



İKTİSAT DERGİSİ

AYLIK DERGİ
HAZİRAN 1981
50 LİRA

199

MUSTAFA KEMAL VE BAZI ÇATLAK SESLER

Doç. Dr. TOKTAMIŞ ATEŞ

**BİR SİYASAL ETKİ ARACI OLARAK
EKONOMİK ÖNLEMLER**

Dr. FARUK SÖNMEZOĞLU

**İŞÇİ—İŞVEREN İLİŞKİLERİNDE
YENİ GELİŞMELER**

ŞÜKRAN KETENCİ

**CAN GÖKNİL İLE OTOMOTİV SANAYİNİN
BUGÜNÜ VE GELECEĞİ KONUSUNDA RÖPORTAJ**

AHMET C. ÖZKAN

**PLAN ÖNCESİ VE PLANLI DÖNEMDE
OTOMOTİV SANAYİ VE OTOMOBİL**

HANDE DALOĞLU



Türkiye'de ve bütün dünyada

İhracat ve ithalât işlemlerinizi,
döviz, mevduat ve kredi hesaplarınız ve
diğer bütün bankacılık işleriniz için
Akbank'ı tercih ediniz.

Akbank, bütün dünyadaki
birinci sınıf muhabirleri ile
işbirliği yapmak suretiyle emrinizdedir.

Dış Temsilcilikler ve İrtibat Büroları

NEWYORK

FRANKFURT

LONDRA

Essen, Batı Berlin,
Münih, Hamburg

AKBANK

güveninizin eseri

HAZİRAN

1981

SAYI

199

XXXIII

İKTİSAT DERGİSİ

İ. Ü. İKTİSAT FAKÜLTESİ MEZUNLARI CEMİYETİ YAYIN ORGANIDIR.

Mustafa Kemal ve
Bazı Çatlak Sesler 2

Doç. Dr. Toktamış ATEŞ

Bir Siyasal Etki Aracı Olarak
Uluslararası Ekonomik Önlemler 7

Dr. Faruk SÖNMEZOĞLU

İşçi—İşveren İlişkilerinde
Yeni Gelişmeler 13

Şükran KETENCİ

Can GÖKNİL ile Otomotiv Sanayinin
Bugünü ve Geleceği
Konusunda Röportaj 17

Ahmet C. ÖZKAN

Plan Öncesi ve Planlı Dönemde
Otomotiv Sanayi ve Otomobil 23

Hande DALOĞLU

Sahibi : Cemiyet Adına Şeref ÖZGENCİL

Yazı İşleri Müdürü : Ahmet C. ÖZKAN

Teknik Sekreter : Dilâra TÜFEKÇİOĞLU

Kurucusu : Oktay EMED

Dergi Yürütme Komitesi : Başkan Prof. Dr. Yüksel ÜLKEN,

Doç. Dr. Toktamış ATEŞ, Sedat SANATKÂR, Eren ABACI,

Ünsal AYSUN.



Abone Ücreti Yıllık : 600 - 6 Aylık 300 TL. Reklam Tarifesi : Ön Kapak içi 4000 TL.
İç Sahife tam 2.500 TL. İç Sahife yarım 1.250 TL. Arka Kapak içi 4000 TL. Arka
Kapak 5.000 TL. — İdare Yeri : Cumhuriyet Cad. Ceylan Apt. No. 27/6 Taksim—İST.

☎ 44 04 36 - 45 17 52 - 49 89 03

Daha önce başka yerde yayınlanan yazılara ödeme yapılmaz.

Yazılardaki düşünceler yazara aittir.

Gönderilen yazılar yayınlansın veya yayınlanmasın geriye gönderilmez - Fiyatı: 50 TL

Basıldığı yer : Yenilik Basımevi — ☎ 43 55 72

Mustafa Kemal ve Bazı Çatlak Sesler

Doç. Dr. Toktamış ATEŞ (*)

Tarihimizin, tüm insanlığın tarihi gibi «ileri» ve «geri» arasında sürekli bir çatışmanın süregelen olduğu bir tarihtir. Bu çatışma değişik biçimler içinde dün vardı, bugün ve yarın da olacaktır. Zira bu çatışma eşyanın doğasından kaynaklanmaktadır.

Günümüz Türkiye'si bu çatışma açısından ilginç görüntülere sahne olmaktadır. Biz toz-duman içinde kim nerede anlaşılamamaktadır. Bazıları Mustafa Kemal konusunda dün söylediklerinin tam tersini savunmakta, dahası bu konuda kendilerince «fetva» vermektedirler. Türkiye'de bugün herkes «Atatürkçü» olmuştur. Ama bu mümkün müdür? Atatürk'ün her zaman karşıtları olmuştur ve belirli bir kin toplumsal bir miras olarak kuşaktan kuşağa aktarılmıştır. Bu bakımdan günümüzde de «Atatürk karşıtları» vardır ve bu olgu da kaçınılmazdır.

Biz bu yazı çerçevesinde günümüzdeki Atatürk düşmanlarının değil ulusal savaşımın içindeki dönemlerde Mustafa Kemal'e ve O'nun onurlu savaşımına dil uzatanlardan bazılarının yazılarını ele alacağız. (*)

(*) Bu yazıların transkripsiyonunu İktisat Fakültesi Siyaset İlimi Kürsüsü öğretim yardımcılarında Dr. Şükrü Hanoğlu yapmıştır.

(*) İktisat Fakültesi Öğretim Üyesi.

Refi Cevad 3 Ağustos 1920 tarihli Alemdar gazetesinde «Merak Etmeyiniz Biz Öderiz» başlıklı makalesinde, «..mütareke esnasında Kuvay-ı Milliye rezaletini ittihadçılar çıkardılar» diye yazabiliyordu. Aynı gazetenin 5 Ağustos 1920 tarihli sayısında ise gene aynı yazar;

«Paşa merakından azıcık vazgeçelim.. Bugün merkezden vukubulacak en ufak bir hareket Anadolu'yu baştanbaşa ayaklandırır ve Mustafa Kemal'i de, hempalarını da.. sopa ile kovdurur» diyordu.

Zaten Alemdar gazetesinin 2 Ağustos 1920 tarihli sayısında imzasız çıkan ve «Mevcudu Kurtarmak» başlıklı başyazısında şunlar yazılıyordu:

«Koca imparatorluğumuz oniki senelik feci ve misli görülmemiş hatalardan sonra samî'ahıraş çatırtılarla yıkıldı. Bu sükut ve izmihlale şahid olan bizler ve vukuatın şuuru ihlal edecek bir tarzda ve müellim bir surette tevalisinden dolayı itidalimizi kaybetmemek, sinirlerimize hakim olmak sayesinde ki; elimizde kalan enkaz-ı vatani kurtarmak kabil olabilecektir. Muahede-i sulhiyemizin ihtiva ettiği mevaddan hakk-ı hayatımızı nez'etmeyen bir tanesine tesadüf etmek imkânı yoktur diyerek, yine mecnunane harekâta kalkışmak veya tesir ve yeisin taht-ı tesirinde olarak gayr-i mantiki yollardan yürümek hiç de doğru olamaz.»

Refi Cevad 13 Ağustos 1920 tarihli Alemdar'da «Yunanistan'ın yeni Bir Selahiyeti» başlıklı yazısında ise şöyle diyordu;

«..Venizelos bizi herhalde bizden çok iyi biliyor. Mustafa Kemal'in elindeki kozun saçmalığını anlamış ve Avrupa'ya karşı bundan dolayı taahhüd altına girmiştir... Yunanistan girdiği yerlerde İslam unsuruna karşı pek hayırhah bir vaziyet alıyor. İstila politikası denilsin, ne denilirse denilsin bundan istifade etmek lazımdır. Yunanistan Müslümanlara kendisini sevdirmek ihtiyacı hissediyor. Bunu takdir etmek büyük şeydir..»

Aynı yazar, aynı gazetenin 14 Ağustos 1920 tarihli sayısında da şunları yazıyordu:

«..Bu herifler (M. Kemal ve arkadaşları/TA) için devletin hali, istikbali mevzu'bahis olamaz. Sulhu şu şerait dairesinde idame edebilmek için onu ihlal edebilecek mahiyette olanların kafaları ezilmeli. Hükümetin herşeyden evvel yapacağı hareket budur..»

Aynı yazarın üç gün sonraki Alemdarda «Anadolu Payitahtı» başlığını taşıyan makalesinde ise şu satırlara rastlanıyordu;

«..Mustafa Kemal ve taraftarlarının bu gibi nasafetkarane muamelelerle alakaları olamaz. Onlar bir kerre çapulculuğun lezzetini, zevkini tatmışlardır. Bu lezzetten ve zevkten kendilerini mahrum edemezler.. Onlar herhangi hükümet zamanında olursa olsun soymak, çalmak, çırpamakla yaşayabileceklerini anlamışlardır. Hükümete geçtikleri zaman resmen hırsızlık ederler, geçmedikleri zaman da dağlarda eşkiyalık yaparlar..»

O günlerde tarihimizin en karanlık günleri yaşanmaktadır. 22 Haziran 1920'de başlayan Yunan ilerlemesi gelişmektedir. 30 Haziran'da Balıkesir, 8 Temmuz'da Bursa, 25 Temmuz'da Edirne düşmüştür. 10 Ağustos'da SEVR imzalanmıştır. Tüm bu olumsuz gelişmeler karşısında ulusal bağımsızlık ve varolma savaşını veren bir avuç insan, İstanbul'un kimi basın organlarında böyle değerlendirilmektedir.

2 Eylül 1920 tarihli Alemdar'da gene Refi Cevad, «Asayiş Meselesi» başlığı altında şunları yazmaktadır :

«..Bilfarz Anadolu'da bu keşmekeş mevcut oldukça Yunanistan ilerliyor ve ilerleyecektir. Buna karşı hükümet merkezinin ne vaziyet alacağını bilmiyoruz. Yalnız bildiğimiz bir şey varsa Mustafa Kemal'in hıyanet-i vataniyesi yüzünden Payitahtın ve Anadolu'nun alacağı müşkil vaziyettir..»

O dönem basınından bu tür çatlak ses örneklerini çoğaltmak mümkün olduğu gibi, hiç kuşkusuz dürüst ve yurtsever seslere rastlamak da mümkündür. Biz şimdi bunları bir kenara bırakarak 1925 senesi Ocağına gelmek istiyoruz.

Ulusal savaş kazanılmış, cumhuriyet kurulmuş, hilafet kaldırılmıştır. Ancak Rauf Orbay, Dr. Adnan (Adivar), Kazım (Karabekir) Paşa, Ali Fuad (Cebesoy) Paşa gibi Mustafa Kemal'in kader birliği ettiği kimi arkadaşları, devrimlerin hızlı gelişimine ayak uyduramamışlar, ayrı bir safa geçmişlerdir. Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası adı altında siyasal bir örgüt oluşmuş durumdadır. Her ne kadar Terakkiperver fırka amacının Mustafa Kemal'i devirmek değil, denetlemek olduğunu açıklıyorsa da, Mustafa Kemal ve devrimlerine karşı olan tüm güçler bu parti çatısı altında birleşmekteydiler. İstanbul basınının bir kısmı da bu olumsuz gelişmelere katılmıştır. Burada örnek

olarak Ebüzziyade'nin Tevhid-i Efkâr gazetesinde yayınlanan bazı yazılarını ele almak istiyoruz.

8 Ocak 1925 tarihinde yayınlanan yazıda şu satırları okumaktayız :

«Ehemmiyet vermemizin sebebi bir kanun ve inkılab devrinden ziyade vahşet ve engizisyon devrine yakışacak bu sözleri (bir Halk Partili, «biz mürtecileri yaşatmıyacağız» demiş. /TA) Halk Fırkası miyar-ı zihniyeti addettiğimizden değildir... Fakat şurası da kabil-i inkâr değildir ki halk fırkası içinde bu tarzda düşünen ve inkılab namına böyle mecnunane bir siyaset takibini yine inkılab muktezası ve icab-ı menfaati addeden yalnız o satırların muharririnden ibaret değildir.. Bunlar hiç bir muhalefet-i enkâr, tenkide, muahhezeye, hattâ en ufak nakıs-ı nazara bile tahammül edemiyorlar. Kim hükümet icraatını, siyaset hatalarını tenkid etse; kim, mesela fırka mensublarının göze batacak kadar aşikâr bir hatasına itiraz eylese derhal karşısına çıkıyorlar..»

Devrimlerin rayına oturtulmak istendiği bir dönemde, devrimci kadronun bu konulardaki duyarlılığı, işte bu şekilde değerlendirilebiliyordu. Amaç Halk Fırkasını sindirmek ve atılımların hızlarını azaltmak idi.

20 Ocak 1925 tarihli yazıda ise şu görüşlere yer veriliyordu;

«..Bu cihetleri tesbit ettikten sonra yine tekrar edeyim: Halk Fırkasında hakikaten tebeddülât ve tasfiye yapılmasına karar verildiyse, herşeyden evvel artık halka kendini sevdirmek esası düşünülerek hareket edilsin. Böyle makul surette hareket edildiği takdirde ise çok geçmeden halk fırkasının halkı temsil eden ve itibarlı bir fırka halini alarak büyük muvaffakiyet kazanacağından hiç şüphe olmasın...»

Burada istenen, devrimci atılımların sona erdirilmesinden başka birşey değildir.

Türkiye'miz bugünlerine o acı günlerden gelmiştir. Ancak ilginç olan bir husus günümüzde Atatürk düşmanlarının da Atatürkçü geçinmeleri, hem de herkesten çok bağırıp-çağırarak bunu isbatlamaya çalışmalarıdır. Oysaki hiç kuşkusuz Aattürkçü olmak ileriden yana olmak demektir. Halktan yana olmak, toplum çıkarlarını bireysel çıkarların üstünde görmek demektir.

nesilden
nesile

biraların ası
TEKEL birası

TEKEL
Birası



Bir Siyasal Etki Aracı Olarak Uluslararası Ekonomik Önlemler

Dr. Faruk SÖNMEZOĞLU (*)

Günümüz dünyasında yer alan sosyal yapı ve ilişkilerin iktisadi yanının bu Dünya'yı önemli ölçüde etkilediği genellikle üzerinde anlaşılan bir konudur. Bununla beraber, bir adım ilerlenilerek bu etkinin hangi sosyal olgu veya olayların incelenmesiyle çözümlenebileceği veya iktisadi olanın sosyal bütünündiğer yanlarından ne oranda soyutlanabileceği sorunlarına gelindiğinde, birbirinden oldukça farklı görüşlerle karşılaşılması sözkonusudur. Bu açıdan konumuzun başlığına ilişkin olarak sözkonusu noktalara değinmek, aşağıda sadece sergilemesini yapacağımız bazı konuların ne türden bir sorunsal içerisinde ele alındığını daha rahat değerlendirmemize imkân verecektir.

Aşağıda kullanacağımız sistematik ve kavramlar dizisi, ekonomik olanın sosyal olgu veya olayın diğer yan(lar)ından soyutlanabileceği varsayımı üzerine kurulmuştur. Örneğin yazımızın başlığı ekonomik önlemlerin sadece **siyasal amaçlı** ve/veya **siyasal sonuç doğuranları** ile ilgilenileceğine işaret etmektedir. Diğer taraftan başlıkta ekonomik önlemlerin **uluslararasındaki ilişkiler** açısından ele alınması öngörülmektedir. Buna göre, **uluslararası ve uluslarüstü ilişki**

(*) İ.Ü. İktisat Fakültesi Siyaset İlmi Kürsüsü Öğretim Üyesi.

biçimlerinin günümüz dünyasını anlamak ve açıklamak bakımından giderek önem kazandığı doğrudur. Çeşitli uluslararası kuruluşlar (1), hatta istisnai durumlarda da olsa bireyler, çeşitli dünya sorunları içerisinde —davranışçı yaklaşımın deyimi ile «aktörler» olarak— yer alabilmektedirler. Bununla beraber günümüz dünyasında ulus-devlet halen insan topluluklarını birbirinden ayıran en belirgin öğütlenme biçimi olma özelliğini korumaktadır. Buna bağlı olarak da günümüz dünyasını anlamak ve açıklamak açısından **temel inceleme birimi** konumunu muhafaza etmektedir. Bundan dolayı da, günümüz dünyasında ekonomik önlemlerin bir siyasal etki (2) aracı olarak kullanılması olayının büyük ölçüde **ulus-devletler** (3) aracılığı ile çözümlenmesi gerekmektedir.

Bu genel açıklamalardan sonra, uluslararası ilişkiler alanında bir siyasal etki aracı olarak kullanılan ekonomik önlemleri tanımaya

- (1) Bu bağlamda, uluslararası kuruluşların aşağıdaki iki farklı üç kategorinin arasında bir yerde bulunacakları söylenebilir. Birincisi uc, üyesi olan devletlerin egemenliklerine hemen hemen hiçbir sınırlama getirmeyen, sadece onların «toplamından» ibaret olan bir uluslararası kuruluş türüdür. Bu kategoriye örnek olarak Uluslararası Para Fonu gibi, üyelerinin, katkıları oranında genel politikayı belirleme imkânına sahip olduğu kuruluşlar gösterilebilir. İkinci uc olarak da, üyesi olan devletlerin «toplamından» öte bir özelliğe sahip, örgütsel olarak önemli ölçüde bir özerkliği bulunan türden uluslararası kuruluşlardan söz edilebilir. Bu özelliklere en fazla yaklaşan bir uluslararası kuruluş olarak da Avrupa Ekonomik Topluluğu örnek gösterilebilir.
- (2) Burada siyasal etki kavramını detaylı bir şekilde, benzerlerinden ayrılan yanlarını ele almadığımız sözkonusu değildir. Aksine, yazı içerisinde «etki» kavramı, bu kavramın bir alt kategorisi olan «müdahale» kavramı ile anlamdaş olarak kullanılacaktır.
- (3) Konuya bu türden bir sorunsal içinde bakanlar da genellikle, uluslararası kuruluşların, özellikle de uluslararası şirketlerin günümüzde uluslararasındaki ilişkilerin çözümlenmesi açısından taşıdıkları önemi kabul etmektedirler. Bununla beraber, sözkonusu kuruluşların ekonomik önlemler ile ilgili yaptırımları uygulamak/uygulatmak açısından ulus-devletlerin ellerinde bulunan imkânlarla sahip olmadıkları, dolayısıyla de bu konuda ikinci! bir önemleri bulunduğu öne sürülmektedir. Benzer sorunlara oldukça farklı bir sorunsal aracılığı ile yaklaşan «bağımlılık teorisi» taraftarlarına göre ise, bu kuruluşlar sözkonusu türden olgu veya olayları çözümlenmede temel bir öğeyi oluşturmaktadırlar. Ekonomik önlemlerin uygulanması açısından ulus-devletlerin ellerinde bulunan bazı imkânların bu türden kuruluşların ellerinde bulunmaması sonucu değiştirmemektedir. Bu kuruluşlar önlemler ile ilgili amaçlarına ulaşmak açısından gerek kendilerine özgü imkânlardan, gerekse bazı ulus-devletlerin karar alma mekanizmalarını etkileyerek, onların imkânlarından yararlanabilmektedirler.

başlayabiliriz. Uluslararası ekonomik önlemleri, hedef ülkeyi bazı değerli şeylerden mahrum kılma yolu ile cezalandırma ve/veya bu ülkeyi, önlemleri uygulayan ülke açısından önemli olan bir konuda iknaya zorlama amacı ile bir veya daha çok sayıda uluslararası aktör tarafından, bir veya daha fazla sayıda uluslararası aktöre karşı geliştirilen eylemler olarak tanımlamak mümkündür (4). Bu türden eylemlerin başarısı, yani eylemleri uygulayan aktör veya aktörlerin hedef üzerindeki etki derecesi göreceli bir anlama sahiptir. Örneğin üç aktörden A,B'nin (A açısından uygun olan) X eylemini yapmasını ve/veya (A açısından uygun olmayan) Y eylemini yapmamasını sağlarken C,B'nin aynı şeyleri yapmasını ve/veya yapmamasını sağlayamıyorsa A,B üzerinde C'den **daha fazla etki** imkânına sahiptir denebilir (5). Bu «daha fazla»nın derecesi bir dizi faktöre göre belirlenmektedir. Bunlardan ilki doğrudan A'nın (önlemleri uygulayan aktör) **etkileme kapasitesi** ile ilgilidir. Burada sonuca, etki kapasitesi kavramının detaylı bir çözümlenmesini yapmadan, somut bir örnekle açıklık getirmek mümkündür. Amerika Birleşik Devletleri uzun yıllar, şu veya bu şekilde ekonomik yardımda bulunduğu ülkelerin Birleşmiş Milletler'de, Çin Halk Cumhuriyeti'nin bu örgüte alınmasına karşı çıkmalarını istemiş, bu ülkelere siyasal etkide bulunmuştu. Benzer bir etki kapasitesine sahip olmayan Formosa Çini'nin söz konusu ülkeler üzerinde aynı siyasal etkiyi sağlaması mümkün değildi.

İkinci faktör, B'nin (ekonomik önlemlerin hedefi olan aktör) A'ya ait bazı mal ve/veya hizmetlerin satın alınmasına ve/veya A'ya ait bir pazara kendi mal ve/veya hizmetlerini sunmaya olan ihtiyaç derecesidir. Etki kapasitesi konusunda sorun A (önlemleri uygulayan) açısından ele alınırken bu defa B (hedef) açısından ele alınmakta, B'nin A'ya bağımlılık derecesi ölçülmeye çalışılmaktadır. Bu bağımlılığın derecesi genellikle, B'de (hedef), yukarıda sözü edilen kategoriler açısından gerek satın alma, gerekse satmadaki **tekleşme, yoğunlaşma** ile doğru orantılıdır. Örneğin Japonya (B) tükettiği petrolün hemen hemen hepsini ithal etmek zorundadır. İlaveten ithal ettiği petrolün hemen hemen hepsini OPEC (A) üyesi ülkelere sağla-

(4) Bu tanım Galtung'dan yararlanılarak geliştirilmiştir. Bkz: Johan Galtung, «On The Effects of International Economic Sanctions, With Examples from the case of Rhodesia, «World Politics, Vol: XIX (April 1967), s. 378-416, passim.

(5) K.J. Holsti, International Politics, A Framework for Analysis, 2th ed., London: Prentice/Hall International, Inc, 1972, s. 164-165.

mak durumundadır. Bundan dolayı OPEC (A) örgütünün (doğal olarak üye ülkeler arasında belirli bir anlaşma sağlandığında) Japonya (B hedef ülkesi) üzerinde, petrol gibi ekonomik bir araçla önemli bir ölçüde siyasal (örneğin bu ülkenin Birleşmiş Milletler'de İsrail'e karşı alınacak bir kararı desteklemesi yönünde) etkide bulunma imkânı sözkonusudur. Konuya ilişkin ikinci bir örnek olarak da, 1960'lar öncesinde Küba ile Amerika Birleşik Devletleri arasındaki ilişki verilebilir. Bu dönemin Küba ekonomisi içinde şeker kamışı üretimi ve bu malın ihracatı yolu ile elde edilen gelir oldukça önemli bir yer tutmaktaydı. Küba ekonomisi birçok alanda ithalata dayanmakta, ithalat için gerekli döviz ise büyük ölçüde şeker kamışı ihracatı ile sağlanmaktaydı. Küba'nın ihracatının büyük bir kısmı da Amerika Birleşik Devletleri pazarına yönelikti. İşte bu durumda da Amerika Birleşik Devletleri (A) şeker ithalatını durdurma veya durdurma tehdidinde bulunma yolu ile Küba üzerinde önemli bir ölçüde siyasi etkide bulunabiliyordu. Nitekim Küba'da sosyalist yönetim iktidara geldikten sonra Amerika Birleşik Devletleri yönetimi Küba şekerine pazarını kapatmış, bu yolla yeni yönetim üzerinde bir siyasi etkide bulunmaya çalışmıştır.

Verdiğimiz heriki örnekte de ilişkinin yönü (hangi aktörün hangi aktörü etkilemeye çalıştığı) ortada olmakla beraber etkinin derecesi hakkında kesin bir bilgi edinmek mümkün olmamaktadır. Etki derecesinin saptanması açısından birinci örneğimize dönersek, ilkin Japonya'nın (B), OPEC'in (A) uygulayacağı bir önlem karşısında petrolden ne oranda tasarrufa gidebileceğinin, bu maddeye ikame bir enerji sistemi geliştirip geliştiremeyeceğinin bilinmesi gerekmektedir. Diğer taraftan OPEC'in petrol piyasasını ne oranda denetleme imkânına sahip olduğu, diğer bir deyişle Japonya'nın OPEC üyesi ülkeler dışında bir kaynaktan, örneğin kendi toprakları üzerinde petrol bularak ihtiyacını karşılaması imkân ve ihtimali de, bu etki derecesinin saptanması açısından bilinmesi gerekli noktalar. Aynı saptamayı Küba—Amerika Birleşik Devletleri ilişkisi açısından da tekrarlamamız mümkündür. Bu örnekte ilk bilinmesi gereken, Küba'nın (B), gerek ülke ekonomisi gerekse ihracatı içinde büyük bir yer tutan şekerle ilişkin bir Amerika Birleşik Devletleri boykotu ile karşılaştığında, bu ürüne ikame başka ürünler yetiştirme ve ihraç etme imkânının olup olmadığıdır. Etki derecesinin saptanmasında ikinci önemli nokta ise, Küba'ya boykot uygulayan Amerika Birleşik Devletleri'nin, Küba'nın şekerini satabileceği diğer pazarları denetleme imkânının olup

olmadığının, yani Küba'nın Amerika Birleşik Devletleri pazarına ikame pazarlara ne oranda ulaşabileceğinin bilinmesidir.

Etkileme derecesini, hatta yönünü belirleyen bir de psikolojik boyuttan söz etmek mümkündür. Sorunun bu yönü üzerinde en fazla duranlardan Johan Galtung'a göre, uluslararası ekonomik önlemler yolu ile hedef üzerinde istenilen yönde bir siyasal etkide bulunulması imkânı genellikle sanıldığından daha azdır (6). Galtung'a göre bunun en önemli sebebi, bir hedef üzerinde uygulanan negatif (cezalandırıcı) önlemlerin hedef üzerinde çoğu defa birleştirici, siyasal entegrasyonu uyarıcı bir etki yapmasıdır. Bu türden bir genellemenin örneğin 1930'larda İtalya'nın Habeşistan'ı işgali üzerine bu ülkeye Milletler Cemiyetince, 1960'lı yılların başlarında Küba'ya Amerika Birleşik Devletleri tarafından, 1965'lerden itibaren Rodezya'ya Birleşmiş Milletler tarafından uygulanan ekonomik önlemlerin sonuçları açısından büyük ölçüde geçerli olduğu söylenebilir. Gerçekten de bu örneklerde önlemleri uygulayanların hedef üzerinde istedikleri yönde bir siyasal etkide bulunduklarından söz etmek oldukça zordur. **Bununla beraber yukarıdakilerin tam aksi yönde** bir dizi örnek sıralıyarak Galtung'un genellemesinin sınırlarını belirtmekte de yarar vardır. 1962—1964 yılları arasında Goluart başkanlığındaki Brezilya, 1965—1968 yılları arasında Belaunde'nin başkanlığındaki Peru, 1970—1973 yılları arasında Allende başkanlığındaki Şili, başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere bazı batılı devlet veya kurumların çeşitli ekonomik baskılarına maruz kalmışlardır (7). Bu defaki örneklerde, hedef ülkeler üzerinde uygulanan (genellikle negatif yani cezalandırıcı yöndeki) önlemlerin istenilen yönde bir siyasal etkide bulunmasından söz etmek mümkündür. Her üç örnekte de hedef ülkenin adı geçen yöneticileri (8) şu veya bu şekilde iktidardan uzaklaştırılmışlar, yerlerine bu ekonomik önlemleri uygulayan çevrelere yakın kişi ve kadrolar gelmiştir.

Galtung'un genellemesinin geçerliliğini sınırlayan başlıca iki etken sözkonusudur. İlkin, ekonomik önlemlerin hepsi de hedef üzerinde birleştirici, siyasal entegrasyonu uyarıcı negatif (cezalandırıcı yön-

(6) Galtung, a.g.m., s. 389.

(7) Richard Stuart Olson, «Economic Coercion in World Politics, With a Focus on North-South Relations, «World Politics, Vol: XXXI, (July 1979), s. 488.

(8) Uygulanan ekonomik önlemler hedef olarak bir ülke veya ülkeler grubunun yöneticilerini rejimini veya doğrudan halkını alabilir.

de) eylemler olmayabilir. Gerçekten de hedef üzerinde, olumlu yönde ekonomik önlemler (örneğin hedefe mali yardım) aracılığı ile siyasal etkide bulunulmak istenildiğinde aynı türden tepkilerle karşılaşılması (uygulayan taraf açısından) pek muhtemel gözükmemektedir. İkinci olarak da, günümüzdeki bağımlılık ilişkilerinin, belirli bir siyasal etki amacına yönelik ekonomik önlemlerin kamu oyuna açık olamayan, dolayısıyla tepkisel nitelikteki siyasal entegrasyon hareketlerini doğurmayan araçlarla uygulanmasına imkân tanınması sözkonusudur.

Buraya kadar yapılan açıklamalar ile bir A aktörünün B hedefi üzerinde ekonomik önlemler aracılığı ile bir siyasal etkide bulunmaya çalışması durumunda bu etkinin **yönünü ve derecesini** belirleyen faktörlerin bazılarını sergilemeye çalıştık. Bu, **yönünü ve derecesini** tartıştığımız **siyasal etkinin** oluşmasını sağlayan ekonomik önlemlerin de kendi aralarında başlıca üç gruba ayrılması sözkonusudur: 1 — Tarifeler, kotalar gibi doğrudan dış ticarete ilişkin araçlar, 2 — Boykot, ambargo, abluka gibi aktif zorlama tedbirleri, 3 — Dış yardım gibi finansal araçlar. Çeşitli kullanım biçimleri itibariyle hepsi ayrı birer inceleme konusu olabilecek bu ekonomik önlem türleri arasında özellikle finansal araçlardan dış yardım kategorisi ayrı bir öneme sahiptir. Belki burada son olarak belirtilebilecek olan bir nokta, bu dış yardım kategorisinin de, yukarıda açıklamaya çalıştığımız genel çerçeve içinde ele alınabileceğidir.

İşçi-İşveren İlişkilerinde Yeni Gelişmeler

Şükran KETENCİ (*)

Olağanüstü dönemin olağanüstü koşulları doğal olarak etkisini en yoğun biçimde işçi-işveren ilişkilerinde göstermiştir.

Milli Güvenlik Konseyinin 12 Eylül Harekâtının amacını, ilkelerini açıklayan ilk bildirilerinde geniş yer alan işçi-işveren ilişkileri, aradan geçen 9 ay içinde önemini ve güncelliğini hiç yitirmedi. Gazete haberlerinde her gün, ya bir yasa değişikliği, ya yasa değişikliği çalışmaları, ya da bağitlanan sözleşmelere ilişkin haberler yer alıyor. Sendikal faaliyetlerin askıda olduğu, işçi-işveren ilişkileri açısından durağan olması gereken bir dönemde, basın, işçi-işveren ilişkilerine neden böylesine geniş bir yer ayırmak gerektiğini duymaktadır?

İşçi-işveren ilişkileri ve sorunları, özünde iki taraf arasında ve tarafların iradeleri ile düzenlenen, çözümlenen konulardır. Ancak sıkça olmaması gereken yasa değişikliklerinde, yetki sorunlarında, kamu adına, yasama, yürütme ve yargının müdahalesi söz konusudur. Oysa olağanüstü dönem için alınan önlemlerin sonucu, işçi-işveren ilişkileri, taraf işçiler, sendikaları ve bazı konularda da işverenlerin bile iradelerinin söz konusu olmadığı bir biçim almıştır. Üstelik çok fazla sayıda yasal düzenleme gündemdedir.

★
★ ★

(*) TGS Genel Eğitim Sekreteri.

DİSK'e bağlı sendikaların her türlü faaliyeti askıya alınmıştır. Yöneticilerinin önemli bir bölümü tutukludur. İddianame henüz hazırlanmadığı için, bu sendikaların geleceği, suçlanma konuları belirsizlik kazanamamıştır. Özel bir yasa ile bu sendikalara kayyılar atanmıştır. Ancak atanan kayyılar bugüne kadar sadece bazı sendika şubelerini kapamışlar, bazı mal varlıklarını başka kamu kuruluşlarına aktarmışlar, çok sayıda da personelin iş akidlerini feshetmişlerdir. Personelin önemli bir bölümüne ise ne işten atılmış, ne de bugüne kadar herhangi bir ücret ödenmiştir. Kayyılar üye işçilerle ilgili sorunları kendi görev alanları içinde görmemektedirler. Bu nedenle bu sendikalar üyesi işçiler adına bağitlanan sözleşmelere hiç ilgi duymamışlar, sözleşmelerin işçiye ulaşması yolunda da herhangi bir girişimde bulunmamışlardır. Yasak ve yasal olmadığı halde, faaliyeti askıya alınmış bu sendikalardan işçilerin istifa ettirilmeleri ve bu sendikalar adına bağitlanan sözleşmelerin uygulanacağı iş yerlerindeki aidatların toplanması ile dahi ilgilenmemektedirler.

★
★ ★

TÜRK—İŞ'e bağlı sendikalar ise, bazı istisnalar dışında yasal açıdan açık görülmektedir. Ancak «Süresi sona eren sözleşmelerin yürürlüğe konulmasına ilişkin 2364 sayılı yasa» ile bu sendikaların toplu sözleşme yapma yetkisi, DİSK'e bağlı sendikaların da olduğu gibi Yüksek Hakem Kuruluna verilmiştir. Ayrıca birkaç istisna dışında Sıkıyönetim komutanlıkları bu sendikaların da faaliyetlerine, örneğin genel kurul yapmalarına, toplantı ve eğitim çalışması düzenlemelerine henüz izin vermemişlerdir. Örgütlenme ve yeni yetki alma faaliyeti özgürlüğü ise, faaliyeti askıya alınan sendikaların durumu kesinlik kazanmadıkça ne yasal açıdan ne de fiilen söz konusu olamayacaktır. Kısacası TÜRK—İŞ'e bağlı sendikaların binaları açıktır. Yöneticileri ücretlerini almaktadırlar. Ancak TÜRK—İŞ düzeyinde Hükümete görüş bildirme için yapılan toplantılar dışında, gerçek sendikal anlamda bir çalışmadan söz etmek olası değildir.

★
★ ★

Geçiş dönemi için Konsey kararı ile alınan grev ve lokavt yasağı ve tam kapasite ile üretim kararlarını, grev ve lokavt yasağı olan iş yerleri için, zorunlu haller dışında işçi çıkarılması yasağı izlemiştir. Daha sonra Koordinasyon Kurulu kararı ile bütün iş yerleri için genelleştirilen uygulamaya göre, 13. madde ile işçi çıkarıl-

ması, ancak Çalışma Bakanlığından, zorunlulukla ilgili izin alınmasına bağlanmıştır. İşçinin suçlu olması hali, 17/2'ye göre işçi çıkarılmaları ise, işçinin şikâyeti halinde bölge çalışma müdürlükleri ile Sıkıyönetim komutanlıklarının incelemesinden geçirilmekte, çıkarmasının haksız olduğu sonucuna varılması halinde işe iade kararları verilmektedir. Kesin yasağa rağmen işverenler işçi çıkarabilmede yeni yeni yöntemler geliştirmektedirler. En yaygın uygulama, kıdem tazminatı haklarının her geçen gün biraz daha kısıtlanmasının işçi üzerindeki etkisinden de yararlanma biçiminde görülmektedir. İşçi 17/2 ile tazminatsız atılma, ya da başka iş yerine nakil ile tehdit edilmekte, kendi isteği ile ayrıldığına dair özel bir yazı elinden alınarak ve tazminatı verilerek çıkarılmaktadır. Böylece 13. madde ile işçi çıkarması yasağı fiilen, ortada şikâyetçi taraf olmadığı için işlemektedir. Yine de işçi çıkarmasının denetlenmesinin çok önemli işlevi olmuştur. Her şeyden önce, işçi çıkarmasında işverenin sınırsız özgürlüğünün kısıtlanmasının, kamu oyuna bugüne kadar açıklandığı gibi işverenin yönetim özgürlüğünü kısıtlama olmadığı ortaya çıkmıştır. Demokrasilerde işverenler canlarının istediği gibi işçi çıkaramamaktadırlar. Sosyal devlet bu konuda işçi lehine çok önemli kısıtlamalar, düzenlemeler getirmiştir. Türkiye'de de bunların uygulanabileceği ve de iş barışını bozucu değil, aksine sağlayıcı işlevi olduğu ortaya çıkmıştır. Şimdi Konsey kararı ile gerçekleştirilen uygulama, 9 aylık bir deneyden sonra, süreklilik kazandırılmak üzere yasal düzenlemeye dönüştürülmelidir.

★ ★

Geçiş dönemi için, sendikaların faaliyetleri askıda iken, işçi ücret artışları ile ilgili çeşitli düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Önce grevleri kaldırılan, ertelenen iş yerleri için %70 avans ödemesi öngörülmüş, daha sonra bu karar bütün sözleşmesi sona eren iş yerlerine yaygınlaştırılmıştır.

Daha sonra da süresi sona eren sözleşmeleri yenileme görevi 2364 sayılı yasa ile oluşturulan Yüksek Hakem Kuruluna verilmiştir. Yasaya göre, bu kurul, tarafların geçmiş yıllarda bağtladığı sözleşmelerin ücretlerle ilgili maddelerini ve varsa genel yasalara aykırı maddelerini değiştirecek, taraflar adına, tarafların iradeleri kullanılmıyormuşçasına sözleşmelerini yenileyecektir. Ancak uygulamada YHK'unun «ilke kararları» diye ilan ettiği bazı kararlarla, sözleşmelerin 17 yıllık uygulama sonunda geliştirilmiş bütün maddelerini de-

ğiştirdiği görülmektedir. Sözleşmelerden iş güvenliği, yönetime katılma anlamına gelebilecek bütün ilkeler işçi lehine gelişmiş haklar çıkarılmaktadır. Sosyal ve ekonomik diğer haklarda ise geliştirilen mantık, toplu sözleşme kavramı ile tümden çelişmektedir. Yasa ile düzenlenmiş haklar konusunda, örneğin ikramiyeler, kıdem tazminatı gibi, sözleşme ile geliştirilmiş ne kadar hak varsa sözleşmelerden çıkarılmakta, yasadaki hak buyurucu nitelikte kabul edilerek, yasa hükmü uygulanmaktadır.  cret artışlarında ise, ücretlerin enflasyonu kam ıladığı tezinin benimsendiği ve düşük ücret artışlı bir politika izlendiği gözlemlenmektedir.  cret artışlarının sadece oran olarak düşük tutulması değil, tek oranlı ücret sistemi de çok sakıncalı ve işçi aleyh ne sonuçlar doğurmuştur. Yüksek  cretliler daha yüksek zamlar almış, sendikalar, iş yerleri ve işçiler arasındaki eşitsizlik, haksızlık, kısacası 17 yıllık uygulamada bütün eleştirilen yanlışlar, daha büyük boyutlu olarak bu sistem ile yaratılmıştır.

YHK'unun çalışma temposunun çok ağır işlemesi ise, H k meti 1981 yılında biten sözleşmeler için de avans ücret artışı kararı almaya zorlamıştır.

*
* *

İşçi-işveren ilişkileri ile ilgili yasaların bütünü ile değiştirilmesi gündemdedir. Ancak yasaların bütünü ile ilgili yasa tasarısı çalışmaları çok karmaşık biçimde gelişmektedir. İlgili, ilgisiz birçok kurumun yasa hazırlığı çalışmasından söz edilmektedir. Asıl yetkili olması gereken  alışma Bakanlığına en az söz düşecek gibi gözükmektedir. Yasaların bütünlüğü ile ilgili çalışmalar çok çelişkili haberler arasında tartışılırken, yasaların içinden pek çok bölüm tek tek çıkan yasalarla değişmektedir. En önemli değişiklikler kıdem tazminatı ve emeklilik haklarına ilişkin yasa maddelerinde olmuştur. İşçilere daha önce verilmiş ve aşırı olduğu belirtilen hakların kısıtlanması biçiminde görülen bu değişikliklerin devam edeceği haberleri yaygındır. Her iki alanda da kamu oyuna yansıyan yasa tasarıları çalışmaları işçiler arasında paniğe yol açmıştır. Kıdem tazminatı ve emeklilikle ilgili kazanılmış haklarını kaybetmek istemeyen eski ve kıdemli, kalifiye işçiler iş yerlerini terketme yolunu seçmişlerdir. Bu bir yandan eleştirilen genç yaşta emekliliği kam ılamış, diğer yandan iş yerlerinde kalifiye işçi sıkıntısı yaratmıştır. Daha da önemlisi, memnunsuz genç işçi emeklileri, bir başka biçimde yeni işsiz grubu yaratmıştır. Kısacası yasa değişikliklerinin bir bütün içinde ve tek elden yapılamaması pek çok sakınca yaratmıştır.

Can Göknıl* ile Otomotiv Sanayinin Bugünü ve Geleceği Konusunda Röportaj

ÖZKAN : Sayın GÖKNİL, İSO Başkanı tarafından önceki günlerde ortaya atılan otomotiv sanayiinde şirkerlerarası birleşme konusu, BUSİYAD tarafından yeniden güncelleştirildi. Daha da ileri gidilerek, otomotiv sanayinin devletleştirilmesi görüşü ileri sürüldü. Bu gelişmeler ışığı altında görüşlerinizi alabilir miyim?

GÖKNİL — Otomotiv sanayi ülkemizde başlangıçtan beri türlü şekilde münakaşa konusu olmuştur. Bu sanayi için lehte ve aleyhte türlü fikirler yürütülmüştür. Teoride otomotiv sanayi kuruluşlarının birleşmesinde ekonomik fayda mülahaza edilmektedir. Fakat pratikte bu birleşmelerin türlü problemleri de beraberinde getireceği bir hakikattir. Bu sanayi dalı içinde bulunanlar bunun idraki içindedirler, dışında olanlar ise uzaktan fikir yürütmektedirler.

Otomotiv sanayiinin devletleştirilmesi görüşü 1980 Ocak tarihli ekonomik önlemler felsefesi ile hiçbir şekil-

(*) OYAK RENAULT Planlama ve Halkla İlişkiler Genel Müdür Yardımcısı.

de bağdaşmayacak bir görüştür. Hele özel sektör mensublarının bulunduğu mahfellerden bu gibi fikirlerin çıkması tam bir çelişkiyi ifade eder.

Devlet ekonomiye yön verir, alt yapı tesislerini üstlenir. Bunlar Devletin normal görevleridir. Bugün KİT'ler mevzuunda bunları özel sektörle ortaklaşa idare etme fikirleri ortaya atılmışken, otomotiv sanayiinin devletleştirilmesini ileri sürmek pek ciddi telakki edilir bir husus olmadığını kanıtlamaktadır.

ÖZKAN : Otomotiv sanayiini içinde bulunduğu krizden kurtarmak amacı ile devletin aldığı destekleme tedbirleri sizce yeterli midir, ilave olarak getirilmesini istediğimiz tedbirler neler olabilir?.

GÖKNİL — Devlet bugün için otomotiv sanayiini krizden kurtarmak amacıyla lâzım geleni yapmıştır. Bundan sonraki merhaleler sanayiinin kendisine ve bilhassa çok yakından ilişki içinde olduğu finans kuruluşlarınca alınacak tedbirlere inkisar etmektedir. Otomotiv sanayi, ancak yan sanayi ile uyumlu bir çizgide gittiği müddetçe maliyet meselelerinin üstünden gelebilir. Burada bilhassa KİT'ler tarafından temin edilen çelik, plastik, diğer metaller gibi malzemenin uygun fiyatlarla temini icap etmektedir.

Ayrıca maliyette mühim bir faktör olan finansman masraflarının asgari seviyeye indirilmesi lâzımdır. Yüksek faiz gelirleri dolayısıyla tasarruf mevduatında toplanan paranın üretime sokulması icap etmektedir. Bir taraftan otomotiv sanayiine selektif kredi verilmesi ile maliyette bir indirim temin etmek, diğer taraftan «alıcı kredisi» müesseseleri geliştirerek otomotiv sanayi maddelerini alabilecek alıcı kütlesini yaratmak lâzım gelecektir.

Bugün için askıya alınmış olan otomotiv sanayi ürününün satınalma uygulamasına yeniden hareket getirilmesinin uzun zaman almayacağı ümit edilmektedir.

ÖZKAN : Yeni ekonomik düzen içersinde getirilen ihracatı teşvik tedbirlerine göre otomotiv sanayiinin ihracat şansının (otobüs hariç) diğer sektörlere nazaran daha az olduğu öne sürülmektedir. Bu konuda dünya otomotiv sanayiinin içinde bulunduğu durumu ve Türkiye’de imal edilmekte olan modelleri ve kapasitelerini dikkate alarak görüşlerinizi açıklar mısınız?

GÖKNİL — Otomotiv sanayi ürünlerinin ihracatı özel bir durum arz etmektedir.

- a) İhraç edilen ürünün arkası bırakılamaz, satış sonrası hizmetleri ve yedek parça temini gibi hizmetler bu işin bölünmez bir parçasıdır.
- b) Bu sebeple ihraç ürünlerini, genelde dış ülkelerdeki ana fabrikaların dünyaya yayılmış bu nevi hizmet veren teşkilatlarından yararlanarak ihraç etme zorunluluğu vardır.
- c) Aksi halde her ülkeye yapılacak ihracatın arkasından bu hizmetleri temin için yatırım yapmak astarı yüzyünden pahalı bir durum ortaya getirir.
- d) Bugün güç de olsa ülkemizdeki bazı otomotiv sanayi ürünleri dış pazarlarda teşvikler sayesinde satış imkânları bulabilmektedir.
- e) Unutulmamalıdır ki, dünya otomobil piyasası son derece zor bir piyasa halini almıştır. Dev firmaların arasında piyasa bulmak kolay değildir.
- f) Ülkede üretilen araçların ithal girdilerini dengeli bir şekilde karşılayabilmek için ihracat yapmak icap etmektedir. Teşvik tedbirleri olmazsa bugün için ihraç imkânı çok zayıftır. Ancak iç pazar hacmi artar, iç fiyatlar dışsatım zararlarını telafi edecek bir duruma gelirse normal seyreden ihracat kabil olur.
- g) Teşvik tedbirlerinden istifade edilemez ise malzeme girdisi yüksek ve işçiliği düşük oranda olan ürünlerin dışsatım zararları büyük olur. İşçilik oranı yüksek, malzeme oranı küçülürse ihracatta verimlilik yükselir.

ÖZKAN : Devletin otomotiv sektörünü gözden çıkartması» şeklinde ifade edilen beyanlar, daha önceden alınmış olan destekleme tedbirlerinin uzun vadede sektördeki krizi atlattırmak açısından bir çözüm olamayacağı şeklinde değerlendirilebilir mi?

GÖKNİL — Son yıllar zarfında müteaddit ve değişik ekonomik felsefe sahibi bulunan gelmiş geçmiş ve halihazır hükümetlerden «Devletin otomotiv sektörünü gözden çıkartması» diye herhangi birşey ne resmen ne de gayri resmi olarak sağdır olmuştur. Bunu memnuniyetle ifade ederken, bugünkü hükümetimizin tam aksine bu yönde son derece yapıcı ve yardımcı tutumlarına mazhar olduğumuzu bilhassa tebarüz ettirmek isteriz. Otomotiv endüstrisi genel ekonomide ve endüstride hasıl olacak toparlanmada payını alarak sıhhatte kavuşacaktır. Zira başka alternatif yoktur.

ÖZKAN : Bütün bu gelişmelere karşın otomotiv sanayiinde yeni modele geçişin piyasadaki mevcut talep kırılganlığını gidebileceğine inanıyor musunuz ve bu konuda ön hazırlıklarınız var mıdır?

GÖKNİL — Otomotiv endüstrisi son derece dinamik bir endüstri-
dir. Kendi içinde devamlı tekamül ve değişim içindedir. Yeni model meselesine gelince, bu son derece büyük yatırımlar icap ettiren bir meseledir. Ülkemizde bir yılı aşkın bir süredir, kapasitenin takriben dörtte biri ile üçte biri arasındaki bir oranda üretim yapıldığı bir vakıadır. Buna da sebep satış, pazarlama sıkıntısıdır. Genel ekonomide, pazarda satın alma gücü kalkınmadıkça büyük yatırımlar pahasına piyasaya arz edilecek yeni modellerin talepte tesirli değişiklik yapabilmeleri beklenemez.

Fakat buna rağmen ilerisi için hazırlıklı olmanın bilinci içindeyiz. Tevekkülle geleceği bekleme yerine bazı alternatifler üzerinde ön çalışmaların yapılmasında sayılmayacak faydalar olduğunu taktir ediyoruz.

ÖZKAN : Ülkemizdeki otomotiv sanayiinin iki ana firması olan OR ve TOFAŞ'ın yabancı sermaye ile olan lisans anlaşmalarındaki farklılıklar nelerdir, bu anlaşmalar firmalara ne gibi kolaylıklar ve zorluklar getirmektedirler?.

GÖKNİL — Ülkemizdeki mevcut yabancı sermayeli ve dış kaynaklı lisansla çalışan iki otomobil kuruluşunun lisans mukavelelerinin şartları genelde aynı felsefe içinde mütalaa edilmiştir.

Bir iki ufak değişiklik dışında pek farklılık yoktur. TOFAŞ, FIAT lisansı ile çalıştığı halde markasını kendi tayin etmektedir. Oyak—Renault «RENAULT» markasını kullanmaktadır.

Oyak—Renault ülke endüstrisi menfaati uğruna projeye motor, vites kutusu, aktarma organları gibi pahalı icap ettiren zor taraftan girmiştir. Bu girişim ülke namına muhakkak ki teknoloji açısından büyük bir kazançtır. Fakat kuruluş olarak bunun ağır bir fiyatı vardır, ve Oyak—Renault bunu ödemektedir.

ÖZKAN : Teşekkür ederim.



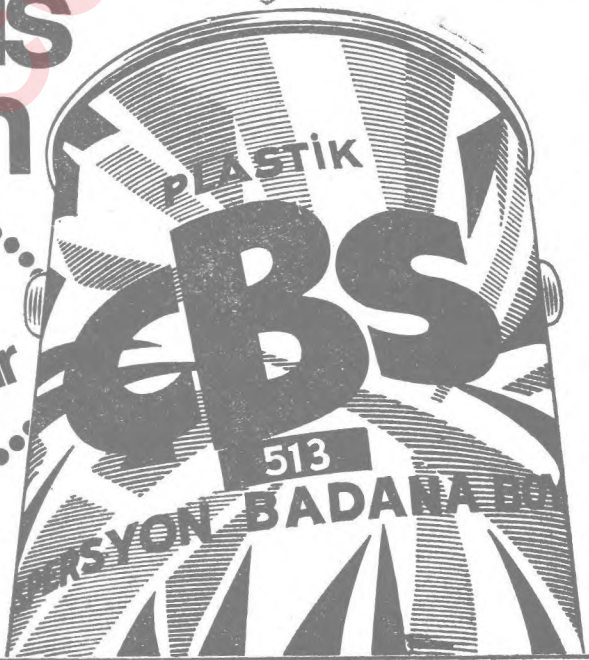
ÇBS PLÂSTİK BOYA duvarlarınıza kanat gersin...

Korusun duvarlarımızı
o emsalsiz gücüyle ÇBS Plâstik...
Aman vermesin zamana ve
onun yıpratıcı etkilerine...
Duvarlarınız en renkli
en gösterişli, en güzel

günlerini yaşasın
ÇBS Plâstik'in koruyucu
kanatları altında...
ÇBS Plâstik ile mutlu olsun
duvarlarınız, mutlu olun siz
ve yuvanız...

duvarlarınız yıllara göğüs gersin

daha
iyisi
yoktur



ÇBS BOYA-KİMYA SANAYİİ
ve TİCARETİ A.Ş.
Karaköy, Kardeşim Sok. No. 44/3 İstanbul
Telefon: 43 49 55

Plan Öncesi ve Planlı Dönemde Otomotiv Sanayi ve Otomobil

Hande DALOĞLU (*)

Planlı Dönem Öncesi

1950'lerde savaş sonrasında Marshall yardımı ile Türkiye'deki karayolu ağı kurulmaya başlamış, 1923'lerde, 18.000 km'yi aşmayan bozuk karayolu 1950'lerde 24.306 km.'si devlet 22.774 km.'si il ve köy yolu olmak üzere 47.080 km.'ye yükselmiştir. 1954'de döviz problemi- nin ortaya çıkması ile ithal ikamesi fikri güncel hale gelmiştir. Bu yıllarda döviz tasarrufu hedef alınarak dayanıklı tüketim mallarının yurt içinde üretilmesi yoluna gidilmiş, otomotiv sanayii alanında ilk olarak İstanbul'da Tuzla'da Türk Willys Overland Ltd. Şirketi ordu için jeep ve pick-up montajına başlamış 1955'de T.O.E. kamyon montajı ile faaliyete girmiştir. 1959'da ise Otosan ve Çiftçiler firmaları kurulmuştur.

Otomotiv sanayiinin Türkiye sanayii içinde daha da önem kazanması ve montajdan imalâta geçilmesinin hedeflenmesi 1960'larda ön plana çıkmıştır.

Bu yıllarda özellikle otomobil imalatı üzerinde durulmuş ve otomobilin yapılıp yapılmaması bir prestij sorunu haline gelmiştir. 1961

(*) Oyak—Renault Planlama Müdürü.

yılında deneme niteliğinde olmak üzere Eskişehir Devlet Demir Yolları cer atölyesinde Devrim adı verilen ve motoru dahil tüm parçaları yerli olarak yapılan dört adet otomobil imâl etmiştir.

«Devrim» otomobillerinin imalatı ile Türklerin otomobili yapabileceğinin ispat edildiği görüşü yaygınlaşmış ve ilginç bir yaklaşımla otomobilin yapılıp yapılmaması sorununa yalnız belirli bazı teknik gereklerin yerine getirilmesinin yeterli olabileceği fikriyle bakılmıştır. Otomobil sanayiinin standartlaşmış parçaların seri üretimine ve bu parçaların birleştirilme sürecine bağlı olduğu görülmemiş, bir atelyede birkaç otomobilin tüm parçalarının yapılabilmesi, otomobil imalatının yapılabileceğinin göstergesi olarak düşünülmüştür. Oysa otomobili oluşturan parçaların hemen tümünü aynı işletme içinde üretmeye yönelmek temelde otomobil sanayiinin kurulmaması anlamına gelmektedir.

Nitekim aynı yıl D.P.T.'nin hazırladığı bir raporda otomobil imalatının teknik bakımdan mümkün olmakla birlikte daha önemli olarak konunun ekonomik açıdan incelenmesi gerektiğine değinilmiş, ölçek ve maliyet arasındaki ilişkide durularak asgari ekonomik kapasitenin 20.000 adet/yıl'ın üstünde olduğu ve bu kapasitenin altına inilmesi halinde maliyetlerin artan hızla yükseleceği belirtilmiştir.

D.P.T.'nin 1961'de ekonomik ölçek olarak asgari 20.000 adet/yıl tesbitine karşılık 1958'de American Motors'un başkanı ekonomik kapasitenin saatte 62,5 adet otomobil üretimi (200.000 adet/yıl) ile sağlanacağını söylemiş, 1968 yılında ise A.B.D.'deki yetkililer optimum kapasitenin 55-65 adet/saat (çift vardiyada yılda 180.000-220.000 adet/yıl) olduğunu belirtmişlerdir.

Optimum Ölçekler /

Otomobil üretiminde; montaj, makineyle işleme ve presleme, dövme-döküm brüt parça imali ana safhaları mevcuttur.

Bu safhalar için gerekli yatırım maliyeti birbirinden farklıdır, dolayısıyla her safhanın ölçek gereksinimi de farklılık göstermektedir.

Montaj Safhası Otomobil üretimi bir bütün olarak ele alındığında ana süreçler içinde en düşük ölçeği gerektiren, sermayenin emekle ikame edilebileceği en esnek süreçtir. Bu bakımdan, sadece

montaj yapılması halinde nispeten az yatırımla küçük üretim kapasitelerinde yeterli ekonomik etkinliğe ulaşabilmek mümkündür. Emegün ucuz olduğu ülkelerde son derece küçük ölçeklerde yeterli ekonomik etkinliğe ulaşılabilir. Montaj teknolojisi çeşitli ölçeklerde aynıdır. Ancak yüksek ölçeklerde bant besleme, gövde kaynaklama ve boya işlemlerinde gelişmiş teknolojiye gerek duyulmaktadır. Genellikle bu sürecin optimum kapasitesi 100150.000 adet eş-birim olarak tesbit edilmektedir.

Ekonomiye asıl faydayı sağlayan (teknoloji birikimini ve başka sanayi kollarını geliştirme gibi) diğer iki üretim süreci ise ekonomik olabilmek için büyük üretim kapasitelerine ihtiyaç gösterir. Çünkü bu üretim süreçleri için gerekli olan yatırım büyüktür ve ancak yüksek üretim düzeylerinde birim başına amortismanın payı azalır.

Makineyle İşleme Sürecinde seri üretim, özel amaçlı tezgahlardan oluşan hatlarda, otomatik transfer makineleri ve otomatik kontrol sistemleriyle yapılır. Küçük kapasitelerde bu tür teknoloji uygulamaz. Çünkü küçük ölçeklerde büyük kapasiteli özel amaçlı tezgahların kullanılmasının birim maliyete yüklediği yük çok yüksektir. Dolayısıyla genel amaçlı standart tezgahlarda grup (küme) üretimi yapılır.

Grup üretiminde söz konusu olan daha ziyade genel amaçlı tezgahların ard arda dizilmesi ile oluşan hatlarda parçaların gruplar halinde üretilmesidir. Senelik üretim hedeflerine uygun olarak önce bazı parçalar belirli periotlarda, belirli miktarlarda üretilir, sonra tezgahlar başka parçaların üretimine göre takımlar değiştirilerek ayarlanır, bu şekilde gruplar halinde aynı makinelerde değişik parçalar üretilir. Dolayısıyla tezgahlar daha ziyade genel amaçlı standart tezgahlardır.

Bu teknolojiye önemli olan takım değiştirme ve ayarlama ile stoklamanın parça başına maliyetini minimuma indirecek optimum grup miktarında üretim yapabilmektir. Ancak pekçok parçanın yüzlerce tezgahta işleme tabi tutulduğu düşünülürse bu işin zorluğu açıktır. Ayrıca bu teknolojiye hiçbir zaman amortismanların birim içindeki payı minimuma indirilemez.

Dolayısıyla ölçekden doğan maliyet fazlalığını düşürebilmek için seri üretim teknolojisine geçiş gereklidir. Ancak bu geçişin rantabl

olabilmesi için eski makinaların büyük bir kısmının kendini amorti etmesi gerekmektedir. Seri üretim teknolojisinde optimum kapasite 300.000-500.000 adet civarındadır.

Otomobilin gövdesinin üretimindeki Pres İşlemi için pres ve kalıp gereklidir. Presler otomobil parçalarının üretiminde en yüksek kapasiteye sahip üretim araçlarıdır. Bu araçlarda kısa sürelerde büyük miktarlarda parça basılması mümkündür. Kapasitenin çok yüksek olması nedeniyle aynı presde farklı parçaların basılmasıyla maksimum kullanım sağlanmaya çalışılır.

Herhangi bir parçanın optimum üretim adetini o parçanın stoklama maliyeti ve bunun gerektirdiği yer büyüklüğü ile pres hattında kalıp değiştirmenin maliyeti arasındaki ilişki belirler. Preslerin durdurularak kalıp değiştirilmesi işlemi oldukça zaman isteyen ve maliyeti yüksek bir iş olması nedeniyle, preslemede mümkün olduğu oranda uzun aralıklarda kalıp değiştirme yoluna gidilmektedir. Bu da büyük ölçeklerde üretim demektir.

Preslemede ikinci üretim aracı olan kalıbın ömrünü, yapıldığı malzeme ve imal edilecek parça tayin eder. Otomobilin dış gövdesi için gerekli pürüzsüz zemini elde edebilmek genellikle yüksek kaliteli çelik kalıplarla sağlanmaktadır. Bu tür kalıplar ise oldukça pahalıdır.

Gerek kalıp ve preslerin pahalılığı gerekse pres kapasitelerinin yüksek olması ancak büyük ölçeklerde presleme yatırımını rentabl hale getirmektedir. Gövde preslemesinde asgari etkin ölçek parçasına göre 300.000 ilâ 2.000.000 eşbirim arasında değişmektedir.

Görüldüğü gibi otomobil imalatında optimum miktarların bulunması oldukça yüksek miktarlarda üretim yapılmasına bağlı olmaktadır.

Birinci Beş Yıllık Plan Dönemi

1962 yılında hazırlanan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, plan dönemi içinde (1963-1967) otomobil imalatına geçilmesini öngörmemiş ve binek otomobillerinin lüks tüketim malı olduğunu belirterek talebin az sayıda ithal yoluyla karşılanmasını hedef almıştır. Plan'da ayrıca yalnız ucuz ve hafif otomobil ithaline müsaade tanınacağından söz edilmiştir.

Birinci Beş Yıllık Plan'da otomobil talebi 1963-1967 seneleri için sırasıyla 6.400, 6.900, 7.100, 7.500, 8.000 adet olarak öngörülmüştür. Ancak daha sonra aynı yıllar için parka giren otomobil adetleri, genellikle bu tahminin çok üstünde gerçekleşmiş ve sırasıyla 11.303, 7.415, 8.135, 3.885, 20.898 araç olmuştur. Aynı yıllardaki ithalat ise 14.644, 15.542, 10.493, 11.406, 11.822 adet olarak gerçekleşmiştir. Görüldüğü gibi hedeflerle gerçekleşen değerler arasında büyük farklılıklar mevcuttur.

Otomobil üretimi 1963-1967 dönemi içinde öngörülmemiş olması-na rağmen 1966 yılı programında Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'na otomobil imalatı konusunda etüd yapmak amacıyla 150.000 TL.'lik yatırım harcaması ayrıldığını görmekteyiz. Ancak daha sonraki programlarda M.K.E.'nin bu yatırımından söz edilmemektedir.

Birinci Plan Döneminde kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs gibi ticari taşıtlarda yerli parça kullanımının artırılması ve bu taşıtların ithalinin durdurulması esas alınmıştır.

1964 yılında yerleşmeyi sağlama ve montaj sanayi adı altında toplanan üretim kollarını düzenlemek için Montaj Sanayi Talimatı yayınlanmıştır. Bu talimatta amaç: «Montaj yoluyla başlayan imalatı yerli tüm imalata ulaştırmak maksadıyla bu alana giren resmi ve özel sektör sanayiinin uyacağı kuralları ve montaj sanayi kollarına tahsis edilecek dövizlerin firmalar arasında tevzi kıstaslarını tesbit etmektir» şeklinde belirtilmiştir.

Talimatta ve talimata dayanılarak çıkarılan sirkülerlerde yerli tüm imalata ulaşmak amacıyla «döviz tasarruf oranları» tesbit edilmiştir.

Döviz tasarruf kavramı Talimat'da mamulün komple olarak yurt dışından ithal edilmesi halinde ödenecek dövizle montaj yapılmak suretiyle parçaların ithal edilmesinden ötürü ödenecek olan dövizin karşılaştırılması şeklinde ele alınmıştır.

Birinci Plan Dönemi sonunda kamyon ve kamyonette, 1962 yılında %12 olan döviz tasarruf oranının %45'e yükseltilmesi; otobüsde ise %22,7 olan döviz tasarruf oranının %65'e çıkarılması hedeflenmiştir. Ancak dönem içinde bu hedeflere ulaşılamamıştır. Ayrıca döviz tahsislerinin talimatta belirtilen döviz tasarruf oranlarına sadık kalınarak verilmesi sonucunda bu oranlara ulaşamadığı için firma-

lar ellerindeki tahsislerin imkân verdiği ölçüde üretim yapabilmişler, böylece düşük kapasitelerde çalışmışlardır. Bu durum hem maliyetleri arttırmış hem talep karşılanamamış buna paralel olarak da taşıt fiyatları yükselmiştir. İthalatın durdurulması fiyatların artmasında diğer bir etken olmuş böylece yüksek fiyatlar otomotiv sanayi kolunu cazip hale getirerek yatırımların bu alana yönelmesine, firma sayısının artmasına neden olmuştur. Böylece özellikle kamyon, kamyonet üretiminde düşük kapasitede çalışan firmaların yanına yenileri eklenmiş 1962 yılında 5 kamyon, kamyonet üreticisi varken 1967'de bu sayı 12'ye yükselmiştir.

Görüldüğü gibi Birinci Beş Yıllık Plan'da alınmış olan önlemler, içinde bulunulan ortam ve sanayi kolu hakkında yeterli verilerin olmaması, gelişmelerin kontrol altına alınamaması nedeniyle umulan neticeyi vermemiştir. Yerlileşme için alınan döviz tasarruf oranı önemiyle tam kapasite kullanımı için alınan ithal durdurulması önemi, yerlileşmenin artması için yatırım yapılması yerine firma sayısını artırıcı yönde yatırım yapılması sonucunu doğurmuştur. Böylece marka ve tip sayısı çoğalarak girdi üreten yan sanayinin kurulması güçleşmiştir.

İlk Planın son yılında 1930'lardan beri temsilcilik ve daha sonra ticari taşıt montajı içinde olan KOÇ grubu ile elinde önemli ölçüde sermaye birikmiş ve 1960'lı yılların başından beri T.O.E. ile otomotiv sanayiine girmiş olan OYAK, sınırlı ithalat ile bastırılmaya çalışılan, talebi yoğun, ve kârlılığı yüksek otomobil üretim alanına yönelmeyi planlamaya başlamışlardır.

İkinci Beş Yıllık Plan Dönemi

1968-1972 dönemini kapsamak üzere çıkarılan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında, ilke olarak binek otomobilinde yerli imalatın gerçekleştirilmesi ve karayolu taşıt talebinin karşılanmasında yurtiçi imkânlarının tam olarak kullanılması, girdi üreten yan sanayinin gelişmesi sağlanarak imalat ve onarımın en az döviz sarfı ile gerçekleştirilmesi hedef alınmıştır.

Sektörde ihrac imkânı görülmemiş ancak ithalatın düşeceği ve ödemeler dengesine olan baskının gittikçe azalacağı tahmin edilmiştir.

1968 yılında KOÇ grubu FIAT ile anlaşarak otomobil üretmek üzere yabancı sermayeli TOFAŞ firmasını kurmuştur. Şirketin ortakları arasında %25 hisse ile M.K.E. Kurumu da vardır. OYAK ise önce Volvo ile anlaşma ortamına girmiş daha sonra Renault ile anlaşmıştır. İki şirketin de yabancı sermayeli olması nedeniyle imalat müsaadeleri Bakanlar Kurulu kararı ile verilmiş 1968 yılında TOFAŞ'ın kararnamesi 1969 yılında ise OYAK—RENAULT'nun kararnamesi yayınlanmıştır.

İki firmanın da kararnamesinde kapasite 20.000 adet/yıl olarak tesbit edilmiş imalata başlandıktan birbuçuk sene sonra %67 yerli muhtevaya ulaşılması ve %85'e çıkış programının da Sanayi Bakanlığı'na verilmesi öngörülmüştür. Böylece daha önceki yıllarda yerleşme konusunda yeterince başarı sağlanamamış olma deneyimi, otomobil imalatında yerleşmenin kararnameler ile garanti altına alınmaya ve daha önce kurulmuş otomotiv sanayi kuruluşlarında olduğu gibi ana firmadan sadece montaj hattı kurulması değil işleme tesislerinin de kurulmaya çalışılması neticesini vermiştir.

Kararnamelerde ilk safhayı teşkil eden %67'lik yerli muhteva konusunda iki firmanın başlangıç noktalarının farklı olduğu, TOFAŞ'ın gövde imalatı yani presleme ile OYAK-RENAULT'nun ise mekanik aksam ile başladığı, ikinci safha olan %85'e ulaşmada ise TOFAŞ'ın mekanik aksam üretimine OYAK-RENAULT'nun gövde üretimine yöneltildiği görülmektedir.

Anlaşılabacağı üzere mekanik işleme ve presleme tesisleriyle kurulması düşünülmüş 2 adet 20.000 adet/yıl kapasiteli fabrika ekonomiklikten oldukça uzaktır ve yüksek maliyetlerde üretim demektir.

İkinci Plan Döneminde otomobil talebinin yıllık ortalama %14,1 artış hızıyla, 1972 yılında 31.000 adede ulaşması öngörülmüştür. Buna göre 1968-1972 döneminde öngörülen talep 18.200, 20.800, 23.700, 27.100, 31.000 adet olmaktadır. Oysa otomobil parkında meydana gelen artışlar 13.008, 11.970, 426.381, 32.124 adet olmuştur. Görüldüğü gibi planlananın altında kalmıştır. Bu durum ithalatın beklenen düzeyin gerisinde gerçekleşmesinden ileri gelmiştir. 1970 yılında otomobil parkındaki artışın 426 adet gibi çok düşük seviyede kalmasının sebebi ise, 1970 devalüasyon ve finansman kanunun etkisiyle fiyatların yükselip talebin azalması ve ticari amaçla kullanılan otomobil parkında artış olması yerine 2.266 adetlik eksilişin meydana gel-

mesidir. Dönem boyunca ithalat 16.143, 3.186, 3.401, 4.029, 4.473 adet olarak gerçekleşmiştir. Üretim ise 1968-1972 yılları arasında TOFAŞ ve OYAK-RENAULT'nun imalata geçtiği 1971 yılından itibaren önemli artışlar kaydetmiştir. (2.852, 3.902, 3.660, 12.887, 29.628).

İkinci Beş Yıllık Plan'ın önde gelen hedefi olan yan sanayinin gelişmesi konusunda dönem içinde önemli adımlar atılmıştır. Dövme tesisleri, döküm tesisleri, fren donanımı, amortisör, makas, jant, kardana mili, motor yatağı, radyatör, piston, yağ mazot ve hava filtreleri, bombeli cam, elektrik aksam ve parçaları gibi konularda yatırımlar gerçekleştirilerek imalata başlanmıştır. Böylelikle özellikle ticari taşıt üretimi alanında döviz tasarruf oranları önemli ölçüde artmıştır.

Bu tür bir gelişimin sağlanmasında en büyük etken; 1967 yılının ikinci yarısında yayınlanan 933 sayılı kanunla, daha önce çeşitli kamu idareleri tarafından yürütülen ve yatırımcılarca fazla bilinmeyen teşvik tedbirlerinin tek elde toplanması ve 1968 yılından itibaren bu tedbirlerin etkin bir biçimde uygulanmaya başlamasıdır.

Yatırımların Plan ve Program hedeflerine göre yönlendirilmesi amacıyla, yatırım ve ürün maliyetlerinde ucuzluk sağlayan bu tedbirler, otomotiv yan sanayinin gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Ancak çok sayıda ve düşük kapasitelerde çalışan taşıt üreticilerinin mevcudiyeti yan sanayi firmalarının genellikle ekonomik olmayan ölçeklerde kurulmaları ve motor, aktarma organları gibi çok büyük ölçek gerektiren konularda ise ciddi olarak yatırıma girilmemesi sonucunu vermiştir.

1970'lerde PERKINS DIESEL MOTOR Fabrikası ile EATON dişli sanayinin kurulması kararlaştırılmış hatta bu fabrikaların arazileri satın alınmış alt yapı işlerine başlanmıştır. Çalışmalar 1970 Ağustos ayında yapılan %66'lık devalüasyon ve Finansman Kanunlarının olumsuz etkileri nedeniyle son bulmuştur.

Üçüncü Beş Yıllık Plan Dönemi

Üçüncü Beş Yıllık Plan Döneminde ilke olarak talebin yurtiçi üretimle karşılanması, dağıtık ve küçük kapasitelerden kurulu firmaların oluşturduğu sektör yapısının organizasyonu ile birleşmelerin sağlanması benimsenmiştir.

Yatırımların daha çok tevsii ve tamamlama yatırımları şeklinde

olması esas alınmış, motor ve aktarma organları konusunda yatırım yapılması öngörülmüştür.

Üçüncü Plan'da ilk defa ihracat ele alınmış, otobüs ve kamyon ihracatının destekleneceği, yan sanayinin dış ülkelerle bağlantılı olarak imalat yapmasının ve piyasaya açılmasının özendirileceği belirtilmiştir.

Dönem ortalarında, otomobil alanında faaliyet gösteren iki firmanın, OYAK—RENAULT'nun 35.000, TOFAŞ'ın 30.000 adet/yıl kapasiteye yükselmesi ve %85 yerli muhtevaya ulaşma projeleri geliştirilmiş ve yatırıma başlanmıştır. Bu iki firmanın da tevsii yatırım kararnamelerinde yatırımların tamamlanmasını müteakip üretimin %5'inin ihraç edilmesi koşulu getirilmiştir.

Üçüncü Beş Yıllık Plan'da talebin yılda ortalama %13.7, üretimin ise %14 oranında artarak 1977 yılında talebin 53.000 adet/yıl, üretimin ise 50.000 adet/yıl'a ulaşacağı planlanmıştır. Buna göre talep 1973-1977 arasında 31.800, 36.200, 41.200, 46.800, 53.000 adet, üretimin ise 29.600, 33.800, 38.500, 44.000, ve 50.000 adet olarak hesaplanmaktadır. Oysa aynı dönemde otomobil parkında ve üretim adetlerinde çok daha yüksek boyutlarda artışlar gerçekleşmiştir. Otomobil parkında artışlar 49.311, 69.263, 79.540, 88.071, 50.155 adet olmuş; üretim ise 46.856, 59.907, 67.087, 63.088, 58.243 adet olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde ithalat değerlerine bakıldığında üretimin en yüksek düzeyde olduğu 1975 ve 1976 yıllarında, ithalatın da çok yoğun olduğu görülmektedir (7.087, 9.058, 13.676, 19.062, 8.641 adet). 1975 ve 1976 yıllarında otomobil satış şirketlerinde ilk defa sıralar oluşmaya başlamıştır.

Bu durumu uzun seneler ithalat ile bastırılmaya çalışılmış olan talebin yerli imalatın başlamasıyla baskı altından çıkması, taksitli satışlar, reklam gibi faktörlerle de körüklenmesine bağlamak mümkündür.

Yerlileşme konusunda dönem içinde bazı gelişmeler olmuştur. Otomotiv sanayiine yerli girdi veren kuruluş sayısı 300'den 900'e çıkmış ancak bu kuruluşlar ekonomik kapasitede kurulan bazı kuruluşlar dışında genellikle yeterli kalite kontroluna gerek duymayan ve teknolojik gelişmeleri izlemekte zorluk çeken kuruluşlar olmuşlardır.

Motor ve aktarma organları imalatı alanında, otomobil firmaları

kendi ihtiyaçlarını karşılayacak ve yerli muhteva oranları giderek artan benzin motoru üretimine başlamışlardır. Dizel motor üretimini ise 1966'lardan beri üzerinde çalışmalarını sürdüren B.M.C. Firması (Kamyon), 1976 yılında dökümhanesini de kurarak oldukça önemli yerli muhteva oranı ile gerçekleştirmiştir.

1975 yılında Türkiye'nin motor ve aktarma organları ihtiyacını Devlet kontrolunda bir kuruluşla karşılamak üzere Türk Motor Sanayi ve Ticaret AŞ.'n (TÜMOSAN) Kuruluş Kararnamesi yayınlanmıştır. TÜMOSAN, çok çeşide dayalı, ekonomik olmayan kapasitelerle dışa bağımlı olarak üretimini sürdüren otomotiv sanayiinde yapısal değişikliğe gidilebilmesi için, standartlaşmanın sağlanması ve sektörün her türlü dışa bağımlılığına son verilmesi düşüncesi ile kurulmuştur.

TÜMOSAN'ın amacı esas mukavelesinde : «Şirket her çeşit motor, aktarma organları ve emsali teçhizatı imal etmek, bu mamül ve teçhizatın kullanılabileceği her türlü traktör, kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs imal etmek ve/veya montajını yapmak, bu konularda diğer kuruluşlarla ortaklık yapmak ve yeni ortaklıklar kurmak, imal edeceği malları gerektiğinde ithal ve ihraç etmek, pazarlamasını yapmak, uzmanlaştığı konularda ve alanlarda başka kuruluşlara hizmet satmak esas gayesiyle kurulmuştur» şeklinde belirtilmiştir.

1977 yılı sonuna gelinceye kadar TÜMOSAN daha ziyade araştırma faaliyetleri niteliğinde çalışmalarda bulunmuştur.

Üçüncü Plan Döneminin sonunda 1974'lerden beri petrol fiyatlarında meydana gelen artışlar artık Devletçe sübvansede edilmemeye başlanmıştır, yapay bir ortamda gelişmekte olan Türk ekonomisi ve dolayısıyla otomotiv sanayii büyük ölçüde etkilenmeye başlamıştır.

Dördüncü Beş Yıllık Plan Dönemi

1978 yılı, Dördüncü Plan'ın ilk yılı olması gerekirken siyasi istikrarsızlıklar sonucunda 1978 yılında yeni plan yayınlanamamıştır.

Petrol fiyatlarındaki artışların ekonomiye yansıtılmasıyla başlayan enflasyon, 1978 ve 1979'da çok yüksek boyutlara yükselmiştir. Döviz sıkıntısı, önemli ithal girdi gereksinimi olan otomotiv sanayiinde süratli üretim düşüşlerine neden olmuş, Üretim düşüşüne karşılık aşırı enflasyon, aşırı talebin doğmasına yol açmıştır. Fiyat artış-

larının devam edeceği kanısı, elde para tutmaya karşı yaratılan psikolojik etki, mal darlıkları, resmi fiyatlar ile piyasa fiyatları arasındaki farklılık talebi kamçulamıştır. Otomotiv sanayi ürünlerinin fiyatlarının Devletçe tesbit edilmesi ve bu tesbitin arz talep kurallarıyla oluşan piyasa fiyatının altında olması spekülasyon talebin doğmasına yol açmıştır. Bu durum 1978 yılı programında değinildiğini görmekteyiz. Programda, saptanan fiyatların üstünde oluşan karaborsa fiyatlarının önemli vergi kaybına sebebiyet verdiği belirtilmiştir.

Programda önemli bir konu daha vurgulanmış, yani sanayi kuruluşlarının üretimlerinde kalite ve standart kontrolünün sağlanması gereği üzerinde durulmuştur.

1978 yılı sonunda Dördüncü Beş Yıllık Plan yayınlanmış ve otomotiv sanayii ile yan sanayinin dışarıya dönük bir yapıya kavuşturulmasının esas olduğu belirtilmiştir. Otomobil talebinin yılda %5,8 oranında artarak 1983'de 54.500 adede ulaşması, üretimin ise %8,8 oranında artarak 62.500 adede yükselmesi öngörülmüştür. Buna göre talep 1979-1983 döneminde 41.800, 46.600, 47.700, 50.900, 54.500; üretim 44.600, 48.600, 52.800, 57.500, 62.500 adet olmaktadır. Görüldüğü gibi üretim hedefleri talebin üzerinde tutularak ihracata yönelmesi istenmiştir.

Hedeflenen üretim adetleri 1979-1983 yılları arasında %54 %59, %64, %70, %80 kapasite kullanımı anlamına gelmektedir (fiilen bugün üç tesis 82.000 adet/yıl üretebilecek kapasitededir.)

Optimum ölçeklerden çok uzak kapasitelere sahip firmalarda kapasite altı çalışarak ihracatın hedeflenmesi oldukça tutarsızdır. Nitekim sektörde ihracat yapılabilmesi ancak büyük ölçüde sübvansiyon ile gerçekleşebilmiş ve zararına ihracat söz konusu olmuştur.

1979 yılında planlanan 41.800 adetlik talebe karşılık enflasyonist ortamın sebep olduğu aşırı talep nedeniyle otomobil parkındaki artış 61.137 adet olmuştur. 1979 yılı üretimi ise döviz yetersizliğiyle planlananın altında 43.808 adette kalmıştır.

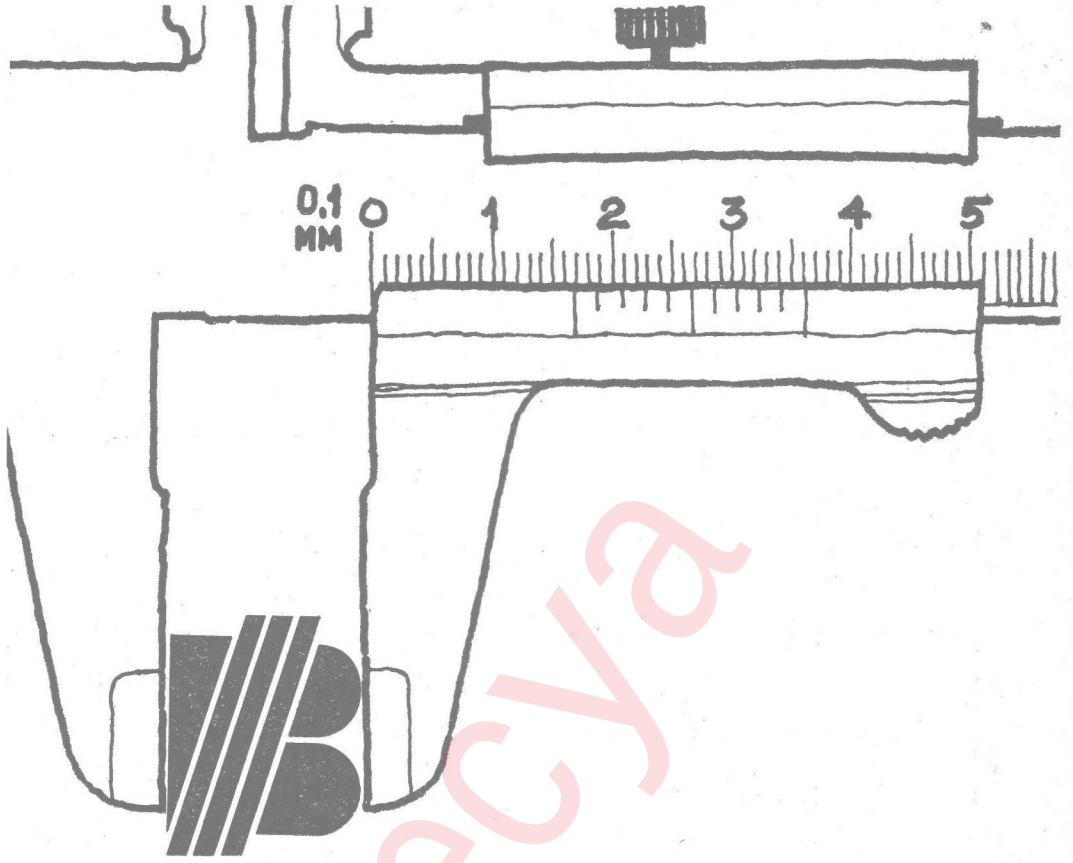
1980 yılı başlarında alınan bir dizi kararla getirilen fiyat ve faiz oranları serbestisi ihracat dışında pekçok alandan kaldırılan sübvansiyonlar, gerçekçi para kurunun izlenmesi, para arzı kısıtlamaları gibi önlemler iç talebin daralmasına yol açmış ve 1980 yılı otomobil parkındaki artış 32.987 adet (tahmini) olmuştur. Üretim ise önlemler-

rin etkisiyle finansman sıkıntısı çekilmesinden ötürü düşmüştür. (31.528 adet).

1981 yılında otomotiv sanayi kuruluşlarının çok büyük talep yetersizliği ile karşı karşıya kalmaları üzerine talepte hareketliliği sağlamak amacıyla taksitli satışlardaki kısıtlamalar kaldırılmış, istihsal vergisi oranları azaltılmış böylece otomobil fiyatlarında %13 oranında düşüş sağlanmıştır.

Görüldüğü gibi asıl gelişimini planlı dönemde gerçekleştirmiş otomobil sanayi alanında 20 yıl sonucunda yeterince başarılı olunduğu söylenemez. Kalite ve optimumluk, sektör düzeltilmesi çok zor bir biçimde çarpıklaştırıldıktan sonra düşünölmeye başlanmıştır.

Sanırız bundan sonra gerek Türkiye'nin ve sektörün şartları hakkında daha sağlıklı bilgiler toplanarak değerlendirme yapılması gerekse uluslararası gelişmeler daha yakından izlenerek uzun vadeli hedeflerin tesbit edilmesi ve bu hedeflerin uygulanması söz konusu olur.



Borusan, Türk standartlarına ve uluslararası standartlara uygun üç yüze yakın ölçüde su ve gaz boruları, sanayi boruları, profil borular, yapı profilleri, soğuk çekme borular, galvanizli saçlar, metal kaplamalı bantlar, manşonlar ve saç işleyen makineler üretmektedir.

BORUSAN

Meclisi Mebusan Cad.
Şeker Sigorta Han No: 325/1
Salıpazarı - İstanbul

Tel: 44 87 50 (9 hat)

KARANFİL

*Mustafa
Karanfil*

*Şerafettin
Karanfil*



*Her türlü
Buket*

*Sepet ve
Merasim Çiçekleri*

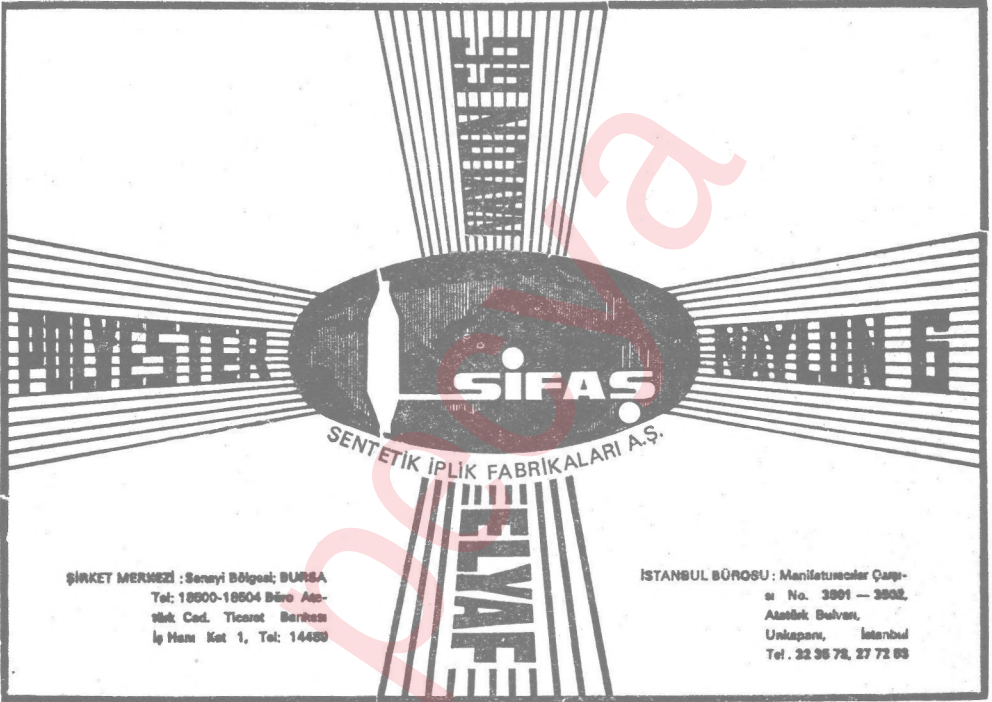
ÇİÇEK EVİ

ŞİŞLİ Halaskârgazi
Cad. No. 335/A



**46 33 34
47 07 22**

ÖZAJANS



ŞİRKET MERKEZİ : Sanayi Bölgesi; BURSA
Tel: 18800-18804 Büro As-
sistanlık Cad. Ticaret Borsası
İç Mekan Kat 1, Tel: 14488

İSTANBUL BÜROSU : Manifaturacılar Çarşı-
sı No. 3801 — 3802,
Atatürk Bulvarı,
Unkapanı, İstanbul
Tel . 22 36 72, 27 72 68

«KAVEL demek kalite demektir!..»

EMAYE BOBİN TELLERİ (0.05mm Ø kadar)
TELEKOMÜNİKASYON KABLOLARI (1800 çift)
TESİSAT KABLOLARI
TELEFON KABLOLARI
ENERJİ KABLOLARI (20 kV kadar)

KAVEL adını taşıyorsa,
çeyrek asırlık birikimli olan
üretim teknolojisinin
üstünlüğünü de
beraberinde taşıyor
demektir.

KAVEL kalite



belgesiyle
kanıtlanmıştır

“Kalite
arıyorsanız
KAVEL”



KAVEL

KABLO VE ELEKTRİK MALZEMİ
Karaköy—İSTANBUL
Tel: 45-35 05 — 45 34 94

Yakıt giderleri belinizi bükmesin
Yeni bir kat alırken pencerelerine bakın

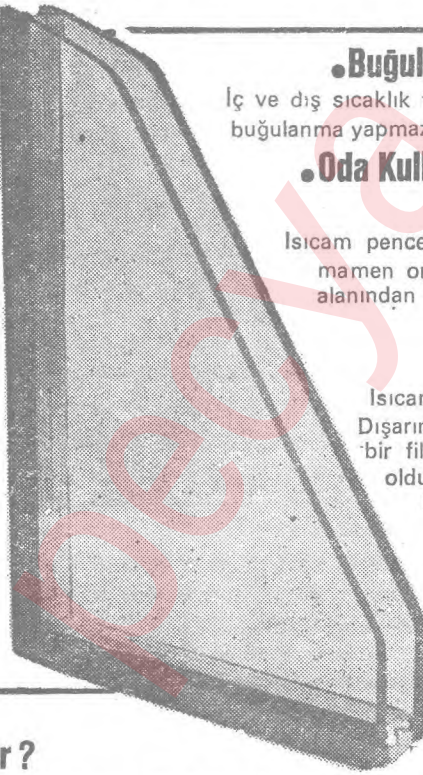
ISI cam®

mı kullanılmış ?.

Isıttan
- % 45 Ekonomi
n her şeyden önce
ı bir ısı yalıtkanıdır.
ısı kaybını önler, yakıt
lerinden %25-% 45
omi sağlar

Tesis Masraflarında
Ük Ekonomi

m yapıların ısıtmaya
n ilk tesis
aflarında önemli
omi sağlar
kanlığının yüksek
u sayesinde daha ufak
n ve brülör, daha
ik çapta tesisat
su ve daha az radyatör
i kullanılması, normal
lı yapılarda ancak aşırı
t sarfıyla ulaşılabacak
lmanı elde etmek için
rlidir.



•Buğulanmaya Karşı En Etkin Önlem

İç ve dış sıcaklık farkı 40 dereceyi geçmedikçe, ısıcam buğulanma yapmaz. Sürekli berrak bir görüntü sağlar

•Oda Kullanım Alanından Daha Verimli Yararlanma

Isıcam pencere yakınlarındaki soğuk bölgeleri tamamen ortadan kaldırır. Böylece oda kullanım alanından daha verimli bir biçimde yararlanma olanağı sağlar

•Gürültüden Uzak Ortan

Isıcam aynı zamanda bir ses yalıtkanıdır. Dışarının rahatsız edici seslerine karşı etkili bir filtre görevi görür. Evde veya işyerinde olduğunca gürülsüz bir ortamda rahat çalışma ve yaşama olanağı verir

•Pencere Yolu İle Isı Kaybını Önle

Isıcam pencereler yoluyla ısı kaybını, harika yalıtkan özelliği dolayısıyla en az %50 oranında önler

Isıcam nedir ?

Isıcam, iki cam plakanın çevresel olarak metal bir ara çıtası yardımıyla birbirine bağlanması esasına dayanır. Arada kalan hava tamamen kuru olduğundan, bütün dış etkenlerin sızması özel macunlarla kesin olarak önlenmiştir. Isıcam Türkiye Şişe Cam Fabrikaları A.Ş.'nin fabrika garantisine sahiptir.

ISICAM Az yakın,öz ısının.

Cam Pazarlama A.Ş.

Valikonağı Cad. No. 73 NİŞANTAŞ - İSTANBUL Tel: 46 80 27 (3 Hat)

Cam Pazarlama A.Ş. Türkiye Şişe ve Cam Fabrikaları A.Ş.'nin bir kuruluşudur

İçerideki teknik servisimiz hizmetinizdedir
Tel: 46 09 05

Konforlu ve güvenli yakın ulaşım için:

OTOMARSAN O 309 D Mercedes-Benz midibüs

Bugüne kadar, unlu O 302 Mercedes-Benz otobusleriyle uzun mesafe yolcu taşıma sorununu çözen Otomarsan, şimdi de konforlu ve güvenli yakın ulaşım için, 22 kişilik yepyeni O 309 D Mercedes-Benz midibüsü hizmetinize sunuyor

Otomarsan O 309 D Mercedes-Benz midibüs il-ilçe, ilçe-köy arası ulaşımı; fabrika, okul, otel ve çeşitli kuruluşların personel taşıma hizmetleri; turizm; otobüs ve uçak terminal seferleri ve belediyelerin yolcu taşıma hizmetleri için en ideal araçtır.

Mercedes-Benz



OTOMARSAN

"Yurt dışına taşan kuruluş."

PK 2 Davutpaşa - İstanbul Tel 76 05 55



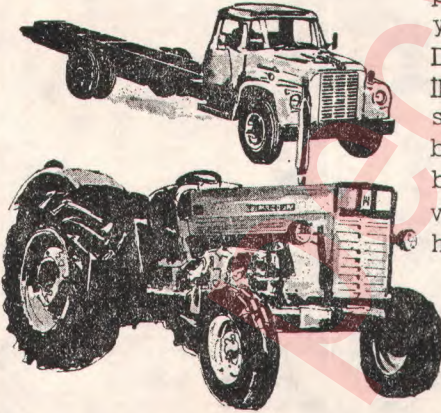
güçlü yatırım International

4-1000-1111



INTERNATIONAL, traktörü, kamyonu, değişik modeldeki iş makineleri, pamuk toplama makineleri, yükleyicileri ve çekicileri ile Dünyada ve Türkiyede önderdir. INTERNATIONAL satış sonrasında da güler yüzle süren bakım ve onarım hizmetleri, bol orijinal yedek parça stokları, ve gezici servisleri ile her zaman, her yerde hizmetinizdedir.

International en güçlü yatırımdır
International alın
geleceğe güvenle bakın



İmalatçı firma



**TÜRK
OTOMOTİV
ENDÜSTRİLERİ A.Ş.**

TOE ve MAT Ordu Yardımlaşma Kurumu'nun (OYAK) iştirakidir.

Türkiye Genel Distribütörü:



**MOTORLU
ARAÇLAR
TİCARET A.Ş.**

Merkez 4. Levent Tel. 64 49 90-91-92
Telex : 26239 İSTANBUL



Şimdi daha üstün bir paraçek tanıyın:
Garanti Bankası'ndan
GARANTİLİ PARAÇEK
Sigortalıdır, kaybolursa yenilenir.

**GARANTİLİ
PARAÇEK**

Sigortalıdır, kaybolursa yenilenir.

**GARANTİLİ
PARAÇEK**

kullanım süresi kısıtlanmazdır, yıllarca kullanılabilir.

**GARANTİLİ
PARAÇEK**

kullanıldığında, üstü para olarak alınır.

**GARANTİLİ
PARAÇEK**

ancak sizin imzanızla paradır.

**GARANTİLİ
PARAÇEK**

ciro yolu ile devir edilebilir.

**GARANTİLİ
PARAÇEK**

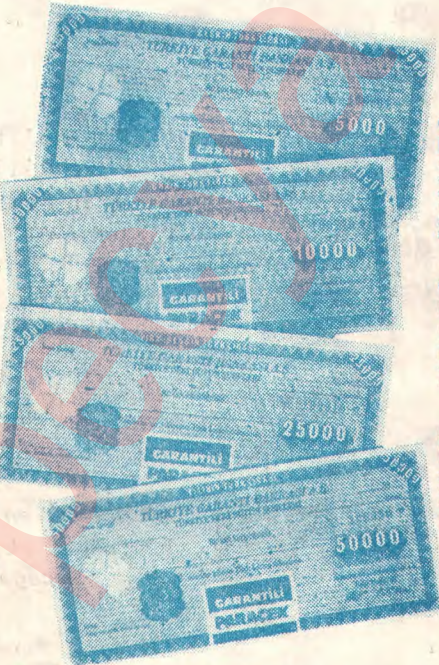
Bankamızda hesabı olsun olmasın herkes, hiçbir masraf ödmeden 5.000 10.000 25.000 50.000 liralık kâğıtlar halinde dilediği kadar alabilir.

**GARANTİLİ
PARAÇEK**

provizyonsuz ödenir. Tüm yurda yayılmış Garanti Bankası şubelerinde anında paraya çevrilir. Bekletmeden.

**GARANTİLİ
PARAÇEK**

50.000 liralık büyük kâğıt yalnız Garanti Bankası'nın Garantili Paraçek'inde bulunur.



Artık cebinizde büyük para taşımayın.
GARANTİLİ PARAÇEK taşıyın!



**TÜRKİYE
GARANTİ
BANKASI**

alıştım değil kullandımı seçtin