

ENDÜSTRİLEŞME SÜRECİ VE ÖTOMOTİV ENDÜSTRİSİ

Dr. Muhteşem KAYNAK

1948 doğumlu. ODTÜ İdari Bilimler Fakültesi Ekonomi-İstatistik Bölümünden mezun oldu. Doktorasını 1983 yılında Gazi Üniversitesi'nde verdi. Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümünde öğretim görevlisi olarak çalışmaktadır. Çeşitli dergilerde yayınlanmış ~~çok sayıda~~ makaleleri vardır.

İKTİSADİ YAPIDA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN YERİ

Genel olarak ulaştırma sektörünün iktisadi yapıdaki yeri, iki açıdan analiz edilebilir. Bunlardan birincisi, ulaştırma sektörünün üretim sürecinin ayrılmaz bir parçası olarak dolaşım aşamasındaki taşımacılık işlevidir. İkincisi ise, kendisine yatırım yapılan bir kesim olarak endüstri sektörü üzerindeki talepçi yeri ve üretim teknolojileriyle olan ilişkisidir. (1)

Ulaştırma sektörü dolaşım aşamasında taşımacılık işlevini, üretim-pazar ilişkisini yerine getirmek üzere gerçekleştirilir. Üretim-pazar ilişkisini de, girdi-çıkıtı çerçevesinde iki yönden açıklamak olanaklıdır. Buna göre, bir yandan girdilerin (hammadde, makina, araç ve işgücü) üretim başlamadan önce buldukları yerden üretim birimlerine getirilmesi, yani, girdi-pazar ilişkisinin gerçekleşmesi; diğer yandan da çıktıların tüketim merkezlerine taşınması, yani, çıktı-pazar ilişkisinin gerçekleşmesidir. Böylece, ulaştırma, insan (işgücü) ve malların (girdi ve çıktılar) hareketliliğini arttırarak üreticilerle tüketicileri birbirinden ayıran yersel ve zamansal fiziksel/ekonomik uzaklığı kapayan bir köprü oluşturur. (2)

Öte yandan, ulaştırma sektörü bir sermaye ilişkisi olarak önemli bir yatırım alanıdır. Birçok ülkede yol yapımlarına ve bu yolların üzerinde hareket eden araçlara yapılan yatırımların, toplam yatırımlar içerisinde büyük paylara erişmesi ulaştırma sektörünün çok ilgi çekmesine yolaçmıştır. Eğer, biraz önce yukarıda değindiğimiz taşımacılık hizmetlerinin ekonomideki muhtemel etkilerinin "ileriye doğru bağlantı etkileri" içerisinde formüle edilebileceği belirtilirse; ulaştırma yatırımlarının diğer endüstriler üzerindeki muhtemel talep etkilerini de "geriye doğru bağlantı etkileri" içerisinde formüle etmek mümkündür. Böylece, ulaştırma sektörünün iktisadi yapıda doğuracağı muhtemel ileriye doğru bağlantı ve geriye doğru bağlantı etkileri, birçok iktisatçı ve iktisat tarihçisi arasında ulaştırma sektörü ile iktisadi gelişme arasında nedensel bir ilişkinin bulunup bulunmadığının incelenmesine yolaçmıştır. (3)

Bugün ulaştırma sistemleri olgun hale gelmiş ve hem yolcu, hem de yük trafiği yönünden sorunlarını büyük ölçüde çözmüş gelişmiş ülkeler incelenecek olursa, bunların endüstrileşme süreçlerini yaşarken buna paralel bir şekilde ulaştırma sektörlerinde de üretim ilişkilerinin zorlamasıyla "devrim" diye de nitelendirilebilen dönüşümleri gerçekleştirmiş oldukları gözlenir. Esasen, çeşitli üretim biçimlerini kapsayan somut

(1) Kaynak (1983). 4-6

(2) Milne ve Lalight (1963). 17

(3) Kaynak (1985)

bir iktisadî yapıda belirli bir üretim biçimi egemen olmaya başladıkça, kendine özgü bir ulaştırma biçiminin de koşullarını yaratır. Çünkü her üretim biçiminde üretilen çıktı miktar ve türü ile kullanılan işgücü, girdi miktarı ve türü değişiktir. Her dolaşım biçiminin taşıma özellikleri de birbirinden değişiktir. Bu nedenle, belli bir üretim biçiminin dolaşım aşaması için gereksindiği ulaştırma araçlarının niceliği ve niteliği, diğer üretim biçiminin dolaşım aşamasında gereksindiği ulaştırma araçlarının niceliği ve niteliğinden farklıdır.

ENDÜSTRİLEŞME SÜREÇLERİ VE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

Gelişmiş ülkelerde ortaya çıkan endüstrileşme süreçlerinin başlangıç aşamalarında egemen ulaştırma biçimi, örneğin, İngiltere, Fransa ve Almanya'da paralı yollar ve kanallardır. Endüstrileşme sürecinin ancak başlangıç aşamalarında yeterli olabilen kanallar, daha sonra yerini üretimin artmasıyla birlikte çok ihtiyaç duyulan kömür, demir, çelik v.b. ağır ve hacimli malların taşınmasını daha hızlı, daha ucuz ve daha elverişli koşullarda gerçekleştiren demiryollarına bırakmak zorunda kalmıştır. Bir anlamda, demiryollarını hacimli ve ağır mal taşımacılığı yaratmıştır. (4) Demiryollarının bu özelliği bugün de devam etmektedir. Örneğin, İngiliz demiryollarının hemen hemen her zaman "tereyağlı ekmeği" olan kömür, sürekli olarak taşınan yükün yüzde 50'den fazlasını oluşturmuştur. (5) Halen İngiltere'de olduğu gibi diğer ülkelerde de demiryollarının asıl yükü, hayvan ve tarımsal mallarla birlikte kömür, demir, çelik v.b. mallardır.

Biraz önce değindiğimiz gibi demiryollarının ortaya çıkışını bir taraftan ulaştırma talebindeki değişiklik zorlarken; diğer taraftan da ray teknolojisi ve metalurji endüstrisinde meydana gelen gelişmelerin bunu olanaklı hale getirdiğini belirtmek gerekir. Özellikle "buhar devrimi"nden lokomotiflerde yararlanılmaya başlaması, demiryollarının yayılmasını çabuklaştırmıştır. Öte yandan, demiryollarının kendisi de yarattığı geriye doğru bağlantı etkileriyle demir-çelik endüstrisinin talep problemini çözmeye oldukça yardımcı olmuştur.

Özetle, bir eğilim olarak, gelişmiş ülkelerde endüstri devrimlerinin bir parçası olarak ortaya çıkan demiryolları, üretim yapısı içerisinde tekstil sektörü yerine, kömür, demir ve çelik gibi temel endüstriler egemen olmaya başladığında önem kazanmış ve gelişmiştir. Bu ilişkiyi meydana getiren neden ise, demiryollarının özellikle temel endüstri mallarının taşınmasını ulaştırma teknolojisi olarak kolaylaştırması ve ucuzlatması; bu arada kendisinin de doğrudan ve dolaylı talepleriyle bu malların üretimlerinde etkili olması olmuştur. Hatta o şekilde ki, ithal ikameci politikanın uygulandığı bir alan olarak Fransa ve özellikle Almanya'da demiryolları çarpıcı bir örnek meydana getirmiştir. (6).

TÜRKİYE'DE OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNİN OLUŞUMU VE GELİŞİMİ

(4) Hobsbawm (1968), 52.

(5) Francis (1968), İkinci cilt, 18-30; Bagwell (1974), 114.

(6) Almanya için bkz. Fremdling (1977), Hoffmann (1963).

Türkiye Cumhuriyeti'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndan devraldığı ve 1950'lere kadar oldukça yararlandığı ulaştırma modlarından birisi de demiryollarıdır. Ancak, demiryolları ülkede kömür, demir ve çelik endüstrilerinin gelişimiyle birlikte endüstrileşme sürecinin bir parçası halinde ortaya çıkmadığından, yani, gelişmiş ülkelerdeki uygulamaya benzer şekilde ulusal bazda bir iktisadi rasyonele dayalı olarak yapılmadığından, istenilen düzeyde geliştirilememiştir. Yapılışındaki amaç farklılığından dolayı kendisi de temel endüstrilerin gelişimine örneğin Almanya'da olduğu gibi pek katkıda bulunamamıştır. Yabancı sermaye eliyle gerçekleştirilen demiryollarının Osmanlı ekonomisindeki olumlu tek geriye doğru bağlantı etkisi, bazı demiryolu atelyelerinin açılması şeklinde özetlenebilir.

Öte yandan, Cumhuriyet kurulduktan sonra, özellikle 1930-40 döneminde bir taraftan endüstriyel atılımlarda bulunulurken, diğer taraftan da demiryollarında göze çarpan bir gelişmeye tanık olmaktadır. Örneğin, 1932'de hazırlanan Birinci Beş Yıllık Endüstrileşme Planı ve özellikle 1936'da hazırlanan İkinci Endüstrileşme Planında demir, çelik, kömür ve makina gibi temel endüstrilere ağırlık verilmiştir. 1929-1938 arasında endüstriyel üretim yüzde 80, ağır endüstri de yüzde 152 artarken (7); bununla uyumlu bir paralellikte 1920-1980 arasında toplam inşa edilen 4385 km'lik demiryolunun yüzde 57'si olan 2484 km'lik kısmı da bu dönemde yapılmıştır. (8) Hiçbir dönemde bu kadar çarpıcı olan demiryolu faaliyetine rastlanamaz. Ancak, Türkiye, iktisadi yapıda tarımın egemenliğinden kurtulmak üzere yaptığı endüstriyel hamlelerini daha ileriye götüremediği gibi; demiryollaşma hamlesini de bir yerde bırakmıştır.

'Truman doktrini ile bize yardım elini uzatan Amerika Birleşik Devletleri'nin büyük desteği ile Türkiye, ulaştırma sisteminde bir ZİHNİYET DEĞİŞİKLİĞİNE (altını biz çizdik) giderek, 1950 yılında, 5539 sayılı Kanun'la Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı 'Karayolları Genel Müdürlüğü'nü kurmuş ve bu alandaki çalışmalara hızla girmiştir.' (9) Bu zihniyet değişikliğinin öncesini Türkiye'ye yapılacak Amerikan yardım programının temel ilkelerini belirlemek üzere gelen Thornburg'un raporlarında da görmek olanaklıdır. Tarımsal üretimde uzmanlaşma ve tüketim mallarına dayalı endüstrileşme ile karayollarına dayalı bir ulaştırma sisteminin ağırlık kazanmasını birlikte ele alan Thornburg, "Memleketin her tarafını kaplayan ve her havaya müsait bir yol şebekesinin inşa ve muhafazası, ziraat için ön planda gelen bir zarurettir. Modern bir demiryolu sistemiyle beraber daha mükemmel yollar, bütün büyük sanayie, maden istihsalatına ve ticaret gelişmelerine takaddüm etmelidir. (önce gelmelidir.) ... Sağlam bir ekonomi kurma işinde atılacak ikinci adım, çeşitli hafif sanayiın yaratılmasıdır. Mahsullerin istihsal ve taşıt vasıtaları olarak pulluk, el aletleri, arabalar gibi şeylere ihtiyaç vardır." demiştir. (10) Yine aynı Thornburg, kamyonla yük taşıma işinde Amerikan deneyim ve girişimciliğinden yararlanılmasını salık vermiş, denizyollarıyla yapılacak ulaştırmaya karşı çıkmıştır. Ayrıca, Türk hükümetine gemi alımı için dolar kredisi verilmesinin doğru olmadığını söylerken, Türkiye'de bir lokomotif fabrikası kurma yönündeki taleplere de şiddetle karşı çıkmıştır. (11)

(7) Küçük (1978), 252.

(8) Ulaştırma Koordinasyonu İdaresi (1977), 22a.

(9) Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Ö.J.K.R. (1977), 1.

(10) Thornburg (1950 a), 172-173.

(11) Thornburg (1950 b), 117-122, Thornburg (1950 a), 198.

Aslında o yıllar Türkiye'nin önemli bir dönemecini vurgulamaktadır. Örneğin, 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planında önceki yıllarda tarımın aleyhine olarak endüstriyel gelişmeye verilen atılımlardan vazgeçilmesi ve ülkenin kalkınması için tarımsal gelişmeye ağırlık verilmesi, diğer sektörlerdeki gelişmelerin de buna bağlı olarak belirlenmesi vurgulanmaktaydı. Bu nedenle, 1947 Planında toplam yatırımların yüzde 3.4, yüzde 1.6 ve yüzde 0.6'lık kısımları, sırasıyla, metalurji, madencilik ve çimentoaya ayrılmıştı. (12) O halde, 1950'leri tarım ve tüketim mallarına dayalı endüstrileşme sürecinin netleşmeye başladığı dönemin başlangıcı olarak ele almakta bir sakınca olmamalıdır. Öyle ki, "1963 yılında toplam üretimin yüzde 76'sını tüketim malları, yüzde 13'ünü hammadde üretimi ve geriye kalan yüzde 11'ini de yatırım malları teşkil ediyordu." (13)

Kuşkusuz, iktisadi yapıda tüketim malları üretimi/tüketimi yaygınlaştıkça, bu tür malları en hızlı ve elverişli koşullarda kapıdan kapıya dağıtabilecek ulaştırma modu, kamyon v.b. kara taşıma araçları olacaktır. Üretim yapısında tüketim malları lehine olan oransızlık, beraberinde ulaştırma sektöründe de kamyon taşımacılığı lehine olan bir oransızlığı getirecektir. Çünkü demiryollarının asıl yükü, dünya taşımacılık pratiğinde de gözlemlendiği gibi, hububat, kömür, demir ve çelikten oluşan hacimli ve ağır mallardır. Aşağıdaki tablo da Türk demiryollarının taşıdığı yük türlerinin oransal dağılımını göstermektedir.

TABLO I
DEVLET DEMİRYOLLARI TİCARİ EŞYA TRAFİĞİNİN
ORANSAL DAĞILIMI (%)

YILLAR	1940	1950	1959	1969	1980	1981
Tarım Ürünleri	39	24	27	20	13	13
Madenler	23	29	35	35	46	53
TOPLAM	100	100	100	100	100	100

Kaynak: D.İ.E. Türkiye İstatistik Yıllıkları (1959, 1968, 1975, 1983)'den hesaplanmıştır.

Üretimin bileşiminde kömür, demir ve çelik yerine, tekstil ürünleri, buzdolabı, televizyon, konserve ve diğer gıda malları gibi tüketim malları yaygınlık kazandıkça, kamyon taşımacılığı da yaygınlık kazanacaktır. Ulaştırma sisteminin taşımacılık hizmetleri yönünden iktisadi rasyoneli, işte burada aranmalıdır. Türkiye'de tüketim malları üretiminin kazandığı ve halen de koruduğu ağırlık aşağıdaki endüstri sektörünün bileşimi tablosuna bakarak ayrıntılı olarak gösterilebilir.

(12) Tokeli ve İkkin (1972), 16, 22.

(13) İBYKP (1967), 8.

TABLO II
ENDÜSTRİ SEKTÖRÜNÜN ORANSAL BİLEŞİMİ (%)

YILLAR	1972		1977		1984	
Madencilik	2.7		3.9		4.0	
İmalat Endüstrisi	94.9	(100.0)	94.0	(100.0)	91.4	(100.0)
Tüketim Malları		(53.2)		(49.0)		(45.7)
Ara Malları		(33.9)		(37.7)		(40.9)
Yatırım Malları		(12.9)		(13.3)		(13.4)
Enerji	2.4		2.1		4.6	
TOPLAM	100.0		100.0		100.0	

Kaynak: DBYKP (1979), BBYKP (1984).

Tablo II'ye göre, tüketim malları endüstrisi sürekli olarak en büyük paya sahiptir. Oysa, imalat endüstrisi üretiminin, tüketim, ara ve yatırım malları arasındaki dağılımı gelişmiş ülkelerde ara ve yatırım malları lehinedir. Ve bu nedendir ki, Japonya, A.B.D., S.S.C.B., İngiltere ve Almanya gibi ülkelerde demiryollarının gelişmişliğini, bu ülkelerde üretilen ve dağıtılan mal türleriyle ilişkilendirmek gereklidir. Ancak, bu dediğimiz, hiçbir şekilde anılan ülkelerde demiryolu dışındaki kara taşımacılığının gelişmediğini belirtmez; yalnız ve yalnız kara taşımacılığının yanısıra neden demiryollarının da geliştiğini belirtir.

Türkiye'de başlarda demiryollarına tamamlayıcı bir ulaştırma modu olarak düşünülen kara taşımacılığı, üretim ve dolayısıyla dağıtım yapısındaki elverişli koşullarla birlikte ikame bir mod olarak kendisini göstermeye başlamıştır. 1970'lerde karayollarının taşıdığı yükün yüzde 25'i tüketim malları endüstrisinin ürünleri, yüzde 24'ü inşaat malzemeleri, yüzde 15'i petrol ürünleri ve yüzde 17'si de tarım ürünleridir. (14) Bu bilgi ile Tablo I'deki verileri birlikte ele alırsak, demiryollarının maden taşımacılığını eskisi gibi devam ettirirken, tarım ürünlerinin taşımacılığını ise kamyonlara kaptırmış olduğunu saptayabiliriz. 1980 yılında tarım ürünlerinin yüzde 4.2'si, endüstri ürünlerinin ise ancak yüzde 2.3'ü demiryollarıyla taşınmaktadır. Demiryolları maden cevherlerinin yüzde 25.5'ini taşıırken, yük taşımacılığındaki geleneksel işlevini sürdürmekte ve bunu da iktisadi olmayan taşıma uzaklıkları içersinde yapmaktadır. (15)

OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNDE "YERLİ" ÜRETİM

Gerek yük, gerekse yolcu taşımacılığında egemen bir duruma gelmiş olan otomotiv endüstrisi, yerli olanaklar elvermediğinden önce ithalat yoluyla ortaya çıkmıştır. "1950 yılında Türkiye'de liberasyon yolu ile ithalat sonucu ülkemize bol miktarda motorlu taşıt girmiş, fakat 1954'de başlayan döviz sıkıntısı nedeni ile motorlu ka-

(14) Ulaştırma Koordinasyonu İdaresi (1977), 53.

(15) Kunday (1982), 205-206.

ra taşıtları ithali geniş çapta kullanılmıştır. Bu durum karşısında bir ön tedbir düşünülmüş ve taşıt ithalatı yerine bunların dahilde imal ve monte edilmesi söz konusu olmuştur." (16) 1954'de 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Yasası'na tabi bir şekilde ilk olarak İstanbul'da Türk Willys Overland Limited Ortaklığı kurulmuş, bunu da 1955'de yine İstanbul'da kurulan T.O.E. izlemiştir. 1964 yılında çıkarılan montaj sanayii talimatı ise, otomotiv sektörünün önünü artık iyice açmıştır. Bugün karayolu taşıtları imalat endüstrisindeki kuruluşlardan 13'ü otomotiv sanayi taşıtları çekici, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, midibüs imal etmekte ve bunların da 7'si İstanbul, 3'ü Bursa, 2'si Kocaeli ve 1'i İzmir'de bulunmaktadır. (17)

Böylece, bir taraftan çıkarılan yasaların teşviki; diğer taraftan da kentleşmenin yoğunlaşması ve üretimde tüketim mallarına dayalı uzmanlaşmayla birlikte karayollarına yönelik ulaştırma sisteminin seçimi, karayolları taşıt parkında büyük artışlara yol açmıştır. Kent nüfusunun, toplam nüfus içerisindeki payının 1927'de yüzde 24, 1950'de yüzde 25, 1960'da yüzde 32, 1970'de yüzde 39 ve 1980'de yüzde 44'e çıkması, yolcu ulaşım talebini arttırarak otomobil, otobüs ve minibüs kesimine bir pazar sağlarken; tüketim mallarının da üretim yapısında ağırlık kazanması yük taşımacılığı talebini kara taşıtları lehine arttırarak kamyon ve kamyonet kesiminin pazar olanaklarını genişletmiştir. Endüstrileşme sürecinde tarıma verilen ağırlık da, traktör endüstrisinin pazar olanaklarını genişleten bir başka unsur olmuştur. Sonuçta 1960-1980 yılları arasında park artışları, otomobilde 15, otobüste 3, minibüste 31, kamyonda 5, kamyonette 8 ve traktörde 10 kat olmuştur. Karayolu taşıtları parkındaki bu hızlı gelişim, aşağıdaki Tablo III'de özetlenmiştir. Bu arada 1950'de 47080 km olan genel karayolu ağının da 1980'de 60.837 km'ye çıktığını ayrıca belirtelim.

TABLO III
KARAYOLU TAŞITLARI PARKININ GELİŞİMİ
(ADET)

	Otomobil	Otobüs	Minibüs	Motosiklet ve Moped	Kamyon	Kamyonet	Traktör
1950	13.405						16.585
1955	29.970						40.282
1960	45.767	8.935	2.046		36.125	20.435	42.527
1965	87.584	11.693	10.476	29.465 (*)	49.317	29.804	54.668
1970	137.771	15.980	20.916	68.886	70.730	52.152	105.865
1975	383.385	22.928	39.924	146.435	108.614	93.046	243.066
1980	697.890	30.411	64.316	224.973	170.809	154.360	418.000

Kaynak: Pakarın (1977); Demirci (1981 a); Demirci (1981 b).

(*): 1967.

Yukarıdaki tablo III'ün kendi içinde sakladığı bir önemli uyarı, yol yapımlarına 1950'lerden sonra olduğu gibi yeniden girişilmesi gerektiğidir. Kara taşıtları parkın-

(16) Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Ö.I.K.R. (1977), 4.

(17) Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Ö.I.K.R. (1985), 5.

daki bu hız karşısında, yol ağının yetersiz olmaya başlaması çok yakındır. Hele otomobildeki artış nedeniyle kent caddeleri yetersiz olmuştur. Bu nedenle, karayolu ulaşım ağının, gerek kentiçi, gerekse kent dışı yönünden, örneğin, yol genişliklerini iki misline çıkarmak şeklinde yeniden düzenlenmesi zorunlu hale gelmiştir. (18)

Karayolu taşıtlarının "yerli" üretimine gelince: Ana işlemler kapsamı olarak üretim yöntemi, tüm firmalarda aynıdır. Genel üretim akış şemasına göre, girdi olarak kullanılan ithal parça ve aksam yan sanayiden sağlanan "yerli" mamuller ve fabrika içinde imal edilen parça veya kompleler, kısmi montaj hatlarında ara kompleler haline getirilmekte, sonra da ana montaj hattında bu komplelerin üniteyi meydana getirmek üzere toplanması yapılmaktadır. (19) Bu açıklamalardan anlaşılacağı üzere yaklaşık 30 yıllık deneyime sahip olan otomotiv endüstrisi "yerli" üretimini sürdürebilmek için hâlâ dışarıdan mal ithal etmekte, iç piyasadan "yerli" olarak satın aldığı malların önemli bir kısmı da ithal parçalardan oluşmaktadır. Kısaca, uzun bir süredir montaja dayalı üretimde bulunan otomotiv sektöründe ithal ikamesi gerçekleştirilememiştir. Bir başka deyişle, otomotiv sektörü kendisinden beklenen geriye doğru bağlantı etkilerini yeterli düzeyde yaratamadığından, başlangıçta zorunlu olarak dışarıdan ithal edilen bu girdilerde tam anlamıyla yerli üretime geçilememiş ve şimdi de dışarıdan satın alınmasına devam edilmektedir. "Otomotiv sanayii fabrikaları komple karoseri, ana şasi, şoför mahalli, çamurluklar, motor kaputu, radyatör davlumbazı vs. gibi ana üniteleri kendi fabrikalarında imal edip CKD ve yerli malzeme ile birlikte kullanmak suretiyle yük ve yolcu taşıyıcı vasıta meydana getirmektedir. (20) Yine aynı yerde "motor, debriyaj, şanzıman, direksiyon tertibatı, ön dingil, diferansiyel, akaryakıt donanımı v.s. gibi üniteler halen CKD olarak ithal edilmekte, bunun dışındaki üniteler ise yerli yan sanayide imal edilmektedir." Böylece yerli yapım oranının yüksek olduğu ileri sürülen otomotiv endüstrisinde ana ünitelerin CKD şeklinde parçalara ayrılmış bir biçimde dışarıdan ithal edildiği belirtilmektedir. Otomotiv endüstrisinin eldeki mevcut bilgilere göre belirli yıllar içinde yaptığı ithalat ise aşağıdaki Tablo IV'de gösterilmiştir. Ancak, istatistiksel bilgilerin yetersizliği nedeniyle Tablo IV'deki verilerin tam gerçeği yansıttığı söylenemez. Kesin olarak bilinen tek konu, otomotiv endüstrisinin üretimi arttıkça, CKD ve yarı mamul/hammadde ithalat girdilerinin artmasıdır. Bir başka deyişle, otomotiv endüstrisi tam olarak ithal ikamesine geçmediği sürece, Türkiye'de toplam ithalatının artış kaynaklarından biri olmaya devam edecektir. Öte yandan, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı da otomotiv endüstrisinde ithal ikamesinin gerçekleşmesi konusunda pek umut verici gözükmemektedir. Önceki kalkınma planlarında, gerçekleşmese bile, montajdan ikameye geçiş hedeflenirken beşinci planda şöyle denilmektedir: "Sanayimizin varmış olduğu aşamada yerlileşme ilkelerinde değişiklik yapılmasına ihtiyaç vardır. Yeni ekonomik şartlarda, üretimin kalitesi, ekonomikliği ve teknolojisi ağırlık taşımalıdır. Yerlileştirmede 'yeterli miktarda' ve 'yeterli kalitede' üretim esastır. Aynı zamanda iç ve dış rekabet açısından 'ekonomik maliyet' esası da aranmalıdır. Kaldı ki şartlar firmalara bunu empoze etmektedir. Yerlileştirme ilkelerinde üzerinde durulması gereken diğer önemli bir husus da ithal edilen malzemenin yerine 'ikame' yerine, o ithalatı 'telafi' ilkesinin

(18) Küçük (1978), 416.

(19) Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Ö.İ.K.R. (1985), 12-13.

(20) Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Ö.İ.K.R. (1977), 10.

benimsenmesi ve uygulanmasıdır." (21) Ancak, ikame yerine ithalatın telafisi hakkında planda bir açıklamak yoktur. Buradan çıkan sonuca göre, otomotiv endüstrisinde ithal ikamesinin tam olarak gerçekleşmesi ve diğer sektörler üzerinde olumlu etkilerinin çoğaltılabilmesi daha epey zaman alacağına benzemektedir.

TABLO IV
KARAYOLU TAŞITLARI İMALAT SEKTÖRÜ İTHALATI
CIF CARİ FİYATLARLA MİLYON DOLAR

YILLAR	1973	1974	1975	1981	1982	1983
CKD	110.7	132.4	163.9	167.7	178.5	203.1
Yarı Mamul/Hammadde	7.5	12.7	11.4	6.7	8.3	7.9
TOPLAM	117.2	145.1	175.3	174.4	186.8	211.0

Kaynak: Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Ö.İ.K.R. (1977, 1985)'den hesaplanmıştır.

SONUÇ

Genel olarak ulaştırma sektörünün ve özel olarak otomotiv endüstrisinin gerek talep, gerekse arz yönünden durumunun saptanabilmesi ve gelecekle ilgili politikaların oluşturulabilmesi, endüstrileşme süreci ile ilişkisinin net olarak kurulabilmesine bağlıdır. Şurası kesin bir gerçektir ki, herhangi bir ulaştırma modunun iktisadi yapıda yaygınlaşıp geliştirilebilmesinin, belli bir iktisadi rasyoneli vardır. Örneğin, demiryollarının veya diğer ulaştırma araçlarının yaygınlaşabilmesi ve egemen bir ulaştırma modu haline gelebilmesi için, o ulaştırma modunun taşıyacak olduğu mal türlerinin o iktisadi yapıda üretiliyor ve dağıtılıyor olması gereklidir. Ayrıca, sözkonusu modun yerli endüstrilerin gelişmesinde pay sahibi olabilmesi için ortaya çıkan geriye doğru bağlantı etkilerinin yerli ekonomide üretilen mallara yönelik olması, yani ihtiyaç duyulan faktör girdilerinin ithalat yoluyla dışardan karşılanmaması, bir başka deyişle, mevcut yerli üretim kapasitesinin bunu karşılayabilecek arz koşullarına sahip olması gereklidir. Eğer, yerli üretim kapasitesinin bunu gerçekleştirebilecek bir durumu yoksa, arz koşullarının yerli endüstrileri koruyacak ve gelişimini teşvik edecek şekilde gerçek ithal ikameci politikalar yoluyla düzenlenmesi gereklidir.

KAYNAKÇA

- BAGWELL, P.S. (1974): *The Transport Revolution From 1770*, B.T. Batsford Ltd., London.
- DEMİRCİ, B. (1981 a): *Karayolları Yolcu ve Yük Taşıtları Arz ve Talebi*, Otomotiv Sektör Araştırması, T.S.K.B. A.Ş., İstanbul
- DEMİRCİ, B. (1981 b) : *Tarım Alet ve Makinaları Araştırmaları, Traktör Araştırması*, T.S.K.B. A.Ş., İstanbul
- FRANCIS, J. (1968): *A History of the English Railway, Its Social Relations and Revolutions 1820-1845*, Augustus M. Kelley, Publishers, New York, ıpkı basım. İlk basılış 1851.
- FREMDLING, R. (1977): "Railroads and German Economic Growth: A Leading Sector Analysis with a Comparison to the United States and Great Britain, *The Journal of Economic History*.
- HOBSBAWM, E.J. (1968): *Industry and Empire, An Economic History of Britain Since 1750*, Weidenfeld and Nicolson Ltd., London.
- HOFFMANN, W.G. (1963): "The Take-off in Germany", içinde W.W. ROSTOW (1963): *The Economics of Take-off into Sustained Growth*, St. Martin's Press Inc., New York.
- KAYNAK, M. (1983): *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme, XIX. Yüzyıl Deneyimi*, Basılmamış doktora tezi, Gazi Üniversitesi, İ.İ.B.F., Ankara.
- KAYNAK, M. (1985): "Demiryollarının Ekonomik Gelişmeye Etkileri": "Geleneksel" ve "Niteliksel Yaklaşım"ın Eleştirel Bir İncelemesi", "Gazi Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi.", Ankara.
- KUNDAY, A.İ. (1981): "Demiryolu Ulaştırması." 2. Türkiye İktisat Kongresi, Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri, İzmir.
- KUÇUK, Y. (1978): *Planlama Kalkınma ve Türkiye*, Tekin Yayınevi, İstanbul, üçüncü basım.
- MILNE, A.M. ve LAIGHT, J.C. (1963): *The Economics of Inland Transport*, Sir Isaac Pitman and Sons Ltd., London, 2. basım.
- PEKARUN, İ. (1977): *Otomotiv Sanayi Ürünleri Arz ve Talebi*, Otomotiv Sanayi Araştırması, T.S.K.B. A.Ş., İstanbul.
- TEKELİ, İ. ve İLKİN, S. (1974): *Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*, Türkiye Belgesel İktisat Tarihi Serisi No: 1, ODTÜ, İdari Bilimler Fakültesi Yayını, Ankara.
- THORNBURG, M.W. (1950 a): *Türkiye Nasıl Yükselir*, Nebioğlu Yayınevi, İstanbul.
- THORNBURG: M.W. (1950 b): *Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi*, Ankara.
- DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, İKİNCİ, DÖRDÜNCÜ ve BEŞİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANLARI.
- DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, DÖRDÜNCÜ VE BEŞİNCİ BEŞ YILLIK KALKINMA PLANLARI.
- KARAYOLLARI TAŞITLARI İMALAT SANAYİİ ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORLARI. DEVLET İSTATİSTİK ENSTİTÜSÜ, TÜRKİYE İSTATİSTİK YILLIKLARI.
- ULAŞTIRMA KOORDİNASYONU İDARESİ (1977): *Sonuç Raporu, Genel Durum*, I. Cilt, Ankara.