

MONTAJ SANAYİNİNDE İSTİHDAM VE ÜCRETLER

Prof. Dr. Mükerrerem HİÇ

I — G İ R İ Ő

MONTAJ SANAYİNİN KAPSAMI VE BAŐLİCA PROBLEMLERİ

A — Montaj Sanayinin Kapsamı

Montaj sanayii terimi bazı sanayi kollarının teknolojik özellikleri dolayısıyla kullanılır ve mamulün seri imalat esasına göre muhtelif parçaların birleştirilmesi suretiyle imal edildiği sanayi kollarına işaret eder. Birleştirme işlemi (montaj) nispeten kolay olduğu halde bazı parçaların imali çok daha ileri teknik gerektirebilir (binek otomobili montajı ve motor imali gibi). Türkiyede bir kısım sanayi kolları, özellikle otomotiv sanayii ve dayanıklı tüketim malları sanayii ilk olarak montaj safhasında kurulmuş ve ithal parçaların birleştirilmesi sözkonusu olmuştur. Bu sanayi kollarında yerli imalat oranını yükseltmek ve bu sanayi kollarını bir düzene sokmak amacıyla 1964'de Montaj Sanayi Talimatnamesi yürürlüğe konmuştur. Gerek 1. ve 2. Kalkınma Plânlarında gerek Montaj Sanayi Talimatnamesinde (MST) vergi muafliğı, ithal parça kotaları, komple mamul için ithalat yasakları yoluyla yerli montaj sanayi kollarının teşvik ve himayesi hedef alındığı gibi, firma sayısı ve cesametleri de asgari şartlar tespiti suretiyle kontrol altına alınmak istenmiştir. MST'nin yürürlüğe konması yerli imalat oranının süratli bir şekilde yükseltilmesi hususunda tedbirlerin alınmasına yol açmıştır. MST bu açıdan genel hatlarıyla başarılı olmuştur. Montaj sanayii 1954 yılında kurulmaya başladığına göre, bu talimatname 1963-64'den önce çıkartılmış olsaydı muhtemelen ki daha da iyi sonuçlar alınabilecekti.

Zamanla, bir mamulün yerli imalat oranı yeterince yükseldiğinde o mamul MTS'den çıkartılır (buzdolabı, elektrik süpürgesi, asansör ima-

latı gibi). Buna mukabil, yeni bir mamulün üretimine başlanmasıyla bir kere o mamulü MST kapsamına dahil etmek gerekebilecektir (televizyon gibi). O halde, MST kapsamına giren mamul ve sanayi kolları devamlı değişmeler göstermektedir. Şimdiye kadar aşağıdaki sanayi kolları ve mamuller MST kapsamına girmiş bulunmaktadır :

Otomotiv Sanayii : Binek otomobili, arazi binek, otobüs, kamyon, kamyonet, minibüs, traktör (arazi binek halen üretilmemektedir).

Elektrikli Ev Cihazları Sanayii : Buzdolabı ve elektrik süpürgesi. Çamaşır makinesi ise aynı sanayi kolunda aynı yerli imalat oranıyla üretildiği halde, belki önemli bir miktar tutmadığı için MST'ne dahil edilmemiştir. Buzdolabı ve elektrik süpürgesinde son yıllarda % 90 üstünde yerli imalat oram gerçekleştirildiği için 1971 yılında bunlar da MST'den çıkartılmıştır.

Elektronik Sanayii : Radyo, pikap, ses alma cihazı. Elektrikli taşıma makinesi de MST'ne dahil olup elektronik sanayiinde çalışan bir firma tarafından imal edilmektedir. 1971 yılında bu sanayi kolunda televizyon da MST kapsamına alınmıştır.

Yazı ve Hesap Makineleri Yazıcı Kasalar Telefon Santralleri

Telefon Santralleri (otomotik telefon santralleri)

Asansör İmalatı (yerli imalat oram yükseldiği için, 1971 yılında MST'den çıkartılmıştır).

Araştırmamızda MST'den çıkartılmış olanlar dahil, bütün yukarıda sayılan mamul ve sanayi kolları incelenecektir. Gerek istihdam ve ücret istatistikleri gerek diğer istatistikler her bir sanayi koluna göre ayrıntılı şekilde verilmektedir.

B — Montaj Sanayiine Yöneltilen Başlıca Tenkitler

Burada esas konumuz olmamakla beraber, son yıllarda montaj sanayiine yöneltilmiş bulunan tenkitleri kısaca gözden geçirmeyi uygun bulduk. Montaj Sanayii MST çerçevesinde önemli merhaleler aştığı halde tenkitlerin özellikle son yıllarda ağırlaşması maalesef daha çok ideolojik sebeplere bağlanabilir. Montaj Sanayiine yöneltilen başlıca tenkitler şu şekilde sıralanabilir:

1 — Bünyesinde özel yabancı sermaye bulandıran montaj sanayinde yerli imalat oramı çok düşüktür. Bu sanayi kolları hakiki anlamda sa-

nayi değildir ve özel yabancı sermayenin ithalatı için bir paravan teşkil etmektedir.

2 — Montaj sanayii zenginlere hitap eden tüketim malları imal etmektedir. Türkiyenin süratli kalkınması için ise tüketim malı değil, yatırım malı imal etmesi gerekir.

3 — Montaj sanayiinde maliyetler, kârlar ve fiyatlar çok yüksektir.

4 — Montaj sanayiinin gelişme süreci yanlıştır. Önce motor sanayi sonra montaj sanayii kurulmalıydı. Gerek motor gerek montaj firmaları tercihen büyük devlet tekelleri şeklinde ortaya çıkmalıydı.

Bu tenkilere burada *Tablo I* ve *II*'deki istatistikler yardımıyla kısaca cevap verilecektir¹.

1 — Yerli İmalât Oranı

Yerli imalât oranları *Tablo II*'de görüldüğü gibi, MST'nin isdarından bu yana, süratle artarak 1970 yılında küçümsemeyecek oranlara ulaşmıştır. Otomotivde motor sanayiinin ve aktarma organlarının yerli imaline geçilmesi bahis konusu oranları çok önemli ölçüde yükseltecektir. Elektrikli ev cihazları teknolojisi nispeten basit olduğu için yerli imalât oranı daha süratli şekilde yükselerek MST'den çıkartılmıştır. Elektronik sanayiinde bazı parçaların imali çok ileri teknik ve büyük çapta üretim gerektirdiği için % 100 yerli imalât bir süre için verimli olmayacaktır. Yazı ve hesap makinelerinde ise talep ve üretim seviyesi henüz yan sanayi teşvik suretiyle yerli imalât oranının yükseltilmesine elverişli değildir.

2 — Özel Yabancı Sermaye Sorunu

Otomotiv sanayiinde çok kere özel yabancı sermaye ile ortak kuruluşlarla çalışılmaktadır. Ancak, toplam sermaye içinde yabancı sermaye oranı % 20 kadardır. Otomotiv nispeten ileri bir imalât ve mamul teknolojisi ve geniş bir imalât tecrübesi gerektirdiği için teknoloji transferi ve bu mamulün imali için en uygun yol özel yabancı sermaye ile ortak kuruluşlardır. Benzer mesele, otomotik telefon santralleri için sözkonusudur. Elektronik ve elektrikli ev cihazları sanayi kollarında ise özel yabancı sermaye ile ortak kuruluş sayısı az olup daha çok lisans ile çalışılmaktadır; bu arada başarılı millî marka ve modellere de rastlanmaktadır.

1 Montaj sanayi kolları ve problemleri hakkında daha fazla istatistik ve bilgi için: Prof. Dr. Mükerrerem Hiç, *Montaj Sanayii ESEKH*, İstanbul 1972.

3 — Maliyet, Fiyat ve Kârlar

Başlangıçta talebin ve üretim seviyesinin fazla yüksek olmadığı imalât tecrübesinin az olduğu yıllarda maliyetler ve fiyatlar yüksek idi. Bu dönemlerde devletin denetim ve müdahalesi de sözkonusu değildi. Fakat, MST'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte ve 1964'den bu yana montaj sanayiinde fiyatlar, maliyetler hesaba katılmak suretiyle, Sanayi Bakanlığı tarafından tespit edilmektedir. Sanayi Bakanlığı imalâtçılara mamul birimi üzerinden asgarî bir kâr marjı bırakmaktadır. Yine satıcı firmalara da asgarî seviyede bir kâr marjı tanınmaktadır.

1970 yılından önce özellikle otomotivde maliyetler ve buna göre Sanayi Bakanlığınca tespit edilen fiyat nispeten düşük olduğu için üretimin imkânlarına kıyasla siparişler fazla idi ve şahıslar ikinci el satışlarda önemli ölçüde kâr temin edebiliyorlardı. 10 Ağustos 1970 devalüasyonu ve Temmuz 1970 Finansman Kanunu sonucu maliyet ve fiyatlar şiddetle yükselmiş, yukarıda söz konusu edilen durum ise ortadan kalkmıştır.

Halen bu sanayi kollarındaki çok ağır vergiler maliyet ve fiyatları Avrupa fiyatlarına kıyasla çok yükseltmekte, verimlilik ve rekabet gücü açısından yanlış hükümler verilmesine yol açmaktadır².

3 — Tüketim Malı ve Yatırım Malı İmali Meselesi

Montaj sanayiinin zenginlere hitap eden, lüzumsuz ve faydasız tüketim malı sanayii olduğu yolundaki iddialarda büyük yanlışlar mevcuttur. Birincisi otomotiv sanayii, binek arabası dışında yatırım malları kategorisine girer. Ayrıca, otomotiv sanayii motor, çelik döküm gibi mallar ve ara malları sanayinin gelişmesine de yol açmış bulunmaktadır. Binek otomobili ise bugün bir ihtiyaç olduğu kadar birçok hallerde fertlerin verimini arttıran bir vasıta. Yerli binek otomobili yapımı esas itibariyle orta ve daha düşük gelirli gruplara hitap etmektedir.

2 Taşıt araçlarında istihsalde alınan vasıtalı vergilerin imalat maliyetine kıyasla yükü % 34-38 oranında değişmektedir. Yalnız traktörde bu oran % 25'dir. Fransada vasıtalı vergiler % 22 diğer AET ülkelerinde ise % 10-15 civarındadır. Ayrıca, Türkiyede kamu kuruluşları tarafından imal edilmekte olan demir çelik maliyeti Avrupaya kıyasla en az 2 misli, enerji maliyeti ise 3 mislidir. Bu hususlar hesaba katılırsa binek otomobili gibi otobüse kıyasla dezavantaja sahip olduğumuz bir araçta dahi fiyat farkının 2:1 olması 'karşı imalat maliyeti ve verimlilik farkının ancak 1 3 : 1 yahut 1,2 : 1 civarında olduğu görülecektir. Bkz. Prof. Dr. Mükerrem Hiç, adı geçen eser.

Diğer tüketim mallarına gelince, halen radyo ve buzdolabı en düşük gelirli halk tabalarına kadar yayılmış bulunmaktadır; televizyon aynı yoldadır. Esasen bu gelişme sosyal adalet ilkesinin gerçekleştirilmesinin tek yolu kabul edilmek gerekir.

4 — Gelişme Süreci

Bir iddiaya göre ülkemizde ulaştırma otomotiv sanayii ve karayolları suretiyle değil, mevcut demiryolu sistemiyle yürütülmeliydi. Ancak, karayolları ulaşımı demiryoluna kıyasla çok daha ucuz ve verimlidir. Karayolları ve taşıt araçları ayrıca demiryoluyla kıyaslanamayacak derecede yan sosyal ve ekonomik faydalar sağlar.

Başka bir iddiaya göre, ilk önce motor ve bununla birlikte montaj firmaları kurulmalıydı. Ancak, daha önce de belirttiğimiz gibi, gerek motor gerek bunun için gerekli kalitede çelik döküm imali yüksek bir teknolojiye ihtiyaç gösterir. O halde, ilk önce nispeten basit işçilik grektiren montajdan ve basit parçaları imal eden yâni sanayiden başlamak, son merhalede motor imalâtına geçmek daha rasyonel bir gelişme süreci kabul edilmelidir.

Yine ilk safhalarda tecrübenin kıt olduğu dönemlerde, büyük cesamette firmalar kurmaktan, büyük yatırımlara girişmekten titizlikle sakınmak gerekir. Çünkü, bu takdirde tecrübesizlik devresinde yapılacak bir hata büyük kayıplara yol açabilecektir. Fakat, zamanla gerek tecrübenin, gerek talebin artmasıyla birlikte firma cesametlerinin büyütülmesini teşvik de şart olmaktadır.

5 — Firma ve Mamul Sayısı, Firma Kapasitesi ve Boş Kapasite Meseleleri

Yukarıda sayılan ve temelleri bakımından yanlış olan tenkitler yanında bugün montaj sanayii daha teknik bir seviyede ve firma ve mamul sayısının çok olması, firma kapasitelerinin nispeten küçük olması, çok halde boş kapasite ile çalışılması gibi yönlerden de tenkit edilmektedir ve bu gibi tenkitler büyük ölçüde haklıdır. Bu hususlarda devlet müdahalesinin etkin bir şekilde uygulanmadığı açıktır. *Tablo I*'de firma ve mamul sayısı hakkında bilgi verilmektedir. 1970 için otomotiv sanayiinde boş kapasite *Tablo II*'de gösterilmektedir. 1971 yılında satış hacminin artmasıyla birlikte binek arabası dışındaki taşıt araçlarında boş kapasite azalmış bulunmaktadır. Binek arabasında ise 1971 yılında iki yeni firmanın üretim devresine girmesiyle birlikte hem kapasite hem de üretim ve satış miktarları artmıştır. Firma sayısı ve boş kapasite meselesinin

çözülmesi için yeni kuruluş müsaadelerinde titiz davranmak, motor ve yan sanayiini genişleterek yerli imalât oranının yükseltilmesini müteakip talebi teşvik etmek gerekecektir.

Tablo : I

MONTAJ SANAYİİYLE İLGİLİ BAŞLICA İSTATİSTİKLER
(1970 Yılı)*

(TL. rakkamları 000)

	Otomotiv	Elektronik	Elek. Ev Cihazları	Yazı, Hesap Makineleri	Telefon Santral.	Asansör İmalatı	Toplam Montaj
Firma Sayısı	20	12	9	1	4	11	57
Mamul Sayısı	34	24	18	1	4	11	102
Sermaye							
Öz sermaye (nominal)	1.101,6	145,1	257,1	41,2	45,7	14,0	1.604,0
Toplam sermaye (öz sermaye, nominal)	2.209,8	294,0	512,8	43,7	58,7	34,0	3.153,1
Toplam Sermaye (öz sermaye, revalüe)	2.285,2	385,1	569,0	496	60,6	42,3	3.591,6
Toplam satış değeri	1.695,1	171,2	544,1	17,5	34,1	50,1	2.512,1
Toplam döviz tasarrufu (milyon \$)	46,6	6,0	32,3	0,2	3,9	2,2	91,1
Toplam döviz gereği (milyon \$)	43,6	0,5	2,9	0,1	0,5	0,5	48,1

(*) Kaynak : Prof. Dr. Mükerrem Hiç, Montaj Sanayii.

Tablo II
YERLİ İMALAT ORANLARI KAPASİTE VE ÜRETİM
 1970 Yılı*

	Yerli İmalat Oranı (%)	Azami Teknik kapasite (adet)	Üretim Miktarı (adet)	Kapasite Kullanım oranı (%)
I — OTOMOTİV				
Kamyon, kamyonet	% 55	32.700	10.463	% 32
Otobüs	75	1.390	757	55
Minibüs	55	2.400	1.233	51
Oto binek	65	16.000	3.660	23
Çekici, Treyler	55	360	100	30
Traktör	55	31.400	7.971	25
II — ELEKTRONİK				
Radyo	75	300.000	210.000	70
Pikap	70	75.000	32.288	43
Televizyon		30.000	3.026	10
Ses Alma Cihazı	70		3.245	
Elektrikli Traş Makinesi	70		22.530	
III — ELEKTRİKLİ EV MAKİNELERİ				
Buzdolabı	95	275.000	194.907	70
Çamaşır makinesi		85.000	65.235	77
Elektrik süpürgesi	89	41.000	18.180	45
IV — YAZI VE HESAP MAKİNELERİ				
	40	15.000	7.110	47
V — TELEFON SANTRALLERİ				
	55	101.870 hat	51.954 hat	51
VI — ASANSÖR İMALATI				
	80	1000	504	50

NOT : Boş hanelere ait rakam tespit edilememiştir.

(*) Kaynak : Prof. Dr. Mükerrerem Hiç, Montaj Sanayii.

II — MONTAJ SANAYİİNDE İŞGÜCÜ VE ÜCRETLER

A — Montaj Sanayiinde İstihdam Edilen Personel Sayısı

1 — İstihdam Edilen Personelin Yıllar İtibariyle Seyri

1964-1970 yılları arasında çeşitli montaj sanayii kollarında çalışan personelin sayısı *Tablo III*'de verilmiştir³. Tablonun tetkikinden de görüleceği gibi, Talimatnamenin yürürlüğe girdiği yılda bahiskonusu sanayi kollarında 6007 kişi istihdam edilirken 1970 yılında bu rakam 18.125'e yükselmiştir. % 300 civarında olan bu genel artış bütün sanayi kollarında muntazam bir şekilde olmamıştır. Otomotiv, elektrikli ev cihazları ve asansör sanayiinin yıllar itibariyle muntazam bir artış göstermelerine karşılık elektronik sanayiinde 1966 yılına kadar artış, bu yıldan sonra devamlı bir azalış görülmektedir.

Elektronik sanayii istihdam seviyesindeki azalışın başlıca iki sebebi vardır. Birincisi, Montaj Sanayii Talimatnamesinde öngörülen asgarî şartları tutturamayan firmaların döviz tahsisleri kesilmek suretiyle üretimlerine son verilmiştir. İkincisi, elektronik sanayii firmalarının mamullerine talep MST kapsamına girmeyen firmaların üretimi, bedelsiz ithalât yoluyla yurda giren ithal malı cihazların artması gibi sebeplerle azalmaya başlamıştır.

Telefon santralleri sanayiinde 1969 yılına kadar sayısı 25-75 arasında değişen personel istihdam edilmiş, 1970 yılında Northern Electric Telekomunikasyon A.Ş.'nin üretime geçmesiyle bu sanayi kolunda çalışanların sayısı 800'e yükselmiştir. Yazı ve Hesap makineleri sanayiinde ise istihdam bir yıl artış, müteakip yıl azalış göstermektedir. Bunun sebebi bu sanayi dalının iç piyasa talebinin yetersizliği yüzünden ileri gidememiş olmasıdır. Bu sanayi dalında yıllık personel sayısını tayin eden faktör tahsis edilen döviz ve iç piyasa talebidir.

Montaj sanayi kolları arasında en yüksek istihdam seviyesi otomotiv sanayiine aittir. Nitekim, 1963 yılında otomotiv sanayiinde 11.044 kişi çalıştırılmasına mukabil diğer montaj sanayi kollarında toplam 7.081 kişi

3 Bkz. İlker Birdal, **Montaj Sanayii, Başlıca Sorunları ve Ekonomimizdeki Ağırlığı** (neşredilmemiş doktora tezi) ve Prof. Dr. Mükerrem Hiç, **Montaj Sanayii**, ESEKH, İstanbul 1972.

istihdam edilmiştir. 1970 yılının sonlarında, montaj sanayi kollarında Devalüasyon ve Finansman Kanunu dolayısıyla ikinci yarıda başgösteren krizin en ağır şekilde otomotiv sanayiinde hissedilmesine rağmen, otomotiv sanayiinin istihdam açısından bu ağırlığı kayda değer. Nitekim, bugün (1972 yılında) otomotiv sanayiinin istihdam payı 1970'e kıyasla çok daha yükselmiş bulunmaktadır.

Tablo III

MONTAJ SANAYİNDE ÇALIŞAN PERSONEL SAYISI

Sanayi Kolları	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Otomotiv Sanayii	2743	3163	5404	7812	8418	8811	11044
Elektronik Sanayii	1870	2215	2422	1979	1600	1155	1129
Elektrikli Ev Makineleri Sanayii ¹	1049	1045	1337	2337	2518	2706	2772
Telefon Santralleri Sanayii	26	— ²	—	—	—	—	800
Yazı ve Hesap Makineleri Sanayii	44	77	42	92	— ³	79	72
Asansör Sanayii	275	317	293	286	638	822	863
Toplam⁴	6007	6847	9498	12506	13174	13573	18125

- (1) Çamaşır makinesi üretimi için istihdam edilen personel dahildir.
- (2) Odalar Birliği yıllık raporlarında Telefon santralleri sanayiinde istihdam edilen personelle yıllık ücret ödemeleri karşılaştırıldığında aylık ortalama ücretlerin 80 - 90 TL. sı gibi düşük çıktığı görüldü. Bunun Odalar Birliğinde firmaların personel adedini bildirirken telefon üretimine iştirak eden personeli de dahil edip ücret ödemesinde ise sadece telefon santrallerine isabet eden kısmı bildirmelerinden doğduğu anlaşılmıştır. Bu sebeple 1965 - 1969 yılları arasında telefon santralleri sanayiinde çalışan personel sayısı belirtilmemiştir .
- (3) 1968 yılında yazı ve hesap makineleri sanayiinde tetkik yapılmamıştır.
- (4) Çamaşır makineleri dahil, montaj sanayiinde istihdam edilen toplam personel sayısıdır.

Kaynak : İlker Birdal, Adı geçen eser.

Tablonun tanziminde 1964 - 1969 yılları rakkamları için Türkiye Odalar Birliğinin yıllık raporlarından istifade edilmiştir. 1970 rakkamları Montaj Firmalarının anket firmalarına verdikleri cevaplardan derlenmiştir.

2 — İstihdam Edilen Personelin Muhtelif Gruplara Dökümü

Montaj Sanayiinde 1970 yılında çalışan personelin idarî personel (müstahdem dahil) mühendis, işçi olarak dökümü *Tablo IV*'de verilmektedir.

Tablo IV

**MONTAJ SANAYİNDE 1970 YILINDA ÇALIŞAN
PERSONELİN DÖKÜMÜ***

Sanayi Kolları	İdarî Personel	Mühendis	İşçi	Toplam
Otomotiv Sanayii	1866	250	8978	11.044
Elektronik Sanayii	190	25	914	1.129
Elektrikli Ev Makineleri Sanayii	700	20	3497	4.217 ¹
Telefon Santralleri Sanayii	136	10	654	800
Yazı ve Hesap Makineleri Sanayii	10	1	61	72
Asansör Sanayii	130	25	708	863
	3032	331	14762	18.125

(1) Çamaşır makinesi üretimi için istihdam edilen personel dahildir.

Kaynak: Tablo, firmalardan alınan anket cevapları, cevap alınmayan firmalar için ise Montaj Sanayii Talimatnamesindeki asgarî şartlarda belirtilen personel sayısı esas alınarak hazırlanmıştır.

B — Montaj Sanayiinde Toplam Ücret Ödemeleri

1 — Toplam Ücret Ödemelerinin Yıllar İtibariyle Seyri

1964-1970 yılları arasında Montaj Sanayiinde ödenen yıllık ücret ödemeleri *Tablo V*'de verilmektedir. Bu ücretler brüt olup personelin eline geçen net ücret, gelir vergisi stopajı ve işçi sosyal sigortalar hissesinden meydana gelmektedir. Toplam yıllık ücretlerin artış hızları ise *Tablo VI*'da gösterilmektedir. Toplam ücret ödemelerindeki artış hızını personel sayısındaki yıllık artışlar ve ortalama ücretin yıllık artış hızı tayin eder. Personelin dökümündeki değişmeler de bu hususta, az da olsa bir rol oynayabilir. *Tablo VI*'dan da anlaşılacağı gibi, toplam ücretlerde en fazla artış otomotiv sanayiinde vuku bulmuştur.

TABLO V

Montaj sanayiinde çalışan personele ödenen toplam yıllık ücretler*

Sanayi Kolları	(Milyon Türk Lirası)						
	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Otomotiv Sanayii	30.5	68.2	67.4	93.2	120.8	133.4	242.7
Elektronik Sanayii	16.1	19.1	22.3	23.5	19.7	25.3	25.6
Elektrik- Ev Cihazları Sanayii	14.1	11.7	20.3	31.8	30.6	35.1	21.1 ¹⁾
Telefon Santralleri	0.1	0.5	0.4	0.6	0.4	0.8	26.4
Yazı ve Hesap Makineleri Sanayii	0.5	0.9	0.5	1.3	— ²⁾	1.2	1.2
Asansör Sanayii	2.6	3.7	3.0	5.2	4.9	9.4	10.3
Montaj Sanayi Toplamı	63.9	104.1	113.9	155.6	176.4	205.2	368.0 ³⁾

(1) Çamaşır makinesi üretiminde istihdam edilen personele ödenen ücretler.

(2) 1968 yılı için yazı ve hesap makineleri sanayii için bilgi elde edilememiştir.

(3) Montaj sanayii toplamı, çamaşır makineleri dahil.

(*) Kaynak : İlker Birdal, adı geçen eser.

— 1964-1969 yıllarına ait rakkamlar Odalar Birliği raporlarından alınmıştır.

— 1970 yılı rakkamları Montaj firmalarının anketlere verdikleri cevaplardan derlenmiştir.

TABLO VI

Montaj Sanayiinde 1964-70 döneminde toplam yıllık ücret ödemelerinin ortalama yıllık artış hızı

Sanayi Kolları	Artış hızı (r)
Otomotiv Sanayii	0.33
Elektronik Sanayii	0.08
Elektrikli Ev Makineleri Sanayii	0.19
Telefon Santralleri Sanayii	2.20
Yazı, Hesap Makineleri Sanayii	0.14
Asansör Sanayii	0.25
Montaj Sanayii Toplamı	3.19

1) Tablo V de verilen 1964-1970 yılı ortalama yıllık ücret ödemelerine $r = \frac{\log A_{70} - \log A_{64}}{n - 1}$ formülü uy-

gulanarak bulunmuştur.

(*) Kaynak : İlker Birdal, adı geçen eser.

2 — *Toplam Ücret Ödemelerinin Dökümü*

Tablo V'de verilen ücretler net olmayıp gelir vergisi stopajı, sosyal sigortalar işçi ve işveren payları da dahildir. Bu kere, *Tablo VII*'de 1970 yılında yapılan toplam ücret ödemelerinin dökümü verilmektedir.

Tablo VII

1970 YILINDA MONTAJ SANAYİİNDE YAPILAN ÜCRET
ÖDEMELERİNİN DÖKÜMÜ (TL. OLARAK)*

Sanayi Kolları	Net Ücret	Gelir Vergisi	Sosyal Sigortalar ¹	(TL. olarak) Toplam Ödeme
Otomotiv Sanayii	187.048.692	38.860.460	41.205.411	267.114.563
Elektronik Sanayii	19.253.292	4.487.580	3.833.568	27.574.440
Elektrikli Ev Makineleri Sanayii	50.252.193	9.261.182	10.734.930	70.248.305
Telefon Santralleri Sanayii	18.847.520	5.698.240	4.135.200	28.680.960
Yazı ve Hesap Makineleri Sanayii	969.459	188.846	76.218	1.224.523
Asansör Sanayii	8.593.823	1.017.795	1.653.636	11.265.254
Montaj Sanayii				
Toplamı	284.954.979	59.514.103	61.638.963	406.108.045

(1) Sosyal Sigortalar ödemesi, işçi ve işveren hissesinden meydana gelmektedir .

(*) **Kaynak** : Prof. Dr. Mükerrem Hiç ve İlker Birdal, **adı geçen eserler** Tablo montaj firmalarının anketlere verdiği cevaplardan tanzim edilmiştir. Cevap vermeyen firmaların kapasitelerine göre benzeri olan firmaların verdikleri cevaplara göre bu firmalar hakkında tahmin yapılmıştır

B — *Montaj Sanayiinde Ücretler*1 — *Montaj Sanayiinde İstihdam Edilen Personele Ödenen Ortalama Ücretlerin Seyri*

Montaj Sanayii kollarında aylık ortalama ücretlerin 1964-1970 yıllarındaki seyri *Tablo VIII*'de verilmektedir. Bu ortalamalar memur, müstahdem, mühendis ve işçilere ödenen toplam net ücretleri, primleri ve fazla mesaiyi, gelir vergisi stopajını ve sosyal sigorta işçi payını kapsamaktadır. Sosyal sigorta işveren payı ortalamaya dahil edilmemiştir. Yine,

işçilere ve personele yapılan çeşitli nakdi ve aynı yardımlar da hesapların dışında tutulmuştur. Böylece sosyal sigortaya tabi personel için hazırlanan ücret istatistiklerinde kullanılan ücret kavramı kullanılmış ve montaj sanayi ücretleri bu istatistiklerle mukayeseye elverişli bir hale getirilmiş olmaktadır⁴.

Tablo VIII

MONTAJ SANAYİNDE ORTALAMA AYLIK ÜCRETLERİ SEYRİ

Sanayi Kolları	(TL.)						
	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Otomotiv Sanayii	925	1815	1039	977	1142	1262	1831
Elektronik Sanayii	711	717	768	983	1025	1825	1891
Elektrikli Ev Makineleri Sanayii	1124	1095	1281	1143	1012	1080	1253
Telefon Santralları Sanayi	464	— ¹	—	—	—	—	2750
Yazı ve Hesap Makineleri Sanayii	998	1008	1015	1217	— ²	1359	1370
Asansör Sanayii	806	954	853	1499	643	948	1006

- (1) Tablo I'de izah edildiği gibi toplam ücret ödemesi ve çalışan personel arasındaki tutarsızlık sebebiyle hesaplanmamıştır.
 (2) 1968 yılında bu sanayi dalında inceleme yapılmamıştır.
 (*) **Kaynak** : Prof. Dr. Mükerrer Hiç ve İlker Birdal, **adı geçen eserler**.

Tablo VIII'den de görüldüğü gibi, muhtelif montaj sanayiinde ortalama aylık ücretlerde bazı yıllarda bir azalış görülmektedir. Azalış olan yıllarda çalışan personel sayısı ise artmış bulunmaktadır. Yeni giren personelin başlangıç ücreti düşük olduğundan ortalama ücreti düşürmektedir. Ayrıca, montaj sanayiinde % 25 nispetinde bir işçi devir süratidir. Bu da ortalama ücretin düşmesi yolunda bir etki yaratmış olmaktadır. Bazı yıllarda görülen azalışlara ve işçi devir süratının menfi etkilerine rağmen, genel olarak 1964-1970 yılları arasında ortalama ücretler süratli bir yükselme göstermektedir. Muhtelif montaj sanayii kollarında ortalama ücretlerin yıllık artış hızı *Tablo IX*'de verilmektedir.

4 Bu halde ki, montaj sanayii için verilen toplam ücret ödemeleri içinde 2 firma çıkış tazminatı ödemelerini ve dışarıya yaptırılan işçilik ödemelerini de hesaplarına dahil ettiklerini bildirmişlerdir. İki firmanın bu hatasının ağırlığı fazla değildir ve buradaki toplam ve ortalama ücret hesap ve mukayeselerinde ihmal edilebilir.

Tablo IX

MONTAJ SANAYİ KOLLARINDA AYLIK ÜCRETLERİN
YILLIK ORTALAMA ARTIŞ HIZI(*)

Sanayi Kolları	Ortalama Aylık Ücretlerin Yıllık Artış Hızı
Otomotiv Sanayii	0.12
Elektronik Sanayii	0.18
Elektrikli Ev Cihazları Sanayii	0.02
Telefon Santralleri Sanayii	0.45
Yazı ve Hesap Makineleri Sanayii	0.05
Asansör Sanayii	0.03

(*) **Kaynak** : Tablo VIII'den, yıllık artış hızı $\text{Log } A70 - \text{Log } A64 - 1$ formülünü uygulamak suretiyle hesaplanmıştır.

2 — *Montaj Sanayiindeki Ortalama Ücretlerin Mukayesesi — Ortalama Ücretlerin Yüksekliğinin Sebepleri*

Montaj Sanayiinde verilen ücretleri Türkiye'nin muhtelif bölgelerinde ve sanayi kollarında verilen ortalama ücretlerle karşılaştırmak üzere aşağıda sosyal sigortaya tabi personelin 1970 yılına ait ortalama günlük ücretleri verilmektedir. Sosyal Sigortalar Kurumu tarafından düzenlenen bu istatistiklerde sigortalı personele ödenen günlük, haftalık veya aylık esas ücretten başka kıdem, devam ve üretimine bağlı primler⁵ İDT için sözkonusu olan kanunî ikramiye, fazla mesai gibi ücret mahiyetindeki ödemeler hesaba katılmakta; doğum ölüm yardımları, çocuk zamları ve sosyal gayelerle ödenen diğer gelirler ise katılmamaktadır. Ödenen ücret ve prim brüt olup, net ücret, gelir vergisi stopajı ve sosyal sigorta işçi payı dahildir.

Sosyal Sigortaya tabi personelin günlük ortalama ücretleri *Tablo X*'da kaydedilmektedir.

5 Görüştüğümüz firma yetkilileri ve işçiler kanunî terim olan prim yerine ikramiye terimini kullanmaktadırlar.

Tablo X

SOSYAL SİGORTAYA TABİ İŞÇİNİN ORTALAMA
GÜNLÜK ÜCRETLERİ — 1970 Yılı*

I — TÜRKİYE ORTALAMASI

Kamu :	38.72 TL.	Özel :	32.98 TL	Toplam :	35.32 TL.
Erkek	35.58	Diğer ¹	32.68	Toplam :	35.32

II — İSTANBUL ORTALAMASI

Kamu :	46.50	Özel :	38.24	Toplam	39.79
Erkek	40.73	Diğer	34.05	Toplam	39.79

III — BÖLGELERE AİT ORTALAMALAR

	Erkek	Kadın
Marmara	33.26	25.77
Ege	32.15	32.56
Akdeniz	32.18	25.74
Güney Doğu	31.02	33.73
Doğu	33.84	38.71
Karadeniz	36.21	33.05
İç	34.61	36.76
TOPLAM	35.58	32.68

IV — a) OTOMOTİV SANAYİNDE ORTALAMA ÜCRETLER

Aylık : 1831 TL. Günlük : 61.3 TL.

b) MONTAJ SANAYİ TÜRÜNDE ORTALAMA ÜCRETLER

Aylık : 1693 TL. Günlük : 56.4 TL.

(1) Diğer kadın ve çocuk işçileri kapsamaktadır.

(*) **Kaynak : Sosyal Sigortalar Kurumu İstatistikleri ve Montaj Sanayi Araştırması.**

Aynı esaslara göre, otomotiv sanayiinde ve montaj sanayinin tümünde ödenen fiili ortalama aylık ve günlük ücretler yine aynı Tablonun en alt sırasında yer almaktadır. Otomotiv ve Montaj Sanayiinde ödenen ücretlerin Türkiye yahut İstanbul ortalamasının çok üstünde olduğu Tablo'dan da açıkça görülmektedir. Mukayese erkek işçi ortalaması yahut özel kesim ortalaması alındığında çok az fark etmektedir. Burada hemen belirtelim ki, montaj sanayiinde personele ödenen nakdi ve aynı sosyal yardım niteliğindeki ödemeler de İstanbul veya Türkiye ortalamasının çok üstün-

de olup özellikle son yıllarda bu gibi sosyal yardım kalemlerinde ücret ve prim artışlarının dahi üstünde bir artış vuku bulmuştur. O halde, bu gibi yardımları da hesaba katsaydık aradaki farkın çok daha yükseleceğini görecektik. Montaj Sanayiinde ücretlerin yüksekliği ile ilgili olarak aşağıdaki hususları tespit etmiş bulunuyoruz.

1 — Otomotiv başta olmak üzere montaj sanayii İstanbul ve yöresini teşkil eden İzmit, Bursa gibi illerde ve İzmir ve Ankara gibi diğer belli-başlı tüketim merkezlerinde temerküz etmiştir. Bu illerde geçim maliyeti yüksek olduğu gibi ihtiyaçlar ve imkânlar daha da fazladır. Fakat, montaj sanayiinde yine de bu illerdeki ortalama ücretin çok daha üstünde ücret ödendiği tespit edilmiştir.

2 — Elektronik sanayiinde, montajda çalışan cüzi bir miktar kadın işçi dışında, montaj sanayiinde genellikle erkek işçi çalıştırılmaktadır. Fakat, yine de montaj sanayi ücretleri İstanbul erkek işçi ortalamasının çok üstündedir.

3 — Kıyaslama özel sektör ücretleri açısından yapıldığında fark daha da artmaktadır.

4 — Sosyal Sigorta Kurumu tarafından hazırlanan ortalama ücretlere aynı ve nakdî sosyal yardımlar dahil değildir. Bunların dahil edilmesi farkı Montaj Sanayi ücret ödemeleri lehine önemli şekilde açacaktır.

O halde, montaj sanayiindeki ücretlerin yüksekliğini izah için bu sanayiın İstanbul vs. de temerküz etmesi, erkek işçi çalıştırması dışında başka sebepler aramak zorundayız. Kanaatimce, bu hususta başlıca sebeplerden biri montaj sanayiinde firma cesametinin büyüklüğü ve teknolojik bilgi seviyesinin diğer sanayi kollarına kıyasla daha ileri olmasıdır. Nitekim, otomotiv sanayiinde firma başına ortalama cesamet 1970 yılında 468 kişidir. 1970 yılında üretim faaliyetlerini tatil ederek çok az çalışan firmaları hesaplamıza dahil etmez ve (15 firma ile çalışırsak, ortalama işçi sayısı 599 olacaktır. Yine 1970 yılında ortalama firma cesameti elektronik için 94, elektrikli ev cihazları için 468, yazı ve hesap makinelerinde 72, telefon santrallerinde 200, asansör imalatında 78 kişidir⁶.

Firma cesametinin büyük olması ve bu firmaların malî gücü yahut ücret ödeme imkânları bu firmaların karşısında üye sayısı ve malî gücü yüksek sendikaların ortaya çıkmasıyla birleştiğinde ücretlerin süratle yükseltilmesi sonucunu doğurmaktadır. Büyük firmalar karşısında büyük sen-

6 Bkz. Mükerrem Hiç, **Montaj Sanayii**.

dikaların ortaya çıkması sebep-netice ilişkisi olan ve kaçınılmaz bir sosyal olay kabul edilebilir⁷.

Burada denilebilir ki, kamu teşebbüslerinde cesamet büyük olduğu halde montaj sanayiinde ortalama ücretler kamu kesimi ortalama ücretlerinin çok üstündedir. O halde, ortalama cesametın büyüklüğü dahi montaj sanayiindeki ücretlerin yüksekliğini tek başına izah edemeyecektir. Ancak, burada iki hususu daha belirtmek gerekir. Birincisi, kuvvetli işçi sendikalarının ortaya çıkarak yüksek ücret temin edebilmeleri, kamu işletmelerine kıyasla özel teşebbüslerde ve özellikle montaj sanayiinde daha kolaydır. İkincisi, montaj sanayiinin teknolojisinin de ileri olduğu, bu bakımdan kamu teşebbüsleri ortalamasının üstünde bulunduğunu hesaba katmalıyız. Nitekim, nispeten ileri teknoloji gerektirmeleri dolayısıyla otomotiv sanayiinde çok kere yabancı sermaye ile ortak kuruluşlar halinde çalışılmaktadır⁸. Elektronik sanayiinde, elektrikli ev cihazlarında ise ortak kuruluş çok daha azdır ve daha çok lisans yoluyla çalışılmaktadır. Teknolojinin ileriliği ve özel yabancı sermayenin mevcudiyeti ortalama ücretlerin yüksekliğinin ikinci önemli sebebinin teşkil eder. Burada, Montaj Sanayii Talimatnamesinin personel, mühendis sayısı ile ilgili olarak koyduğu şartların da rolünü, bu faktörlerin rolü az da olsa, ayrıca zikretmek gerekir.

Daha dar açıdan ve müşahhas olarak montaj sanayiindeki ücretlerin yüksekliği şu gibi faktörlere bağlanabilir :

1 — Montaj sanayiinde sevk ve idareci kadrosu ileri bir seviyededir. Buna göre de yüksek aylık ve prim almaktadır. Montaj sanayiinde sevk ve idareciye verilen ücretler kamu teşebbüsleri idarecilerine verilen ücretlerin çok üstündedir. Sevk ve idare bilgisi yanında lisan bilgisine olan ihtiyaç ücretlerin yüksekliğinde önemli rol oynamaktadır.

2 — Montaj sanayiinde gerek Montaj Sanayii Talimatnamesinin bir şartı olarak gerek teknolojik icaplar dolayısıyla diğer sanayi kollarına kıyasla çok daha fazla sayıda mühendis istihdam edilmektedir. Bu yerinde bir müdahale olmakla beraber, mühendislere ödenen ücretlerin yüksekliği bu sanayi kollarında ortalama ücretleri yükselten bir unsur olmaktadır.

7 Nitekim: K. Galbraith, **American Capitalism, The Concept of Countervailing Power**, New York, 1952.

8 Özel yabancı sermayenin toplam öz sermaye içindeki payı % 20'dir.

3 — Montaj Sanayii diğer sanayi kollarına kıyasla daha yüksek oranda yarı vasıflı ve vasıflı işçi gerektirmektedir. Yarı vasıflı ve vasıflı işçilerin mevcudiyeti ortalama ücretin yükselmesinde en önemli rolü oynamaktadır. Bu husus montaj sanayiinde çalışan işçilerin istikbalı bakımından da cazip bir unsur kabul edilebilir. Çünkü, nispeten basit seviyede işçilik gerektiren bir sanayi kolunda çalışan işçinin o sanayi kolunda maddî bakımdan süratle ilerlemesi imkânları mahduttur.

Bir otomotiv firmasından temin ettiğimiz aşağıdaki rakkamlar otomotiv sanayiinde yarı vasıflı ve vasıflı işçilerin ücretleri ve işçinin yükselme imkânları hakkında yeterli bir fikir verilebilecektir. Bahis konusu firmada toplam istihdam 600 kişidir. Saat başına ücret (net ücret, gelir vergisi, işçi sigortası dahil, prim ödemeleri, sigorta işveren payı, sosyal ve aynı yardımlar hariç), 25 kapıcı için 2,50-2,75 TL., 300 montaj işçisi için 3,00-4,25 TL., 100 teknisyen - işçi için 5.00-13.00 TL., postabaşı için 5,00 10,000 TL.'dir.

4 — Aynı yahut benzer vasıf gerektiren işi gören işçiye montaj sanayiinde diğer sanayi kollarına kıyasla daha yüksek ücret verilmektedir. Nitekim, işe yeni alman vasıfsız işçiye dahi başlangıçta asgarî ücretin 50 TL. kadar üstünde ücret ödenmektedir. Bir çok firmalarda sosyal sigortanın yanında ikinci ve özel bir emekli sandığının ihdas edilmiş olduğu görülmüştür. Diğer taraftan, Montaj Sanayiinde işçilerin maaşlarının yükseltilmesi de daha süratli bir tempoyla vuku bulmaktadır.

3 — İşçilere Yapılan Ücret Ödemelerinin Dökümü ve Ortalaması

Araştırmamızda İstanbuldaki otomotiv firmaları için 1970 yılında işçilere ödenen ücretleri idareci, müstahdem ve mühendise ödenen ücretlerden ayırmak, ücret ve primler dışında işçilere yapılan aynî ve nakdî sosyal yardımları tespit etmek imkânını da bulabildik. Bunun için İstanbul ve yöresindeki 9 otomotiv firmasında araştırmalarımızı derinleştirdik ve bu arada 1970 yılında işten çıkarmalar dolayısıyla işçilere ödenen tazminatı da tespit ederek bu gibi tazminat ödemelerini hesaplarımızın dışında bıraktık.

9 firmadan aldığımız ayrıntılı bilgilere göre, işçilere ödenen net aylık ortalama ücretler primler dahil, 1970 yılında aşağıdaki gibi dağılım göstermektedir:

Aylık Net Ücret+Prim:	Firma Sayısı
TL. 1293 - 1248	2
TL. 1200	1
TL. 1040 - 1067	3
TL. 800 civarında	1

2 firma 1970 yılında henüz yeni kurulduğu için bu firmalarda ortalama işçi ücretlerinin nispeten düşük olduğu görülmüş ve bahiskonusu firmalar hesaba katılmamıştır.

Bu durumda işçilere ödenen net ücret ve prim aylık ortalaması 1057 TL. olan bir firma tipik olarak alınmış ve muhtelif ücret kalemleri daha derinlemesine bir incelemeye tabi tutulmuştur. Araştırmamızdan alınan sonuçlara göre, çeşitli ücret ödemeleri dökümü aşağıda, toplam personele verilen ortalama ücretle karşılaştırmalı olarak *Tablo XI*'de verilmektedir.

Tablo XI

**OTOMOTİV SANAYİNDE İŞÇİYE VE PERSONELE ÖDENEN
TOPLAMA ÜCRET VE DÖKÜMÜ - 1970 YILI**

	İşçiye Ödenen Tipik Aylık Ortalama Ücret	Personel İçin 20 Firmanın Ortalaması
Net Aylık Ücret ve Primin Aylık Ortalaması	TL. 1057	—
Sosyal Sigorta, İşçi payı	74	—
Gelir Vergisi Stopajı	158	—
Aylık Ortalama Brüt Ücret,		
Primler dahil	1289	TL. 1831
Sosyal Sigorta, İşveren Hissesi	108	192
İşçinin Ortalama Aylık Maliyeti, Sosyal Yardımlar Hariç	1387	2023
Aynı ve nakdi Sosyal Yardım Ortalaması (iaşe, ibate dahil)	210	200
İşçinin Aylık Ortalama Maliyeti, Aynı ve Nakdi Sosyal Yardım dahil	TL. 1597	TL. 2223
İşçinin Eline Geçen Net Ücret (prim dahil)	TL.1057	
Aynı ve Sosyal Yardımlar	210	
	1267	

3 firmanın net ücret ve prim ödemeleri ise aşağıdaki gibidir:

	1. firma	2. firma	3. firma
Net ücret	TL. 1075	1044	981
Prim (net)	218	156	86
	1293	1200	1067

Yukarıdaki istatistiklerden de açıkça görüleceği gibi, İstanbulda otomotiv firmalarında gerek işçiye ödenen net ücret gerek sosyal yardımlar ve dolayısıyla da işçinin toplam ortalama maliyeti çok yüksektir. Nitekim, sadece işçiye ödenen net ücret ve primler, gelir vergisi stopajı, sosyal sigorta işçi payı tipik ortalaması ayda 1289 TL., yahut günde ortalama 43 TL. kadardır. En rakkamın diğer personeli de içine alan sosyal sigortaya tabi işçilerin günlük ortalamasının üstünde olduğu görülmektedir. Nitekim, sosyal sigortaya tabi personelin İstanbul, erkek ortalaması 1970 için günde 40,73 TL. idi.

Otomotivde diğer illerdeki firmaların farklı sonuçlar vereceği beklenemez. Diğer montaj sanayiinde ise ortalama işçi ücretleri otomotivden biraz aşağıda bulunabilir. Tek tek bazı firmalar için ise aksi varittir ve elektrikli ev cihazlarında, telefon santrallerinde vs. işçiye herhangi bir otomotiv firmasının üstünde ortalama ücret ödeyen firmalara rastlamak mümkündür.

Yine yukarıdaki istatistiklerden anlaşılacağı gibi, çıplak ücretler yanında primler aynı ve sosyal yardım ve ödemeler de çok önemli bir yer tutmaktadır. Bu ödemeler primler dahil, çıplak ücretin % 122'sini bulmaktadır. Primlerin yüksek olması yanında, işçi başına sosyal yardım aylık ortalamasının 210 TL. gibi yüksek bir rakkama ulaşması bu hususta önemli bir amildir. Sosyal yardım kalemleri başlıca şu gibi gruplarda toplanabilir:

1) *İAŞE ve İBATE* : yemek masrafı 1970 yılı için günde ortalama 3 TL.; ayrıca ağır işlerde çalışanlara (boyacı, kaynakçı gibi) süt ve ayran, yılda iki takım tulum, yılda bir çift Beykoz kundurası, sabun, yılda bir yahut iki havlu.

Sosyal yardım toplamı içinde % 60'ı yemek, % 11'i elbise, % 4'ü ayakkabı, % 25'i ise diğer aynı ve sosyal yardımlar teşkil etmektedir.

2) *SOSYAL YARDIMLAR* : başlıca kalemleri şunlardır: doğum ve evlenme (150-500 TL), ölüm (işçi için 5000 TL. yakınları için 500 TL.),

askere gidenlerin ailelerine yardım, işçi çocuklarına tahsil yardımı (ilk- okul için yılda 150 TL., orta için 250 TL., yüksek için 250-500 TL) sosyal sigortaların üstünde tedavi ve ilâç yardımı.

Burada bir otomotiv firmasından aldığımız ek ödemeler listesini il- ginç bulduğumuz için sunuyoruz: Ücretli izin, bayram yevmileri, fazla mesai, gece çalışma primi, grup kaza sigortası, işten çıkarma tazminatı, kıdem tazminatı, tahsil yardımı, yemek yardımı, süt, yoğurt yardımı, do- ğum, evlenme, ölüm, izin yardımı, bayram yevmiye zamları, Cumartesi yardımı, Pazar yevmileri, ikramiye (2 maaş), prim.

III — MONTAJ YAN SANAYİİ VE DİĞER İLGİLİ FAALİYET KOLLARINDA İSTİHDAM VE ÜCRETLER

A — Otomotiv Yan Sanayii ve İlgili Faaliyet Kollarında İstihdam

Yukarıdaki kısımlarda da belirtildiği gibi, 1970 yılında otomotiv montaj firmalarında 11.044, diğer montaj sanayiinde 7081 kişi olmak üzere, montaj sanayiinde toplam olarak 18.125 kişi istihdam edilmekteydi. Fakat, montaj sanayii kollarının gerek yaratılan katma değer gerek istihdam açısından ekonomideki hakiki ağırlığı çok daha fazladır ve bu ağırlığı tam olarak tespit edebilmek için bu sanayi kollarının talebi do- layısıyla ortaya çıkan yan sanayi ve ilgili faaliyet kollarındaki katma de- ğeri ve istihdamı da dikkat nazarlarına almamız gerekir. Diyebiliriz ki, montaj sanayiinin ekonomimizdeki ağırlığını tespit ederken sadece ana montaj sanayii firmalarındaki faaliyetlerin ve istihdamın hesaba katıl- ması bir buzulun sadece su üstünde kalan küçük kısmını hesaba katmakla birdir. Bu açıdan baktığımızda otomotiv sanayii yine diğer montaj sana- yi kollarına kıyasla en ağırlıklı olanıdır.

1 — Otomotiv Yan Sanayiinde İstihdam

Otomotiv yan sanayiinin yan istihdam etkilerini tespit etmek üzere ilk önce otomotiv yan sanayiini tanımlamak gerekir. Kabul edebileceği- miz bir tanıma göre, taşıt aracının bünyesine giren parçaları imal eden ve toplam satışlarının en az % 15-20'sini ana otomotiv firmalarına yapan firmaları yan sanayi kapsamına dahil edebiliriz⁹. Bazı hallerde ana firma

9 Bkz. Prof. Dr. Mükerrerem Hiç, **Otomotiv Yan Sanayii Araştırması**, İs- tanbul 1972.

taşıt aracı bünyesine giren bir parçayı imal edebilir hatta bazı ana firmaların bu şekilde imal ettikleri parçaların bir kısmını diğer montaj firmalarına sattıkları görülmüştür. Şüphesiz ki, bu gibi ana firmaların istihdamı daha yukarıda tespit edilmiş olup burada yan sanayii içinde ayrıca hesaba katılmayacaktır. Yine, Ereğli Demir Çelik, Karabük gibi ham madde temin eden, M.K.E.K. gibi çelik döküm, Mannesman, Sümerbank Boru gibi boru temin ettiği halde, faaliyetleri çok geniş olup başka piyasalara açılan firmalar da yan sanayi kapsamı dışında tutulmalıdır. Diğer taraftan, Karabük ve Ereğli Demir Çelik esasen ham madde temin etmektedir. Burada kabul edilen kıstaslara göre 1970 yılında, çeşitli işgal konularında 350 otomotiv yan sanayi firması faaliyette bulunmuştur¹⁰. Yan sanayi firmalarının % 70 İstanbulda olmak üzere, İzmit, Bursa, İzmir, Eskişehir, Ankara gibi illerde temerküz ettiği görülmektedir. Bu firmalarla ilgili başlıca istatistikler Tablo XII'de verilmektedir.

Tablo XII

OTOMOTİV YAN SANAYİİNE AİT BAŞLICA İSTATİSTİKLER - 1970*

(TL. rakkamları milyon olarak)

Firma Sayısı	350
Toplam Öz Sermaye (Nominal)	TL. 897,4
Toplam Öz Sermaye (Reevalüe)	TL. 1.165,0
Toplam Sermaye (Reevalüe)	
öz sermaye+krediler)	TL. 2010.0
İstihdam Sayısı	
Memur, müstahdem	3646
Mühendis	240
İşçi	20423
Toplam Personel	24.309
Toplam Brüt Ücret Ödemeleri¹	TL. 479.5

(1) Ücret ödemeleri toplam personele yapılan net ücret ödemelerini, gelir vergisi stopajını, işçi ve işveren sosyal sigorta payını içine almaktadır.

(*) **Kaynak** : Prof. Dr. Mükerrem Hiç, **Otomotiv Yan Sanayii**, İstanbul 1972.

10 Bağlılık derecesi yüksek ve sürekli yan sanayi faaliyeti gösteren firma sayısı ise 250 civarındadır.

1970 yılından bu yana otomotiv yan sanayiinin süratli bir gelişme temposu içine girdiğini, büyük cesametli firmaların kurulmaya başladığını, 1972 Şubat-Mart tarihinde teşvik kapsamına alındığını burada önemle belirtmek gerekir. Bu gelişmede 1971, 1972 yıllarında taşıt araçları üretiminin ve otomotiv firmalarının yan sanayiden siparişlerinin artmasının da önemli bir rolü vardır. Nitekim, 1970 yılında otomotiv firmalarının yan sanayiden siparişleri tutarı 354,6 milyon TL. idi. 1971 yılında yeni binek otomobili firmalarının üretim devresine girmesi bir yandan üretim imkânlarını arttırmış, diğer taraftan iyi iklim ve gelir seviyesi yükselmesi ise talep yönünden müspet gelişmelere yol açmıştır. Sonuç olarak, otomotiv sanayi üretim ve satışları 1970 yılında 1,7 milyar TL. iken 1971 yılında 2.9 milyar TL.sına yükselmiştir. Buna paralel olarak 1971 yılında otomotiv sanayiinin yan sanayiden yaptığı siparişlerin değeri 627.3 milyon TL.sına ulaşmıştır¹¹. 1972 yılı için otomotiv sanayi toplam satışları 4.6 milyon, otomotiv yan sanayiine yapılan siparişler ise 1 milyar civarında tahmin edilmektedir¹².

2 — Otomotiv Sanayiiyle İlgili Diğer Fadliyet Kollarında İstihdam

Yan sanayi kapsamına alman firmalar toplam satışlarının en az % 15-20'sini doğrudan otomotiv firmalarına yapmaktaydı. Aynı parçaları imal etmekle beraber bu parçaları esas itibariyle piyasaya satan, nispeten küçük cesametli firmaları ele alacak olursak, bu firmaların sayısının 2650 civarında olduğu, nominal öz sermayelerinin 1,4 milyar TL civarında bulunduğu ve bu firmalarda da ayrıca 21.800 civarında personel istihdam edildiği hesaplanabilir. Diğer taraftan, taşıt araçları satış işletme ve teşkilâtında, taşıt bakım ve onarım işletmelerinde (benzin istasyonlarındaki bakım ve onarım personeli dahil) çalışanları, yedek parçacılarda çalışanları da hesaba katarsak, bu gibi işletmelerde toplam istihdamın 80.000 olduğu tahmin edilebilir. Burada benzin satış teşkilâtıyla ilgili personel, şöförler ve karayolları ulaştırma işletmelerinde çalışan personel hesaba katılmamıştır. Yine taşıt araçlarının ekonomide yarattığı dışsal ekonomiler ve verimlilik artışı dolayısıyla ortaya çıkan istihdam etkilerini ise en götürü bir şekilde tahmin etmek dahi imkânsız görülmüştür.

Yukarıda otomotiv ile ilgili olarak tahmin yapabildiğimiz sektörlerde toplam istihdam $11.044 + 24.309 + 21.800 + 80.000$, demek ki 137.000

11 Bkz. Prof. Dr. Mükerrerem Hiç, **Montaj Sanayii ve Otomotiv Yan Sanayii**, İstanbul 1972.

12 Bkz. Prof. Dr. Mükerrerem Hiç, **Otomotiv Yan Sanayii**.

civarındadır. Bu sanayi kolları için 4 civarında ortalama aile sayısını esas alacak olursak, otomotiv sanayiinden geçimini temin eden nüfus sayısı en az 548.000 olmalıdır.

B — Diğer Montaj Sanayiine Yönelen Yan Sanayi ve İlgili Faaliyetlerde İstihdam ve Montaj Sanayiinin Toplam İstihdam Ağırlığı

Diğer montaj sanayiinin hinterlandı hakkında bir araştırma mevcut değildir. Ancak, bu sanayi kollarında (elektrikli ev cihazları hariç) parçalar daha çok montaj firmaları atelyelerinde imal edilmektedir, yan siparişleri nispeten azdır. Nitekim, 1970 yılında otomotiv sanayiinin yan sanayiden siparişleri 354,6 milyon TL. olduğu halde, diğer sanayi kollarının yan sanayi siparişleri 319,9 milyon TL'dir; bunun 237,0 milyon TL.'si elektrikli ev cihazları sanayiine aittir.

Daha önemlisi, gerek yan sanayi bakımından gerek teşkilâtı bakımından otomotiv sanayii ile ve birbirleriyle bir tedahül de sözkonusudur. Bu sebeple, basit bir tahmin olarak yan sanayi istihdam katsayısını 5 tespit edersek, ana firmalarda 7081 kişi istihdam edilmesine mukabil yan ve ilgili sanayide, bakım, onarımda ve satış teşkilâtında 35.000 civarında personel istihdam edildiğini söyleyebiliriz. Bu sanayi kollarında geçimini temin edenlerin sayısı ise, aile ortalaması 4 kişi esasına göre, 168.000 kişidir. Böylece otomotiv ve diğer sanayi kollarından geçimini temin eden nüfus sayısı en az 716.000 kişi olmaktadır. Bütün ağırlığı hesaba katılırsa bu rakkamın 1 milyona varacağı kabul edilebilir.

Gerçi burada diyebiliriz ki, montaj sanayii kurulmasaydı, yine de ithal edilen taşıt araçları ve diğer mamuller dolayısıyla, içeride yan sanayi kurulmasa dahi, satış teşkilâtı, bakım ve onarım işletmeleri kurulabilecek, bu gibi işletmeler bir miktar personel istihdam edebilecekler. Ancak, ithalat dolayısıyla yaratılacak iş hacminin yukarıda verilen rakamların çok altında kalacağı da muhakkaktır. Kaldı ki, meseleyi ileriki yıllar için alacak olursak tamamen aksi sonuçlara ulaşılabilecektir. Bu sanayi kollarına vaki talep millî gelir artışı ve gelir bölüşümü farklarının azaltılmasıyla birlikte artacak, bu sanayi kollarının ekonomimizdeki ağırlığı bugünküne kıyasla süratle yükselecektir. Diğer taraftan, yan sanayi gelişmesi, otomotivde motor ve aktarma organları imalatına başlanması, yerli imalat oranlarının yükselmesi döviz tasarrufu açısından olduğu kadar istihdam etkisi açısından da müspet etkiler yaratacak, istihdam katsayısını bugünküne kıyasla daha da yükseltecektir. Bu arada özellikle otomotiv sanayiinin bütün ülkelerde sürükleyici kesim niteliğinde oldu-

ğunu önemle belirtmek gerekir. Benzer müşahadeler elektronik sanayii tümü için yapılabilir.

C — Otomotiv Yan Sanayiinde Ortalama Ücretler :

Otomotiv yan sanayii için yürüttüğümüz araştırmanın sonuçlarına göre, İstanbul, İzmit, Bursa, İzmir, Eskişehir ve Ankarada temerküz etmiş bulunan yan sanayide 1970 yılında 317 firma için personele ödenen ücret ortalaması ayda 1482 TL'dir. Bu ortalama, idareci, müstahdem ve mühendis ile işçilere ödenen brüt ücreti (net ücret + gelir vergisi stopajı + sosyal sigorta işçi payı) ve primi kapsamaktadır. Günlük ortalama 49,3 TL olduğuna göre, bunun otomotiv ve montaj firmaları ortalamasının, ve fakat İstanbul yahut Türkiye erkek işçi ortalamasının ise yine üstünde olduğu anlaşılmaktadır. Yan sanayiinde ücretlerin montaj ve otomotiv sanayiine kıyasla düşük olmasında rol oynayan başlıca faktörler aşağıda sıralanmaktadır:

1 — Firma cesametleri genellikle küçük, teknoloji daha geridir. Firma cesametlerinin yüksek olduğu, ileri teknoloji gerektiren yan sanayi kollarında ise (tekerlek lastiği, jant, kampana, krika, makas gibi) ortalama ücretler otomotiv sanayii ücretlerine ulaşmakta yahut yaklaşmaktadır.

2 — Bu firmalarda çalışan toplam personel içinde mühendis ve idareci otomotiv ve montaj sanayiine kıyasla daha azdır. İdareci ve mühendise ödenen ücretler de yine büyük cesametli firmalar dışında daha düşüktür. Küçük firmalarda firma sahibi aynı zamanda idareci fonksiyonunu görmektedir.

Zamanla, yeni ve büyük cesametli yan sanayi firmalarının ortaya çıkması, daha ileri teknoloji gerektiren iş kollarının ülkemizde kurulmaya başlanmasıyla birlikte otomotiv yan sanayiinde ortalama ücretlerin artarak, İstanbul erkek işçi ortalamasının çok üstüne çıkması ve otomotiv montaj firmaları ortalamasına yaklaşması beklenir.

1970 yılı için tekerlek lastiği dahil muhtelif yan sanayi alt-gruplarında personele yapılan ortalama ücret ve primler (net ücret, gelir vergisi stopajı, sosyal sigorta, işçi ve işveren hissesi) aşağıda, *Tablo XIII*'de sunulmaktadır.

Tablo XIII
MUHTELİF OTOMOTİV YAN SANAYİ GRUPLARINDA
ORTALAMA AYLIK ÜCRET*

Yan Sanayi alt-grupları	Aylık Ortalama Ücret ¹
Döküm, sac işleri ve demir aksam	1.400 TL.
Oto elektrik aksam	1.660
Lastik, plastik	1.580
Jant, kampana, kriko, makas el aletleri	1.850
Oto yedek parça	1.460
Oto koltuk	1.500
Boya ve cam	1.620
Somun, civata	1.680
Akü	1.650
Fren, debriyaj balataları	1.600
Oto döşeme	1.500
Tekerlek lastiği	2.500

- (1) Toplam personele yapılan ücret ödemeleri primler, gelir vergisi stopajı, sosyal sigorta işçi ve işveren payı dahil.
- (*) **Kaynak : Prof. Dr. Mükerrem Hiç, Otomotiv Yan Sanayi, İstanbul 1972.**