

ULUSAL SAVAŞ SANAYİİ RAPORU

MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI
KİMYA MÜHENDİSLERİ ODASI
TÜM İKTİSATÇILAR BİRLİĞİ

HAZİRAN, 1975

F-3-1544

ULUSAL SAVAS SANAYII

BU RAPOR MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI,
KİMYA MÜHENDİSLERİ ODASI VE
TÜM İKTİSATÇILAR BİRLİĞİ
ORTAK KOMİSYONU TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.

KOMİSYON :

CELALETTİN YILDIRIM	(MMO)
ADNAN ERKAN	(MMO)
ÖMER KULELİ	(KMO)
BİLAL OĞUZ	(TİB)

HAZİRAN , 1975

T. M. M. O. B.
Makina Mühendisleri Odası
DEMİRBAŞ

İ Ç İ N D E K İ L E R

	Sayfa No:
I- GİRİŞ	1
1- Silah Sanayii	1
II- ÜLKEMİZDE SAVAŞ SANAYİİ SORUNU	3
1- Bu konuda ileri görüşler	3
2- II. Dünya Savaşı sonrası Dünyadaki gelişmeler	4
III- SANAYİMİZİN BU GÜNKÜ YAPISI	6
1- İMALAT SANAYİİ	6
a- ARAMALLARI SANAYİİ	8
b- YATIRIM MALLARI SANAYİİ	8
b ₁ TAŞIT SANAYİİ	9
b ₂ ELEKTRONİK SANAYİİ	12
b ₃ MAKİNA İMALAT SANAYİİ	16
2- KİMYA SANAYİNİN ÖNEMLİ ÖZELLİKLERİ	17
IV- UÇAK SANAYİİ	25
1- BU GÜNKÜ DURUM	25
2- TÜRKİYE'DE UÇAK SANAYİNİN TARİHÇESİ	27
3- UÇAK YAPIMI	28
V- ULUSAL SAVAŞ SANAYİİ VE BAĞIMSIZLIK SORUNU	32
VI- SONUÇ	34

G İ R İ Ő

1. Silah Sanayii :

Bu gün ÷lkemizde belli çevrelerde "Milli Harp Sanayii" adı altında (Şövenist duyguların da istismar edilerek) koparılan yaygara-nın özünü incelemeye geçmeden önce silah sanayii nasıl ortaya çıkmış -tır? Sorularına cevap vermek zorunludur kanısındayız.

Rekabetçi aşamadan tekelci aşamaya geçen kapitalist üretim tar-zında, bu aşamada kapitalistler yani pazar ve yatırım olanaklarını da-değerlendirmek için, yapıları gereği yani, kapitalizmin mantığı gere-đince geri bıraktırılmış ÷lkelere yatırım yaparak sermaye ihracına baş-ladılar. Bir yandan ticaret diğer yandan da yatırım yollarıyla emper-yalist ÷lkeler dünyayı kendi sömürge nüfuz alanları olarak paylaştılar. Emperyalist dönemde, kapitalistler, hem tekelci niteliklerini sürdürü-bilmek için üretimi kısmak, hem de hızlı sermaye birikimi sonucu elle-rindeki sermayeyi yeni kârlı yatırım alanlarına yöneltmek durumundadır-lar. İşte bu ikilem, emperyalizmi genel bir bunalım içine sokmuştur. Genel bunalımla beraber, emperyalistler hem kendi aralarındaki çıkar çelişkileri yüzünden hemde sömürgelerini ellerinde tutmaları için ge-rekli olan ordu ve savaş malzemeleri üretimine geçmek zorunda kaldılar. Böylece emperyalist ÷lkelerin ekonomileri büyük ölçüde askerileşti ve bugün Dünyada kurtuluş Savaşı veren ÷lke haklarının üzerine yağdırılan bombalar, ölüm araçları, tanklar ve savaş uçakları kısacası savaş mal-zemeleri üretimi emperyalist ÷lkelerde büyük boyutlara ulaştı, ve kapi-talizmin yapısı gereği bu savaş araçları üretimi bu sistem yıkılana kadar devam edecektir. Kısacası savaş araçları üretimi dünyada burjuvazinin çıkarlarını korumak ve geliştirmek uğruna üretilmiştir.

Bu silah üretimi sorununun ÷lkemize ve benzeri az gelişmiş ÷l-kelere nasıl yansıdığına gelince ; başından beri bir dünya sistemi olan kapitalizm, günümüzde sermayenin uluslararasılaşmasının çok yüksek boyut-lara varmasıyla metropol ÷kelirin ve ona bağlı ÷lkelerin büyük ölçü-de bütünleşmelerine (beraberinde çelişkilerininide büyütüp taşıyarak) yol açmıştır. Yani günümüzde sömüren ve sömür÷l÷n ÷lkeler emperyalist-Kapitalist zincirin iç içe geçmiş birer halkaları durumundadır. Bu

yüzden uluslar arası tekелci sermaye ve onunla bütünleşmiş yerli tekелci sermayenin çıkarları, ezilen-sömürülen dünya halklarına karşı ortak-tır.

Bu yüzden burjuvazi her yerde silahlanmakta ve çıkarlarını koruma-ya çalışmaktadır. Bu da emperyalist silah tekellerinin işine gelmekte, onlara tatlı kârlar sağlamaktadır. Silah tekellerinin ürettiği mallara talep olması için emperyalistler kendi aralarında bir savaş yapmak yerine az gelişmiş ülkeler arasındaki bölgesel savaşları körüklemekte ve kârlarını sürdürmektedirler. (Yunanistan-Türkiye-Ortadoğu'da gerginliğin körüklenmesi) ayrıca emperyalist-Kapitalist sistemin genel çıkarları açısından belli bölgelerde alt-Metropol diyebileceğimiz güçlü kaleler yaratmaya çalışmaktadırlar.

İşte bu şartlar altında yani, emperyalist silah tekellerinin kârını artırıcı ve emperyalizmin Orta-Doğuda'ki ekenomik-Politik çıkarları ve emperyalizmle bütünleşmiş yerli tekелci burjuvazinin kâr kaynağı olarak Türkiye'de de bir silah üretimine geçilmesi (Üstelik bu gerçekten bir üretim olmayacağı halde) önerilmektedir.

Raporun diğer bölümlerinde ayrıntılı olarak inceleyeceğimiz gibi başlı başına bir silah sanayiinden bahsetmek olanaksızdır. Silah sanayii yerine motor sanayii, kimya sanayii, makina sanayii, vs. gibi sanayi dallarının incelenmesi daha doğrudur. Çünkü bu gün nerede olursa olsun silah imalatı (Bilhassa modern jet uçağı ve tanklar) bütün girdilerini mevcut sanayiden temin ederek bunların montajını yapar. Örneğin Japonya'da Mitsubishi, Almanya'da Krupp, İtalya'da Fiat, ABD'de General Motors, Ford vb. İngiltere Rolls-Royce gibi firmalar ikinci Dünya savaşında hemen sivil üretimden silah üretimine geçebilmişlerdir. İşte bunun için biz, raporda, genelde Türkiye Sanayiinin yapısı, özelde silah üretiminin koşullarını incelemeye çalışacağız.

II. ÜLKEMİZDE ULUSAL SAVAŞ SANAYİİ SORUNU

1. Görüşler :

"İnancımız odur ki, güçlü bir Türkiye kendi vatanını ve milli davalarını kolayca savunabileceği gibi, Hür dünyanın ileri karakolunda, Orta-Doğudaki kilit mevkiinin nöbet görevini de üstün bir başarı ve büyük bir cesaretle sürdürebilecektir".

Yukarıdaki sözü yabancı bir devletin yöneticisi değil, 2-3-4. Ocak/1975 tarihlerinde Ankara'da tertiplenen ve adına Milli Harp Sanayii Semineri denilen bir toplantıda, bu semineri tertipleyen Ankara Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Necdet Esen tarafından söylenmiştir. Fakat ne yazık ki bu gün Amerikan Askeri yardımının kesilmesi üzerine milli duyguları istismar ederek bağımsız bir savaş sanayii çılgınlıkları savuran ve ABD'ye küfreden bu kişilerin ne kadar milliyetçi olduğunu anlamak için Dean Hatcson'un 1950 lerde ABD dış işleri Bakanının Türkiye'yi emperyalizmin ileri karakolu olarak gören şu sözlerine kulak verelim.

"Türkiye Hür Dünyanın güvenebileceği bir dosttur. Biz Türkiye'yi Orta-Doğunun en sağlam bekçisi olarak görüyoruz". Kurulması istenen savaş sanayiinin özel sektör tarafından zevkle desteklenmesinin nedeni de mamullerin alıcısı hazır olduğundan tatlı kârlar sağlama olanağıdır. Şöyleki ;

"Harp sanayii mamulleri yahut harp silahları için talep, güvenilirdir ve istikrarlı bir taleptir. Piyasa şartlarından kısmen bağımsızdır. Bu bir bakıma büyük bir sektörü meydana getirdiği taktirde, ekonomik istikrarsızlık, gelir alçalışları döneminde güvenilir bir talep kaynağıdır".

Türkiye'de özel sektörün en önemli savunucularından birisi olan Prof. Ahmet Kılıçbay'ın bu sözlerinin altında yatan gerçek, üretilen malları Devletin her zaman alacağı ve pazar darlığına düşmüş tekeldi sermayenin satacağı mallara gereksizde olsa halktan toplanan vergilerle milli savunma adına devletin alıcı olacağıdır. Yani, Prof. Ahmet Kılıçbay'ın bahsettiği "Gelir alçalışları dönemi" tekeldi sermayenin kâr-

larının azaldığı dönemlerde onu tatlı kârlar sağlamaya devam edelecek bir ortam sağlanmasıdır.

Yukarıda kısaca verdiğimiz emperyalizmin ve yerli tekelci sermayenin sözcülerinin sözleri, Türkiye'de son aylarda koparılan Milli Harp Sanayii yaygarasının gerçek nedenlerini çok açık bir biçimde gözler önüne sermektedir. Fakat bizler bu meseleyi ekonomik, sosyal ve teknolojik perspektiflerden detaylarıyla incelerken, dünya ve Türkiye şartlarında soyutlamayarak uluslar arası tekelci sermaye ve onunla bütünleşmiş yerli tekelci sermayenin amaçlarını büyük ölçüde kendi sözlerine ve bilimsel verilere dayanarak açıklamaya çalışacağız. Bunun için İkinci Dünya Savaşından sonra dünyadaki gelişmeleri kısada olsa anlatmakta ve çöken emperyalizmin günümüzdeki stratejisini incelemekte yarar olduğu kanısındayız.

2. II. DÜNYA SAVAŞI SONRASI DÜNYADAKİ GELİŞMELER

Bilindiği üzere 2. Dünya Savaşından sonra dünyadaki değişiklikler ekonomik ve politik alanlarda şu şekilde oldu :

A- Ekonomik değişiklikler :

a- Teknolojik değişiklikler (Atom Enerjisi, Elektronik sahasındaki gelişmeler, Uzayın keşfi vs.)

b- Uluslar arası düzeyde bir iş bölümü.

B- Politik Değişiklikler :

a- Dünyanın 1/3'ü sosyalist bloka geçti.

b- Ulusal Kurtuluş Savaşları hızlandı, bağımsızlık fikri yaygınlaştı.

İşte bir yandan yukarıdaki teknolojik gelişmelerin üretime uygulanması ve uluslar arası düzeyde bir iş bölümünün olması üretimi mutlak olarak artırırken, diğer yandan da Dünyanın 1/3'nün (Çin Halk Cumhuriyeti, Kuzey Kore, 8 Doğu Avrupa Ülkesi vs.) Sosyalist bloka geçmesi ve Ulusal Kurtuluş Savaşlarının hızlanması (Vietnam, Latin Amerika vs.) ve politik bağımsızlık elde eden ülkelerin ekonomik tedbirler alması (40 Afrika ülkesinin politik bağımsızlıklarını elde ederek gümrük duvarlarını yükseltmeleri) pazarları daralttı. Bu dönemde yukarıdaki değişimlerden dolayı uluslar arası tekelci sermayenin en büyük sorunu olarak pazar sorunu ortaya çıktı.

İkinci dünya savaşından en güçlü kapitalist ülke olarak çıkan ABD, Sosyalizm denizinde bir ada olarak kalmamak için Batı Avrupa ve Japon ekonomilerine (Marshall yardımı, uluslararası kurumlar vs.) sızarak güçlendirdi. 1970 lere kadar kapitalist dünyanın jandarmalığını zorunlu olarak üstlendi. 1960 larda güçlenen AET ve Japon ekonomileri ABD pazarlarına sızmaya başladı. ABD nin dünyadaki bağımsızlık hareketlerini bastırmak için yaptığı karşılıksız harcamalar ekonomisini sarsıntıya soktu ve ABD dış ticareti 1971 yılında 2,5 milyar dolar, 1972 yılında da 6,8 milyar dolar açık verdi. Dünya ticareti üzerindeki kesin hakimiyetini kaybetmeye başlayan ABD, Emperyalist-kapitalist sistemin savunma masraflarının paylaşılması (Nato içindeki yeni düzenlemeler) ile karşılıksız giderlerini azaltmaya ve tüketim malları imalinden daha ileri yatırım malları imaline kayan AET ve Japon ekonomilerini de kendi imal ettiği ileri bilim ve tekniğe dayanan daha ileri yatırım mallarına muhtaç hale sokup emperyalist dünya üzerindeki hakimiyetini sağlamaya çalıştı.

Bu dönemde, uluslar arası tekelci sermaye, en önemli sorunu olan pazar sorununu çözmek için az gelişmiş ülkelerin ekonomilerine uluslar arası kurumlar ve çok uluslu tekeller vasıtasıyla müdahale ederek, kendine bağımlı bir gelişim oluşturdu. Çünkü artık içine kapalı feodal ekonomi biçimleri uluslar arası tekelci sermayenin-günümüzdeki koşullarında-çıkarına değildi. Bu yüzden de az gelişmiş ülkelerde kendi kontrollerinde geliştirdikleri ve kendileri ile bütünleştirdikleri yerli tekelci sermaye ile birlikte yatırımlara giderek ülkenin bütün kesimlerini emperyalist-Kapitalist ilişkilere açmaya başladılar.

İşte, bu tür çarpık sanayileşme olgusu, özellikle 1963 den sonra Türkiye'de de görüldü ve bu günlerde oldukça geniş boyutlara ulaştı. Kimya, elektronik, otomobil ve moturla araçlar, dayanıklı tüketim malları gibi sanayi dallarında montaj sanayii niteliğinde bir sanayileşme, yani pazar genişletilmesine yönelik dışa bağımlı bir sanayileşme görülmektedir.

Savaş sanayiinin özelliklerine geçmeden önce, bu sanayinin organik olarak bağlı olduğu diğer sanayi kesimlerinin incelenmesi gerektiği kanısındayız.

III. SANAYİMİZİN BU GÜNKÜ YAPISI

II. Dünya savaşı sonrasında, uluslar arası tekelci sermayenin, Emperyalist-Kapitalist sistem içerisinde yer alan geri bıraktırılmış ülkelerde bir sanayileşme olgusu göze çarpmaktadır. Bu olgu 1960 sonrası Türkiye'sinde de görülmektedir. Böylece dışa bağımlı ve çarpık (Dayanıklı tüketim malları montajı ve taşaron niteliğinde) bir sanayileşme ortaya çıkmıştır. "Amerikan Yardımı Anlaşması" "Nato"ya girişimiz, "Yabancı sermayeyi teşvik kanunu" ve bu gibi, 1960'ı izleyen dönemdeki "Ortak pazara" girişimiz her iki dönemdeki sürekli borçlanmalarımız, içinde bulunduğumuz 1970 lerin Türkiye'sini şekillendirmiştir. Gösterilen sanayileşme hedefine ulaşılabilmesi için şu koşul ileri sürülmüştür. "Kalkınma, sanayileşme "Hür teşebbüs" ortamında gerçekleştirilebilir. Dolayısıyla bu dönem "dışa bağımlı kapitalizmin" yükseliş dönemi olmuştur.

Savaş sanayii, makina ve elektronik gibi yatırım malları sanayiinin bir bileşimidir. Güçlü bir imalat sanayiinin desteğinden yoksun bir savaş sanayii düşünmek olanak dışıdır. Bu nedenle Ulusal savaş sanayiinin yatırım malları sanayii ile bir arada ele alınması kaçınılmaz bir zorunluluktur. Daha doğrusu, Savaş sanayiii, Türk Ulusal sanayii devrimi ile bütünleştirilmesi gereken bir dava niteliği dedir.

Ocak ayı içinde Ankara'da yapılan bir seminerde milli harp sanayii hemen kurulmalıdır diye tekelci sermayenin çığırtaşığını yapanlar, buna neden olarak, Türkiye'nin bu günkü sanayi yapısının buna elverişli olduğunu ileri sürmüşlerdir. Türkiye'nin sanayiine ve onun bu günkü yapısına bir göz gezdirirsek gerçeklerin ne yönde saptırıldığını görürüz.

1- İMALAT SANAYİİ BİLEŞİMİ

(DPT. 1972)

Ülkemizdeki imalat sanayiinin bileşimini, değişik nitelikli ekonomilerdeki imalat sanayii ile karşılaştırırsak, tüketime dönük bir üretimin varlığını açıkca görürüz.

Tablo 1.

<u>Üretim</u>	<u>Türkiye</u>	<u>Gelişmiş</u> <u>Ekonomiler</u>	<u>Gelişmekte</u> <u>olan Ekonomiler</u>	<u>Merkezi</u> <u>Planlama</u> <u>Ekonomileri</u>
Tüketim malları	46,6	20	39	25
Ara Malları	39,4	35	36	27
Yatırım Malları	14,0	45	25	48

1972'nin Türkiye'sinde imalat sanayiinin Toplam üretiminin % 46,6 sı tüketim malları sanayiine aitken, ancak % 14'ü yatırım malları sanayiine aittir. Buna karşılık gelişmiş ülkelerde yatırım malları üretimi % 45-50 oranındadır. Aynı ülkelerde tüketim malları üretimi ise % 20-25 oranındadır.

Genel olarak aşağıdaki tablodan da izlenebileceği gibi imalat sanayii büyük ölçüde ithalat'a dayanmaktadır.

Tablo 2.

İMALAT SANAYİİ BİLEŞİMİ

(DTP. 1972)

	<u>İhracat</u>	<u>İthalat</u>
Tüketim Malları	79,9	1.7
Ara Malları	18.0	43.2
Yatırım Malları	2.1	55,1

Görüldüğü gibi toplam ithalatın % 55 i gibi büyük bir kısmını teşkil eden yatırım malları Sanayiidir. Kurulması istenen Milli Harp Sanayiinin, dışa bağımlı olmasını istemiyenler, acaba üretiminin yarısından fazla bir kısmı ile dışa bağımlı olan ve Harp Sanayiinin özünü teşkil edecek olan yatırım malları sanayiinin yapısını görmemezlikten mi geliyorlar ?

a) ARA MALLARI SANAYİİ :

Ara malları sanayii yatırım malları sanayiinde girdi olan yarı mamul maddelerin üretimini yapar. Toplam imalat sanayii içindeki payı % 39,4 olan bu sanayinin yapısında genel sanayi yapısına uygun, dışa bağımlı, çarpık bir sanayidir. Gelişmiş kapitalist ülkelerde bu sanayii dalı toplam imalat sanayii içersinde daha az yer tutmakta, bunların üretimi, metropollere bağlı az gelişmiş ülkelere kaydırılmaktadır.

Ara Malları üretimi fazla gelişmiş bir teknoloji ve sermaye gerektirmediğinden, az gelişmiş ülkelerdeki ucuz ve yoğun emek gücünden faydalanmak isteyen uluslar arası teknelci sermaye tarafından bu ülkelerde, kendi kontrolleri altında yapılmaktadır.

Örneğin Türkiye'de son yıllarda sayısı hızla artan ve dokuma bedellerine ara malı olarak iplik üreten teşaron nitelikteki işletmeleri gösterebiliriz.

b) YATIRIM MALLARI SANAYİİ

(DPT, 1972)

Tablo. 3

Yatırım Malları Sanayii Bileşimi

	%
Madeni eşya Sanayii	21,9
Makina İmalat Sanayii	15,7
Elektrik - Elektronik	14,7
Taşıt Sanayii	38,4
Tarım alet ve Makinaları	9,3

Yukarıda belirtilen yatırım malları sanayiinin tüm kesimleri gerçek anlamda sanayileşmeyi belirliyecek bir teknolojiden yoksundur. Patent, Lisans, Know-How anlaşmaları ile dış ülkelerin teknolojilerinden yararlanarak büyük oranlarda montaj firmaları halinde çalışmaktadırlar. Mamul ve yarı mamullerin pek çoğu ithal edilerek yurt içinde sadece montaj ve pazarlamasıyla yapılmaktadır.

Bir ülkenin sanayii alanındaki yerine belirliyen imalat sanayii içindeki yatırım malları sanayii payı daha önceki sunulan tabloda gö-

rüldüğü gibi Türkiye için pek iç açıcı olmamakla beraber gerçek anlamda bir imalat sanayiini belirliyecek teknolojiden de yoksundur, bu nedenle bu sanayii dalını biraz daha yakından incelemekte yarar görmekteyiz.

b₁ TAŞIT SANAYİİ :

Bu sanayii dalında genellikle çok uluslu tekellerle birlikte yatırım yapılmış, bütün önemli aksam ve girdiler bu tekellerden elde edilmektedir.

Yatırım malları sanayiinin % 38,4 gibi büyük bir kesimini teşkil eden taşıt sanayiinin nasıl dışa bağımlı olduğunu da birkaç örnekle görelim.

Örneğin yerli ve yabancı tekелci sermayenin ortaklaşa kurdukları Tofaş T.A.Ş.; İtalyan Fiat, Koç Holding, ABD ford ve Oyak Fransız Renault şirketleriyle ortaklaşa yatırıma gitmiş, teknoloji olarak dışa bağımlı kuruluşlardır.

Otobüs ve Kamyon üretiminde ise durum daha da bağımlıdır. Bu kuruluşlar Motor ve diğer bütün önemli aksamaları ortak tekellerden temin ederek sırtlarını büyük ölçüde ithalata dayamışlardır.

Bu şirketlerden Otomarsan Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A.Ş., 160'dan fazla ülkede 150 bin kişinin çalıştığı 3500 üretim birimi kuran Batı Almanya merkezli Daimler-Benz AG. şirketi ile Kadir Hasoğlu ve Ortakları Koll.Şti. ve Mengerler Tic. TAŞ. ortaklığı olarak kurulmuştur, ve Mercedes-Benz otobüslerini üretmektedir. Toplam Sermayesi 20 milyon TL. sıdır. Uluslararası tekel Daimler-Benz AG. nin sermaye içindeki payı % 45 iken sonradan sermaye 25 milyon TL. sına çıkarılmış ve Daimler-Benz AG. nin payı % 36 ya inmiştir.

MAN Kamyon ve Otobüs Sanayii A.Ş. Batı Almanya merkezli Nauch-ninenfabrik Aueburg Nurnberg AG. uluslararası tekeli ile Ercanlar Ltd. Şti. Ortaklığında kurulmuştur. Yine montaj tipi üretim yapmaktadır. 1974 de 1322 olan toplam üretim içinde 300 adet MAN Otobüsü üretmekle

üretimde ikinci sıradadır. Yabancı ortağın sermaye içindeki payı %33,33 tür ve şirketin 1971 yılındaki toplam satışı 140 milyon TL. sıdır.

MAGİRUS Otobüslerini üreten Otobüs Karoseri ve Turistik İşl. A.Ş. de yine Batı Almanya Kaynaklı uluslararası tek elci sermaye ve onunla bütünleşmiş yerli tek elci sermayenin kurduğu bir montaj firmasıdır. 1971 yılında 306 Adet olan üretimi 1974 yılında 52 adete düşmüş - tür.

Bir holding kuruluşu olan Oto Yol San. A.Ş. ise Busing marka otobüslerin montajını ve pazarlamasını yapmaktadır. Yabancı Sermaye yatırımı olmasına rağmen patent-Lisans hakkı ve önemli Motor aksamının ithal edilmesi yüzünden Bussingi üreten uluslararası tekelle bütünleşmiştir. Sermayesinin % 42,91 i Koç Holding'e aittir.

Bütün bu kuruluşların yan sanayiiden temin ettikleri parçaların bir çoğu da yabancı kuruluşlarla ortak çalışan firmalar tarafından temin edilmektedir.

Örneğin ; BELDESAN Motorlu Vasıtalar Sanayii A.Ş. ürünleri şok emicileri ve motosiklet.

Şok emicileri, İngiliz Lisansı altında imâl edilmektedir ve müşterileri : OTOSAN, TOFAŞ,

Kullanılan Hammadde kısmen yerli kısmen yabancı

BİKSAN Birleşik kablo Sanayii

Ürünleri : Otomotiv Kablo ve donatımı : Fiat Lisansı altında

ERKA BALATA ve OTOMOTİV SANAYİİ A.Ş.

a)

Ürünleri : Fren ve Debriyaj Balataları

Ham Madde ithal edilmekte

Müşterileri : MAN, OTOSAN, TOFAŞ

b) Radyatör : Hammadde tekelden temin edilmekte Lisans ve spesifikasyonu montaj fabrikalarının lisan ve teknik işbirliği içinde çalıştıkları yabancı ana firmalar vermekte veya belirlemekte.

Müşterileri : Bütün taşıt montaj fabrikaları ve yedek parça olarak kamu ve askeri sektörler.

Kolbenschmitt "KS" OTOPAR A.Ş.

Alman Lisansı altında içten yanmalı motorlar için pistonlar.

Hammadde ithal.

Müşterileri : BMC, Massey Ferguson, Magirus, TOFAŞ ve diğer montaj fabrikaları.

MACO (Magreti-Marelli) lisansı altında çalışmakla imalatları elektrikli aletler, hareket tertibatı dinamo, alternatör, regülatör, ateş alma bobinleri, hammaddenin bir kısmı ithal edilmekte.

Müşteriler : TOFAŞ, OYAK, OTOSAN.

UZEL Ticaret ve Sanayii Ltd. Şirketi

İmalatları : Çelik ürünler, tekerler ve jantlar, yaylar, jantlar İtalyan lisansı, ayrıca Firestone Lisansı, müşterileri: MAN hariç bütün montaj fabrikaları.

Daha geniş bir araştırmayla bu gibi kuruluşların artacağıda göz önüne alınırsa, otomontaj sanayiinin ülke kalkınmasına ne şekilde katkıda bulunduğu ve teknolojik düzeyinin ne olduğu daha belirgin bir şekilde ortaya çıkacaktır. Biz şimdilik sözü sermaye kesiminin bazı sözcülerinin gerçekleri yansıtan konuşmalarına bırakmakla yetineceğiz.

17-18 Mart tarihlerinde Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının düzenlediği bir toplantıda konuşan sermayenin bazı sözcüleri de montaj sanayiinin yurda ne getirdiğini söylemekten çekinmediler. Toplantıda Eskişehir Sanayi Odaları adına konuşan Yavuz Zeytinoğlu, firmaların dışa bağımlılığı nedeni ile, ülke şartları doğrultusunda bir gelişmeden uzaklaştıklarını, giderek plansız programsız üretim yapan hasta bir yan sanayiini doğduğunu söylerken ; ana sanayii temsilcileri, yan sanayiinin uygun fiyatlarla, zamanında ve kaliteli mal üretmediğini, kaliteli imalat yapan bu yan kuruluşların yanında kalite kavramı tanımayan kuruluşların da bulunduğunu söylemiştir.

Daha sonra konuşan Demirer Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş. temsilcisi Şahin Demirer, oto montaj sanayiini kuranların sadece tüccar zihniyetiyle çalıştıklarını öne sürerek özetle şöyle konuşmuştur :

"Bu memleketin kaderinin menzumesinin bir mısra olarak, yine herşey ticarete, sermayeye göre tecelli etmiştir. İthal ettikleri kamyonun evsafını ancak kestikleri faturada yazıp gören tüccar ve yedek parçacı gurubu bu memleketin otomotiv sanayii kurma şerefine nail olmuştur".

ELEKTRONİK SANAYİİ VE TÜRKİYE'DEKİ DURUM

Bu bölümde elektronik sanayiinin dünyadaki ve Türkiye'deki durumu kısaca incelenecek ve bu sanayii dalının savaş araçları imalatındaki önemli yeri hakkında bilgi verilecektir. (Ayrıca bak. Bölüm III. 4. Uçak Sanayii)

Giderek artan ileri bir teknoloji kullanımı günümüz savaşlarının en belirgin özelliğidir. Çağımızda hızla ilerliyen bir teknoloji olan elektroniğin de savaş imalatı içindeki yerinin hızla arttığı bilinen bir gerçektir.

Hava Kuvvetlerindeki uçak haberleşme ve kumanda sistemleri, roketler ve roketlere karşı savunma sistemleri elektronik gereçlerle gerçekleştirilmekte ve giderek bu sistemlerin merkezi bir bilgisayarla denetlenmesi ve çalıştırılmasına yönelinmektedir.

Tanklarda, zırhlı araçlarda, haberleşmede, uyduların çeşitli füzelerin kullanıldığı saldırı ve savunma sistemlerinde savaş gemilerinde, deniz altılarda, haber alma sistemlerinde elektroniğin yeri çok büyük boyutlara erişmiştir. Genel olarak bir savaş uçağının değerinin %20 si elektronik malzeme düzeni olarak hesaplanmaktadır. ABD hava kuvvetlerinde ve son NATO ülkelerinde kullanılacak General Dynamics Corp. F-16 savaş uçaklarında uçak başına 750.000 dolarlık elektronik cihaz yerleştirilecektir. ABD elektronik firmaları, Eylül-1974 de Farnborough 74 havacılık sergisine şimdiye dek görülmemiş biçimde katılarak adeta bir gövde gösterisi yaptılar. Kuzey Avrupa Nato ülkelerinin seçimi başka

Müşterileri : Bütün taşıt montaj fabrikaları ve yedek parça olarak kamu ve askeri sektörler.

Kolbenschmitt "KS" OTOPAR A.Ş.

Alman Lisansı altında intiraklı motonlar için pistonlar.

Hammadde ithal.

Müşterileri : BMC,, Massey Ferguson, Magirus, TOFAŞ ve diğer montaj fabrikaları.

NACO (Magreti-Marelli) lisansı altında çalışmakla imatları elektrikli aletler, hareket tertibatı dinamo, alternatör, regülatör, ateş alma bobinleri, hammaddenin bir kısmı ithal edilmekte.

Müşteriler : TOFAŞ, OYAK, OTOSAN.

UZEL Ticaret ve Sanayii Ltd. Şirketi

İmatları : Çelik ürünler, tekerler ve jantlar, yaylar, jantlar İtalyan lisansı, ayrıca Firestone Lisansı, Müşterileri : MAN hariç bütün montaj fabrikaları.

Daha geniş bir araştırmayla bu gibi kuruluşların artacağıda göz önüne alınırsa, otomontaj sanayiinin ülke kalkınmasına ne şekilde katkıda bulunduğu ve teknolojik düzeyinin ne olduğu daha belirgin bir şekilde ortaya çıkacaktır. Biz şimdilik sözü sermaye kesiminin bazı sözcülerinin gerçekleri yansıtan konuşmalarına bırakmakla yetineceğiz.

17-18 Mart tarihlerinde Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının düzenlediği bir toplantıda konuşan sermayenin bazı sözcüleri de montaj sanayiinin yurda ne getirdiğini söylemekten çekinmediler. Toplantıda Eskişehir Sanayi Odaları adına konuşan Yavuz Zeytinlioğlu, firmaların dışa bağımlılığı nedeni ile, ülke şartları doğrultusunda bir gelişmeden uzaklaştıklarını, giderek plansız programsız üretim yapan hasta bir yan sanayiini doğduğunu söylerken ; ana sanayii temsilcileri, yan sanayiinin uygun fiyatlarla, zamanında ve kaliteli mal üretmediğini, kaliteli imalat yapan bu yan kuruluşların yanında kalite mefhuru tanımayan kuruluşların da bulunduğunu söylemiştir.

TÜRKİYE'DE ELEKTRONİK SANAYİİ

Yurdumuzda Uluslararası radyo-TV türü elektronik tüketim cihazları yapan büyük şirketlere bağlı montaj tesislerinin ötesinde ciddi bir elektronik sanayii olduğunu söylemek olanaksızdır. Kamu kesimindeki yüksek frekans haberleşme cihazları imalatı henüz yeterince gelişmemiş, özel sektördeki büyük firmalar günümüze dek profesyonel cihaz (Ordu veya Endüstri için özel haberleşme, bilgi işleme cihazları v.s.) alanına yatırım yapmıştır.

Bazı özel girişimcilerin yarı amatörce olarak nitelenebilecek çalışmaları çok yetersiz kalmıştır.

Bu konuda yatırım yapacağı bildirilen bir "Halk sektörü" kuruluşu da somut adım atamamıştır. Yukarıda değindiğimiz gibi elektronik cihaz sanayiinin en temel özelliklerinden olan devre elemanlarına ve elektronik dışı yan sanayie dayanmasının doğurduğu sorunlarda yurdumuzda tek başına "Savaş elektroniği" tüm bir sanayi dalının gelişemeyeceğinin kanıtıdır.

TEKNOLOJİ SORUNU:

Elektronik Teknolojisinin hızla geliştiğine değinmiştik. Yurdumuzda elektronik araştırmaya yönelik kamu kuruluşlarının gerekli desteği sağlayamadıkları, özel sektörün ise hiçbir araştırma, teknoloji geliştirme çabasına girişmek niyetinde olmayıp teknoloji ithaline dayandığı bilinmektedir. Teknoloji Transferinin genel aşamaları:

- Önce ürünün tümüyle ihraç edildiği
- Sonra dolaysız yatırım
- Daha sonra yerli denetime tabi dolaysız yatırım.
- Birçok firmanın ürünü yapması durumunda lisans verilmesi
- İşletme anlaşmalarının yapılması
- En sonrada teknik yardımın, teknisyen yetiştirme kurs düzenleme türü gelişmesidir.

Böylece, gerçekten yeni bir teknolojinin yabancılardan edinilmesine olanak yoktur.

Sonuç Olarak:

Elektronik sanayii, savaş için yapılan üretim içinde çok büyük bir yer tutmaktadır. Yurdumuzda elektronik sanayii gelişmemiş, gerek yatırım düzeyi gerek teknoloji açısından geri kalmıştır. Genel sanayileşmemizin sağlıksız gelişmesindeki tüm rahatsızlar bu sektör de gözlenmektedir.

Yurdumuzun dışa bağımlı ve çarpık sanayileşmesinin özel bir sonucu olan elektronik sanayiindeki durumun daha iyi olması zaten beklene mezdi.

"Bağımsız bir savaş sanayii kurulması" nın önde gelen sorunlarından biri elektronik sanayii sorunu olacaktır. Askeri standartlardan, uzak çok daha kolay bir elektronik üretim gerçekleştirilmeden, yurdumuzda yerli teknolojinin temel sorunlarına yönelinmeden, yan sanayii, devre elemanlarının temini gibi alanlarda koordineli çalışmalara başlamadan, bilimsel ve teknolojik araştırmalardan temel sonuçlar alınmadan "Elektronik savaş Cihazları imalatına" yönelmek hem yanlış olacak hemde gerçekçi olmayacaktır.

b.3 MAKİNA İMALAT SANAYİİ

Yatırım malları sanayiinin % 15,7 sini teşkil eden bu sanayi dalı, ana proses - Makinalarının üretimiyle uzaktan yakından alakalı değildir. Halbuki bu sanayi bir ülkenin sanayileşme derecesini gösteren en önemli sektörlerden birisidir. Aşağıdaki tabloda görüleceği gibi sanayileşmiş ülkelerle az gelişmiş ülkeler arasındaki bu sanayiinin toplam imalat sanayii içindeki payının durumu gerçek sanayi ile montaj sanayii arasındaki farkı ortaya koymaktadır.

İmalat sanayiinin diğer dallarında da durum pek farklı değildir. Buz dolabı, Çamaşır makinası, Elektrik süpürgesi vb. nin montajını içeren ve imalat sanayiinin % 21,9 unu teşkil eden Madeni eşya sanayii % 9,3 gibi düşük bir yüzdesini oluşturan tarım alet ve makinaları sanayiileride pek çok üretim dallarında dışarıya bağımlı ve montajcı niteliktedir.

Makina İmalât Sanayii Üretiminin

Sanayii Üretimi içindeki Payı

	<u>İmalat Sanayii</u> <u>içindeki Yeri</u>	<u>Toplam Sanayii</u> <u>içindeki Payı</u>
B.Almanya	% 10,8	% 9,9
Türkiye	% 2,4	% 2,3
Yunanistan	% 1,9	% 1,7
Hollanda	% 10,0	% 9,5

Görüldüğü gibi makina yapan makina sanayiinin toplam sanayii içindeki payı Türkiye'de % 2-3 gibi küçük bir oran iken, ağır sanayie dayalı savaş sanayiinin yerli olarak kurulması imkânsızdır. Makina arz ve talebinin dağılımına baktığımızda da Türkiye'nin makina yapan sanayii dalında ne derece ileri (!) bir düzeyde olduğu ortaya çıkar.

	Makina Arz ve Talebinin dağılımı			
	Arz		Talep	
	<u>Üretim</u>	<u>İthalat</u>	<u>İç Talep</u>	<u>İhracat</u>
ABD	% 95,8	% 4,2	% 86,8	% 13,2
OECD Üklr.	% 94,3	% 5,7	% 82,8	% 17,2
Türkiye	% 35,7	% 64,3	% 99,6	% 0,4

Görüldüğü gibi Türkiyedeki dışa bağımlı makina imalât Sanayiinin üretimi, tüketime yönelik ve arzın % 64.3 ü ithal edilmektedir.

İmalat sanayiinin diğer dallarında da durum pek farklı değildir. Buzdolabı, çamaşır makinası, elektrik süpürgesi v.b. nin montajını içeren ve imalat sanayiinin % 21,9 unu teşkil eden madeni eşya sanayi, % 9,3 gibi düşük bir yüzdesini oluşturan Tarım Alet ve Makinaları sanayiileride pek çok üretim dallarında dışarıya bağımlı ve montajcı niteliktedir. Üstelik ekonominin üretim olanaklarından yararlanma oranı olan kapasite, bu sanayide çok düşük düzeyde kullanılmaktadır.

(D.P.T. 1971)

İmalat Sanayii Kapasite Kullanımı

Kamu Kesimi

% 83

Özel Kesim

% 69

İki rakam arasındaki fark bilinçli olarak üretimi kısarak fiyatları (ve böylece kârları) arttırmanın bir sonucudur. Kapitalist sistemin anarşik işleyiş yapısı nedeniyle eksik kapasite kullanımı gerek kamu sektörü gerek özel sektör için aynı ölçüde geçerlidir.

İmalâtın % 46.6 sını tüketim malları üretimi teşkil ediyor. Görüldüğü kadarıyla sanayimiz daha çok tüketim malları sanayine dönük, nispeten geri üretim teknolojileri kullanan, genellikle küçük üretim birimlerinde kuruludur.

Sanayimizde yapısal bir değişikliğin olması gerekir. Bu yapısal değişiklik, ileriye ve geriye besleme etkisi güçlü, ara malları sanayiileri ile yatırım malları sanayiinin sağlıklı bir biçimde geliştirilmesidir.

2. TÜRKİYE'DEKİ KİMYA SANAYİİNİN ÖNEMLİ ÖZELLİKLERİ

Ülkemizdeki Kimya ve ilgili sanayi dallarında son on yılda bir gelişim gözükmektedir. İş yeri ve çalışanların sayısında % 100 artış görülmüştür.

Kimya, petrol, kömür, gıda, içki, seramik ve metalurji sanayii dallarının her birinde özel kesime ait iş yeri sayısı kamu kesiminden daha fazladır. Ancak iki kesimin yatırım alanları büyük farklılık gösterir.

Sözü geçen sanayii dallarını ürettikleri mallara göre iki ana gruba toplar ve bu guruplara kimlerin yatırım yaptığını incelersek "Özel teşebbüs eli ile kalkınma"nın yurt çıkarlarına değil cep çıkarlarına dönük bir edebiyat olduğunu görürüz. Kimya ve ilgili sanayii dallarının iki ana gurubu vardır.

a) Ağır Kimya Sanayii:

Kömür, Petrol, tuz, kükürt, hava, su gibi temel ham maddelerden başlayarak tüketim ürünlerinin yanında diğer imalât sanayiilerinde girdi olarak kullanılan temel kimyasal maddeleri yapar. Gübre, nafta, sud kostik, sülfirik asit v.b. Bu tesisler büyük yatırımlar gerektirir, ham madde bakımından dışa bağımlılığı azdır.

b) Tüketim maddeleri Üreten Kimya Sanayii:

Ara malları işleyip tüketim malı yapan, çoğunlukla montaj fabrikası niteliğinde tesislerdir. Yatırım gereksinimleri bir önceki guruba göre çok daha azdır. Ürünlerin çeşitliliği nedeni ile pek çok değişik ara ürünü girdi olarak kullanan bu tür tesislerin ham madde gereksinimi nedeni ile dışa bağımlılığı fazladır.

	Yatırım (Milyon TL.)	
	1963 - 68	1973 - 77
Kimya Sanayii		
(İlaç, boya, Kim. maddeleri vb.)	768	3.850
Petrokimya-Gübre	1.660	9.320

Görüldüğü gibi ağır kimya sanayiinden seçtiğimiz iki örnek Petrokimya ve gübre için yapılan yatırımlar daha çok tüketim mallarına dönük kimya sanayii yatırımlarından 2-2,5 kat fazladır.

İşte Türkiye'de özel teşebbüs büyük yatırımları devlete bırakmış ve kendi (1972 de) üretiminin % 50 si tüketim malları (sabun, deterjan, ilaç, kibrit, kolonya) olan kimya sanayiine el atmıştır. Burada da yabancı firmalarla kurulan ortaklıklar nedeni ile bu kesimdeki yabancı sermaye oranı % 64 gibi çok yüksek bir düzeye erişmiştir.

Ülkemizde kimya sanayiinin bir başka belirgin özelliği de düşük kapasite ile çalışıp kaynak israfına yol açmasıdır. Bu özel kesimde çok daha belirgindir.

Kimya sanayiinin henüz emeklemekde olduğu ülkemizde, kimya sanayi ürünlerinin pek çoğunu girdi olarak kullanıp, savaş araç ve gereçleri yapan üst düzeydeki imalât sanayiinin Türkiye'de hemen kurulması gerektiği yolunda bir kamuoyu oluşturulmalıdır.

**SAVAŞ GEREÇLERİ İMALATININ KİMYA
SANAYİİNE BAĞIMLILIĞI**

Hemen her çeşit ağır sanayi ürünlerini girdi olarak kullanan savaş gereçleri imalâtı, üst düzeyde, çok karmaşık ve özel sanayii kuruluşlarında yapılır. Kara baruttan, modern süpersonik jet uçaklarının yapımına kadar bu sanayii dallarının hepsinde kimya sanayiinin ürünleri kullanılır. Bu bölümde, bu bağıllığı yurdumuzun gerçeklerini de göz önünde tutarak bazı somut örneklerle inceleyeceğiz.

A) PATLAYICI MADDELER:

Türkiye, şimdilik, kendi ihtiyacı olan patlayıcı maddelerinin % 85'ini kendi üretmektedir. Ancak talep artışı ile üretim artışı eşit olmadığından, ithalat için harcanan para 1967-77 döneminde iki misli artmaktadır. (3. Plân yıllık ithalat artışı % 10).

Patlayıcı madde değerleri (1971 fiyatları ile milyon TL. olarak).

	1967	1972	1977	3.Plân Yıllık Artış %
Talep	61,2	78,8	106,5	6,2
Üretim	53,0(%87)	67,7(%83)	88,7(%83)	5,6
İthalat	8,2	11,1	17,8	9,9

Roket yakıtları halen ithal edilmektedir. Yurt içindeki imalât sanayii hammadde potansiyeli, patlayıcı maddeler sanayiini besleyici nitelikde değildir. Eski bir teknolojinin uygulandığı bu daldaki ham madde talebi göz önüne alınırsa nitrik asit ve teknik amonyum nitrat yeterli, toluen yetersiz, gliserin çok pahalı, glikol, sodyum nitrat ve potasyum nitrat yurt içinde üretilmemekte ve kükürt rezerveleri de sınırlıdır.

AKARYAKIT

Türkiyede bu gün petrol ihtiyacının 2/3 sini ithal eden bir ülkedir. Bunun yanında Fuel Oil ve madeni yağ tüketiminin bir kısmı da ithal yolu ile karşılanmaktadır. Benzin, mazot ve Jet yakıtının tamamı yurt içi rafinerilerden sağlanır. Bu rafinerilerin üçü yerli, biri yabancıdır. Yabancı firmaların rafinerisi Ataş'ın tüm kapasitedeki payı % 31 dir. Petrolün süratli ithali dost ülkelerle yapılan anlaşmalarla sağlansa da üretimde çok az kullanılmalarına rağmen çok kritik görevleri olan bazı katkı maddeleri tamamen USA, İngiliz ve Alman firmalarından sağlanmaktadır. Örneğin jet yakıtına katılan Santolene-C, Tenamene 60, Kerobit vb. gibi maddeler.

A) Akaryakıt durumu

	Ham Petrol (Bin ton)			Jet yakıtı
	Üretim	İthalat	Toplam	Üretimi (Bin ton)
1965	1533 (% 33)	3049 (%67)	4582	66 (-100)
1970	3542 (% 47)	4055 (% 53)	7597	161 (-244)
1972	3409 (% 32)	7322 (% 68)	10731	214 (-324)
				İndeks

İst.Yıllığı 1973, S-249

- Türkiye Petrol ihtiyacının 1/3 ini kendi üretir.
- Jet yakıtı tüketimi son 10 yıl içinde yaklaşık 4 misli artmıştır.
- Rafinerilerimizde (Batman, İpraş, Aliağa) tüm jet yakıtı ihtiyacımız karşılanabilmektedir.

B) Dışa Bağlılık:

1. Ham petrolün % 60-70 si ithal ediliyor.

2. Jet yakıtının hepsi Türkiye'de yapılıyor ama az miktarda kullanılmalarına rağmen çok önemli olan jet yakıtı katkıları hep dış firmalardan sağlanıyor. Örneğin:

		Firma	Ülke
A) Buzlama Önleyici	?	BASF	B. Almanya
B) Korozyon Önleyici	Santolene	Eoluer Cooper	USA
C) Metal Deaktivatör	Tenamene-60	UOP	USA
D) Oksitleme Önleyici	Topanol-AN	ICI	İngiltere

C) LASTİK

Türkiye'de bugün üretim yapan tüm firmalar yabancı şirketlerin kontrolünde bulunan ortaklardır. Artan oto lastiği ihtiyacını karşılamak için büyük bir kapasite arttırılması ön görülmektedir. Bu konuda özel yabancı ve kamu kesimleri arasında büyük bir rekabet vardır. Ordu kökenli bir kuruluş olan OYAK çabuk kâr etme düşüncesi ile bir kamu kuruluşu olan Petkim ile ortaklık yapmaktan kaçınmış ve "Harp Sanayii" nin güvenliğini,, istismar ederek bir Amerikan firması ile yaptığı ortaklığa gerekli izni çıkarmak için DPT'ye baskı yapmaktadır. Kurulacak şirketin uçak lastiği yapacağı öne sürülmektedir.

Oto lastiği sanayiinde kullanılan ham maddelerin bir kısmı halen PETKİM tarafından yapılmakta ve şimdi deneme safhasında olan Fabrika'nın çok yakından üretime geçmesi ile bu ham maddelerin hepsi 1977'ye kadar Türkiye'de üretilecektir. Bu maddeler CBR ve SBR sun'i kauçukları ile Karbon siyahı denilen dolgu maddesidir. Ancak modern jet uçaklarının tekerlekleri çoğunlukla doğal kauçuk veya poliizopren denilen sun'i kauçuktan yapılmaktadır. Bu maddenin yakın bir gelecekte üretilmesi düşünülmektedir. Çünkü talep bir yatırımı öngörecektir seviyenin çok altındadır. Yani Uçak lastiğini yurt içinde yapmak ile hazır olarak dışarıdan almak ekonomik ve dışa bağımlılık açısından bu koşullar altında birbirinden çok farklı şeyler değildir.

S B R kauçuğu ve tabii kauçuk İTHAL edilir. Çok kullanılan karbon siyahı artık Petkim tarafından yapılmaktadır. Petkim sentetik kauçuklardan SBR ve CBR, 1977 sonuna kadar Türkiye'de yapacaktır. Üretim henüz deneme safhasındadır.

	1977 için DPT Talep tahmini	(TON)	Petkim Kapasite
SBR	29.800		32.150
CBR	10.300		13.500
Karbon Siyahı	30.000		15.000
			(30.000'e çıkabilir)

D) DEMİR ÇELİK SANAYİİ

Ağır sanayiinin en önemli girdilerinden olan demir ve çelik maddelerinin büyük bir kısmı ülkede üretilir. Ancak bir yandan İskenderun'daki 3. Demir Çelik Fabrikası bitirilmeye çalışılırken öte yandan yurtiçi fiyatlarından daha düşük olan dış piyasa fiyatları ile ithalata izin vermenin hangi çıkarılara hizmet ettiği gözden kaçmamalıdır.

Demir-Çelik Sanayii Üretimi (Bin Ton)

	<u>1966</u>	<u>1968</u>	<u>1970</u>	<u>1972</u>
Pik Demir	157	139	132	124
Çelik Blok	843	1109	1312	1442
Saç	197	344	414	367
Boru	26	20	14	14
Profil	49	54	47	66
Levha	27	87	112	130
Köşebent	35	53	84	41

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı 1973, S: 247

Demir-Çelik Sanayiinin 1972 Yılındaki Durumu

<u>Ü R Ü N</u>	<u>Talep</u>	<u>İthalât</u>	<u>İkinci Plân</u>
	<u>(Bin ton)</u>	<u>(Bin Ton)</u>	<u>Yıllık İthalât</u>
			<u>artışı % si</u>
Yuvarlak	700	20	16.8
Ağır Profil	67	17	22,5
Hafif Profil	205	45	32.4
Demiryolu Malz.	27	11	22.4
Tel	95	3	69.5
Sıcak Çek.Saç.	180	63	99.2
Soğuk Çek.Saç	200	-	-
Alaşımlı Özel Çelik	100	13 + 9	2.9
Dikişli Boru	130	-	-

3. Beş Yıllık Plân S: 464, 479

On Yıllık Dönemde Demir-Çelik Ürünleri Talebi (Bin ton)

	Yıllık Artış				
	1972	1977	1982	77/72	82/77
Yuvarlak	700	1137	1657	10.2	7.8
Ağır Profil	67	112	132	10.8	3.3
Hafif Profil	205	417	696	15.3	10.3
Demiryolu Malzemesi	27	47	60	11.7	5.0
Tel	95	188	317	14.6	11.0
Levha	130	260	454	14.9	11.8
Sıcak Çek.saç.	180	350	599	14.2	11.3
Soğuk Çek.Saç	200	565	993	23.0	11.9
Galvanizli Saç	30	48	78	9.9	10.2
Teneke	70	123	216	11.9	11.9
Dikişli Boru	130	210	338	10.11	10.0
Dikişsiz Boru	32	54	93	11.0	11.5
Özel Çelik (X)	100	285	567	23.3	14.7
Döküm	232	389	729	10.9	13.4

(X) Makina yapım ve takım çelikleri, alaşımlı, yüksek karbonlu, dövme, kütük, vb.

1962-67 Döneminde yukarıda sayılan ürünler için genellikle plân hedeflerinden fazla üretim yapılabilmektedir. 1967-72 Dönemi içinde aynı şey söylenebilir.

D) DEMİR DIŞI METALLER

Bu bölümde sadece elektrik ve elektronik sanayiinde çok kullanılan bakır ve Uçak sanayiinin temel metali alüminyumdan kısaca söz edilecektir.

BAKIR

Elektrik ve Elektronik sanayiinde elektronik bakır iletken olarak kullanılır. Bu tür bakır Türkiye'de bir özel firma tarafından yapılmaktadır. Ancak mevcut kapasitenin artan talebi karşılayacağı şüphelidir. Tüm Bakır sanayiinin durumu ise hayli karanlıktır, 2 plân döneminde öngörülen üretimin ancak % 30'u gerçekleştirilmiş, büyük talep açığı ise ithalât ile karşılanmıştır.

ALUMİNYUM

Uçakların dış gövdeleri ve motor parçaları çeşitli Al-Alaşımlarından yapılır. Alüminyum Türkiye'de bol bulunan Boksit filizinden elde edilir. Etibank tarafından Seydişehir'de kurulan fabrika henüz saf alüminyum üretecek düzeyde çalışmamaktadır. Bunun da en büyük nedeni Keban'ın tam olarak devreye girip çok fazla elektrik enerjisini sağlayamamasıdır. Ancak saf alüminyum elde etmekle de uçak sanayinin istediği malzeme sağlanmış olmaz. Örneğin Jet uçaklarında motor parçaları için aşağıda bileşimi verilen alaşımların çok özel teknikerlerle hazırlanmaları gerekir.

Uçakta AL. Kullanılan Yerler:

1) Kanat, 2) Çeşitli Kaplama, dış gövde, 3) Pervane, 4) Motor karteri, 5) Silindir pistonları, 6) Tekerlekler.

Hafif Uçaklar için: US 2024 ve 7075 alaşımları

Jet için: % 22 Si'lu AL

Jet kompresöründeki bıçaklar - 2618 Alaşımı

Yüksek sıcaklıktaki bölgeler - 2219 "

Jetlerde silindirik kısımlar - SAP "

(US-Kodu)

Dövme Alaşımı	Fe	Si	Cu	Mn	Mg	Ni	Ti	Zu
2219	% 0.3	0.2	5.6-6,8	0,2-04	0,02	-	0,02-0,10	0,1
2618	%0,9 -1,3	0,25	1,9-2,7	-	1,3-18	0,9-1,2	0,04-0,1-	

Özetle: Uçak sanayii'nin gerektirdiği alüminyum üç basamakta yapılabilir:

- 1) Boksit filizinden alümina yapımı,
- 2) Alüminadan elektroliz ile saf alüminyum yapımı,
- 3) Alüminyum alaşımları yapımı.

Türkiye'de bugün sadece 1. basamak yapılmaktadır. 2. Basamağın ne zaman gerçekleştirilebileceği enerji durumuna bağlıdır. (3. Basamak hakkında bilgi edinmek mümkün olmamıştır.)

F) DİĞER

Elektronik sanayiinin çok önemli bir girdisi olan transistörler çok saf metal oksitlerdir. En ucuzları saf silisyum dioksit, en pahalıları (en hassas görevleri yapanları) germanyum ve galyum gibi metallerin oksitleridir. Türkiye'de bu tür maddeler yapılmaz, mevcut teknoloji ile de yakın bir gelecekte üretilmeleri olanaksızdır.

Ağır silah ve uçak sanayiinde kullanılan optik camlar ise ülkemizdeki mevcut tesislerde üretilemezler.

Buraya kadar, Dünyadaki gelişmeleri ve Türkiye'nin temel sosyo ekonomik yapısı hakkında pek tedaylı olmasada yeterli olacağını sandığımız bilgileri verdik. Bu bölümü bu kadar uzun tutmaktaki gayemiz, harp sanayiinin tanımının burjuvazi tarafından çarpıtılmasını önlemek olmuştur. Şöyleki, burjuvazi harp sanayiini hiç bir temel ve yan sanayii olmayan montaj nitelikte bir Uçak veya tank yapımı şeklinde yansıtmaktadır. Halbuki BAŞLIBAŞINA BİR HARP SANAYİİ YOKTUR ! HARP SİLAHLARI ÜRETEN FİRMALAR SADECE TEMEL SANAYİİNİN ÜRETTİĞİ ÜRÜNLERİN DAHA ÜST DÜZEYDE BİR TEKNOLOJİ İLE MONTAJINI YAPMAKTADIRLAR. TÜRKİYE'DE BÖYLE BİR YAN VE TEMEL SANAYİİ YOKKEN ULUSAL BİR HARP SİLAHLARI ÜRETEN SANAYİİ KESİMİNDEN BAHSETMEK YANLIŞTIR. BİZİM ANLAYIŞIMIZA GÖRE EĞER BİR SAVUNMA SANAYİİ KURULACAKSA BU, TÜM EKONOMİYİ İÇEREN BİR TEMEL AĞIR SANAYİİ VE ONUN YAN SANAYİİLERİNİN KURULMASI OLMALIDIR ! BUGÜN BÖYLE BİR TEMELDEN YOKSUN OLAN TÜRKİYE'DE HERŞEYİ İLE DIŞA BAĞIMLI SİLAH MONTAJ FABRİKALARI KURUP ULUSAL HARP SANAYİİ DİYE NİTELEMEK YANLIŞTIR.

IV. UÇAK SANAYİİ

Son günlerde, harp silahları üretiminin başlaması için ilk adım olarak modern jet savaş uçağı üretimine geçilmesini isteyenler hele bunu Ulusal savunma adına söylüyorlarsa ki öyledir ; bizim de bu konuya biraz ağırlık vermemiz hem bu açıdan, hemde en yüksek teknoloji gerektiren böyle bir üretimin nasıl bir nitelik taşıyacağını ortaya koymamız açısından gereklidir.

IV-1. BUGÜNKÜ DURUMU

Halen Hava Kuvvetleri bünyesinde bulunan Ankara, Eskişehir, ve Kayseri ikmal bakım merkezlerinde şu çalışmalar yapılmaktadır.

A. Eskişehir İkmal ve Bakım Merkezi (EİBM)

İzmir Halkapınar tayyare tamirhanesinden ayrılan bir kısım üniteler, 1925 yılında, Eskişehirde hava tamirhanesi olarak faaliyete başlamıştır. Daha sonra 1 nci Tayyare Taburu Tamirhanesi ve 1930 yılında da Tayyare Tamir Fabrikası adı altında çalışmaya başlamıştır. II nci. 5. yıllık plân döneminde Jet Uçaklarının revizyonu için bir revizyon Atölyesi kurulmuştur. Hava Kuvvetlerine ait Jet Uçaklarının gövde bakım ve revizyonu, gövde montajı, motor montajı halen EİBM'de yapılmaktadır.

B. Kayseri İkmal ve Bakım Merkezi (KİBM)

1925 yılında Alman Junker şirketiyle ortak bir anlaşma yapılarak "Tayyare ve motor T.A.Ş." adında bir şirket kurulmuştur. Bu ortaklığın gayesi, Türkiyenin ihtiyacı olan bütün Uçakları Türkiye'de imal etmektir. 1926 yılında Kayseri de bu amaçla bir Tayyare Fabrikası kurulmuştur. Fakat daha henüz imalâta geçmeden ortaya çıkan bir lisans anlaşmazlığı nedeniyle ortaklık bozulmuştur. 1928 de bütün tesisler hükümetçe satın alınmıştır ve bu tesislerde halen şu işler yapılmaktadır:

1. Bir kısım Uçak malzemesi yapımı. (Çok az) ve çelik döküm fakat bu henüz istenilen düzeyde değildir.
2. Türk Silahlı Kuvvetlerine ait Helikopterlerin bakım ve onarımı.
3. C-47, C-130, C-54, T-66, T-11, H-9 tipi pervaneli Uçaklarının bakım ve onarımı.
4. Dart ve Paraşüt yapımı.

C. Ankara İkmal ve Bakım Merkezi (AİBM)

1942 yılında Malatya'da bir müfreze halinde kurulan bu tesis daha sonraları 1949 da Eskişehir Elektrik Malzeme Vasıtaları Tamir Fabrikasının buraya nakledilmesiyle dahada genişlemiştir. Daha sonra 1974'de bütün tesisler Ankara'ya nakledilmiştir. Halen Uçaklarla ilgili her türlü elektronik cihazların bakım ve onarımı bu tesislerde yapılmaktadır.

Ayrıca, Yeşilköyde THY uçaklarının bakımı ve onarımı için bir tesis kurulmuştur.

Bir Havacılık Bayramında, Hv.K.K. nın çağırısıyla Ulusal havacılık sanayiinin kurulması için gerekli finansmanı sağlamak amacıyla Türk Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı kurulmuştur. Vakfın amaçlarını kısaca özetlersek,

1° Ulusal Havacılık Sanayiimizi geliştirmek.

2° Hayati önemi olan hedeflerin savunulması için yapılan çalışmalarında Türk Hava Kuvvetlerine güç katkısında bulunmak.

Hemen faaliyete geçen vakıf kısa zamanda gelişerek, 2,5 milyar TL. na yakın bir varlığa sahip olmuştur.

Üçüncü 5 Yıllık Plân döneminde uçak sanayii, daha farklı bir görüşle ele alınmıştır. Güçlendirme Vakfının Milli Savunma Bakanlığı ve diğer ilgili Bakanlıklarla işbirliği yapması öngörülerek, kısaca TÜSAŞ olarak isimlendirilen Türkiye Uçak Sanayii Anonim Şirketi kurulmuştur.

1973 yılında Sanayii ve Teknoloji Bakanlığına bağlı olarak kurulan bu kuruluşun amacı şöyle belirtilmiştir. Tusaş'ın amacı, Ülkenin Teknolojik düzeyini yükseltecek, milli hasılaya katkısı yüksek yabancı ekonomilere bağlılığı hafifleten, dış piyasa ile rekabet edebilir, Milli Güvenlik ve Sivil ihtiyaçlara yönelmiş bir Uçak Endüstrisi kurup işletmektir.

Halen bu kuruluşun sadece ismi vardır. Fakat kendisi ortada yoktur.

2- TÜRKİYE'DE UÇAK SANAYİİNİN TARİHÇESİ

Uçak yapımı fikri Cumhuriyet devrinde ortaya çıkmıştır. İlk olarak Kayseri Tayyare Fabrikası kurulmuştur. Motor iniş takımları ve proje ithal olmak üzere Hoop tipi avcı uçakları yapımına başlanmıştır. Daha sonra ağaç gövdeden madeni gövdeye geçilerek Eskişehir tayyare fabrikası kurulmuş ve P2L tipi uçak yapımına başlanmıştır.

Her iki Fabrikada askeri amaçlarla uçak yapımı için kurulmuştur.

Sivil maksatlar için uçak yapımına (1942) Etimesgut uçak fabrikası ile başlanmıştır. Resimlendirme ve geliştirme için 1945 de Gazi

Çiftliğinde motor fabrikası ve hava tüneli kurulmuştur. (1945-1946). Neticede bu teşebbüsler sonuç vermemiş ve kurulan fabrikalar yurdun ihtiyaç duyduğu imalâtları yapmaya başlamışlardır.

(1935) Özel Sektör olarak Nuri Demirdağın Beşiktaştaki ve daha sonra Yeşilköydeki teşebbüsleri sayılabilir, bu fabrikalarda Lisanslı NU D. 36 tipi 12 adet Uçak ve bir Plânör yapılmıştır.

3- UÇAK YAPIMI

Bölümlendirilmesi:

1. Uçak Yapısı: Uçağın gövde, kanat ve kuyruğu uçak yapısını meydana getirmektedir.

Türkiye'de jet savaş uçağı, eğitim uçağı, genel hizmet uçakları ve Helikopterler için tasarım yapacak teknik eleman gurubu mevcut değildir. Ancak lisans alınarak gerekli bilgi temin edilebilir. Zirai Mücadele uçakları gibi hafif uçakların dahi tasarımının yurt içinde gerçekleşmesi şüphelidir.

Uçak yapısında alaşımli aliminyumlar, çelikler, titanyum büyük ölçüde kullanılmaktadır. Bunların yanı sıra geliştirilen grafit ve boran kompozitleride kullanma alanına girmektedir. Ayrıca takviyeli plastikler ve özel bir yapı olan sandviç konstruksiyon kullanılmaktadır.

Yukarda bahsedilen malzemelerin hiçbiri bugün Türkiye'de üretilmemektedir. Yapıda çok az bir % teşkil eden çeliklerin imalâtı yeni ilâve yatırımlarla mümkün görülyorsa da ne derece başarı ve kârlılık getireceği dikkatle düşünölmelidir.

Aliminyum, Uçak Sanayiinin temel yapı malzemesidir. Seydişehirdeki fabrika saf alümina (AL_2O_3) elde etmektedir. Saf aliminyum üretimine geçememiştir. Ancak saf AL üretse dehi Uçak sanayiinde kullanılan çeşitli alaşımları için yeni tesisler gerekmektedir.

Uçak yapısı meydana getiren parçaların ham maddeden işlenmesi için gerekli tezgahlar Türkiye'de mevcut değildir, bunlar ithal edilmek mecburiyetindedir.

Türkiye'deki iş gücü potansiyeline gelince, sayıları kısıtlı olan bakım tesislerinde çalışan elemanlar düşünülebilir. Bu eleman miktarı bugün için söz konusu olan bakım tesislerinin ihtiyaçlarını bile karşılayamamaktadır. Ancak bu elemanlardan faydalanılması düşünülse bile bunların bir eğitimden geçmeleri gerekmektedir.

2. Güç Grubu: Belli başlı iki grup altında toplanabilir.

a) Jet motorları

b) İçten yanmalı motorlar

Her iki grupta Türkiye'de imâl edilmemekde

a) Jet motorları: Ancak lisans altında montaj ve imalat sanayii olarak düşünülebilir.

Montaj yolu seçildiğinde Türkiye piyasasının bir süreklilik göstereceği ve talebin yeterlilik göstereceği şüpheli, ilâve dış pazarlar bulmak büyük tekelci firmaların müsaadesine bağlı olduğundan mümkün görülmemekte.

Lisans altında detay parçaların imali ise teknoloji, malzeme ve işgücü yönünden imkansızlıklar yaratacaktır. Üretim için gerekli olan teknoloji ve malzeme dışardan ithal edilmek mecburiyetindedir. İş gücü yaratabilmek için belirli seviyedeki teknik elemanları eğitmek gerekecektir. Bu ise ancak dışardan iş gücü ithali ile mümkün olabilir.

b) İçten yanmalı motorlar: Otomotiv Sanayiinde kullanılan motorların bazı parçaları yurdumuzda imal edilmektedir.

Fakat memleketimizde bu motorları imâl edecek bir Endüstri mevcut değildir, diğerlerinde olduğu gibi bu endüstride malzeme ve teknik bilgi yönünden dışa bağlıdır.

3. AVYONİK: Uçağın auionik sistemleri, silah ateş, seyrusefer, muhabere, uçuş kontrol v.s. sistemleri olarak gruplandırılır.

Bu grupları oluşturan tüm sistemler elektronik cihazlardır. Türkiye'de imali mümkün değildir. Ancak belli başlı tekelci firmalardan alınacak lisanslarla yapılabilir.

Elektronik sanayiinde esas değeri teşkil eden cihazın için-
deki elemanlar değil, o elemanlardan en mükemmel neticeyi alabilecek
devrenin tasarımıının hazırlanmasıdır.

Elektronik sanayiinin lisans altında üretimi dışı bağlılığı
getirecektir. Lisans satan firma harp sanayii kolunda geliştirdiği yeni
cihazların meyvesinden ilk önce kendisi yararlanacak ve bizi yeni cihaz-
larına göre demode olmuş cihazların pazarı durumunu düşürecektir.

Bu cihazların üretiminde kullanılan elemanların imali büyük
miktarlarda üretim yapıldığında kârlı olabilmektedir. Bu nedenlerle ge-
rekli elemanlarında dışardan alınması zorunlu olacaktır.

4. Diğer Teçhizat:

a) Kumanda gurubu: ağırlılığı hidrolik ve elektronik sistemler
teşkil eder.

Hidrolik sistemdeki valfler, hidrolik silindirler ve hidrolik
boruların imali şimdilik mümkün görülmemektedir.

Elektriki, sistemde elektrik kumandalı valfler ve elektrik
motorları bulunmaktadır. Bunların imali için mevcut yan sanayiilerden
faydalanamayız, yurt dışında ithali gerekecektir.

b) Göstergeler: Uçağın uçuştaki konumunu, yakıt miktarını, moto-
run çalışma durumunu, uçağa gelen yükleri gösteren aletlerdir.

Mevcut sanayii bunlara teknolojik, malzeme ve insan gücü ola-
rak bir katkıda bulunamaz. Yurt dışından temin edilmesi zorunluğu vardır.

c) İniş takımları: Dikmeler ve tekerlek kompleksinden meydana gelir.

Mevcut sanayii iniş takımlarınının mekanik aksamınının imalatına
katkıda bulunacak durumda değildir.

Son günlerde OYAK'ın girişimleriyle lastik imalâtçısı firmalar
uçak lastiği imaline yönelmektedir. Bu imalâtta teknoloji üretmekte değil
lisans altında olacaktır. Ham madde olarak Doğal ve sertetik kauçuklar
kullanılmaktadır, doğal kauçuk sentetiklere oranla daha çok tercih edil-
mektedir. Fakat günümüzde poizopran kauuğundan özel yöntemlerle en iyi
uçak lastiği yapılmaktadır. Hafif uçaklar için kullanılan CBR lastiğinin

1977 sonuna kadar Türkiye'de yapılması plânlanmaktadır henüz deneme safhasındadır. Poliizopran kauçuğunun Türkiye'de yapılması bugün için düşünülmektedir. Bu nedenle ham madde de ithal edilecektir.

d) Pilot Teçhizatı ve Pilot kabini şartlandırma sistemleri:

Bu gurub fırlatma sandalyesi, kabin havalandırma ve basınçlandırma sistemleri girmektedir.

Adı geçen unsurlar askeri amaçlar için vazgeçilmiz unsurlardır.

Fırlatma sandalyesinden lisans altında yapılsa dahi, malzeme yönünden mevcut sanayii bir katkıda bulunamaz.

Havalandırma ve basınçlandırma sistemleri, termostatlar ve raflar ithal edilmek mecburiyetindedir.

e) YAKIT Sistemi: Yakıtın muhafaza edildiği kauçuk depolar yakıt basma pompaları ve valflerden oluşur.

Mevcut sanayiinin malzeme ve teknoloji olarak şu anda bir katkısı bulunamaz. Yalnız depolar için gerekli malzemenin Pet-kim tarafından temini düşünülebilir, pompa ve valfler ancak patent altında yapılabilir.

V- ULUSAL SAVAŞ SANAYİİ VE BAĞIMSIZLIK SORUNU

1- Dış Politika ve Savaş Sanayii

Bilindiği gibi Türkiye, Nato ve ikili anlaşmalarla dışa bağımlıdır. Türkiye'nin stratejileri emperyalist sistem içinde belirtilmektedir. Hem politik bakımından hemde kurulu olan montaj sanayiisi ile dışa bağımlı olan Türkiye'nin bugünkü ne şekilde bir ulusal savaş sanayi kuracağı bellidir. Çok ileri bir teknoloji gerektiren savaş sanayi alanında Türkiyenin bugünkü ekonomik ve sosyal yapısıyla üretime geçmesi, emperyalist ülkelerden yatırım malı, ham madde ve teknoloji ithalatının hacmini ve hızını arttıracaktır. Ayrıca mevcut "karma ekonomi"nin sermaye ve teknoloji düzeyi, savunma ihtiyaçlarının tamamını karşılayacak bir üretim kapasitesi yaratmaya yeterli değildir. Bu durumda emperyalist ülkeler sermayesi Türkiye'de bu alanda yatırımlara girişecektir. Nitekim son zamanlarda çeşitli uluslararası tekelci sermaye sahiplerinin uçak fabrikası kurmak için yaptıkları teşebbüsler bunu doğrulamaktadır. Mevcut ekonomik yapı ve dış politika tercihleri çerçevesinde kurulacak olan savaş sanayii emperyalist sanayilerinin taşaronluğunu yapacaktır.

2- İstihdamda Öncelik Sorunu

Türkiye bugün çok büyük bir istihdam sorunu ile karşı karşıyadır. Hızla artan enflasyon hızı ve gün geçtikçe sayıları fazlalaşan işsiz kitlesiyle ekonomimiz dar boğazlara girmektedir. İşsiz sayısının 4 milyona ulaştığı söylenmektedir. Bu durumda yapılacak olan yatırımlarda insangücü istihdamı sorununu ön plâna almak gereği ortaya çıkar.

Şimdilerde, kurulması düşünülen bir uçak fabrikası için öngörülen yatırım miktarı ile 3. Beş Yıllık Plânda yer alan plân yatırımlarının karşılaştırdığımız zaman gerek işgücü gerekse yatırılan katma değerler arasındaki fark dikkate değer bir özellik göstermektedir.

3. Plân Yatırımları (72-77)

Demir-Çelik	15.400 Milyon TL.
Demir dışı metallere	7.450 "
Kimya + Gübre + Petrokimya	13.170 "
Petrol rafineri	6.750 "
Plâstik işleme	400 "
Lastik sanayi	700 "
Seramik + Çimento	750 "
Cam	2.650 "
Gemi İnşa	1.020 "
Demiryolu taşıt Araç.	300 "
Makina İmalât	6.700 "
Tarım alet, makina	1.550 "
Elektrik makina + Gereç	1.550 "
Madeni Eşya imalâtı	4.100 "
Elektronik Sanayi	1.500 "
T O P L A M :	61.990 62 Milyar TL.

1973 Yılında

3. Plân	Yatırım	Çalışan	İşyari	Katma Değer
	(Milyon TL.)	sayısı	sayısı	(Milyon TL.)
1. Kimya + gübre + Petrokimya				
+Petrol Rafin + Lastik +				
+plâstik	21.020	61.935	642	13.430
2. Cam Seramik	1.400	43.668	378	2.953
3. Metal Ana Sanayii	22.850	47.029	257	5.795
4. Madeni Eşya v.s.	16.720	142.026	1265	9.930
T O P L A M	61.990	294.658	2542	32.108

Tabloda bulunan ana kimya, petro kimya, rafineri, lastik, plâstik, cam, seramik ve çimento sanayilerinde 1963-1973 döneminde, işyeri sayısında % 100 ve çalışanların sayısında da % 107 artış olmuştur. 1973 yılında bu dallarda 106.000 kişi çalışırken 1977 de 150.000 kişi kadar çalışması beklenmektedir. Yani budallardan yaklaşık olarak 50.000 kişiye yeni iş sahası açılacaktır; bu iş için öngörülen yatırım 22,5 milyar TL. dir. İlgili sanayi dallarının 1973 de Türkiye'ye kazandırdığı katma değer 16,5 TL. dir.

Halbuki aynı dönemde yapılması istenen 200 uçak kapasiteli bir tesisin Türkiye'ye maliyeti 13-14 milyar TL. olacak ve çalıştıracığı kişi sayısında ancak 3.000-4.000 arasındadır.

	77 sonuna (Milyar) dek yatırım TL.	(1977 Çalışan Sayısı
Kimya ve ilgili San.	22,5	150.000
Uçak Fabrikası	13-14	4.000

Bu rakamlarda açıkça göstermektedir ki kurulacak bir uçak fabrikası ne Türkiyenin şartları ile ne de ekonomi biliminin ölçüleri ile bağdaşmamaktadır. Kurulacak uçak fabrikasının montajcı niteliğininde gözönünde tutarsak ülke ekonomisinin böylesine bir üretimden sadece zarar göreceği açıktır.

V- SONUÇ

2-3-4 Ocak 1975 tarihinde Ankara Ticaret Odası tarafından düzenlenen Milli Harp Sanayii adlı seminerde Türkiye'de hemen bir harp politika bağımlılığını, ittifaklarını ve natoyu unutmaya benzerler.

Bu seminerde konuşan Prof. Ahmet Kılıçbay Kıbrıs hareketinin arkasından "Askeri Başarının Arkasında Güçlü Bir Ekonominin ve Onu besleyecek bir sanayiinin" bulunması gerektiğini söylemiştir. Burada Türkiyenin emperyalist kapitalist sisteme bağlı nato ve ikili anlaşmalar çerçevesinde hareket edebilen bağımlı bir ülke olduğu unutulmak istenmiştir.

Bilindiği gibi, Nato emperyalist saldırı ve sömürü sisteminin bir ittifakıdır. Kurulacak olan silah sanayiinin niteliğininide yine bu dış çevreler ve yerli işbirlikçilerin saptamak durumundadırlar.

Prof. Ahmet Kılıçbay, 1961 Anayasasında da açıkça belirtilen sosyal devlet ilkesinide çiğniyerek kalkınma hızının % 9 dan % 7, ye düşürülerek bir savaş silâhları üreten sanayiinin kurulmasını önermekte ve bunun refahı artıracacağını çünkü hürriyet gibi manevi unsurların refahı etkiliyen birer faktör olduğunu söylemektedir. Sayın Profesörün burada belirttiği refah, alıcısı hazır olan silâh üretiminin özel sektöründe üretime katılmasıyla tekelci sermayeye sağlam olanakları yaratması ve tekelci sermayenin refahıdır, bunun dışında devlet mekanizmasına da hakim olan bu çıkar çevrelerinin ulusal savunma bahane edilerek işçi sınıfının demokratik hakları olan grev hakkını ortadan kaldırmak ve halktan alınan vergilerle işleyen ve sosyal yatırımlara yönelmesi gereken devlet mekanizmasının olanaklarını özel sektöre aktarmaktır. Satamamak korkusu yoktur ve hiçbir devlet sınırları içerisindeki silâh sanayiinin çökmesini istemeyeceğinden bütün olanaklarıyla destekleyecektir.

Kurulması istenen silah sanayiinin Türkiye'nin ekonomik ve politik bağımsızlığını pekiştireceğini iddia ederek kollarını sıvayan bu çevreler, bir iki paragraf sonra söyledikleri sözlerle kendi kendileriyle çelişkiye düşmektedirler. Ekonomik ve politik bağımsızlık ancak kendi teknolojisini üreten, temel girdiler ve aksamlar açısından dışarıya bağımlı olmayan gerçek anlamda bir sanayileşme ile mümkündür. Türkiye sanayii, lisans, patent, teknolojik know-how ve temel girdiler bakımından dışarıya bağımlı, montajcı, taşaron nitelikli bir sanayiidir. Kurulacak harp sanayiinin de montaj nitelikte olacağı ve bütün yönleriyle dışa bağımlı olacağı, ülke içinde yapılır gözükken bir kısım parçaları üreten yan sanayiilerinde ülkenin genel yapısıyla ilişkili olarak yine dışa bağımlı olduğunu da gözönüne alırsak bu sanayiinin ülkenin bağımsızlığını arttıracığı yerine daha çok bağımlılık getireceğidir. Bu tür dışa bağımlı sanayii, yan sanayii yaratsa bile şimdiye kadar olduğu gibi çok uluslu tekellerin kontrolunda uluslararası tekelci sermayeye bağımlı bir çarpık yan sanayii yaratacaktır. Kıbrıs savaşı bahane edilerek sövenist duygu-

ları kabartarak, askeri yardımın kesilmesini de bağımsızlık ve milli savunma adına kullanarak yola çıkanların, bugün silâh ambargosu koyanların, yarın lisans patent anlaşmaları ile dışa bağımlı üretime geçecek olan bu yatırımların bazı kritik parçalarının böyle bir durumda devamlı olarak geleceğini nasıl garanti edeceklerini merak ediyoruz.

Günümüzde emperyalistler ürettikleri silâhları daha fazla satılabilmek için az gelişmiş ülkeler arasındaki bölgesel savaşları körüklemektedir. Yunanistan-Türkiye arasındaki çatışmada da bu unsur tahrik edilerek büyük çapta silâh satılması yoluna gidilmek istenmektedir. 1973-1974 yılında Türkiye, Mısır, Suudi Arabistan ve İran'ın savunma harcamalarının milli gelirlerine oranı ABD dahil bütün emperyalist ülkelerin savunma harcamalarının milli gelirlerine oranlarından yüksektir.

Türkiye % 6.5 Mısır: % 32 Suudi Arabistan % 21.8 İran % 9.3
ABD % 6.2 (İlke Sayı 10.)

Seminerde konuşanların belirttikleri bir diğer noktada dış pazarlara açılmanın gerektiği üzerine yoğunlaşmaktadır. Halbuki büyük silâh tekellerinin dünya piyasasına hakim olduğu ve Türkiye'de kurulacak sanayiinin de bu tekellere lisans, patent ve temel malzemeler bakımından bağımlı olacağı bir durumda dış pazar olanakları ancak emperyalist silah tekellerinin direkt giremeyeceği yerlere satış yapmasına izin verilerek ortaya çıkabilir. Kaldı ki, teklif alınan 6 firmadan istenen teklif sadece 200 uçaklık bir paket programı içermektedir. Bunun ötesinde üretim genişletildiği takdirde, dış pazara açılmada emperyalizmin kontrolü altında ve onun çıkarlarına yönelik olacaktır.

Bugün Türkiye'de kurulması istenen harp sanayii hangi yan sanayii ürünlerine dayanacaktır. Bu soruya cevap aramadan özel sektörün kâr hırsı ve körüklenen şövenist duygularıyla bir savaş sanayii kurulmak istenmektedir. Türkiye'de Aliminyum, motor sanayiileri yokken, elektronik sanayiinde tamamen dışa bağımlı bir montaj sanayii hakimken, optik sanayii kurulmamışken harp sanayii kurmaktan bahsetmek gülünç olmaktan öteye gidemez. Çünkü kurulması istenen harp sanayiinin sloganları bağımsızlık ve savunma adına atılmakta, ondan sonra kurulacak savaş sanayiinin tamamen dışa bağımlı montaj niteliğinde olacağını kabul etmek bu işin özel sektörün kâr hırsından kaynaklandığını göstermektedir.

İşte son Kıbrıs savaşı yankıları arasında sövenist duyguları da kabartarak bağımsızlık getireceği iddiaları ile kurulması istenen harb sanayii patent, lisans, yarı mamul madde ve her türlü girdiler bakımından ülkemizi daha da bağımlı kılacaktır. Savunma adına ise bir yandan emperyalizmi Orta Doğu Bekçiliği diğer yandan özel sektör tarafından üretime gidildiğinde Almanya'da Hitler faşizmi sırasında ve son günlerde ABD'nin uzak doğu siyasetinde görüldüğü gibi saldırgan bir politikanın doğması kuşkusu vardır.

Bu yatırımların amacı (uçak montajı vs.) bugün pazar sorununu çözemeyen hatta bazan alınan siyasal kararlar gereğince elindeki pazarlar bile daralan (ABD nin askeri, yardımı kesmesi ile Türkiye'ye silâh satılmaması) emperyalist silâh tekellerine yeni pazar ve yatırım imkânları yaratarak onların pazar sorunlarına yönelmiş olmasıdır.

Pazar sorununun yanında, önemli bir etken de emperyalist-kapitalist sistemin sistem olarak yaşayabilmesi için kurulan Nato, Sento, Seato gibi askeri paktlarının ulusal bağımsızlık savaşları ve emekçi halkların antiemperyalist mücadelelerini bastırmaya yönelen (domino siyaseti) nin daha güçlü olabilmesidir. Onun için başta ABD olmak üzere uluslararası tekelci sermayenin desteklediği bu askeri paktlar içerisinde yer alan Türkiye'de de emperyalizimin Orta Doğu politikası açısından önemli olması bakımından hızlı bir silahlanma yaratılmak istenmektedir. Son Sento toplantısında alınan ve Sento ülkelerinin Orta Doğudaki antiemperyalist mücadeleleri ortaklaşa bastırmak kararları, bu ittifakların emekçi halklara karşı kurulmuş olduğunun ve silahlanmanın bu amaca yöneldiğini açıkça kanıtlamaktadır.

Raporda belirttiğimiz gibi savaş sanayii diye bağımsız bir sanayii yoktur. Ağır sanayii üzerine kurulan bir silah üretimi olabilir. Bu da savunma için kendi öz teknolojisini üreten, hiçbir şekilde dışarıya bağımlı olmayan bir ağır sanayiinin kurulmasına yönelik bir sanayiileşme politikası içinde ele alınmalıdır. Bu da ancak ve ancak yukarıda belirttiğimiz bağımsız bir sanayiileşme ve bağımsız bir dış politika programı içinde kamu kuruluşları tarafından gerçekleştirilmelidir. Bu süreç, emperyalist-kapitalist sistem ve onu Nato, Cento gibi ittifaklarının anlaşmaları içinde gerçekleştirilemez.

Buna ek olarak her türlü girdisinin dışarıdan ithal edildiği, patent, lisans yollarıyla bağımlı, hatta dizaynının dahi emperyalist tekellerce çizildiği bir montaj sanayii Türkiye'nin teknolojik gelişmesine hiçbir katkıda bulunmayacaktır. Çünkü gaye uçak veya motor sanayileri yapımını aşmış, modern jet savaş uçağı yapımına yönelmiştir. Bu yüzden bağımlılığı artıracak, Türkiye adına hiç bir ilerleme getirmeyecek bu girişim hangi gerekçe ile olursa olsun, savunma adına saldırganlığa yönelebilecekse, kabul edilemez.

