

TMMOB
TÜRK MÜHENDİS ve MİMAR ODALARI BİRLİĞİ
LASTİK SANAYİİ VE PETLAS
SEKTÖREL RAPOR DİZİSİ: 6
ARALIK 1994, ANKARA

SUNUŞ

5 Nisan 1994'de Koalisyon Hükümeti tarafından açıklanan "Ekonomik Önlemler Uygulama Planı"nda, Petlas A.Ş. kapatılacak kuruluşlar arasında sayılmıştır. Bu karar alınırken KOİ ve DPT'nin görüşleri, Şirket'in kuruluş koşulları, işletme faaliyetleri ve finansman durumu incelenmeden salt kuruluşun zarar etmesi göz önüne alınmıştır.

Genel olarak araç lastiği sektörü, otomotiv sektöründeki gelişmelerden doğrudan etkilenmektedir. 1995'de otomobil satışlarında en hızlı artış Avrupa, ABD ve Japonya dışındaki ülkelerde beklenmektedir. Buna bağlı olarak araç lastiği üretimi artacaktır.

Lastik sektöründe çokuluslu, az sayıda firma dünya üretiminin büyük bölümünü gerçekleştirmektedir. Dolayısıyla pazarda oligopol bir yapı oluşmuştur.

Ülkemizde araç lastiği üretimi üçü özel ve biri kamu kesiminden olmak üzere dört firma tarafından yapılmaktadır. Goodyear, Pirelli ve Brissa yabancı sermaye ortaklığı ve lisansı ile üretim yapmaktadır. Tek kamu kuruluşu olan Petlas ise, kara taşıt lastiği üretimi yanında uçak lastiği üretim kapasitesine sahiptir. Kara taşıt lastikleri Çekoslovak BARUM, uçak lastikleri ise İngiliz DUNLUP lisansı ile üretilmektedir.

Teknoloji olarak değişken ve dinamik bir yapıya sahip olan lastik sektörü, ancak ürün çeşitliliği ve güncelleştirme ile rekabet gücünü elde etmektedir. Petlas'ta yaşanan olumsuzluklar ileri sürüldüğü gibi mevcut makina ve ekipman eksikliği ve geriliğinden kaynaklanmamaktadır. Petlas diğer firmalarla aynı üretim teknolojisine sahiptir. Ancak, dünya oligopolünü oluşturan firmaların lisansı ile üretim yapması ve dünyadaki teknolojik gelişmeleri izleyerek ürünlerine yansıtması gerekmektedir. Oysa, Petlas güçlü bir lisansör firmaya bağlı değildir ve ürün çeşitliliğini sağlayabilmek için yatırım finansmanı konusunda zorlanmaktadır. Bu nedenlerle de pazarda eşit koşullarda rekabet edememektedir.

Araç lastiği sektöründe maliyeti, dolayısıyla rekabeti etkileyen önemli unsurlar hammadde, işgücü ve kapasite kullanımıdır. Petlas Lastik Fabrikası düşük kapasite ile çalıştığından ölçek ekonomisinden yararlanamamaktadır. Yüksek finansman maliyetinden kaynaklanan sorunlar yatırımın karlılığını etkileyen en önemli etmendir. Petlas, teknolojik gelişim için önerilen modernizasyon projesine yatırım kaynağı sağlanarak mevcut personel ve ekipman ile verimli ve etkin biçimde çalıştırılabilir. Sermaye tahsilatının doğrudan acil borç ödemelerine aktarılması, gerekli yatırımların yapılmaması Petlas'ı olumsuz etkileyen faktörlerdir.

Raporda belirtildiği gibi, Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne girmesi durumunda, önemli ölçüde etkilenmeyecek olan Petlas, ek yatırımlarla güçlendirilmelidir. Petlas'ın mevcut kapasite ile ürettiği kalite ve güvenilirliği kabul edilen ürünlerini tanıtım ve pazarlama olanaklarına sahip olmaması, rekabet gücünü etkileyen diğer olumsuz bir faktördür. Tüm bu olumsuzluklara karşın, pazar payını kısa sürede % 5'e çıkarabilmesi önemli bir gelişmedir.

Petlas'ın kuruluşu aşamasında yaşanan mali darboğazlar nedeniyle, yatırım çok uzun sürmüş ve yatırımların finansmanı için, yüksek faizli borçlanmaya gidilmiştir. Bu nedenle, faiz yükü önemli bir maliyet unsuru haline gelmiştir. 1989 yılında 19 milyar, 1990 yılında 45 milyar, 1991'de 90 milyar, 1992'de 32 milyar ve 1993'de 59 milyar faiz ödemesi yapılmıştır. Tüm dünyada teknolojik gelişmeler için yapılan yeni yatırımlar, gelecek yıllarda da lastik sektörünün bu özelliğini koruyacağını göstermektedir. Bu olgu, dünyada olduğu gibi Türkiye'de de, lastik sanayinin büyüyecek bir sektör olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, ülkede yapılmış olan yatırımların yok edilmesi değil, tersine geliştirilmesi ve bu amaçla kaynak aktarımı sağlanması gerekmektedir.

Petlas'ın kapatılması durumunda:

Ülkenin son derece kıt olan kaynakları kullanılarak yapılan bu yatırımda ekonomik rasyonellik dikkate alınmamış olacaktır.

Ülkeye ve yöreye sağladığı katma değer ortadan kaldırılacaktır.

Petlas Türkiye'de uçak lastiği üreten tek fabrikadır. Kapatılması durumunda dışa bağımlılığımız daha da artacaktır.

Petlas'ın, oligopol bir yapıya sahip olan pazarda fiyatların belirlenmesinde düzenleyici bir rolü bulunmaktadır. Kapatılması durumunda araç lastiği fiyatları önemli oranda artacak, bayilerin ödeme süresi ise kısaltılacaktır.

Petlas çalışanlarının ve fabrika ürünlerini satan bayilerdeki çalışanların işsiz kalması, önemli sosyal sorunlara neden olacaktır.

Hazırlanan bu raporun lastik sanayi ve Petlas ile ilgili önemli bir eksikliği gidereceğine, başvuru kaynağı olacağına kuşku yoktur.

Aralık 1994

Yönetim Kurulu

I- ARAÇ LASTİĞİ SANAYİ

a) Tanımı ve Sınıflanması

1900'lü yılların başlarında gelişme gösteren araç lastiği sanayi kapsamındaki ana mallar;

1. Binek-minibüs lastikleri
2. Kamyonet veya hafif kamyon lastikleri
3. Traktör-ön lastikleri
4. Traktör-arka lastikleri
5. İş makinaları lastikleri
6. Bisiklet ve motosiklet lastikleri
7. İç lastikler
8. Sırt kauçuğu, tamir malzemeleri ve kaplanmış araç lastiği olarak tanımlanmaktadır.

Otomotiv sektörünün yeni araç lastiği talebinin yanında, mevcut araç parkındaki yıpranmış lastikleri yenileme gereksinimini de karşılayan lastik sektörü, otomotiv sektöründen doğrudan etkilenmektedir. Bu anlamda, lastikler tekerlekli araç jantlarında kullanılmak üzere dizayn edildiklerinden, dizayn aşamasında otomotiv sektörünün ihtiyaçları dikkate alınmaktadır. Aynı şekilde araç dizayn edilirken de, lastik endüstrisinin son gelişim düzeyi ve teknolojisi göz önüne alınmaktadır.

b) Lastiğin Yapısı ve Üretim Teknolojisi

Lastik, kompozit bir sistemdir. Bu yapıda, karkas materyali olarak görev yapan fiberleri her iki ucundan kilitleyen topuk teli demeti, yanak denilen, koruyucu görevi yapan dış yan lastik malzemesi ve lastiği çepeçevre saran, yol ile

teması, çekişi sağlayıcı sırt malzemesi bulunmaktadır.

Lastiğin ana bileşenleri;

- KARKAS: Esas yük taşıyan yapıdır. Lastik karışım malzemesine katmanlar

halinde tekstil ve çelik kordların yerleştirilmesi ile elde edilir.

- YANAK: Karkasın dış çevresine yerleştirilen ince bir karışımdır. Lastiği, dışarıdan gelecek fiziksel ve kimyasal etkilere karşı korumak için kullanılır.

- SIRT: Lastiğin yol ile temas eden bölümüdür. Lastiğin çekiş yapmasını ve yol tutmasını sağlar. Aynı zamanda karkası, sırt bölgesinden gelebilecek etkilere karşı korur.

- TOPUK: Karkas yapının bir ya da daha fazla dairesel çelik tel demeti ile

kilitlendiği bölgedir. Güç, frenleme güç aktarımı ve janta takılmasını sağlar.

Gövde yapılarına göre lastikler;

- Çapraz katlı lastikler (conventionel, bias, diagonal),
- Radyal lastik olmak üzere iki ana gruba ayrılır.

Kullanım yerlerine göre lastikler;

- Binek lastikleri,
- Kamyonet-minibüs lastikleri,
- Traktör lastikleri,
- İş makineleri lastikleri

olarak sınıflandırılır.

Belirtildiği gibi, araç ve lastik birbirini tamamlayan bir bütündür. Talebe göre, çok çeşitli araç cinsinin var olduğu ortamda, problemlerin standartlaştırılması gereksinimi, lastiklerin sınıflandırılarak belirli ölçüt ve kalıplara uymalarını zorunlu hale getirmiştir. Bu konuda, Avrupa pazarı için E.T.R.O. (European Tyreand RIM Technical Organisation) ve Amerika pazarı için T.R.A. (Tire and RIM Assosication) organizasyonları oluşturulmuştur.

Üretim aşamaları

Kesintisiz üretim yöntemi uygulanan tekerlek lastiği imalatındaki aşamalar şunlardır

- Hammaddelerin hazırlanması,
- Karıştırma (mixing),
- Haddeleme (calendaring),
- Çekme (extrustion),
- Lastik elemanlarının ön montajı,
- Lastik elemanlarının monte edilmesi,
- Şekil verme ve vulkanizasyonu

Hammadde

Başlıcaları; sentetik kauçuklar, doğal kauçuklar, karbon siyahları, çeşitli kimyasallar, teksil kordlar, çelik kordlar, topuk teli ve subaplar olmak üzere 100 civarında hammadde kullanılmaktadır.

Maliyet

Sektörde hammadde, işgücü ve enerji giderleri en önemli maliyet unsurlarıdır. Üretim ölçeğinin artırılması, birim yatırım maliyetinin düşürülmesini sağlamaktadır.

c) Dünya'da Araç Lastiği Sektörü

Bölgesel bazda, dünya lastik üretimi incelendiğinde, üretimin; Kuzey Amerika ülkelerinden ABD ve Kanada'da; Uzak Doğu ülkelerinden Japonya, G. Kore ve Tayvan'da; Avrupa'da Fransa, Almanya, İtalyan, İngiltere ve eski Doğu Bloku ülkelerinde; Latin Amerika ülkelerinden Brezilya'da; Asya'da BDT ülkeleri ve Çin'de yoğunlaştığı görülmektedir.

Ayrıca, bu sektörde çokuluslu, az sayıda firmanın dünya üretimini karşılaması, pazarda oligopol bir yapının varlığını göstermektedir.

1982-1992 yılları arasında, dünya lastik üretimi artışının % 3.4, talep artışının ise % 3.3 olduğu görülmektedir (Çizelge-1).

Bu durum sektörde, yoğun bir biçimde rekabet yaşanmasına ve tekelleşmelerin büyük ölçüde artmasına yol açmıştır. Aynı zamanda, 1977 yılı için yapılan üretim ve tüketim projeksiyonu, gelecek yıllarda da Pazar yapısının benzer nitelikleri koruyacağını göstermektedir.

Çizelge-2'de, dünya lastik sektöründe faaliyette bulunan ilk elli firmanın 1989-1992 yıllarına göre satış dağılımları, Çizelge-3a'da ise, dünya satışlarının % 80'inden fazlasına sahip olan ilk 10 tekel firma görülmektedir.

Çizelge-3b'de I O tekel firmanın 1993 yılı ilk 6 aylık satışları, talepte düşme eğilimi olduğunu göstermektedir. Ekonomik daralma, yenileme talebinde de artışın, beklenen düzeyde gerçekleşmemesine neden olmaktadır.

Bu etkenler, lastik üreticileri arasında varolan rekabetin giderek artmasına ve firmaların pazar payını alabilmek için teknolojik yenileme amaçlı, yeni yatırımlara yönelmelerine yol açmaktadır.

Çizelge-4'te, dünya lastik firmalarının mevcut ve planlanmış yatırım projeleri görülmektedir. Buna göre, firmaların uluslararası pazarda rekabet gücünü artırmaya yönelik ürün çeşitliliği ve ürünün güncelleştirilmesi için, teknolojik yatırım amacıyla kapasite artırımı, modernizasyon çalışmaları ve yeni fabrika yapımı faaliyetlerinin sürmekte olduğu söylenebilir.

Bu durum, lastik sektörünün dönemsel olarak yaşanan ekonomik bunalıma rağmen, öneminin devam ettiğini göstermektedir.

II- TÜRKİYE'DE ARAÇ LASTİĞİ SANAYİ YAPISI VE GELİŞİMİ

Türkiye'de araç lastiği sanayi, otomotiv sektörünün gelişimine paralel olarak, 1954'te, Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile başlamıştır. 1958'de Türk Pirelli Lastikleri AŞ, 1960'ta Goodyear Lastikleri TAŞ ve 1961'de Uniroyal Endüstri TAŞ kurulmuştur. 1963'te, araç lastiği üretiminin başlamasına kadar yurtiçi talep, ithalat yoluyla ve eskimiş lastiklere sırt geçirme suretiyle karşılanmıştır. 1960'larda üretime geçen söz konusu tesisler, çeşitli zamanlarda tevsi edilmelerine karşın, talebi karşılayamadıklarından, lastik ithalatı devam etmiştir. Varolan kapasitelerin yeterli olmadığı, talebin giderek artacağı göz önüne alınarak, 3. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, tekerlek lastikleri üretiminde yeni kapasite yaratıcı yatırımların zorunlu olduğu belirtilerek, mevcut tekerlek fabrikalarının tevsiinin yanında, yerli sermayeye yönelik ve kamu öncülüğünde yeni tesislerin kurulması öngörülmüştür. 1948'de yüzde yüz yerli sermaye ile LASSA Lastik Sanayi ve Ticaret AŞ üretime geçmiş, ancak lisans sorununu aşamayınca, 1988'de Bridgestone'nun ortaklığıyla BRISA Bridgestone ve Sabancı Lastik Sanayii AŞ adını almıştır. 1976'da kamu iştiraki olarak PETLAS Lastik Sanayi AŞ kurulmuştur. 1986'da ise, Goodyear ve Uniroyal şirketleri birleşerek, faaliyetlerini Goodyear adı altında sürdürmeye başlamışlardır.

Özetle, söz konusu sektörde üretim; Goodyear, Pirelli, Brisa ve Petlas

olmak üzere 4 firma tarafından gerçekleştirilmektedir. Petlas dışındaki üç firmada yabancı sermaye katılımı vardır.

Türk Pirelli Lastikleri AŞ

İzmit tesislerinde üretime başlayan firma, İtalyan Pirelli lisansı ve markası ile üretim yapmaktadır. Şirketin % 48'ini yerli özel, % 52'sini yabancı sermaye oluşturmaktadır.

Goodyear Lastikleri AŞ

Adapazarı'nda kurulu tesis, Goodyear lisansı ile Goodyear ve Fulda markalarında üretimi yapmaktadır. Yabancı sermaye payı, % 51'dir.

BRİSA Bridgestone Sabancı Lastik Sanayi ve Ticaret AŞ

1978'de B.F. Goodrich Lisansı ve LASSA markası ile İzmit'te üretime başlamıştır. 1988'de Japon Bridgestone firması ile birleşerek BRİSA adını almıştır. Yabancı sermaye payı % 36'dır.

PETLAS Lastik Sanayi AŞ

Sektörde tek kamu kurumu olan ve yabancı sermaye katılımı olmayan şirket, Kırşehir'de üretim yapmaktadır. Diğer üretici firmalardan farklı olarak, askeri uçak lastiği üretim kapasitesine de sahiptir. Kara taşıt lastikleri Çekoslovak Barum, uçak lastikleri ise, İngiliz Dunlop lisansı ile üretilmekte ve PETLAS markası kullanılmaktadır.

a) Kapasite-Üretim

Sektörde firmaların 1986-1994 yılları arasındaki kapasiteleri Çizelge-5'te görülmektedir. 1994 yılı toplam kapasitesi 12.419.000 adettir. 1986'dan başlayarak 1994'ün ilk 3 aylık dönemine kadar gerçekleşen dış lastik üretimleri incelendiğinde (Çizelge-6):

- Goodyear'ın 1986'da % 88 Kapasite Kullanım Oranı (KKO) ile 2.066.000 adet/

yıl olan üretimi, 1993'te % 94 kapasite kullanım oranı ile 2.777.000 adet/yıla yükselmiştir.

- Pirelli'de 1986'da % 81 olan kapasite kullanım oranı, 1993'te % 82 olmuş; yıllık üretim ise, 1.299.000 adet/yıldan 2.392.000 adet/yıla yükselmiştir.

- PETLAS ise, 1990'da % 10 kapasite kullanım oranı ile üretime başlayarak 119.000 adet/yıl lastik üretmiş; 1993'te kapasite kullanım oranı % 40, üretim 490.000 adet/yıl olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye'de toplam dış lastik üretimi 9.153.000 adet/yıl, ortalama kapasite kullanım oranı ise % 78'dir.

İç lastik üretimi ve kapasite kullanım oranı oranları incelendiğinde ise (Çizelge-7):

- Goodyear'ın 1987'de % 34 kapasite kullanım oranı ile 1.347.000 adet/yıl olan üretimi 1993'te % 33 kapasite kullanım oranı ile 1.613.000 adet/yıla yükselmiştir.

- Pirelli'de 1987'de % 35 olan kapasite kullanım oranı, 1993'te % 32 olmuş; yıllık üretim ise, 1.384.000 adet/yıldan 1.566.000 adet/yıla yükselmiştir.

- BRİSA'da kapasite kullanım oranı 1986'da % 30 iken, 1993'te de % 30 olarak

aynı kalmış; üretim ise 1.177.000 adet/yıldan, 1.466.000 adet/yıla yükselmiştir.

- PETLAS ise, 1990'da % 2 kapasite kullanım oranı ile üretime başlayarak

42.000

adet/yıl lastik üretmiş; 1993'te kapasite kullanım oranı % 46, üretim 289.000 adet/ yıl olarak gerçekleşmiştir.

Bu rakamlar, özel sektörün dönem içinde gerçekleştirdiği kapasite artırımlarını içermediğinden, sağlıklı bir fikir vermemektedir. Ancak, Türkiye'de hiç bir lastik firması kapasitesinin % 100'ünü kullanmamaktadır.

1993 - 1994 ilk üç aylık üretim karşılaştırılması (Dış Lastik) (000 adet)

Lastik Grupları	1993 ilk 3 ay	1994 ilk 3 ay	Artış-Azalış(%)
Binek-Kamyonet			
Minibüs	1492	1280	- 14
Kamyon-otobüs	529	537	1
Traktör-iş mak.	228	215	- 6
TOPLAM	2249	2032	- 10

1994 yılının ilk üç aylık döneminde, bir önceki yılın aynı dönemine göre % 10'luk bir düşüş görülmektedir.

b) Tüketim

1986-1993 yılları yurtiçi lastik tüketimi: (Dış lastik) (000 adet)

Yıllar	Üretim	Yurt İçi		Tüketim
		İthalat	İhracat	
1986	5.419	103	1.301	4.221
1987	6.428	137	1.455	5.110
1988	7.041	189	1.839	5.391
1989	6.611	314	1.944	4.981
1990	4.707	1.371	1.007	5.071
1991	7.560	865	2.490	5.935
1992	8.591	991	3.309	6.273
1993	9.153	1.275	2.914	7.514

Talep

Tekerlek lastiği sektöründe talep iki temel grupta ele alınabilir:

- Montaj talebi: Otomotiv sektörü tarafından üretilen araçlar için talep edilen lastikler,
- Yenileme talebi: Araç parkında mevcut araçların yenileme gereksiniminden kaynaklanan talep.

Motorlu araç üretiminin artması, araç parkının genişlemesi, inşaat ve nakliye sektörünün hareketlenmesi, tekerler lastiğine olan talebi doğrudan etkileyen en önemli faktörlerdir. Ek olarak kişi başına düşen gelir seviyesi, petrol fiyatları gibi faktörler de talebi etkilemektedir.

1993 yılında üretilen lastiklerin % 68'i iç pazara verilirken, % 32'si ihraç edilmiş, % 17 oranında ise, ithal lastik iç piyasaya girmiştir (Çizelge-8) 1993 yılı üretim, ithalat ve ihracat rakamlarına göre lastik tüketimi 7.5 milyon adet/ yıl dolayında gerçekleşmiştir. 1993'te, 1992'deki tüketim gerçekleşmesine göre montaj talebinde % 30.8 artış olmasına karşın, yenileme talebinde % 15.3 oranında artış olmuştur (Çizelge-9).

c) Dış Ticaret

Çizelge 10'da görülebileceği gibi; ihracat-ithalat dengesi açısından, lastik sektörü ihracatçı bir görünüm sergilemektedir. İhracatın yoğunluk kazandığı ülkeler Ortadoğu, Yakındoğu ve Kuzey Afrika ülkeleridir.

Türkiye'ye ithal edilen lastiklerde herhangi bir standart zorunluluğu olmaması, ülkeye giren düşük kaliteli lastik miktarının 1990'lı yıllarda önemli boyutlara ulaşmasına neden olmuştur. Piyasaya göre çok ucuz, ancak, düşük kaliteli bu lastiklerin hiçbir garantisinin olmaması ve standartlara da uymaması, tüketicinin zarar görmesine, devletin de kaçak giren lastikler nedeniyle vergi kaybına uğramasına ve yerli üretici firmaların haksız bir rekabet ortamı içine girmelerine yol açmıştır.

III- ARAÇ LASTİĞİ SEKTÖRÜNÜN ÖNEMİ VE GELECEĞİ

Hızlı, dengeli ve sürekli bir sosyo-ekonomik gelişme sürecine geçiş, Türkiye sanayinin rekabet gücünün artırılması, kuruluş ve ürünlerinin dünya pazarlarında belirgin ve kalıcı yerler kazanmalarıyla gerçekleştirilebilir.

Türkiye sanayinin rekabet gücünü artırma çabalarının hangi sektörlerde odaklaştırılacağı, devletin teşvik politikalarının hangi temellere dayandırılacağı, sektörler arası dinamizmin ülke yararına nasıl kullanılacağı ve en önemlisi öncelik verilecek alanlarda geleceğin teknolojilerinin geliştirilebilmesi için nasıl bir bilim-teknoloji ve sanayi politikası izleneceği ancak, sektör programlarının oluşturulması ve geliştirilmesi ile belirlenebilir.

Bu durumu irdeleyen TUSİAD çalışmasında, lastik sektörü "lokomotif sektörler" arasında yer almaktadır¹²¹ (Çizelge-11). Bu sektör grubunun ekonomideki ağırlığı belirtilirken; istihdamın % 52'sini, üretimin % 48'ini, katma değer % 34'ünü, Türkiye ihracatının da, % 64.7'sini; dünya ihracatının ise, % 0.32'sini gerçekleştirdikleri ifade edilmektedir (Çizelge-12). Aynı çalışmada lastik sektörünün rekabet edebilme gücüne; coğrafi konumun yarattığı üstünlüklerin yüksek, düşük ücret düzeyinin çok yüksek, teknolojinin ise yüksek oranlarda katkısı olacağı belirtilmiştir (Çizelge-13).

Türkiye'nin ihracat dinamiklerine yönelik olarak lastik sektöründe sanayinin dışa dönüklük derecesinde anlamlı artışlar görülmektedir (Çizelge-14). Ayrıca Türkiye'deki işgücü maliyetinin görece düşüklüğü emek yoğun sanayileri avantajlı duruma getirmektedir. Lastik sektöründe işgücü verimliliğinin de küçümsenmeyecek miktarlarda olduğu bilinmektedir (Çizelge-15).

Otomotiv sektörünün yeni araç lastiği talebinin yanında mevcut araç parkındaki yıpranmış lastikleri yenileme gereksinimini de karşılayan lastik sektörü, otomotiv sektöründeki gelişmelerden doğrudan etkilenmektedir. 1990'dan sonra tüm dünyayı etkisine alan ekonomik daralmadan en çok etkilenen sektörlerden olan otomotiv sektörünün girdiği kriz, dünya lastik üreticilerini önemli ölçüde etkilemiş olup, yeni pazarlar arama faaliyetlerine yöneltmiştir.

Dünya'daki olumsuz gelişmelerin tam tersine, doymamış bir otomobil talebine sahip Türkiye, bu dönemde hem araç, hem de lastik pazarı olarak görülmüştür. Bu bağlamda, birbiriyle doğrudan ilişkili olan lastik ve otomotiv sektörlerindeki gelişmelerin izlenmesi anlamlı olacaktır.

a) Otomotiv Sanayinin Gelişimi ve Geleceği

Dünya otomotiv sanayi 1910 ve 1990 yılları arasında 2 temel dönüşüm geçirmiştir. 1910'tan sonra Amerikan üreticilerinin Ford fabrikalarından

başlayarak kitle üretimine geçmesiyle 1920'lerde otomobil sanayinde ABD'li üreticilerin yararına oligopolleşme görülmüşken; ikinci dönüşüm 1950'lerin sonunda Avrupalı üreticilerin geliştirdikleri maliyet düşürücü ve talebe duyarlı üretim organizasyonu ile ortaya çıkmıştır. Geçirilen bu dönüşümlere bağlı olarak otomobil üretiminin coğrafi dağılımı önemli değişikliklere uğramıştır.

DÜNYA OTOMOBİL ÜRETİMİNİN COĞRAFİ DAĞILIMI (000 Adet)

Yıllar	1929	1938	1950	1960	1970	1980	1990	1991
K.Amerika	4791	2413	6950	7001	7491	7223	7017	6330
B. Avrupa	600	900	1100	5100	10400	10372	13100	12828
Japonya	—	—	2	65	3178	7038	9948	9753
Gelişmekte O. Ülkeler	—	—	—	258	1110	1953	3400	3781
Merkezli Planlı Ekonomiler	—	100	100	300	700	2100	6500	—

Kaynak: Jones and Womack, 1958; Hoffman and Kaplinsk, 1988; Society of Motor Manufactures and Traders (SMMT), 1992.

2. Dünya Savaşı'nın başlarında dünya üretiminin % 75'i ABD'ye ait iken, bu oran zamanla düşmeye başlamış; 1970'lerde Batı Avrupa, ABD'den fazla otomobil üretir duruma gelmiştir. 1980'lerde Japonya da, ABD'nin toplam üretimine yaklaşmıştır.

1970'lerin başlarında Brezilya, Arjantin, Meksika, İspanya gibi ülkelerde ucuz emeğe dayalı önemli üretim merkezleri oluşmuş, bunlara Uzakdoğu ülkeleri ile Türkiye de katılmıştır. Bu ülkelerde gelişen otomobil üretimi 1970'lerde dünya üretiminin % 6-7'sine ulaşmıştır. 1990'da ise, dünya üretiminde ABD'nin payı % 18, Batı Avrupa'nın % 33, Japonya'nın % 25, gelişmekte olan ülkelerin % 7, eski merkezli planlı ülkelerin payı ise, % 17 civarında olmuştur. Data Resource Incorporation (DRI) tarafından hazırlanan talep tahminine göre dünya otomobil talebi 1996 için 40.5 milyon olarak hesaplanmıştır. Aynı yılda otomobil üretimi ise 40.7 milyon civarında olacaktır.

DÜNYA OTOMOBİL SATIŞ TAHMİNİ (000 Adet)

Satışlar	1990	1996
B. Avrupa	13.249	15.022
ABD	9.295	10.047
Japonya	5.102	5.215
G. Kore	604	1.132
Diğer Ülkeler	7.219	9.048
Dünya	35.469	40.564

DÜNYA OTOMOBİL ÜRETİM TAHMİNİ (000 Adet)

Üretim	1990	1996
B. Avrupa	13.587	15.171
ABD	6.298	7.051

Japonya	9.947	10.243
G. Kore	943	1.681
Diğer Ülkeler	5.092	6.599
Dünya	35.867	40.745

Görüldüğü gibi otomobil satış ve üretimi arasındaki en büyük açığı ABD vermektedir. Bu nedenle, dünya otomobil üreticileri, daha çok ABD pazarına yönelmektedirler ve Japonya, G. Kore ve Avrupalı otomobil üreticilerinin yatırımlarında hızlı bir artış görülmektedir.

Satışlardaki artış hızı açısından ise, en hızlı artış Avrupa, ABD ve Japonya'nın dışındaki ülkelerde beklenmektedir. Bu durumda eğer, gelişmekte olan ülkelerde yatırım yapılmazsa, üretimin yapıldığı bölgeler ile satışın yapıldığı bölgeler arasında önemli bir uyumsuzluk görülecektir (Jones, 1988).

Dünya otomobil tahmini konusunda yapılmış bir araştırma olan Euromotor 1991 raporuna göre de, 2010 yılında otomobil satışlarının % 35.5'i gelişmekte olan ülkelerde yapılacaktır. Örneğin, 1995'te gelişmekte olan ülkelerde, 13 milyon otomobil satılacaktır. Bu durumda gelişmiş ülke üreticilerinin 2000'li yıllarda gelişmekte olan ülkelerin pazarlarına yöneleceği ve bu anlamda gelişmekte olan ülkelerin çeşitli markalarda, uygun ölçüğe ulaşma sorununu aşmalarının zorunlu olduğu gözardı edilmemelidir.

b) Lastik Sektörünün Türkiye Ekonomisindeki Yeri

Bu veriler ışığında hem araç, hem de lastik pazarı olarak görülen Türkiye'de; araç ve lastik ithalatının artması, yukarıdaki araştırmayı doğrulamaktadır. 1988'de toplam iç talebin % 4'ü ithal lastikle karşılanırken, bu rakam 1989'da % 7.4'e, 1990'da ise % 30.4'e yükselmiştir. Türkiye'deki üreticilerin ürün çeşitlendirme, teknoloji yenileme ve satış sonrası hizmeti yoğunlaştırma çabaları ile bu pay bugün % 18.8'e gerilemiştir. Ayrıca, sektörün yabancı üreticilerle rekabet edebilmesi için yeni yatırımlara gereksinimi, yaşanarak anlaşılmalı ve tevsî yatırım faaliyetleri artmıştır. Sektörün Türkiye'nin sınıai mamul ihracatındaki payı 1980 yılında % 1.53 iken, 1991 yılında % 2.97'ye ulaşmış; 1970-1980 döneminde ihracat trend artışı imalat sanayi ortalamasının altında iken, 1981-1991 döneminde trend artışında ortalamaların üstüne çıkarak üçüncü sırada yer almıştır. Diğer yandan 1970-1992 döneminin tümüne bakılarak yapılan bir çalışmada, bu verilere dayanılarak günümüzün ve geleceğin ihracat ürünlerinin yer alacağı imalat sanayi alt sektörleri içinde lastik-plastik sanayi ikinci sırada sayılmıştır.

c) Lastik Sektörüne Gümrük Birliğinin Olası Etkileri

Mevcut gümrük vergisi ve eş etkili fonların toplamı Türkiye lastik üreticilerini dış rakiplerinden AT ülkelerine karşı % 28.9, diğer ülkelere karşı ise % 32.3 oranında korumaktadır. Gümrük Birliği sonrası AT üreticileri ile rekabet etmek zorunda kalacak olan sektör, üçüncü ülkelere karşı da yalnızca ortak gümrük tarifesi oranı olan % 5.8 düzeyinde korunacaktır. Ancak maliyetler içinde % 65 paya sahip olan ve büyük ölçüde ithal edilen hammaddenin de gümrüksüz gireceği göz önüne alındığında vazgeçilecek koruma oranı % 28.9 yerine yüzde 5'lik bir düşme ile % 23.9 olacaktır. Bunun da oldukça yüksek bir oran olduğu ve sektörün karını, dolayısıyla yatırım kararlarını etkileyebileceği söylenebilir.

Sektörün önemli sorunları yetersiz iç talep, kalitesiz ve ucuz Hint, Rus ve Uzakdoğu lastiklerinin neden olduğu haksız rekabet, yüksek enerji, işgücü ve finansman giderleridir. Sektörün ihracat performansı yüksek olup, bu nedenle Türkiye'nin özellikle Gümrük Birliği sonrasında yararlanabileceği bir ihraç malı olan lastiğin dış rekabette topluluk üreticilerinin yararlandığı her türlü teşvik ve korumadan yararlanması gerekmektedir.

Maliyetlerin düşürülebilmesi için enerji fiyatlarında özel bir uygulama, teknoloji yenileme yatırımları için ucuz finansman sağlanması zorunludur. Tüm sanayi dallarında olduğu gibi lastikte de uygulanacak olan tarife dış engeller içinde standartlar önemli bir yer tutmaktadır. Türkiye'ye ithal edilecek lastiklerde coğrafi koşullara uygunluk açısından aranabilecek özellikler bu alanda etkin bir koruma sağlayabilir. Bu yolla ucuz ve kalitesiz lastiklerin ithalinin önlenmesi sağlanacak, dolayısıyla kapasite fazlasını giderme açısından katkısı olacaktır.

Sonuçta, lastik sektörüne ilişkin veriler bu sektörün Gümrük Birliği sonrasında "batma" gibi bir endişesinin olmaması gerektiğini ortaya koymaktadır. Ancak, sektörün rekabet gücünün sürdürülmesi ve artırılması için AT ülkelerine eş düzeyde destek sağlanmalıdır.

IV- PETLAS

I - Kuruluşu

3. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, PETKİM Petrokimya AŞ'nin Yarımca tesislerinde üretilen sentetik kauçuk ve karbonsiyahı ürünlerinden yararlanılmak üzere, kamu girişimciliğinde bir lastik fabrikası kurulması görevi DPT tarafından PETKİM'e verilmiştir. Araç lastiği pazar etüdü ile ilk fizibilite raporu hazırlanmış, 28 Şubat 1975'te yatırıma başlama kararı alınmıştır. 19 Ağustos 1976'da 200 milyon TL sermaye ile PETLAS Lastik Sanayi ve Ticaret A.Ş. kurulmuştur.

a) Kuruluşun sermayesinin dağılımı

Kuruluşun Adı	Sermaye Payı (%)
PETKİM	30
Emekli Sandığı	23
Hava Kuv.Güç.Vakfı	20
DMO	12
Tarım Kredi Koop.Bir.	15

Tesislerin temeli 1977'de atılmış, teknolojik ihaleye 21 Ocak 1977'de çıkmış ve ihaleyi 6 Haziran 1977'de Japon Yokohama-Kobe Steel-SUMİTOMO konsorsiyumunun kazanmasına karşın, gerekli dış finansmanı sağlayamaması nedeniyle, 11 Haziran 1981'de Çekoslovak Technoexport firması ile kara taşıt lastiklerinin üretimi için Çek BARUM lisansının sağlanması, ayrıca tüm lastik projesi için gerekli makina ve teçhizatın temini, mühendislik, nezaret ve eğitim hizmetleri ile 81.779.064 ABD Dolarlık dış krediyi içeren sözleşme imzalanmıştır. Askeri uçak lastikleri için de, Technoexport'un taşeronu Fransız EMS ile teknik yardım anlaşması, İngiliz Dunlop ile de lisans anlaşması imzalanmış ve tüm teknolojik anlaşmalar 15 Aralık 1981'de yürürlüğe girmiştir. İnşaat, imalat, montaj ve yardımcı tesislerin yapım işi, GURİŞ İnşaat ve Müh. A.Ş.'ye verilmiş, 12 Ağustos 1983'te sözleşme imzalanmıştır.

b) İşletmeye alma ve deneme üretimi

1989'da kara taşıt lastiklerinin deneme üretimine geçilmiş ve ilk olarak 7.50-

16 6PR TP 8 ebadındaki traktör ön lastiği üretilmiştir. 1989 sonuna kadar 7.551 adet satılabilir dış lastik ile 691 adet kolon olmak üzere toplam 117 tonluk üretim yapılmıştır.

Deneme üretimi 1990 yılı sonlarına kadar devam etmiş ve aynı yıl toplam 120.615 adet satılabilir dış lastik, 42.158 adet iç lastik, 39.708 adet kolon olmak üzere toplam 4.261 tonluk üretim gerçekleştirilmiştir.

Askeri uçak lastiği fabrikası montajının 1987'de tamamlanmasına karşın, Dunlop firmasıyla imzalanan lisans anlaşmasına, imal edilecek ürünün stratejik önemi ve teknolojisi nedeniyle gizliliğe uyulması öngörüldüğünden, Çekoslovak teknik elemanların 1990'da ayrılmasından sonra, lisansör Dunlop firmasıyla eğitim ve işletmeye alma programları hazırlanmıştır. 1991'de personel İngiltere'de eğitilmiş, 1992'de ilk olarak 12.50-1612 PR TL askeri uçak lastiği üretilmiştir.

Hava Kuvvetleri'nin kullanacağı lastiklerin uluslararası kalite belgesi taşıması gerektiğinden, şirket ürettiği 8 ebat askeri uçak lastiğini, test edilerek, kalifikasyon numarası olmak üzere Dunlop/İngiltere ve Ceat/Fransa test merkezlerine göndermiş ve başarılı bulunarak sertifikaları alınmıştır (EK-1). Technoexport firmasınınca gerçekleştirilen fabrikaların lisans, mühendislik, makina-ekipman temini ve süpervizörlük hizmetleri ile ilgili geçici kabul 23 Ocak 1990 tarihinde, kesin kabul ise, 12 Aralık 1990 tarihinde yapılmıştır.

GÜRIŞ tarafından gerçekleştirilen, fabrikaların inşaat, imalat, montaj ve yardımcı tesisler ile ilgili geçici kabul 28 Şubat 1991 tarihinde, kesin kabul ise 17 Haziran 1992 tarihinde yapılmıştır. Halen kesin hesap çalışmaları sürmektedir.

PETLAS, 1990'da PETKİM'den ayrılarak, KOİ'ye devredilmiştir.

c) Kapasite, ürün bileşimi, sermaye durumu ve yatırımlar

Kara taşıt dış lastiği kapasitesi	1.225.500	adet/yıl
Kara taşıt iç lastiği kapasitesi	450.000	adet/yıl
Kolon	546.000	adet/yıl
Pişirme torbası	8.610	adet/yıl
Lastik yapım torbası	1.194	adet/yıl
Askeri uçak lastiği	8.000	adet/yıl

Aşağıda görüldüğü gibi PETLAS'ta 12 çeşit ürün üretilmektedir.

ÜRÜN	Adet/Yıl	Kg./Yıl
Kara Taşıt Dış Lastiği		
Toplamı	1.225.500	40.475.050
Binek Radyal Grubu	303.000	2.400.970
Kamyonet Minibüs Grubu	191.500	3.181.450
Kamyon Otobüs Grubu (Radyal)	174.000	8.474.160
Kamyon Otobüs Grubu (Çapraz)	297.000	14.273.400
Traktör Ön Grubu	127.000	1.871.750
Traktör Arka Grubu	120.000	9.098.200
İş Makina Grubu	13.000	1.175.120
Kara Taşıt İç Lastiği	450.500	1.862.988
Kolon	546.000	1.007.540
Pişirme Torbası	8.610	130.983
Lastik Yapım Torbası	1.194	5.248
Askeri Uçak Lastiği	8.000	128.123

Dış lastik kapasitesinin yıllara göre dağılımı

Yıllar	1000 adet kapasite %	
1990	1.226	13
1991	1.226	12
1992	1.226	11
1993	1.226	10
1994 (Üç ay)	1.226	10

Dış lastik üretim ve kapasite kullanım oranlarının dağılımı

Yıllar	Üretim	KKO %
1990	119	10
1991	193	16
1992	395	32
1993	490	40
1994 (Üç ay)	116	9

Görüldüğü gibi, işletme sermayesi sıkıntısı yaşanmasına karşın, 1990 yılında % 10 olan kapasite ve kullanım oranında, 1993 yılı sonunda 4 kat artış göstermiştir. Bu, üretimin artırılması açısından varolan zorlukları aşma çabaları ile sağlanmıştır.

Sermaye Durumu

25.11.1993 tarihi itibarıyla I trilyon 400 milyar TL olan sermayenin dağılımı şöyledir:

Ortaklar	%	TL(OOO)	Ödenen	Ödenmeyen
KOİ	99.93	1.398.991	1.398.991	-
T.C. Em. Sand.	0.06	816.500	816.500	—
Silah. Kuv. V.	0.01	110.000	110.000	—
Tarım Kredi	0.01	82.000	82.000	—
TOPLAM		1.400.000	1.400.000	—

PETLAS'ın 1979'da 200 milyon TL olan sermayesi, 1981'de 550 milyon TL'ye, 1983'te 2 milyar 500 milyon TL'ye, 1986'da 12 milyar TL'ye, 1989'da önce 300 milyar, ardından 600 milyar TL'ye, 1991'de önce 750, ardından 950 milyar TL'ye, 1992'de I trilyon 300 milyar TL'ye ve 1993'te de I trilyon 400 milyar TL'ye çıkarılmıştır. Ancak sermaye ödemeleri, ödenmesi zorunlu borçlar karşılığında yapıldığı için, bunların işletme faaliyetlerindeki maliyeti azaltma yönünde bir etkisi olmamıştır.

Yatırım

1976'da 5 milyon TL yatırım harcaması yapılmıştır. Yatırım harcamalarının yıllara göre dağılımı aşağıdadır:

Yıllar	Reel	Faiz	Kur Farkı	Toplam (milyon)
1976	5	—	—	5
1977	81	—	—	81
1978	151	10	—	161

1979	134	14	—	148
1980	101	22	—	123
1981	1.300	162	—	1.462
1982	3.538	351	96	3.985
1983	10.493	681	2.492	13.666
1984	18.054	2.342	9.913	30.300
1985	12.065	9.241	8.694	30.000
1986	21.458	29.220	13.537	64.215
1987	11.119	51.048	4.018	86.185
1988	23.013	150.426	61.327	234.766
1989	35.016	31.600	28.859	95.481
1990	10.209	39.50	18.156	67.865
1991	3.282	23.361	61.332	87.975
1992	3.001	10.890	57.132	71.023
1993 Sonu				
Kümülatif	160.001	352.816	314.077	82.894
Deflatörlü	5.835.095	4.731.181	2.329.715	12.895.991

PETLAS'ın üretime başladığı 199Te kadar yapılan 628 milyar 452 milyon TL'lik yatırımın ancak 146 milyar 737 milyon TL'si reel yatırım olup, bunun karşılığında 314 milyar 623 milyon faiz ile 167 milyar 92 milyon TL kur farkı olmak üzere, toplam 481 milyar 715 milyon TL ödenmek zorunda kalınmıştır. Başka bir anlatımla, yatırım bedeli olarak yapılan harcamanın % 76.65'i faiz ve kur farkı ödemelerini içermektedir. Diğer yandan, 1993 sonu itibariyle, toplam deflatörlü yatırım harcamaları bedeli olan yaklaşık 13 trilyon TL'nin yaklaşık 6 trilyonu reel yatırım bedelidir, 7 trilyonu ise faiz ve kur farkı ödemelerinden oluşmaktadır. Bu ise, toplam yatırım harcamalarının % 55'ini oluşturmaktadır.

2) İşletme Faaliyetleri

a) Teknoloji

PETLAS, 1976 yılında kurulmasına karşın, karşılaşılan büyük orandaki finansman sıkıntıları yüzünden, deneme üretimine 1989'da geçebilmiştir. Söz konusu tarihlerde makina, ekipman ve ürün çeşitliliğine yönelik yeterli olan teknolojisi, yatırım süresi olarak geçen oldukça uzun dönemde değişen teknoloji ve pazar koşulları karşısında, kapasite ve teknoloji açısından yetersiz kalmıştır. Teknolojik olarak, değişken ve dinamik olan lastik sektörü, ancak ürün çeşitliliği ve güncelleştirme ile rekabet edebilme gücüne sahip olabilir.

Varolan zorlukları aşabilmek için, yoğun teknolojik çalışmalar sonunda iyileştirme ve yeni kalıp ilaveleri ile ürün çeşitliliği sağlanmaya çalışılmıştır. Böylelikle önemli ölçüde hammadde ve işçilik tasarrufu sağlanmış, pişirme süreleri azaltılmış ve hurda oranları düşürülmüştür. Ayrıca, know-how'da 36 adet olan ürün çeşitliliği, yapılan çalışmalarla 72 adete ve sonraları yurtiçi ve dışından alınan kalıplarla 97 adete ulaştırılmıştır (Çizelge-16).

Ulusal ve uluslararası pazar rekabeti karşısında ucuz maliyet ve üstün kaliteyi sağlayabilmek için üretim kapasitesinin hızlı yatırımlarla artırılması yanında, ürün ve proseslerde pazar taleplerine uygun değişiklik ve geliştirmeler yapılması zorunludur. Bu ise, üretimin yapıldığı fabrika mekanı ile sınırlı değildir. Ürün tasarım, stok kontrol pazarlama, bayilikler, finansman ve girdilerin sürekli sağlanması gibi çeşitli birimlerin içice sistematik

entegrasyonu ile sağlanabilir. Söz konusu sorunlar, ancak, önemli ilişkiler ağı ve işbirliği ile çözülebilir. Bu işbirliğinin ise, mali, yönetsel ve teknik (tasarım ve bilgi akışı) boyutları bulunmaktadır. Türkiye'de tekerlek lastiği sektöründeki mevcut kapasitelerin yurtiçi talebin üzerinde olmasına karşın, sürekli kapasite artırıcı yatırımlara devam edilmesinin nedeni, yurtiçi ve yurtdışı otomotiv sektörünün yeni araçlardaki tercihinden yenileme pazarında da talebi giderek artan çelik kuşaklı ve tam çelik radyal lastik türlerinin üretimine ağırlık verilmesi ve firmalar için hedef pazarın yurtiçi ve yurtdışı pazar olarak görülmesinden kaynaklanmaktadır. Bu anlamda sektörde sürekli olarak değişen teknolojik gelişmeler daha çok ürün çeşitliliği, kalite, güvenlik, sofistیک özelliklerde yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Yabancı sermaye ortaklı firmaların, aynı zamanda dünya oligopolleri olan bu firmaların lisansı ile üretim yapmaları, dünyadaki teknolojik gelişmeleri izleyerek, ürünlere yansıtılmasını sağlamaktadır. PETLAS'ta ise, güçlü bir lisansör firmaya bağlı olunmaması nedeniyle teknolojik gelişmelerden yararlanarak ürün çeşitliliğinin ve güncelleştirilmesinin sağlanmasında sıkıntılar yaşanmaktadır.

b) Üretim

Çizelge-17'de görüldüğü gibi, PETLAS 1989'da 7.551 adet dış lastik üretirken kapasite kullanım oranını % 40'lara yükselterek 1994'ün 4 aylık dönem dahil toplam dış lastik üretimi 1.323.891 adete ulaşmıştır. İç lastik üretimi ise, 1990'da 42.158 iken toplam 639.406'ya yükselmiştir. Uçak lastiği üretimi de, 1993'te 758 adet iken 1994'ün ilk üç ayında 2.247 adete ulaşmıştır.

c) Yurtiçi Pazar Durumu

Yoğun bir rekabetin yaşandığı ve 30 yıllık geçmişe sahip çokuluslu firmaların etkinlikte bulunduğu Türkiye araç lastiği pazarına 1990'da giren PETLAS, 1990-1991'de % 2 oranında olan pazar payını, içinde bulunduğu tüm finansman, tanıtım, marka vb. gibi zorluklara karşın 1993'te % 5 oranına ulaştırmıştır.

Yurtiçi Pazar Payı	1993 Yılı
Firmalar	Pazar Payı (%)
Goodyear	30
Brisa	38
Pirelli	26
PETLAS	5

Yıllara göre öngörülen yurtiçi talep	
Yıllar	Talep (000 adet)
1994	7.900
1995	8.400
1996	9.200
1997	10.100
1998	11.000
1999	11.900

d) Satışlar

Çizelge-18'de, yurtiçi ve yurtdışı satışların toplamı verilmiştir. Lastik sektörünün Türkiye'de ve dünyada sınırlı sayıda firmanın rekabet ettiği, oligopol bir piyasa olması nedeniyle, tanıtım, reklam, marka ve bayilik

bağlantıları önem kazanmaktadır. Buna bağlı olarak, piyasanın değişen taleplerine ürün çeşitliliği anlamında yanıt verebilmek, PETLAS'ın önündeki önemli sorunlardır.

e) İstihdam

PETLAS'ta 1.082'si kapsam içi, 192'si kapsam dışı ve 53'ü özel güvenlik görevlisi olmak üzere, toplam 1.327 kişi çalışmaktadır. Kapsam dışı personelin 123'ü teknik eleman, 69'u idari elemandır. Düşük kapasiteye sahip olan işletmede, personel gideri önemli bir maliyet unsuru olarak görülmektedir.

Kapasitenin artırılması durumunda, varolan personel ile üretimin sağlanması öngörülmektedir. Ancak, kapatılma yada satılma yönündeki girişimler nitelikli personelin ayrılmasına neden olacağından, üretimin sağlıklı yürütülebilmesi açısından sorun yaratacaktır.

f) Finansman

Yaklaşık 13 trilyonluk yatırım harcamalarının 7 trilyonu faiz ve kur farkından oluşan finansman yapısı, irrasyonel bir durumu sergilemektedir. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu'nun 1992 Raporu'nda da belirtildiği gibi, PETLAS, işletme sermayesi gereksinimi duymakta ve bu durum, çoğunlukla sermaye ödemeleri yoluyla, ödemelerde gecikme durumunda ise, yüksek faizli ticari banka kredileri ile karşılanmaktadır.

1993 yılı itibariyle birikmiş zarar, 688.441.148.715 TL amortisman gideri olmak üzere, toplam 505.681.210.853 TL'dir.

Diğer bir anlatımla, faiz ve amortisman giderleri toplamı, zararın % 73'ünü oluşturmaktadır. Bunun % 34'ü faiz, % 39'u ise amortisman giderleridir.

Ayrıca, PETLAS, işletme sermayesi gereksinimini, çoğunlukla sermaye ödemeleri yoluyla, bu ödemelerin gecikmesi durumunda ise, yüksek faizli ticari banka kredileri ile karşılamaktadır. Üretimin sürdürülebilmesi için zorunlu ve lastik sektöründe zaten önemli maliyet unsuru olan hammadde alımlarına, faiz ve kur farkının da eklenmesi, maliyetin büyük ölçüde artmasına neden olmaktadır.

Sonuç olarak, bir firmanın ya da sektörün performansı değerlendirilirken, sadece üretim gibi statik ölçütlerin kullanılması yanıltıcı olabilmektedir. Bu firmanın faaliyetlerinin uzun dönemde maliyetler üzerine etkisi, teknolojinin yerel koşullara uyumunun sağlanması ve yeni teknolojilerin geliştirilmesi ölçütleri kullanılması ile azaltılabilir.

PETLAS'ın üretim teknolojisi yabancı firmalardan alınmakla birlikte, inşaat, imalat, montaj ve yabancı tesislerle ilgili işler, yerli firma tarafından gerçekleştirilmiştir.

Fabrikanın makinaları, ekipmanları ve en önemlisi fabrikanın kendisi, PETLAS çalışanları tarafından işletmeye alınmış, genel bakımı da kendi çalışanları tarafından yapılmıştır.

Ayrıntılı mühendislik, montaj ve işletmeye alma faaliyetlerinin yerli firmalar ve PETLAS tarafından gerçekleştirilmesi, bu alanlarda teknolojik yeterliliğin var olduğunu kanıtlamıştır.

Alınan teknolojinin yerel koşullara uyumu ve yeni teknolojilerin geliştirilmesi, ancak, sistemli araştırma-geliştirme (AR-GE) faaliyetleri ile mümkündür. Bu doğrultuda PETLAS elemanları, yoğun teknolojik çalışmalarla, kullanılan proseste değişiklikler yaparak, önemli ölçüde hammadde ve işçilik tasarrufu sağlamışlardır. Pişirme süreleri azaltılmış ve hurda oranları düşürülmüştür.

Ayrıca, know-how'da 36 adet olan ürün çeşidi 72'ye ve satın alınan kalıplarla 97'ye ulaştırılmıştır. Çeşitli kesimlerce ileri sürülen, PETLAS'ın teknolojisinin geri olduğu savına; PETKİM A.Ş. ile UNIDO arasında imzalanan "Technical Cooperation Trust Fund" anlaşması gereğince lastik sektöründe 37 yıl deneyimli endüstri uzmanı Mr. R.E. FRICKE'nin 21 Ocak 1989'da Şirketin lastik fabrikasının teknik yönünü ve mevcut makina ve ekipmanın yeni bir lastik teknolojisi uygulanmasına uygun olup olmayacağı konularını içeren teknik rapor açıklık getirebilir.

3) Bu Rapor'daki Bazı Görüşler

- "PETLAS lastik fabrikası, şüphe yok ki, üretim kapasitesi sahasında şimdiye kadar gördüklerimin en iyilerinden biridir. PETLAS'ın bir bütün olarak, dünyadaki en modern fabrikalardan biri olduğuna kuşku yok. PETLAS'ın dizayn edildiği 1982-1983 yıllarından beri dünyada pek az yeni fabrika kurulmuştur. Aynı şekilde, bu sanayinin liderleri arasında başlıca fabrika tevsileri tüm fabrika çapında değildir. Bundan dolayı, bu fabrikalar eski ve yeninin karışımıdır."
- "Yük boşaltma istasyonları, karbonsiyahlı siloları, günlük tanklar, kimyasal depolama tankları, wax eritme istasyonları, otomatik olarak ölçen skala ve bilgisayar kontrollü tartma, en modern ve ileri olanlardan biridir. Büyüklüğü itibarıyla dünyada tektir."

Bu görüşlerden sonra, ek olarak satış taleplerine yeni tip ve boyutlarda lastiklerin eklenmesi için ilave kalıba gereksinim olduğu, bunun için de, ek yatırım yapılması gerektiği önerilmektedir.

Belirtildiği gibi, teknolojik anlamda PETLAS'ın öncelikli sorunu, pazarda rekabet edebilmek için ürün çeşitliliği ve güncelleştirmenin sağlanmasıdır. Bu bağlamda, şirketin yönetiminin 1989'da 72.392 milyon tutarındaki ilk modernizasyon projesi teklifi ilgililere iletilmiş (24.12.1989 gün 20382 mükerrer sayılı Resmi Gazete), ancak teklif yetkililerce göz ardı edilmiştir. Buna karşın, ülke kaynakları kullanılarak, oldukça uzun süren söz konusu yatırımın geliştirilmesine inanan PETLAS yetkilileri, ilk modernizasyon projesini daraltarak 3 değişik alternatifli yeni bir teklifi 27.03.1991'de KOİ ve ilgililere iletilmişlerdir (Ek-2).

4) DPT Özel İhtisas Komisyonu Raporu'ndaki Bazı Görüşler

"...yurtiçi talebin % 76'sı faal araç parkında yıpranmış lastiklerin yenileme gereksiniminden, % 8'i otomotiv sanayinden, % 6'sına yakın bir bölümü ise, DMO alımlarından oluşmaktadır. Sektörde, rekabet, temelde teknolojiye dayanmaktadır. Sürücünün bilinçlenmesi ve yol koşullarında iyileştirme gibi faktörlere bağlı olarak, talep edilen ürün bileşimindeki değişim ve özellikle çelik kuşaklı radyal talebindeki büyüme, firmaların ileriye dönük, stratejik planlarının odak noktasını oluşturmaktadır" denilmektedir.

Çalışmada belirtilen teknolojik yenilemeye ilişkin, tüm görüş, öneri ve PETLAS yönetiminin ısrarlı girişimlerine karşın, sorunun zamanında çözümüne yönelik, kuruluştan sorumlu yetkililer tarafından hiçbir çabanın gösterilmemesi oldukça düşündürücüdür.

V- SONUÇ VE ÖNERİLER

- Araç lastiği sektöründe maliyeti, dolayısıyla rekabeti etkileyen önemli unsurlar hammadde, işgücü ve kapasite kullanımınıdır. PETLAS lastik fabrikası düşük kapasite ile çalıştığından ölçek ekonomisinden yararlanamamaktadır.

- Yüksek finansman maliyetinden kaynaklanan sorunlar yatırımın karlılığını etkileyen en önemli etmendir. Teknolojik gelişim için önerilen modernizasyon projesine yatırım kaynağı sağlanarak, PETLAS, mevcut personel ve ekipman ile verimli ve etkin biçimde çalıştırılabilir.

- Sermaye tahsilatının doğrudan acil borç ödemelerine aktarılması; gerekli yatırımların yapılmaması, PETLAS'ı olumsuz etkileyen önemli faktörlerdendir.

- Lastik sektörünün belirleyici özelliği, teknolojik açıdan dinamik olmasıdır. Bu doğrultuda, PETLAS'ın tüm çabalarına karşın, hiç bir katkının yaratılmaması, sanayileşmeden vazgeçmenin somut göstergesidir.

- Çalışmada belirtildiği gibi, Türkiye'nin AT ile Gümrük Birliği'ne girmesi durumunda, AT ülkeleri ile eşit koruma sağlandığı zaman, önemli ölçüde etkilenmeyecek olan lastik sektörünün tek devlet kuruluşu olan PETLAS, ek yatırımlarla güçlendirilmelidir.

- PETLAS'ın, mevcut kapasite ile ürettiği kalite ve güvenilirliği kabul edilen ürünlerini tanıtım ve pazarlama olanaklarına sahip olmaması, rekabet gücünü etkileyen diğer olumsuz bir faktördür. Tüm bu olumsuzluklara karşın, pazar payını kısa bir sürede, % 5'e çıkarabilmesi önemli bir gelişmedir.

- Mali darboğazlar nedeniyle, yatırım çok uzun sürmüş ve yatırımların finansmanı

için, yüksek faizli borçlanmaya gidilmiştir. Bu nedenle, faiz yükü önemli bir maliyet unsuru haline gelmiştir. 1989yılında 10 milyar TL, 1990 yılında 45 milyar TL, 1991'de 90 milyar TL, 1992'de 32 milyar TL ve 1993'te 59 milyar TL faiz ödemesi yapılmıştır.

- Tüm dünyada teknolojik gelişmeler için yapılan yeni yatırımlar, gelecek yıllarda da, lastik sektörünün bu yapısını koruyacağını ortaya koymaktadır. Bu olgu, dünyada olduğu gibi Türkiye'de de, lastik sanayinin büyüyecek sektör olduğunu göstermektedir. Bu doğrultuda, ülkede yapılmış olan yatırımların yok edilmesi değil, tersine geliştirilmesi ve bu amaçla kaynak aktarımı sağlanması gerekmektedir.

- PETLAS yetkililerince hazırlanan iyileştirme programına göre; 1994 yılı rakamlarıyla, yatırım maliyeti 13 trilyon TL olan fabrikanın, 2000 yılına kadar muhtemel yatırım gereksinimi 1.38 trilyon TL'dir.

Buna göre; 1995'te 610 milyar TL kaynak aktarımı öngörülmektedir. 1996'da bu miktar 200 milyar TL azalarak 475 milyar TL, 1997'de 432 milyar TL olacaktır. 1998'de işletme, 642 milyar TL gelir elde ederek, önceki yıldan devralan 432 milyar TL zararını kapatacak ve 210 milyar TL brüt kara geçecektir.

Sonraki iki yılda yaratılacak gelirler sırasıyla; 668 milyar TL ve 730 milyar TL'dir. Kısaca yatırım programı gerçekleştirildiği takdirde, 2000 yılı sonu itibarıyla PETLAS'ın brüt karı 1 trilyon TL'ye ulaşacaktır. Öngörülen yatırım programının tartışılmasının,, işletmenin geleceğinin belirlenmesine önemli katkısı olacaktır.

PETLAS'ın kapatılması durumunda

- Ülkenin son derece kıt olan kaynakları kullanılarak yapılan yatırımın geliştirilmesi yerine, kapatılması yolunun seçilmesi, ekonomik rasyonellik ile bağdaşmayacaktır.

- Ülkeye ve yöreye sağladığı katma değer yok edilecektir.

- PETLAS'ın, oligopol bir yapıya sahip olan pazarda fiyatların belirlenmesinde düzenleyici bir rolü bulunmaktadır. Kapatılması durumunda araç lastiği fiyatları önemli oranda artacak, bayilerin ödeme süreleri ise, kısaltılacaktır.

- PETLAS çalışanlarının ve fabrika ürünlerini satan bayilerdeki çalışanların işsiz kalması, önemli sosyal sorunlara neden olacaktır. Ek olarak, teknolojik birikime sahip, işgücünden tam yararlanamama, ülke için diğer bir kaynak kaybı olacaktır.
- PETLAS'ın Türkiye'de uçak lastiği üreten tek fabrika olması, bu yatırımın geliştirilmesinin, dışa bağımlılığının önlenmesi açısından ekonomik değeri olduğunu göstermektedir. Ayrıca, Türkiye açısından ileride karşılanabilecek olası ambargo, savaş vb. gibi durumlar göz önüne alınarak, yatırımın korunması siyasal bir tercih nedeni olmalıdır.

ÇİZELGELER ve EKLER

Çizelge I - DÜNYA LASTİK ÜRETİMİ

ÜLKELER	1982	1992	1997	(1)%	(2)%	
ABD	179	230	258	2.5	2.3	
JAPONYA	107	152	170	3.6	2.3	
FRANSA	41	63	68	4.4	1.5	
ALMANYA	43	50	54	1.5	1.6	
G. KORE	8	38	48	16.9	4.8	
BREZİLYA	17	31	38	6.2	4.2	
ÇİN	9	52	70	19.2	6.1	
DİĞERLERİ	247	290	320	1.6	2.0	
DÜNYA ÜRETİMİ	651	906		1.026	3.4	2.5
SATIŞLAR	635	881	1.016	3.3	2.9	

(1) Gerçekleşen artış

(2) Öngörülen artış

Kaynak: ERJ, Special Report Mart 1994

Çizelge-2

1992 YILI SATIŞLARI ESAS ALINARAK 1993 YILI DÜNYA LASTİK PAZARINDA YER ALAN FİRMALARIN SIRALANMASI

FİRMALAR/MERKEZLERİ	1989	1990	1991	1992	
1 Michelin/ FRANSA	7.732	10.095	10.020	10.500	
2 Bridgestone/ JAPON	8,471	8,471	8,688	9,345	
3 Goodyear / A.B.D.	7,881	8,188	7,849	8,167	
Bridgestone- Firestone/A.B.D.	3,625	...	5,400	5,400	
4 Continental / Almanya- Barum / Çek. Cum.	3,247	3,625	3,613	4,112	
5 Sumitomo / JAPON	2,532	2,630	3,050	3,276	
6 Pirelli / İTALYA	2,700	2,900	2,765	2,875	
7 Yokohama /JAPON	1,734	1,970	2,320	2,432	
Uniroyal Godrich/ A.B.D.	1.905	2,025	2,300	—	
General Tire /A.B.D.	1,345	1,352	1,323	1,348	
Kelly-Springfield/A.B.D.	1,440	1,200	7,250	1,300	
8 Toyo/ JAPON		1,051	1,055	1,194	1,263
9 Cooper/A.B.D.		722	744	830	1,000
10 Kumho/ GÜNEY KORE		523	585	703	844

11 Hankok/ GÜNEY KORE	604	610	681	759
Uniroyal Englebert/ ALMANYA	561	646	592	695
12 Ohtsu/ JAPON	480	514	621	689
13 South Pasifle / AVUSTRALYA	619	600	695	608
Semperit/ AVUSTURYA	475	543	479	570
Kleber/ FRANSA	305	361	374	303
14 MRF/ HİNDİSTAN	324	372	324	303
Fulda / ALMANYA	205	231	252	-
15 Firestone S,A, / GÜNEY AFRİKA	—			250
16 BRİSA/ TÜRKİYE	174	172	222	245
17 ChengShin/TAIWAN	122	180	220	241
18 Ceat Tyres / HİNDİSTAN	256	256	259	237
19 Euzkadi/ MEKSİKA	148	208	230	230
20 Modi/ HİNDİSTAN	400	275	301	213
TOPLAM	39,747	43,450	44,585	47,589
DİĞER LASTİK ÜRETİCİLERİ	6,503	6,250	5,815	5,811
GENEL TOPLAM	46,250	49,700	50,400	53,400

Çizelge-3a İLK 10 FİRMANIN 1992 YILI SATIŞLARI
(Milyon US \$)

FİRMA/ÜLKE	US\$	PAZAR PAYI (%)
MİCHELİN/FRANSA	10.500	19.7
BRİDGESTONE/JAPONYA	9.345	17.5
GOODYEAR/ABD	8.167	15.2
CONTINENTAL/ALMANYA	4.112	7.7
SUMİTOMO/JAPONYA	3.276	6.1
PIRELLİ/İTALYA	2.875	5.3
YOKOHOMA/JAPONYA	2.432	4.6
TOYO/JAPONYA	1.263	2.4
COOPER/ABD	1.000	1.9
KUMHO/G. KORE	844	1.6
DİĞER	9.586	18.0
TOPLAM	53.400	100

Çizelge 3b- İLK 10 FİRMA 1993 YILI İLK 6 AYLIK SATIŞLARI

FİRMA	(Milyon US \$)	SATIŞ
MICHELIN	5.353	
BRIDGESTONE	2.843	
GOODYEAR	5.810	
CONTINENTAL	2.660	
SUMITOMO	Veri yok	
PIRELLI	2.997	
PIRELLI TYRE HOLDING	1.585	
YOKOHOMA	1.200	
TOYO	Veri yok	
COOPER	572.7	
KUMHO	Veri yok	

Çizelge-5 ÜLKEMİZ ARAÇ LASTİĞİ SEKTÖRÜNDE KAPASİTELER (DIŞ

LASTİK)
(1000 Adet)

FİRMALAR	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
GOODYEAR		2,350	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	2,980	2,949 3,201
PİRELLİ	1,600	1,650	2,156	2,210	2,210	2,210	2,923	2,923	2,923
BRİSA	2,150	2,489	2,820	3,337	,337	3,709	3,952	4,679	5,059
PETLAS					1,226	1,226	1,226	1,226	1,226
TOPLAM	6,100	7,139	7,976	8,547	9,773	10,145	11,081	11,777	12,419
ARTIŞ % Sİ		17	11.7	7.1	14.3	3.8	9.2	6.3	5.5

Çizelge-6 ÜLKEMİZ ARAÇ LASTİĞİ ÜRETİMLERİ (DIŞ LASTİK)
(1000 Adet)

FİRMALAR	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
GOODYEAR		2.066	2.273	2.341	2.052	1.361	2.497	2.655	2.777 639
PİRELLİ	1.299	1.687	1.982	1.996	1.278	2.036	2.241	2.392	574
BRİSHA	2.054	2.468	2.718	2.563	1.949	2.834	3.300	3.494	703
PETLAS					119	193	395	490	116
TOPLAM	5.419	6.426	7.041	6.611	4.707	7.560	8.591	9.153	2.032

Çizelge-7 ÜLKEMİZ ARAÇ LASTİĞİ ÜRETİMİ VE KAPASİTE KULLANIM
ÖRANLARI (İÇ LASTİK)
(1000 Adet)

Firmalar	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
GOODYEAR	1.347	1.581	1.248	860	1.097	1.440	1.613	367
PİRELLİ	1.364	1.436		1.163	663	1.074	1.444	1.566 341
BRİSA	1.177	1.310	1.013	972	1.424	1.500	1.466	310
PETLAS					42	97	160	289 61
TOPLAM	3.908	4.327	3.424	2.537	3.692	4.544	4.934	1.079

Çizelge-8 ÜLKEMİZ ARAÇ LASTİĞİ TÜKETİMİ (DIŞ LASTİK)
(1000 Adet)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
YURTIÇİ TÜKETİM		4.118	4.973	5.202	4.667	3.700	5.070	5.282 6.239
TOPLAM ÜRETİM %		76	77	74	71	79	67	61 68
İTHALAT %	2.44	2.68	3.51	6.3	27.04	14.57	15.8	17
İHRACAAT%		24	23	26	29	21	33	39 32