 | 25.808 | 29.179 |
| Yıllık Artış (%)       | —                 | 6.8    | 0.5    | 13.1   |

Kaynak: İSO

## KAYNAKLAR

- AKDIŞ Muhammet, : **Dünya’da ve Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Beklentiler**, (İnceleme Yarışması) YASED Yay. No:33 İstanbul-1988.
- AKMAN Ayhan, : **Yabancı Sermaye Yatırım Neden ve Etkileri**, (İnceleme Yarışması) YASED Yay. No:33 İstanbul-1988
- AKYÜZ Müfit-ERTEL Nesrin, : **Ansiklopedik Ekonomi Sözlüğü**, Dünya Yay. No:42, İstanbul-1988.
- ALKİN Erdoğan, : **Uluslararası Ekonomik İlişkiler**, Elektronik Ofset. İstanbul-1978.
- BOZKURT Ünal, : **Ekonomide Yabancı Sermaye**, YASED Yay. No:15 İstanbul-1984.
- BOZKURT Ünal, : **Ekonomide Yabancı Sermayenin Yeri ve Önemi**, YASED Yay. No:20, İstanbul-1985.
- DEMİRCİ Barbaros, : **Devalüasyonun Otomotiv Sektörüne Etkisi**, Otomotiv Sanayii’nden Haberler Dergisi, Sayı:22, (Nisan-1994).
- DİKMEN Işın, : **Otomotiv Sanayimizve AT ile Gümrük Birliğinin Getireceği Sorunlar”** Otomotiv-94, ART Yay. İstanbul-Mart 1994.
- D.P.T. : **Otomotiv Sanayii Çalışma Grubu Raporu**, (III.İzmir İktisat Kongresi) Ankara-1993.
- D.P.T., : **Yabancı Sermaye Çalışma Grubu Raporu**, (III. İzmir İktisat Kongresi) Ankara-1993.
- D.P.T., : **Yabancı Sermaye Raporu**, (1983-1986), Ankara-1987.
- DUMANLI Serap, : **Türkiye’de Otomotiv Sanayii’nin Durumu Yapısal Özellikleri ve Sorunları**, D.P.T. Yay. Ankara-1987.

- EKREN Nazmi, : **Türkiye’de 1980 Sonrası Yabancı Sermaye Yatırımlarının Teknoloji’ye ve İstihdama Etkileri** (Yayınlanmamış Bil-Uz Tezi) Marmara Ün. İstanbul-1990.
- EŞKİNAT Rana-YILDIRIM Kemal, : **Endüstriyel Ekonomi**, Anadolu Ün. İ.İ.B.F. Yay. No:102, Eskişehir-1994.
- FİDAN Erkal, : **Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları**, Anadolu Ün. İ.İ.B.F. Dergisi C.XI, Eskişehir-1993.
- FRANK Isaiah, : **Foreing Enterprise in Developing Countries**. The Johns Hopkins Universty Yay. Baltimore-1980.
- HAN Ergül, : **Az gelişmişlik ve Kalkınma Ekonomisi**, Anadolu Ün. İ.İ.B.F. Yay. Kütahya-1990.
- HAN Ergül, : **İktisada Giriş II**, Anadolu Ün. Basımevi,Eskişehir 1994.
- HDTM, : **Yabancı Sermaye Raporu (1990-1992)**, Yabancı Sermaye Genel Müd. Yay., Ankara-1993.
- HEREKMAN Aykut, : **Kamu Maliyesi**, Sevinç Matbaası, Ankara-1987.
- HİÇ Mükerrerem, : **Montaj Sanayii Gelişme Sorunları ve Ekonomimizdeki Yeri**, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti İstanbul-1973.
- İLKBAHAR Ali İhsan, : **Otomotiv Sanayii ve Gümrük Birliği**, Otomotiv-94, ART Yay. İstanbul-Mart 1994.
- İLKBAHAR Ali İhsan, : **III. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu’nda Sunulan Tebliğ**, T.M.M.O.B. Yay. No:146/2, Ankara-1992.
- İ.S.O., : **500 Büyük Firmada Kar ve Karlılık** İ.S.O. Dergisi, Sayı: 342 (Eylül-1994).
- İ.S.O., : **Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu**, İ.S.O. Dergisi Sayı: 342 (Ekim 1994).
- İ.T.O., : **Dış Ticaret Bülteni** (Ocak-1995), İstanbul.

- İ.T.O., : **Dış Ticaret Bülteni** (Aralık 1994), İstanbul.
- İ.T.O., : **Aylık Ekonomik Veriler**, (Şubat-1995), İstanbul.
- KARAKOYUNLU Erdoğan, : **Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Uygulaması** (II. Türkiye İktisat Kongresi’nde sunulan Tebliğ) İzmir-1981.
- KARASAR Niyazi, : **Araştırmalarda Rapor Hazırlama**, Sanem Matbaacılık, Ankara-1991.
- KAREL Anıl, : **Otomotiv Sektörüne Bakış**, Mühendis ve Makina Dergisi T.M.M.O.B. Yay. Sayı:417 (Ekim-1994)
- KARLUK S. Rıdvan : **Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları**, İ.T.O. Yay. No:13 İstanbul-1983.
- KARLUK S. Rıdvan, : **Türkiye Ekonomisi**, Birlik Ofset Yay. Eskişehir-1994.
- KEPENEK Yakup-YENTÜRK Nurhan, : **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitabevi İstanbul-1994.
- KESKİN Yahya, : **Otomotiv Sanayiinde Kullanılan Malzemeler**, Otomotiv Sanayiinden Haberler Dergisi, sayı:14 (Nisan-1994).
- KUŞGÖZÜ Erol : **Verimlilik Ne Değildir?** Anahtar Gaz. M.P.M Yay. Sayı:3 (Mart-1989).
- MÜFTÜOĞLU Fahri, : **Otomotiv Sanayii**, Türkiye İş Bankası İktisadi Araştırmalar Müdürlüğü, Ankara-1984.
- NEDİM Mahmut, : **Gümrük Birliği Çerçevesinde Tekstil-Otomotiv Problematiği Üstüne Bir Deneme**, Gümrük Birliği Dergisi, İnanç Yay. Sayı:4 (Nisan-Mayıs 1994).
- O.S.D. : **Otomotiv Sanayiinden Haberler Dergisi**, Sayı:24, (Ekim-1994).
- O.S.D. : **Otomotiv Sanayiinden Haberler Dergisi**, Sayı:10, (Nisan 1991).
- O.S.D. : **Otomotiv Sanayiinden Haberler Dergisi**, Sayı:24, (Ekim 1994).

- O.S.D. : **AET Karşısında Türk Kara Nakil Araçlar Sanayii** ( Ö.İ.K. Alt Komite Raporu) İstanbul-1987.
- O.S.D., : **Türk Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistiki Bilgiler Bülteni (Kısım 1)**, OSD Yayınları No: 25, İstanbul-1994.
- O.S.D. : **1994 Yılı Otomotiv Sektörü ve Öneriler**, Otomotiv Sanayiinden Haberler Dergisi. Sayı:22 (Ağustos 1994).
- ÖZATEŞLER Mustafa, : **Türkiye’de Otomotiv Sanayii**, Otomotiv Endüstrisi Dergisi Sayı:56 (Ocak-1994)
- ÖZENÇ Mustafa : **Dünya’da ve Türkiye’de Sınai ve Ticari Mülkiyet Hakları** (İnceleme Yarışması V) YASED Yay. No:40 İstanbul-1992.
- ÖZENÇ Mustafa, : **Çevre Sorunlarının Ekonomik ve Endüstriyel Yönü ile Kalkınmaya Etkileri** (İnceleme Yarışması IV) YASED Yay. No:39, İstanbul-1991.
- ÖZGEN E. Levin, : **Otomotiv Sanayii Üzerine** (III. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu) T.M.M.O.B. Yay. No: 146/2 Ankara-1992.
- ÖZMUCUR Süleyman : **B.B.F.’da Mali ve Ekonomik Göstergeler, Karlılık ve Verimlilik** (1980-1982), İ.S.O. Dergisi Sayı:330 (Eylül 1993).
- SERİM İlter : **Türkiye’de ve Dünya’da Otomotiv Sanayii’ne Bakış**, İ.S.O. Dergisi, Sayı:344 (Kasım-1994)
- SEYİDOĞLU Halil, : **Uluslararası İktisat**, Turhan Kitabevi, Ankara-1986.
- SOYTÜRK Muammer, : **Dünya’da ve Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Beklentiler** (İnceleme Yarışması) YASED Yay. No:33 İstanbul-1988.
- SUNAR İlkay-ÖNİŞ Ziya, : **Sanayileşmede Yönetim ve Toplumsal Uzlaşma**, TÜSİAD Yay. No:T/92, 4-150 İstanbul-1992.

- ŞAHİNOĞLU Atalay : Sağlık Göstergesi Üretimdir, İ.S.O. Dergisi, Sayı:341. (Ağustos 1994).
- ŞENER Nedim : Türk Otomotiv Sanayii Bugünkü Koşullarda G.B.'ne Geçerse Hemen Batar, Dünya Gazetesi, 15 Haziran 1994.
- ŞİMŞEK Salih, : Lisans Anlaşmaları Yoluyla Teknoloji Transferi, TOBB Yay., No: 54 Ankara-1988.
- TEKİN Suat, : Dünya'da ve Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Beklentiler, (İnceleme Yarışması) YASED Yay. No: 33.İstanbul-1988.
- T.M.M.O.B., : Otomotiv Yan Sanayii Kuruluşlarının Örgütlenme Nedenleri ve TAYSAD (I. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu) T.M.M.O.B Yay. Bursa-1985.
- TURAN Seyfettin, : Atatürk'te Konular Ansiklopedisi, Yapı Kredi Yay. İstanbul-1993.
- TÜRKKUŞAĞI Şengül : Türk Otomotiv Sanayii'nin Ekonomik Analizi, (Yayınlanmamış Bil-Uz Tezi), Anadolu Ün., Eskişehir-1992.
- TÜSİAD, : The Turkish Economy-94, TÜSİAD Yay. No: T/94, 7, 168, İstanbul-1994.
- URAS Güngör, : Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımları, Formül Matbaası, İstanbul-1979.
- ÜNSAL Necla, : Otomotiv Sanayiinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik, M.P.M. Yay., No:392, Ankara-1989.
- YAVUZALP Nazmi, : Türkiye'de Otomotiv Sanayii'nin Durumu ve Belli Başlı Sorunları, Banka ve Ekonomik Yorumlar Dergisi, Şubat 1978.
- YEMİŞÇİ F.-KÖSETORUNU A.-TAŞKIN G., : 1923-1993 Döneminde Türkiye Ekonomisine Genel Bakış, H.D.T.M. Dergisi (Özel Sayı) Ankara-1993.



---

**: Otomotiv Yan Sanayiinde Kalite Sürekli**

**Artıyor**, Dünya Gazetesi, 3 Ağustos 1989.

---

Otomotiv Endüstrisi Dergisi, Sayı: 5 (Ocak-1994)

---

**: Power Ekonomi Sözlüğü**, Power kitap serisi 1.

Sabah Yay. İstanbul-1995.

---

**: Türk Otomotiv Sanayii ve Dünya**, Otomotiv

Endüstrisi Dergisi Sayı:56 (Ocak-1994).

---

**: Borsa'nın Lokomotif Sektörleri**, Capital Dergisi

Sayı: 11 (Kasım 1994)

---

**:Freni Patlayan Sektör**, Intermedya Ekonomi,

Sayı:29 (Ağustos 1994)

---

**: Sanayiinin Lokomotifi Otomotiv**, Intermedya

Ekonomi Sayı:39 (Kasım 1994)

---

**: Yan Sanayi Anasından Güçlü**, Ekonomist Dergisi

Sayı:44 (Ekim 1994)

---

**: Türkiye ile AT Arasındaki GB'nin 1 Ocak**

**1995'te Tamamlanması**, Gümrük Birliği Dergisi,

İnanç Yay. Sayı:4 (Nisan-Mayıs 1994)