

Süleyman Demirel Üniversitesi  
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi  
Y.2006, C.11, S.2 s.349-360.

## OYAK-RENAULT: OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞİMİNDEKİ ROLÜ VE TÜRK EKONOMİSİNDEKİ YERİ

### OYAK-RENAULT: ITS ROLE IN TURKISH AUTOMOTIVE SECTOR AND ECONOMY

Arş.Gör.Dr.Damla AYOĞLU\*  
Arş.Gör.Dr.Ümit KIYMALIOĞLU\*

#### ÖZET

*Türkiye ekonomisi, 1960'lı yıllarda uygulamaya geçilen planlı dönemle birlikte sanayileşme yolunda yeni adımlar atmaya başladı. Özellikle ikinci plan sonrasında önem kazanan sanayi kollarından bir tanesi de otomotiv sanayi oldu. 1969 yılında kurulan OYAK-Renault, Türk otomotiv endüstrisinin kuruluşunda ve gelişmesinde belirleyici bir rol oynamıştır. Bu çalışmanın amacı, OYAK-Renault'nun Türk otomotiv sanayine ve Türkiye'nin ekonomisine katkılarını istihdam, üretim ve ihracat yönüyle incelemektir.*

#### ABSTRACT

*The French company Renault was established in Turkey in 1969 and gained an important role in Turkish automotive sector and economy. OYAK-Renault became the leader of Turkish automotive industry and it gained an important part in Turkish exports. The aim of this study is to analyze and understand the development of this company in Turkish economy since its establishment.*

Otomotiv Sanayi, OYAK-Renault, İhracat, Doğrudan Sabancı Yatırım.  
Automotive Industry, OYAK-Renault, Exportation, Foreign Direct Investment

#### GİRİŞ

1970'li yıllardan itibaren Türkiye'de otomotiv sanayi oldukça hızlı gelişmiş ve 2000'li yıllara gelindiğinde ihracatın başlıca kalemlerinden birisi olarak Türk ekonomisi içinde önemli bir rol edinmiştir. Bu gelişmenin tarihine bakıldığında iki olgu göze çarpmaktadır: Birincisi bu sonuç 30 yıl gibi kısa bir sürede gerçekleşmiştir. 1970'lerin başında otomotiv konusunda tamamen dışarıya bağımlı olan Türkiye, 2000'li yıllara geldiğinde kendi ürettiği otomobilleri ihraç edecek düzeye ulaşmıştır. Dikkati çeken ikinci olgu ise bu gelişmede en büyük paylardan birinin OYAK- Renault'a ait

\* Akdeniz Üniversitesi, İİBF İktisat Bölümü Öğretim Elemanı

olmasıdır. Bu çalışmanın OYAK- Renault üzerine yapılmasının en önemli nedeni bu Şirketin Türk otomotiv sanayindeki belirleyici rolüdür. Bu nedenlerle araştırmanın amacı OYAK- Renault'nun Türkiye'deki gelişiminin ve Türk ekonomisine katkılarının belirlenmesidir. Firmanın bu araştırmaya katkısı çok sınırlı kaldığı için kurum tarihini kapsamlı olarak incelemek mümkün olmadığını belirtmek gerekir. Dolayısıyla konu, Şirketin Türk ekonomisindeki yeri ve ekonomiye katkıları ile sınırlandırılmıştır.

OYAK- Renault'nun Türkiye'deki serüvenine bakıldığında Türk otomotiv sanayinin genel gelişimini de izlemek mümkün olmaktadır. Nüfusun % 80'inin tarımla uğraştığı Türkiye'de 1950'de başa geçen Demokrat Parti Hükümeti ile birlikte tarım sektörünün gelişimine daha çok önem verilmiş ve otomotiv sanayinin gelişmesi öncelikle traktör ve tarım araçları ihtiyacıyla başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrası Marshall yardımı, 1948- 1952 yılları arasında başta traktör ve tarım araçlarının yurt dışından gelmesi ile otomotiv sanayinin gelişmesinde ilk adımlar atılmış, 1950'li yıllara gelindiğinde Türkiye'deki yollarda Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nde üretilen birçok otomobili görmek mümkün olmaya başlamıştır. Ancak, henüz otomobil üretimi konusunda bir girişim yoktu. Bu durum, 1959 yılında Ford Motor Company ve Koç Grubu'nun kurduğu "Otosan" ile değişti. İki şirketin ortak girişimi sonucunda 1960 yılında tümüyle Türk çalışanlar ile 4 adet otomobil ve 8 adet kamyonet üretilmiş ve yerli otomotiv endüstrisi kurma girişimleri hızlanmıştır. Dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in emriyle tamamen Türkiye'de tasarlanan "Devrim" üretilmiş, ancak bu macera tek bir otomobil üretimi ile sona ermiştir. İzleyen yıllarda yabancı şirketler yavaş yavaş Türk pazarında yerlerini almaya başlamışlardır.<sup>1</sup>

Çalışmada OYAK- Renault'nun Türk otomotiv endüstrisindeki yeri, kuruluşundan başlanarak üretim, satış, istihdam ve ihracat alanlarında ekonomiye katkısı incelenecek, ayrıca Renault'nun yatırım yapmak için neden Türkiye'yi seçtiği ve günümüze kadar gelen süreçte nasıl bir ilerleme sağladığı ortaya koyulmaya çalışılacaktır. Aynı zamanda Firmanın sağladığı istihdam ve yaptığı ihracatla Türk ekonomisindeki yeri belirlenecektir. Ancak şunu da belirtmekte fayda vardır ki istihdam konusunda ayrıntılı bilgi elde edilemediği için araştırmanın bu yanını aydınlatmak konusunda sınırlı kalınmıştır. Buna rağmen elde edilebilen rakamlar ışığında istihdam ile ilgili bazı sonuçlara ulaşılmıştır.

Yapılan literatür araştırmasında OYAK- Renault üzerine herhangi bir çalışmaya rastlanmamıştır. Renault üzerine yazılmış çeşitli kitaplar bulunmasına rağmen, OYAK-Renault ile ilgili bölümlerin oldukça yetersiz kaldığı görülmektedir. Bu çalışma sırasında karşılaşılan en önemli sıkıntı, OYAK Renault'dan üretim, satış ve ihracat rakamları dışında veri sağlamanın mümkün olmamasıdır. Personel bilgileri, iki şirketin yaptığı protokoller ve şirketin Renault'nun merkeziyle yaptığı yazışmalar gibi belgeler elde edilememiştir. Bu nedenle araştırma sırasında Paris'teki Renault arşivlerinin

<sup>1</sup> Bu bilgi 19/11/2004 tarihli Hürriyet gazetesinde Otomotiv Sanayi Derneği ve Koç Müzesi işbirliği ile düzenlenen "Hayalden gerçeğe Türk otomobiliyle elli yıl" sergisi nedeniyle Mimar Sinan Üniversitesi Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü Başkanı Prof. Önder Küçükerman'ın hazırladığı kitapçıkla ilgili yayınlanan yazıdan alınmıştır.

çok da zengin olmayan Türkiye dosyasından, Paris'teki Ekonomi ve Finans Bakanlığı arşivlerinden, Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) kaynaklarından, Otomotiv Sanayii Derneği'nin web sayfasından ve çeşitli gazete yazılarından yararlanılmıştır.

## 1. OYAK-RENAULT'NUN GEÇİRDİĞİ BAŞLICA AŞAMALAR

### 1.1. Kuruluş Aşaması: Planlı Kalkınma Döneminde

#### Renault'nun Türk Pazarına Girişi (1969-1974)

1960'lı yılların başında Türkiye planlı ekonomi dönemine girmiştir. Ekonomik kalkınma için sanayinin gelişimine öncelik verilmesi Kalkınma Planlarının ortak özelliklerinden birisidir. Otomotiv sanayinin Türk ekonomisinde yer edinmesi 1968 yılında hazırlanan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile birlikte başlamıştır. Sözü edilen planda “Ekonomide sanayi sektörü sürükleyici bir nitelik kazanacak”<sup>2</sup> öngörüsü vardır. Bu sektörlerden biri de otomotiv sanayi idi. 1968 yılında otomobil fabrikası kurmak için ilk izin alan firma FIAT oldu. Aynı dönemde VOLVO'nun fabrikasının temeli dönemin Başbakanı Süleyman Demirel tarafından atıldı. Daha sonra Türkiye'de yatırım yapmaktan vazgeçen VOLVO'nun yerini Renault aldı<sup>3</sup>. Bu dönemde yabancı otomobil firmalarının Türk pazarına ihracat yapmaları da ithalat kısıtlamaları nedeniyle çok zordu. Bu koşullarda Türkiye hem tamamıyla bakir iç pazarı, hem de etrafındaki ülkelere açılma olanakları sayesinde Renault gibi bir firma için cazip bir ülke konumundaydı.

Yabancı otomotiv firmalarının Türkiye'ye olan ilgisini anlayabilmek için kısaca dönemin ekonomik durumuna da bakmak gereklidir. 1960'lı yıllar ekonomik büyüme kadar mali istikrarla da tanımlanmaktadır. Enflasyon hızı 1963-1967 arasında yıllık ortalama yüzde 5'de kalırken gayri safi milli hasıla (GSMH) reel büyüme hızı % 6.5'e, sanayide artış yüzde 10.6'ya ve tarımda yüzde 3.7'ye ulaşmıştır<sup>4</sup>. Yine 1960'lı yıllarda döviz kuru sabit kalmakla birlikte otomobil gibi lüks tüketim malları ithalatı genellikle resmi kurdan daha yüksek rakamlarla işlem görmekte<sup>5</sup> ve böylece Türkiye'ye otomobil ihraç etmek görece olarak daha pahalıya gelmekteydi. 1970 ve 1975 yılları arasında ise ekonomide yaşanan bir takım zorluklara rağmen reel GSMH üçe katlanmıştır. Karayollarının gelişimine önem verilmiş, 60 000 km civarında karayolu tüm yurdu sarmış ve böylece otomotiv sanayinin gelişebilmesi için gerekli alt yapı oluşmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında tren yollarına verilen önem giderek azalmış ulaşım ve taşımacılık alanında öncelik karayollarına

<sup>2</sup> Erdiç, TOKGÖZ, *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-1999)*, İmaj Yayıncılık, 5. Baskı, Ankara, 1999, s. 151.

<sup>3</sup> Volvo'nun Türkiye'deki yatırımından vazgeçmesiyle ilgili yazılı kaynak bulunamamışsa da dönemi yaşayan tanıklardan alınan bilgiye göre Renault orduya yakın olan OYAK'la anlaşınca VOLVO Türk piyasasından çekilmiştir.

<sup>4</sup> Gülten KAZGAN, *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2002, s. 98.

<sup>5</sup> Korkut BORATAV, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002*, İmge Kitapevi, 7. Baskı, Ankara, 2003, s.127.

verilmiştir. (Otomobil Sanayicileri Derneği, 2005). Bu şartlar altında yabancı otomotiv firmaları için Türkiye'ye ihracat yapmak yerine doğrudan yatırım yapmak çok daha karlı hale gelmiştir. İşte bu dönemde Türkiye'de yatırım yapma kararı alan otomotiv firmalarından biri de Renault olmuştur. OYAK-Renault, 24 Temmuz 1969'da Fransız firması Renault ve Türk ortakları Ordu Yardımlaşma Kurumu (OYAK) ile Yapı Kredi Bankası'nın imzaladığı bir anlaşma ile kurulmuştur. Bu anlaşmaya göre hisselerin % 44'ü Renault'a, % 43'ü OYAK'a ve % 13'ü Yapı Kredi Bankası'na ait oldu.

Şirketin yatırım için Türkiye'yi seçmiş olması, Fransa açısından ilginç bir durum sergilemektedir. Çünkü Renault yöneticileri Türkiye'nin ödeme sorunları nedeniyle Fransa ile ekonomik ilişkilerinin çok iyi olmadığı bir zamanda Türkiye'de yatırım yapma kararı almışlardır. İki ülkenin ekonomik ilişkilerinin darboğazda olduğu bir dönemde, Renault'nun neden Türkiye'yi seçtiği sorusunun yanıtı, Fransa Ekonomi ve Finans Bakanlığı'nın Türkiye ile ilgili arşivlerinde yapılan taramada elde edilmiştir. Renault yönetimi tarafından hazırlanıp Bakanlığa sunulan 30 Temmuz 1969 tarihli rapora göre:

**i.** Türk Hükümeti, 33 milyon nüfuslu Türk pazarını sadece Fiat ve Renault'ya açmıştır. Bu Pazar uzun süredir sadece çok kısıtlı şekilde izin verilen ve sıkı kontrol edilen ithal otomobillere açıktır.

**ii.** Şirketin büyük ortağı olan OYAK'ın Türk Ordusu ile yakın ilişkileri vardır ve bu nedenle yatırım güvence altındadır. Bu durum, ilerde yapılacak yeni yatırımlar için de önemli bir garantidir.

Diğer yandan, yapılacak yatırım sayesinde Türkiye'ye önemli miktarda satış yapılacak ve böylece Fransa, Türk Pazarında kaybettiği etkisini yeniden kazanacaktır. Ayrıca, Türkiye Romanya, Bulgaristan, İran, Pakistan gibi ülkelere otomobilleri ihraç etmek için önemli bir merkez olarak görülmektedir<sup>6</sup>.

Renault'nun Türkiye'deki yatırım planlarından çok daha önce diğer yabancı otomotiv firmaları Türk pazarına girmek amacı ile projeler üretmişlerdir. Örneğin 1929 yılında Ford Motor Company, İstanbul'da ilk montaj denemesine başlamıştır. Otomobil, traktör ve kamyon üretmek üzere kurulan montaj fabrikasında 450 işçi çalışmaktaydı ve tesis günde 48 adet kamyon ve otomobil yapım kapasitesine ulaşmıştı. Ancak, 1929 Bunalımının olumsuz etkileri nedeniyle bu deneme kısa sürmüştür<sup>7</sup>.

Renault'nun Türkiye'ye yatırım kararı konusunda şimdiye kadar incelenen kaynaklarda sözü edilmeyen ancak Fransız ekonomist Jean Louis LOUBET'nin Renault üzerine yazdığı kitapta değindiği bir üçüncü neden daha vardır: Renault yöneticileri ilk olarak Ortadoğu ve Balkanlara açılabilme için İsrail'i üs olarak seçmişler, buraya açacakları fabrikadan bu bölgelere ihracat yapmayı planlamışlardır. Fakat Arap ülkelerinin ve

<sup>6</sup> Centre des Archives Economiques et Financières (Ekonomi ve Finans Arşiv Merkezi), 1969.

<sup>7</sup> Bu bilgi, Otomobil Sanayicileri Derneği web sayfasından alınmıştır.

Fransa'da yaşayan Arap asıllı vatandaşların tepkileri sonucunda bu yatırımı Türkiye'ye kaydırmak zorunda kalmışlardır.<sup>8</sup>

Tüm bu gelişmelerin ardından OYAK-Renault 1971 yılında Bursa'daki 50 000 m<sup>2</sup>'lik fabrikasında yılda 20 000 adet otomobil kapasitesiyle üretime başlamıştır. Bu fabrikada ilk olarak Fransa'dan gelen parçaların montajı ile "Renault 12" üretilmeye başlandı. Bir yıl içerisinde 1 514 adet Renault 12'nin montajı yapıldı.<sup>9</sup> Daha sonraki yıl ise Renault otomobillerinin yurt içi satışını gerçekleştirmek üzere "Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş. (MAİS)" kuruldu.

Tablo 1'de OYAK- Renault'nun üretime başladığı 1971 ve onu izleyen dört yılda Türkiye'de üretim yapan diğer firmalar arasında üretim payı açısından yeri görülmektedir. Buna göre, Renault 12'nin üretiminin diğer markalar karşısında görece ağırlığı hızla artmıştır. Tabloda da görüldüğü gibi üretime başlanan 1971 yılında OYAK-Renault Türkiye'de üretilen tüm markalar içinde % 7,1'lik bir paya sahipken dört yıl gibi kısa bir dönemde % 37,5'lik pay ile diğer markaların önüne geçmiştir. Yine Renault kaynaklarından elde edilen bilgiye göre, 1974 yılında ilk defa Türkiye'de montajı yapılan otomobillerin sayısı ithal edilen otomobillerin sayısını geçmiştir.<sup>10</sup>

Tablo 1: Türkiye'de Çeşitli Otomobil Markalarının Üretim Rakamları (1970- 1975)

Markalar	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Renault 12	-	1 105	7 728	14 634	22 653	30 175
	-	% 7,1	% 22,4	%27,2	%33,1	%37,5
Murat 124 (FİAT)	-	6 927	18 407	21 968	28 709	29 725
	-	% 44,4	%53,3	% 46,4	%42,0	%36,9
Anadol (OTOSAN)	3 800	3 539	3 922	7 143	8 002	6 891
	% 52,8	% 22,7	%11,3	% 13,3	% 11,7	%8,6
İthal edilen araçlar	3 401	4 029	4 473	7 087	9 058	13 676
	% 47,2	%25,8	%13,3	%13,1	%13,2	%17,0
Toplam	7 201	15 600	34 530	53 832	68 422	80 467
	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Kaynak: Renault Arşivleri, "Türkiye Dosyası", Billancourt, Paris, 1976.

Yukarıdaki tablodan da görüldüğü üzere 1970-1975 yılları arasında FİAT ile Renault ciddi bir rekabet yaşamıştır. Bu iki şirket yatırım yapmadan önce "ANADOL" marka otomobiller diğer ithal edilmiş otomobillerle birlikte Türk karayollarında kullanılmaktaydı. Renault ve FİAT'ın Türk pazarına girmesiyle birlikte ithal otomobillerin piyasadaki ağırlığının hızla

<sup>8</sup> Jean Louis LOUBET, *Renault, Histoire d'une Entreprise*, E.T.A.I., Paris, 2000, s.306.

<sup>9</sup> Bu bilgi, Paris'teki Renault Arşivlerinde bulunan "Türkiye Dosyası"ndan alınmıştır.

<sup>10</sup> Rakamlar, Paris'teki Renault Arşivlerinde bulunan "Türkiye Dosyası"ndan alınmıştır.

azalmasının yanı sıra ANADOL marka otomobiller de bu rekabetten olumsuz etkilenmiştir. OYAK- Renault üretiminin sektördeki payı 1975 yılına gelindiğinde % 37,5 olarak gerçekleşerek FIAT'ın sektör payını geçmiştir. Böylece o dönemde sektörün lider üreticisi haline gelmiştir. Ancak dönemin ikinci yarısından itibaren Türk ekonomisinde yaşanan olumsuzluklardan OYAK- Renault da etkilenmiştir.

### 1.2. Şirketin Kriz Dönemi (1974- 1985)

Türkiye ekonomisi özellikle ikinci petrol krizi ile birlikte 1970'li yılların sonlarında büyük bir bunalıma girdi. Boratav'ın belirttiği gibi “1974 sonrasında petrol fiyatlarındaki sıçramaya paralel olarak dünya ekonomisinin sürüklendiği durgunluk haline Türkiye sürekli bir seçim konjonktürü içinde kısa dönemli borçlanma kanalını sonuna kadar zorlayarak ve ithalat ve milli gelirdeki büyüme hızlarını sürdürmeye çalışarak tepki gösterdi. Böylece, 1974- 75 yıllarında hafif atlatılabilecek ekonomik bunalım, üç yıl gecikmeyle fakat çok şiddetle geldi.”<sup>11</sup>

Bu kriz döneminin olumsuz etkileri diğer sektörler gibi otomotiv sanayi ve OYAK- Renault üzerinde de görüldü. Bursa'daki fabrikanın üretimi 1978'de 30 638 adete ulaşmasına rağmen üretim artışı 1979 ve 1980 yıllarında Türkiye'nin içinde bulunduğu döviz darboğazından olumsuz etkilendi. Türkiye 1978 ve 1979 yıllarında artık dış kaynak bulamaz hale geldi ve buna bağlı olarak oluşan döviz darboğazı sonucu ithalatta önemli azalmalar gerçekleşti. Bu dönemde, OYAK- Renault parçaları yurtdışından getirip Türkiye'de montaj yaptığı için döviz sıkıntısı nedeniyle üretimini %37 azaltarak 1979 yılında sadece 19 225 otomobil üretebildi. Aynı yılın Kasım ayında Bursa fabrikası üretimini tamamıyla durdurmak zorunda kaldı. 1980 yılında da bu sıkıntılı durum devam etti ve 45 000 otomobil kapasitesine ulaşmış bulunan Renault fabrikasının üretimi 20 000 adet ile sınırlı kaldı.

Bu dönemde Türkiye'de işsizlik oranı da artmıştır. 1981 yılına gelindiğinde Türkiye nüfusunun % 13'ü yani 2 milyon kişi işsizdi. Krizden en çok etkilenen iki sektör inşaat ve otomotiv oldu. Sektördeki diğer şirketler gibi OYAK- Renault da işçi çıkartmak zorunda kaldı. Nisan 1981'de stoklarını eritmek için üretime ara veren Şirket, Haziran 1981'de 677 işçi çıkardı. Bu ayın verilerine göre Bursa'daki fabrikada sadece 700 kişi çalışmaktaydı. Genel Müdürlük yaptığı açıklamada bu durumun nedenleri şöyle özetlemiştir: “Son yıllardaki piyasa koşullarının kısıtlanması otomobil satışlarını düşürmüştü ve dolayısıyla üretim miktarları çok azalmıştır. Bu durum fabrikamızdaki mevcut çalışanların, şirketimizin ekonomik ağırlığını tehdit eder duruma gelmelerine sebep olmuştur. Fabrikamız personel mevcudunun tamamını kaybetmemek için kısmi olarak personel sayısında indirime gitme kararı almıştır.”<sup>12</sup>

1980'li yılların başında otomotiv endüstrisi için özellikle iç pazardaki daralma büyük sıkıntıya sebep oldu. 21 Ocak 1981 tarihli Cumhuriyet gazetesinde yer alan bir habere göre dönemin OYAK- Renault

<sup>11</sup> BORATAV, s.140.

<sup>12</sup> Cumhuriyet, 5 Temmuz 1981.

Genel Müdürü Patrick De Butler “ İç pazardaki daralma kredilere ve banka faiz oranlarına konulan kısıtlamalara bağlıdır. Yeni uygulanmaya başlanan serbest piyasa ekonomisine bu sektörün feda edilmemesi gerekir. Bu bağlamda taksitli satışlar konusunda Merkez Bankası tarafından getirilen katı kuralların değiştirilmesi ve bedelsiz ithalata son verilmesi şarttır”<sup>13</sup> şeklinde bir beyanat vermiştir.

İç pazardaki daralma bu dönemde Şirketi ihracata yöneltti. 1981 yılında OYAK- Renault ürettiği 12 700 adet aracın 7 346’sını (512 adet R.12 TL, 3 326 adet R. 12 TS, 3 508 adet R. 12 B) iç pazarda sattı. 2 400 aracı (1200 adet R. 12 TL, 1 200 adet R. 12B) çeşitli Afrika ülkelerine ve 1 500 aracı (R. 12TL) Mısır’a ihraç etti.<sup>14</sup>

### 1.3. Şirketin Gelişme Dönemi (1986’dan Günümüze)

1980’lerin başındaki sıkıntılı dönemin ardından, 1980’lerin ortasında Türk ekonomisindeki toparlanmaya paralel olarak OYAK- Renault’nun da üretimi iyileşti ve piyasaya yeni ürünler sürmeye başladı. 1985 yılında Renault 9’un, 1987 yılında Renault 11’in ve 1990 yılında Renault 21’in üretimine geçildi. 1992 yılına gelindiğinde fabrikanın üretim kapasitesi yılda 100 000 arabayı buldu. Aynı yılın Aralık ayında Renault, Yapı Kredi Bankasının % 13’lük hissesini alarak OYAK- Renault’nun büyük ortağı oldu. Bu durum Nisan 1997’de Renault ve OYAK’ın OYAK-Renault ve Renault MAİS ortaklık paylarını eşitlemelerine dek sürdü. Buna göre iki şirketin yeni hisse dağılımı şöyle belirlendi:

OYAK- Renault:	Renault	% 51
	OYAK	% 49
Renault- MAİS:	Renault	% 49
	OYAK	% 51

1990’lı yıllarda Türkiye’deki otomotiv şirketleri kendi Ar-Ge faaliyetlerini ve tasarımlarını yapmaya yöneldi. Otomotiv üreticileri daha az yakıt tüketen, daha az gürültülü çalışan otomobiller üretmek için yeni tasarımlar geliştirdi. Bunun sonucu olarak Toyota- Sabancı grubu 1994 yılında Corolla modelini üretmeye başladı. Yine 1994 yılında Tofaş Tempra modelinin üretimine girişti. 1990 yılında kurulan Hyundai Assan fabrikası 1997 yılında Accent modelini Türkiye’de üretti. 1992 yılında Anadolu Grubu ve Honda Motor Company’nin ortaklığı ile kurulan şirket ise 1998 yılında Honda Civic’leri üretti.<sup>15</sup>

Keskinleşen bu rekabet ortamında OYAK Renault Eylül 1998’de “Megane Break” modelini Türkiye’de üretmeye başladı. Bu otomobil Renault’nun Avrupa dışında ürettiği ilk model oldu. Aynı zamanda tamamıyla Türkiye’de üretilip ihraç edilen ilk otomobil ünvanını da aldı. Aynı yıl OYAK- Renault, Türk pazarında TOFAŞ (FİAT)’ın önüne geçmiş

<sup>13</sup> Cumhuriyet, 21 Ocak 198.

<sup>14</sup> Rakamlar Paris’teki Renault Arşivlerinde bulunan “Türkiye Dosyası”ndan alınmıştır.

<sup>15</sup> Avec Renault, 1998, s. 23.

ve % 27,6'lık payla sektörün lideri konumuna geldi. OYAK-Renault'u % 24,1 ile FIAT ve % 12,6 ile TOYOTA izlemiştir.<sup>16</sup>

Tablo 2: OYAK- Renault 1996- 2001 Otomobil Üretim Rakamları (Adet)

Model	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1301-1600 CC- Sedan	43595	63348	60218	42672	85313	51172
1301-1600CC Hatchback	6084	7002	4876	2281	2189	185
1301- 1600 CC- Station Wagon	13929	17473	16373	16894	30233	20984
1601- 2000 CC- Sedan	1399	3503	7039	3441	5468	918
1601-2000 CC- Hatchback	0	0	0	0	0	0
1601-2000 CC- Station Wagon	0	0	0	59738	16956	2 601
<b>Toplam</b>	<b>65007</b>	<b>91326</b>	<b>88506</b>	<b>125026</b>	<b>140159</b>	<b>96860</b>

Kaynak: Otomotiv Sanayi Genel İstatistik Bülteni, Otomotiv Sanayi Derneği, 2002-I

Tablo 2'de OYAK Renault'nun 1996-2001 otomobil üretim rakamları verilmektedir. Şirketin binek otomobil üretimine bakıldığında, üretimin büyük bir kısmını Sedan modeli araçların oluşturduğu görülmektedir. Aynı zamanda, toplam üretim rakamlarına bakıldığında 1999'da önemli bir sıçrama gözlenmektedir ve bu artış 2000 yılında da sürmüştür. Ancak otomotiv sanayinin genelinde olduğu gibi 2001 yılında yaşanan ekonomik krizden Renault da etkilenmiştir. 2000 yılını yüksek satış rakamlarıyla kapatan sektör, aynı yılın Kasım ayında hissedilmeye başlanan ve 2001 Şubat ayında patlayan kriz sebebiyle % 70'lere varan oranlarda düşüşler yaşamıştır. Renault'nun sektördeki genel üretim içindeki payı ise azalmak bir yana artmıştır. Bu oran 1990'ların sonuna doğru % 35'lerde iken, 1999'dan itibaren % 50'lere ulaşmış ve sonraki yıllarda bu oranı da aşmıştır. 2000 yılı İstanbul Sanayi Odası verilerine göre OYAK Renault, Türkiye'nin en büyük özel kuruluşu ve ikinci büyük ihracat yapan firması olmuştur. Hatta 2001'de üretimindeki azalmaya rağmen, bu sektördeki üretim payı % 55 olmuştur. Aynı yıl satışlarda da pazar payını % 28,7 oranında yükseltmiştir. 2001 yılında toplam 39 145 adet satış rakamına ulaşan Renault, rakipleriyle arasını açarak 2001 yılını da sektörün lideri olarak kapatmıştır.

<sup>16</sup> Avec Renault, 1998, s. 21.



## 2. OYAK- RENAULT'NUN TÜRK EKONOMİSİNE KATKISI: İSTİHDAM VE İHRACAT

Bu bölümde OYAK- Renault'nun Türk ekonomisine katkılarından bahsedilecektir. Giriş bölümünde de belirtildiği gibi istihdam konusunda yeterli bilgiye ulaşmak mümkün olmamıştır. OYAK- Renault ile yapılan görüşmelerde ilgililer, konuya ilişkin bilgilerin tümünü Otomotiv Sanayii Derneği'ne gönderdiklerini belirtmişlerdir. Bu nedenle bu derneğin web sayfasından alınan Türk otomotiv sanayinin ve OYAK- Renault'nun istihdam rakamları kullanılmıştır ve rakamlardan yola çıkarak OYAK- Renault'nun sağladığı istihdamın otomotiv sanayi içindeki yeri ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

1995 yılından itibaren OYAK Renault'nun sağladığı istihdam ve bunun otomotiv sanayi toplam istihdamı içindeki payı Tablo 3'de belirtilmiştir. Buna göre, firmanın yıllar itibarıyla istihdam ettiği işçi sayılarında çok büyük oynamalar olmadığı görülmektedir. Ayrıca, genel toplamda OYAK Renault otomotiv sektöründeki çalışanların %11 ile %15'i arasında bir oranda istihdam sağlamaktadır. 2001 yılındaki kriz ortamı OYAK- Renault'ya da yansımış ve tüm sektörde olduğu gibi bu firma da işçi çıkarmıştır. Ancak sektörün genelinde 2001 yılında 2000 yılına göre çalışanların oranındaki azalma %16 civarındayken bu oran OYAK Renault için, bu oran sadece %5,5 olarak gerçekleşmiştir. Yine Tablo 3'de görüldüğü üzere 2004 yılında firmanın sağladığı toplam istihdam 2001 yılı öncesini yakalamış hatta geçmiştir.

Tablo 3: OYAK Renault'nun Sağladığı İstihdam (1995-2005)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
İşçi	2846	2611	2671	3114	3279	3215	3007	2932	3008	3388
Memur	463	470	642	517	518	515	491	479	455	505
İdareci	50	52	104	38	29	27	30	29	29	26
Mühendis	158	165	167	70	181	199	205	213	234	332
İdari Mühendis	65	68	69	169	75	79	78	78	84	88
Toplam	3582	3366	3599	3908	4082	4035	3811	3731	3810	4339
Otomotiv Sanayi Toplam İstihdamı	23489	25438	29757	29365	27245	31753	26680	27923	33145	38456
%*	15.2	13.2	12.1	13.3	15.0	12.7	14.3	13.4	11.5	11.3

Kaynak: Otomotiv Sanayi Genel İstatistik Bülteni, Otomotiv Sanayii Derneği, 2002-I

Yıllık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Otomotiv Sanayii Derneği, 2005-I.

\* OYAK-Renault'nun sağladığı istihdamın, otomotiv sanayii toplam istihdamı içindeki payı tarafımızdan hesaplanmıştır.

Tablo 4: Otomobil Üreten İlk Beş Firmaya Ait İstihdam Rakamları ve Otomotiv Sanayi İstihdamı İçindeki Payları (1998-2004)

	1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
		%		%		%		%		%		%		%
Ford Otosan	3453	11,8	3193	11,7	4129	13,0	3449	12,9	4421	15,8	5950	18,0	7671	19,9
M.Benz Turk	3102	10,6	3225	11,8	3501	11,0	2937	11,0	3519	12,6	3364	10,1	3658	9,5
Tofaş	4865	16,6	3966	14,6	5520	17,4	5074	19,0	4250	15,2	4100	12,4	4430	11,5
Toyota	843	2,9	821	3,0	670	2,1	1050	3,9	1634	5,9	2590	7,8	3150	8,2
OYAK Renault	3908	13,3	4082	15,0	4035	12,7	3811	14,3	3731	13,4	3810	11,5	4339	11,3

Kaynak: Yıllık İstatistiki Bilgiler Bülteni, Otomotiv Sanayii Derneği, 2005-I

OYAK-Renault'nun otomotiv sanayi içinde sağladığı istihdamın önemini ortaya koyabilmek için otomobil üretiminde önde gelen diğer dört firmayla karşılaştırma yapmakta fayda vardır. Yukarıdaki tabloda 1998 ve 2004 yılları arasında bu firmalara ait istihdam rakamları ve otomotiv sanayi istihdamı içindeki payları verilmiştir. Tablodaki rakamlardan da anlaşıldığı üzere OYAK- Renault 1998 ve 1999 yıllarında sağladığı istihdam açısından lider durumdayken, 2000 yılı itibarıyla TOFAŞ ve Ford OTOSAN'ın arkasında kalmıştır. Ancak sektörün geneli göz önüne alındığında Firma için Türk ekonomisinin önemli istihdam kaynaklarından biri olduğu söylenebilir.

OYAK-Renault'nun Türk ekonomisine yaptığı ihracatla katkısına bakıldığında ise 1996 yılından itibaren üretiminin önemli bir kısmını ihraç etmeye başladığı göze çarpmaktadır. Tablo 4'de 1996-2001 yılları arasında üretilen ve ihraç edilen otomobillerin sayısı verilmektedir. Buna göre, Şirket 1999 yılına kadar üretiminin görece küçük bir kısmını ihraç etmiştir. 1999 yılında ise üretiminin yarısını ihraç ederek atılım yapan şirket, 2000 yılında elindeki stoklarla birlikte üretiminin neredeyse tamamını yurt dışına göndermiş ve aynı yıl Türkiye'de ihracat lideri seçilmiştir. 2001 yılında da üretiminin yarıya yakını yurt dışına satmış İstanbul Sanayi Odası verilerine göre 2001 yılında 657.643.000 dolarlık ihracat rakamı ile ikinci sırayı almıştır.<sup>17</sup>

Tablo 5: OYAK-Renault'nun Üretim ve İhracat Rakamları (1996-2001)

Yıllar	Üretim (adet)	İhracat (adet)	İhracatın üretimdeki payı (%)
1996	65 007	3 320	5.1
1997	91 325	10 132	11.1
1998	88 513	9 511	10.7
1999	125 026	62 579	50
2000	140 159	144 375	103
2001	144 375	69 400	48

Kaynak: OYAK- Renault, İstanbul, 2002.

<sup>17</sup> Türkiye'nin 500 Sanayi Kuruluşu, İstanbul Sanayi Odası Dergisi "Özel Sayı", 2001, İstanbul.

2002 yılında da binek otomobil üretiminde, otomobil ihracatında ve toplam ihracatta ilk sırada yer aldı. Şirketin genel müdürü Dominique Correze düzenlediği basın toplantısında, 2002 yılında şirket cirosunun %90'ının ihracat gelirlerinden oluştuğunu açıkladı.<sup>18</sup> OYAK-Renault, ihracattaki başarısı sayesinde ülkede yaşanan ekonomik krizi zarar görmeden atlatabildi. İlginç bir nokta ise 2003 yılında OYAK- Renault'nun Fransa'ya 873.346.620 USD'lık ihracat yapmasıdır. Bu yıl itibarıyla Fransa'ya yönelik ihracatta en büyük pay binek otomobilleridir.<sup>19</sup>

OYAK-Renault'nun Fransa'dan alınan parçaların montajıyla başlayan macerası, 34 yıl içinde bu ülkeye tamamı Türkiye'de üretilen otomobillerin satılması noktasına gelmiştir. Ancak, bu sonuca varırken bir soruyu da göz ardı etmemek gerekir: Bu durum yeni uluslararası iş bölümünün sonucu mudur, yoksa Türkiye'nin bir başarısı mıdır? Bu sorunun yanıtının irdelenmesi ancak başka bir araştırmanın konusu olabilir

## SONUÇ

OYAK-Renault'nun, 1969 yılında başlayan Türkiye'deki serüvenine bakıldığında kısa bir sürede Türk ekonomisi için önemli yer edinmiş güçlü bir şirket görülmektedir. Dönem içinde Türk ekonomisinde yaşanan değişimde, otomotiv sektörü öne çıkmıştır. Türkiye'de otomotiv sanayinin serüveni yurtdışından getirilen parçaların montajıyla başlamıştır. Günümüzde ise tamamen Türkiye'de üretilen otomobiller yurt dışına satılmaktadır. OYAK- Renault otomotiv sektörünün bu gelişimine önemli katkılar sağlamış, gerek üretimi ve sağladığı istihdam gerekse yaptığı ihracat açısından Türkiye'nin lider kuruluşlarından biri konumuna gelmiştir. Otomotiv sektöründe oluşan rekabette üretim, istihdam ve yaptığı ihracatla öne geçmiştir. Sektör içinde sağladığı istihdam açısından ikinci sırada yer alırken, yaptığı ihracatla birinci sıraya kadar yükselmiştir. Aynı zamanda ilk defa tamamen Türkiye'de üretilen arabaları ihraç ederek bu sektörde önemli bir yere geldiğini ispat etmiştir. Yetmişlerin sonundaki krizden etkilenen şirket, son ekonomik kriz dönemini yaptığı ihracat sayesinde yara almadan atlattır. OYAK- Renault, Türkiye'deki otomotiv sanayi ile birlikte büyümüş ve Türk ekonomisinde önemli bir yere gelmiştir. Özellikle 2000 yılından itibaren Türkiye'de en çok ihracat yapan üç şirket arasına girmeyi başarmış ve Türk ekonomisine önemli katkı sağlamıştır. İlk kurulduğu yıllarda Fransa'dan aldığı parçalarla yerli pazar için üretim yapan OYAK-Renault, günümüzde bu ülkeye tamamen yerli üretim otomobiller satar hale gelmiştir.

OYAK- Renault'nun kurumsal tarihi ve Şirketin Bursa ekonomisindeki rolü hem sağladığı doğrudan istihdam hem de yan sanayi kollarında sağladığı istihdam açısından incelemeye değerdir. Aynı zamanda Şirketin Türkiye'deki başarısını uluslararası konjonktürde incelemekte

<sup>18</sup> Hürriyet Gazetesi, 15 Ocak 2003.

<sup>19</sup> Erkut ÖZERMAN, "2003 Yılı Otomotiv Ve Yan Sanayi İhracatımız Ve 2004 Yılına İlişkin Beklentiler", [www.igeme.org.tr](http://www.igeme.org.tr).

konuya değişik bir boyut getirebilir. Ancak bu konular çalışmanın boyutunu aşacağı için burada bahsedilmemiştir.

#### KAYNAKÇA

1. Avec Renault, No: 148, Novembre 1998.
2. BORATAV, Korkut. **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002**, İmge Kitapevi, 7. Baskı, Ankara, 2003.
3. Centre des Archives Economiques et Financières, Türkiye Dosyası, Savigny-le-Temple, Paris.
4. Cumhuriyet, 21 Ocak 1981.
5. Cumhuriyet, 5 Temmuz 1981
6. Hürriyet, 15 Ocak 2003.
7. Hürriyet, 11 Kasım 2004.
8. KAZGAN, Gülten. **Tanzimat'tan 21. yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, (2002).
9. LOUBET, Jean Louis, **Renault, Histoire d'une Entreprise**, EIAI, Paris.
10. ÖZERMAN, Erkut. "2003 Yılı Otomotiv Ve Yan Sanayi İhracatımız Ve 2004 Yılına İlişkin Beklentiler", [www.igeme.org.tr](http://www.igeme.org.tr) .
11. Renault Arşivleri, Türkiye dosyası, Billancourt, Paris.
12. TOKGÖZ, Erdiñ, (1999), **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-1999)**, İmaj Yayıncılık, 5. Baskı, Ankara.
13. Türkiye'nin 500 Sanayi Kuruluşu, İstanbul Sanayi Odası Dergisi "Özel Sayı", 2001, İstanbul.
14. [www.igeme.org.tr](http://www.igeme.org.tr), İhracatı Geliřtirme Etüd Merkezi.
15. [www.osd.org](http://www.osd.org), Otomobil Sanayicileri Derneği.