

## Devrim'den TOGG'a Türkiye'nin Otomobil Yolculuğu

Süleyman Aşık\* - Fahrettin Tepealti\*\*

### Giriş

Sanayi İnkılabı ile dünyada değişim ve dönüşümün hızı her geçen sene artmaktadır. Teknik bilginin insan hayatının merkezinde kendini hissettirdiği alanların başında ulaşım gelmektedir. İnsanların eskiye göre buldukları yerlerden çok daha uzaklara gitmelerinde ulaşım araçları büyük bir öneme sahiptir. Bunlar arasında otomobilin ayrı bir önemi vardır. Zira standart yapıdaki kişi ve/veya aileler için ideal bir binek türüdür.

Dünya tarihine bakıldığında, Avrupa devletleri ile Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) otomobilin geliştirilmesinde ve piyasada yaygınlaşmasında başat rol üstlendikleri görülmektedir.<sup>1</sup> Osmanlı Devleti'ne bakıldığında ise, otomobilin ithal bir ürün olduğu görülmektedir. Özellikle II. Meşrutiyet'in ilanının ardından otomobiller İstanbul'da daha fazla görünür olmuştur. Bu dönemde aynı zamanda askerî otomobiller de temin edilmiştir.<sup>2</sup> Askerî araçlar bilhassa Millî Mücadele sürecinde ordunun ihtiyaçları kapsamında önemli bir işlev görmüştür.<sup>3</sup> Bu dönemde, Mustafa Kemal Paşa, 9. Ordu Müfettişi olarak görevlendirilip gönderildiği Anadolu'da görevi için kendisine tahsis edilen otomobili istifa etmesine rağmen geri vermemiş, bu aracın prestijinden ve halk üzerinde bıraktığı etkileyici tesirinden istifade etmiştir.<sup>4</sup>

\* Doç. Dr., İzmir Bakırçay Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi Tarih Bölümü, İzmir/TÜRKİYE, suleyman.asik@bakircay.edu.tr

\*\* Dr. Öğr. Üyesi, İzmir Bakırçay Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi Coğrafya Bölümü, İzmir/TÜRKİYE, fahrettin.tepealti@bakircay.edu.tr

1 <https://www.thoughtco.com/history-of-steam-powered-cars-4066248> son erişim tarihi: 24.01.2023.

2 Ahmet Azcanlı, *Türk Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi*, Otomotiv Sanayi Derneği, İstanbul 1995, s. 43-44.

3 *Türk İstiklal Harbi*, C 7, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1975, s. 193.

4 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, Marmara Üni-

Savaş döneminin bitip barış görüşmelerinin yapıldığı 1923 yılında İzmir’de düzenlenen I. Türkiye İktisat Kongresi’nde yeni dönemin planlaması yapılırken, Mustafa Kemal Paşa da yaptığı konuşmada, ekonominin önemini vurgularken, “Siyasi, askeri zaferler ne kadar büyük olursa olsunlar, ekonomik zaferlerle taçlandırılmazlarsa meydana gelen zaferler devamlı olamaz, az zamanda söner” demiş ve gelişmişlik ile yol-otomobil bağlantısını şu sözlerle kurmuştur: “(...) Memleketimizi bundan başka şimendifer ile ve üzerinde otomobiller çalışır şosellerle şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça bunlara karşı merkepler ve kağıt ile ve tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkışmanın imkânı yoktur.”<sup>5</sup>

Bu çerçevede genç Cumhuriyet’in yöneticileri kalkınma hamlelerinin geciktirilmeden atılması için girişimlere başlamış ve bu amaçla farklı alanlarda fabrikalar açılmıştır. Otomotiv sektöründe ise özel sektörün girişimleriyle ithalat yöntemi izlenmiştir. 1928 yılı itibariyle tüm ülkede yaklaşık 1500 otomobil olduğu düşünülmektedir.<sup>6</sup> Bu veri o dönem için Türkiye’de otomobilin ulaşılması ve sahip olunması son derece “lüks” bir araç olduğunu göstermektedir. Bu dönemde, 1929’da Ford Company Türkiye’de otomobil ve kamyon montajına başlamış ancak II. Dünya Savaşı’nın da etkisiyle bu alanda istenilen ilerleme gerçekleşmemiştir. 1950 yılına gelindiğinde, yapılan seçimler sonucunda iktidar el değiştirmiş ve liberal ekonomi politikalarını benimseyen Demokrat Parti (DP) tek başına iktidara gelmiştir. Bundan sonraki on yılda montaj sanayi alanında önemli adımlar atılmış, özel sektör girişimleri desteklenmiştir. Örneğin, Başbakan Adnan Menderes, iş adamı Vehbi Koç’a, Ford firmasının sahibi II. Henry Ford ile yapacağı görüşmede sunulmak üzere bir referans mektubu vermiştir.<sup>7</sup> Uzun soluklu görüşmelerin neticesinde, 1959’da Ford-Koç ortaklığıyla Otosan A.Ş. kurulmuş ve “Ford Thames” kamyon ile “Ford Consul” model otomobil<sup>8</sup> Türk mühendis ve işçileri tarafından üretilmeye başlanmıştır.<sup>9</sup>

versitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2011, s. 157.

5 Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I-III, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2006, s. 291.

6 Önder Küçükerman, *Anadolu Tasarım Mirasının Ayak İzlerinde Türk Otomotiv Sanayi ve 40. Yılında TOFAŞ 1968-2008*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2008, s. 223.

7 Azcanlı, *age.*, s. 82.

8 Küçükerman, *age.*, s. 237.

9 Azcanlı, *age.*, s. 86.

## Yerli Otomobil Üretim Fikrinin Ortaya Çıkışı

Türkiye'nin otomobil serüveni yukarıda da ifade edildiği gibi, ithalat ve montaj sanayi üzerine olmuştur. Ancak zaman içerisinde otomobil ve üretimi ile ilgili önemli bir bilgi birikimi de oluşmuştur. Bu arada, DP'nin liberal ekonomi anlayışı yerini, 27 Mayıs 1960 Askerî Darbesi'nin ardından yönetime geçen Millî Birlik Komitesi (MBK) ile daha planlı bir ekonomi modeline bırakılmış ve 30 Eylül 1960'ta Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuştur.<sup>10</sup> DPT'nin görevleri arasında “*Memleketin tabii, beşeri ve iktisadi her türlü kaynak ve imkânlarını tam bir şekilde tesbit ederek takip edilecek iktisadi ve sosyal politikayı ve hedefleri tayinde Hükümete yardımcı olmak*”<sup>11</sup> yer almaktaydı. Bu arada, 1961 yılının bütçesi bir önceki yıla göre 1 milyar 200 milyon TL daha fazla olacak şekilde 8.638.000.000 TL olarak belirlenmiş ve bunun da yaklaşık üçte biri yatırımlara ayrılmıştır. Maliye Bakanı Kemal Kurdaş yatırımlarda önceliğin “DP iktidarı döneminde başlanılan işlerin bitirilmesi” olduğunu ifade etmiştir.<sup>12</sup>

Devlet ve Hükümet Başkanı Cemal Gürsel de 1961 yılı bütçesinin oluşturulurken “ihtiyaçlara öncelik verileceğini ve gerekli olmayan alanlara yatırım için bütçe ayrılmayacağını” söylemiştir. Gürsel bütçe ile ilgili yaptığı bu açıklamada ilk kez yerli otomobil üretimi meselesine değinmiş ve sanayinin gelişimi hakkında yöneltilen bir soruya verdiği cevapta, “Türkiye’de Türk tipi otomobil üretimi üzerinde ciddiyetle durulduğunu” ifade etmiştir.<sup>13</sup>

Gürsel’in bu açıklamasıyla yerli otomobil üretim meselesi Türkiye’nin gündemine girmiş oldu. Bundan sonraki dönemde konu ilgili çevreler ve basında enine boyuna tartışılmaya başlandı. İlk günden itibaren tartışmalar yerli otomobil üretiminin iktisadi olup olmayacağı yönündeydi. Dönemin istatistiklerine göre, Türkiye’de her 725 kişiye bir otomobil düşmekteydi. Buna karşın, ABD’ye her 2 kişiye bir, İngiltere’de her 5 kişiye bir ve Almanya’da her 10 kişiye bir otomobil düşmekteydi.<sup>14</sup> Bu istatistiklere bakıldığında, o dönem için otomobilin bir Türk vatandaşı için “lüks” olduğu söylenebilir.

10 Bir yazıda, DPT’nin kurulmasıyla, “Planlı çalışmaya aklımız yattı. Hiç değilse teşkilatı kurduk ve raylar üzerinde gider bir katar haline koyduk” denmiştir. Rıza M. Kandiller, “1961 Bütçesine Dair Müşahedeler”, *Türkiye İktisat Gazetesi*, 9 Şubat 1961, s. 1.

11 *T.C. Resmî Gazete*, 5 Ekim 1960, s. 2274.

12 Cemil Koçak, *27 Mayıs Bakanlar Kurulu Tutanakları-II*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2010, s. 788.

13 “1961’de Yeni Yatırımlar Yapılacak”, *Türkiye İktisat Gazetesi*, 5 Ocak 1961, s. 1.

14 “Yerli Otomobil 14 Bin Liraya Mâl Olabilecek”, *Ulus*, 1 Mart 1961, s. 1.

Ancak belirtilen Batılı ülkelerde özel sektör girişimi olarak birçok markanın piyasada uzunca bir süredir var olduğu da bir gerçektir.

Türkiye için yeni bir tartışma alanı olan bu konuda sanayiciler ile ithalatçıların fikrinsel olarak karşı karşıya geldikleri söylenebilir. Bu fikrinsel ayrılık örnekler üzerinden izah edilecek olursa, meselenin özü daha iyi anlaşılacaktır. Örneğin, General Motors Distribütörü Yüksek Mühendis Muhtar Batu, Türkiye’de mevcut imkânlarıyla hiçbir şekilde bir oto sanayisinin kurulamayacağını, bunu iddia etmenin “*gölünç bir manzara*” ortaya çıkaracağını ifade edip daha önce kurulan uçak fabrikasının akıbetini hatırlatmıştır! Buna karşın, bu sektörde montaj fabrikası kurmanın daha uygun olacağını ve bunun için de üzerlerine düşenleri yapmaya hazır olduklarını söylemiştir. Ancak zamanla yerlilik oranının artabileceğini de eklemiştir.<sup>15</sup> Bir başka ithalatçı Oto Dizel’in sahibi Cemil Muhayyeş ise bu işin çok iyi planlanması gerektiğini, en az 50 milyon dolarlık bir fabrikaya ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Oto sanayi kurulmasından önce yardımcı sanayi alanında ilerlemenin gerektiğini izah etmiş ve kendilerinin “kendi menfaatlerine aykırıdır diye böyle bir sanayi baltalayacak kimseler olmadıklarını”<sup>16</sup> sözlerine eklemiştir.

İthalatçıların bu yaklaşımlarına karşın, sanayici kesiminden gelen değerlendirmeler ise Türkiye’de bir oto sanayi kurulabileceği yönünde olmuştur. Örneğin, İbrahim Uzel ve ortaklarına ait makas fabrikasının müdür ve hissedarlarından Cemal Atay yaptığı değerlendirmede, ithalatçıları eleştirerek, “*Biz sanayici olarak, memleket ekonomisinin ithalatçılar elinde kalmasına razı değiliz. Bugün memleketin sınai kalkınmaya ihtiyacı olduğu aşikârdır. Sanayi, bir memlekette el ele verilmek suretiyle tahakkuk ettirilir*” demiştir. Yapacakları ürünlerde yüzde 40 ila 60 oranında yerli ürün kullanabileceklerini ve yüzde 50 döviz tasarrufu sağlayabileceklerini dile getirmiştir. Atay ayrıca, meselenin toplumsal ve psikolojik yönüne de dikkat çekerek, “*Dünyanın her yerinde başlangıçta yeni olarak kurulan bir sanayi tenkide maruz kalır ve ‘olmaz’ denir. Ancak, aradan 10 sene gibi kısa bir zaman geçtikten sonra o sanayinin çok inkişaf ettiği ve pekâlâ ‘olamaz’ denilen şeyin çok iyi yapılmış olduğu görülür*”<sup>17</sup> demiştir. Motor Fabrikaları yöneticilerinden Gültekin Soytekin de bu alana vakit kaybedilmeden girilmesi gerektiğini belirterek, “*Bugün olmaz, yarın olmaz teranesiyle kendimizi uykuya kaptırmanın*

15 “Önce Montaj Fabrikası Kurmamız Doğru Olur”, *Yeni İstanbul*, 1 Şubat 1961, s. 1, 5.

16 “Bizde Oto Sanayi Çok Güç Tutunur”, *Yeni İstanbul*, 7 Şubat 1961, s. 1, 5.

17 “Avrupa Ayarında Makas Yapıyoruz”, *Yeni İstanbul*, 10 Şubat 1961, s. 1, 5.

*manası yoktur*” ifadesini kullanmıştır. Bunun yanı sıra, birkaç yıl içerisinde asgari yüzde 50 döviz tasarrufu sağlayacak bir oto sanayi kurulabileceğini ve böylelikle yedek parça alanındaki ithalatın asgari bir düzeye indirilebileceğini söylemiştir. Üretim konusunda bir de öneri sunan Soytekin, başlangıçta tek tip bir otomobil modeli benimsenmesi durumunda bütün imalatın tek tip olacağını ve bunun da faydalar sağlayacağını belirtmiştir.<sup>18</sup>

İşin ticari olarak mutfağındaki kesimlerin karşılıklı fikirlerini ifade ettikleri bu ortamda Yüksek Mühendis Selahattin Beler bir yazı kaleme almıştır. Otomobil sanayisinin kurulmasının son derece önemli olduğunun altını çizen Beler, yurtdışından getirilecek aksamın yüzde beş olacağını belirtmiştir. Üretim tek bir modelle başlaması ve küçük ebatta ve düşük olması gerektiğini söylemiştir. Beler'e göre her şeyin planlandığı gibi gitmesi halinde on sene sonra 117 kişiye bir otomobil düşecektir.<sup>19</sup> Beler'in verdiği bu sayı, o günün Türkiye'sinde 725 kişiye bir otomobil düştüğü göz önüne alınırsa son derece çarpıcı gözükmektedir.

Konunun enine boyuna tartışıldığı bu günlerde sürpriz bir brifing gerçekleşmiştir. Bilgisine başvuru İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi'nden Doç. Dr. Necmettin Erbakan'dır. 4 Mart 1961 tarihindeki bakanlar kurulu toplantısında konu hakkında detaylı bir sunum yapan Erbakan, yerli otomobil üretiminin önemli bir ihracat kalemi oluşturacağını ve topluma bir özgüven sağlayacağını altını çizmiştir. Kişi başına düşen otomobil sayısına da değinerek, mevcut sayının az olmasının bu işin zaruretini ortaya koyduğunu izah etmiştir. Erbakan ortaya bir üretim modeli de koymuş ve devletin önce bir prototip yaptırmasını ardından özel şirketlerin süreci devam ettirmesinin doğru olacağını söylemiştir. Türkiye'de her 725 kişiye bir otomobil düşmesi üzerinden bir kıyaslama da yaparak, Brezilya'da kurulmuş otomobil sanayinin durumunu tetkik ettikten sonra biraz ümitlendiğini belirtmiştir.<sup>20</sup>

Erbakan'ın sunumunun ardından bakanlar söz alarak konuyla ilgili düşüncelerini dile getirmişlerdir. Örneğin, Millî Eğitim Bakanı Ahmet Tahtakılıç bu işin çok kolay olmadığını, teknik ve iktisadi bakımdan bazı çekinceleri olduğunu ve bu işin de daha önceki uçak fabrikasının akıbetine benzeme riski bulunduğunu belirtmiştir. Dışişleri Bakanı Selim Sarper de

18 “Tek Tip Otomobil İçin Çalışalım”, *Yeni İstanbul*, 12 Şubat 1961, s. 1, 5.

19 Selahattin Beler, “Otomobil Sanayi Davamız”, *Türkiye İktisat Gazetesi*, 16 Şubat 1961, s. 5.

20 “Sanayi Bakanı Avrupa'ya Gidiyor”, *Yeni İstanbul*, 12 Mart 1961, s. 5.

bazı tereddütleri olduğunu, bu üretimde yurtdışına ne kadar döviz çıkacağını ve üretilecek otomobiller ile ithal edilenler arasındaki farkın ne olacağını sormuştur. Otomobil üretimi fikrine en sıcak bakan isim ise Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanı Ragıp Üner olmuştur. “*Memleketi kurtarmanın yolunun*” motor üretimi olduğunu söyleyen Üner, motor üretiminin rüyalarına giren bir hadise olduğunu dile getirmiştir. Üner’in motor üretimine ilişkin bu heyecanlı tutumuna karşın, para yönetimini elinde bulunduran Maliye Bakanı Kemal Kurdaş ise “*Motor şöyle dursun, daha basit şeyleri (dabi) yapabilecek durumda değiliz*” demiştir. Otomobil üretimi için tereddütleri bulunan Kurdaş, bilimsel olarak kanıtlanmadıkça otomobil üretimine sıcak bakamayacağını da sözlerine eklemiştir.<sup>21</sup>

Devlet kademesinde bu mesele tereddütleriyle birlikte ilerlemeye devam etmiştir. 22 Nisan 1961 tarihinde Başbakanlık’tan Ulaştırma Bakanlığı’na “acele” ibareli bir yazı giderek “prototip” bir motor ve otomobil imali istenmiştir.<sup>22</sup> 15-17 Mayıs 1961 tarihleri arasında da Makine Mühendisleri Odası tarafından I. Otomobil Endüstrisi Kongresi düzenlenmiştir. Açış konuşmasını yapan Cemal Gürsel tarım ihracatı ile ülkenin istenilen kalkınma hedeflerine ulaşamayacağını söyleyerek, sanayileşmek gerektiğini vurgulamış ve “Türkiye’de otomobil üretilemez” diyenleri “kara düşünceli” olarak nitelendirmiştir.<sup>23</sup>

### **Yerli Otomobilin Üretim Aşaması**

Teori kısmı enine boyuna tartışılan bir otomobil prototipi imal etme fikri haziran ayı ile fiiliyata dönüşmüştür. 14 Haziran 1961 tarihinde Başbakanlık’tan Ulaştırma Bakanlığı’na gönderilen yazıda, yerli otomobil prototipi üretimi için 500. 000 TL’lik kaynak ayrıldığı gönderilen bir çek ile belirtilmiştir.<sup>24</sup> Yapılan değerlendirmeler sonucunda, çalışmaların Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’nın (TCDD) Eskişehir’de bulunan Cer Atölyesi’nde gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Farklı alanlarda ekipler kurulmuş ve tetkiklerin ardından fiili çalışmalar başlamıştır.

Bu dönemde, Sanayi Bakanlığı ile TCDD konu hakkında bir rapor hazırlamıştır. Sanayi Bakanlığı raporuna göre, mevcut vergilerde bir

21 Koçak, *age.*, s. 949-962.

22 Emin Bozoğlu Arşivi

23 “Gürsel, Sanayileşme Zaruretindeyiz, Dedi”, *Vatan*, 16 Mayıs 1961, s. 1, 5; “Sanayileşmek Zorundayız”, *İktisadi Mücadele*, 16 Mayıs 1961, s. 1.

24 Emin Bozoğlu Arşivi

düzenleme yapılmadığı takdirde, yerli otomobilin maliyetinin en fazla 30.000 TL, vergilerde değişiklik olduğu takdirde ise fiyatın daha aşağı düşeceğini ifade etmiştir.<sup>25</sup> Öte yandan, Sanayi Bakanlığı'na göre, sıfırdan bir otomobil üretmektense mevcut montaj sanayinin önündeki engelleri kaldırmanın daha isabetli olacağı ifade edilmiştir. Projeyi üstlenen TCDD tarafından hazırlanan raporda ise mevcut şartlarda birtakım zorluklara sahip projenin başarı ile sonuçlanacağına inanıldığı belirtilmiştir. Diğer yandan, projenin maliyeti hakkında net bir fiyat vermenin çok mümkün olmadığı fakat yapılan fizibilite çalışmasında 1.287.500 TL'lik bir fiyat çıktığı belirtilmiştir.<sup>26</sup> Bu arada, DPT Müsteşarlığı da bir rapor hazırlamıştır. Bu rapora göre, kamyon imali daha avantajlı görülürken, otomobilin kısa vadede getirisi olan bir yatırım olmayacağı ve devletin bir süre sübvanses etmesi gerektiğine dikkat çekilmiştir.<sup>27</sup>

Tüm bu maliyet hesapları ve farklı görüşlerin neticesinde 29 Ekim 1961'de, yani Cumhuriyet'in 38. yıldönümü kutlamalarında üretimi tamamlanan *Devrim* adlı iki otomobil TBMM'de kamuoyuna tanıtıldı. Ancak Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in bindiği siyah renkli *Devrim* bir süre yol alıp durmuş ve o an durumun ne olduğunu soran Gürsel'e otomobili kullanan projenin mühendislerinden Rıfat Serdaroğlu'nun "*Galiba benzin bitti Paşam!*" demesi üzerine, bazı basın-yayın organlarının odaklandığı nokta burası olmuştur.<sup>28</sup> Yapılan tüm çalışmalar sonucunda, 4 otomobil, 6 şanzıman ve 10 motor imal edilen projenin maliyeti ise Cemal Gürsel imzalı bir belgede 900.000 TL olarak açıklanmıştır.<sup>29</sup>

## Devrim'den Sonra TOGG'dan Önceki Dönem

1961 yılında gerçekleşen Devrim otomobili tecrübesi prototip üretimde kalmış, seri üretime geçilmemiş, geçilememiştir. Fakat Türkiye'de otomobil

25 "Yerli Otomobil: Maliyet Fiyatı 30 Bin Lira", *Hürriyet*, 6 Ağustos 1961, s. 5.

26 Emin Bozoğlu Arşivi

27 Devlet Planlama Teşkilatı Arşivi (DPT)

28 Otomobiller Eskişehir'den trene yüklendikten sonra güvenlik nedeniyle benzinleri büyük ölçüde boşaltılmış ve Ankara'da ikmal yapılması planlanmıştır. Fakat buna tam anlamıyla imkân bulunamamıştır. Ayrıca, test sürüşleri sırasında otomobiller tıkanma sorunu yaşadığı için Serdaroğlu, benzin ikmalini bir "ihtimal" olarak ifade etmiş lakin buradaki "galiba" ifadesi yeterince dikkate alınmamıştır. Cemal Gürsel'in bindiği bej renkli olan ikinci otomobil sorunsuz bir şekilde Hipodromdaki törenlere giderken, siyah renkli otomobil de benzin ikmalinin ardından TBMM'den Hipodroma gitmiştir.

29 Emin Bozoğlu Arşivi



üretimine yönelik arayışlar devam etmiştir. Vehbi Koç'un girişimleri neticesinde 1966 yılında Ford ortaklığıyla *Anadol* marka otomobilin seri üretimi başlamıştır. Otomobilin piyasaya çıkış fiyatı 26.800 TL olmuştur.<sup>30</sup>

Türkiye ilerleyen yıllarda özellikle montaj sanayinde önemli aşamalar kaydetmiştir. Bunun yanı sıra, dünyanın önemli otomotiv firmaları 1990'lardan sonra Türkiye pazarında peşi sıra yer almaya başlamışlardır. Bu yönelmede, 1992 yılı itibarıyla Türkiye'de kişi başına düşen otomobil sayısının (27) dünya ortalamasının (49) altında olması etkili olmuştur. Bu dönemde Türkiye'de otomobillerini üretmeye başlayan firmalar arasında Toyota, Kia, Nissan yer almıştır. Ayrıca, Subaru ve Citroen'in temsilcilikleri de İhlas Holding tarafından 1993 yılında alınmıştır. Yabancı firmaların pazar payını artırdığı Türkiye'de 1999 yılında iş adamı Fadıl Akgündüz "yüzde yüz yerli" iddiası ile *İmza 700* adlı prototip bir otomobil ürettiklerini açıklamıştır. Ancak 2,7 milyar dolara mâl olacağı ifade edilen yatırımlar ilerleyen süreçte gerçekleşmemiştir. 2000'li yıllarda başka Türk girişimcilerin otomobil teşebbüsleri olsa da bunlar klasik anlamda seri üretimi yapılabilen araçlar olmamıştır.<sup>31</sup>

## TOGG

1961 yılında prototip olarak üretilen fakat seri üretimi gerçekleşmeyen *Devrim* otomobillerinin ardından Türkiye'de yerli ve millî bir otomobil üretimi toplum nezdinde önemli bir yer tutmuştur. Buna karşın, büyük çaplı bir organizasyon ile *Devrim* gibi etki eden bir otomobil üretimi gerçekleşmemiştir. Fakat 2011 yılında Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Türk Sanayici ve İşadamları Derneğinin (TÜSİAD) 41. Genel Kurul toplantısında, daha önce Koç Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Koç'a yerli otomobil üretilmesi çağrısında bulunduğunu hatırlatmış ve bu işi yapacak olanlara "babayiğit" demiştir.<sup>32</sup> Böylece, Türkiye'de tam 50 yıl sonra yerli otomobil konusu güçlü bir şekilde tekrar kamuoyunun gündemine girmiştir.

Ancak yerli otomobil üretimi fikrine sektörün içinde olan bazı kesimler mütereddit yaklaşmıştır. Örneğin, Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD)

30 "Anadol Halka Teşhir Edildi", *Milliyet*, 20 Aralık 1966, s. 1.

31 Süleyman Aşık, *Bir Devrim Hikâyesi: Devrim Arabaları*, Kopernik Kitap, İstanbul 2020, s. 210-216.

32 <https://www.haberturk.com/ekonomi/otomobil/haber/593418-artik-soyadiniz-gibi-mar-ka-yaratin> son erişim tarihi: 04.02.2023.



eski Başkan Yardımcısı Sami Nacaroğlu tam olarak yerli bir marka meydana getirmek için 4 milyar dolara ihtiyaç olduğunu söylerken, Otomotiv Sanayi Derneği (OSD) Genel Sekreteri Prof. Dr. Ercan Tezer, “Bir yerli otomobil üretimi teknik olarak mümkün görünse de Türkiye'nin başka alanlarda büyümesi gerekiyor. Hâlihazırda başarılı bir büyüme yakaladığımız ticari araç alanında çok daha kuvvetli olabiliriz”<sup>33</sup> diyerek, bu işe pek sıcak bakmadığını belirtmiştir. Bu arada, 2011 yılında kurulan 61. Hükümet'in programında bu konuya özel bir yer ayrılmıştır. Programda, “Önümüzdeki dönemde dünya piyasalarında yer bulabilen ‘Türk Malı’ otomobilin üretilmesi için gereken destek ve teşvik mekanizmasını harekete geçirecek...”<sup>34</sup> ifadelerine yer verilmiş; 1 milyonluk Türkiye iç pazarında yerli otomobil için 200 bin satış hedefi öngörülmüştür.<sup>35</sup>

2010'lu yıllarda yerli otomobil meselesi zaman zaman istenilen hızda ilerlememiş hatta Başbakan Erdoğan bir keresinde doğrudan TÜSİAD'ı tenkit etmiştir:

Yerli otomobil yapmamak için ellerinden ne gerekiyorsa onu yapmışlardır. Aklıma TÜSİAD içinde olan devlerden birinin lafı geldi. ‘Ben böyle bir şeyi yapmasam da ithal ederim’ demişlerdir. Böyle bir zihniyet bu ülkenin değerleri noktasında ülkeyi sıçratmaz. Bu ülkeyi frene basmaktır. Kendi otomobilimizi yapalım hem kendimiz kullanalım hem de ihraç edelim. Ben sanayici değilim, siyasetçiyim, başbakan ufuk verir, biz devleti ekonominin içinden çektik, gelin bu işi siz yapın dedik. Ekonomik konsey olarak onlarla konuştuk, teşvikse teşvik dedik, bölgesel teşvikler yaptık. Birçok yerde faizi sıfırladık, vergide sıfır vergi getirdik. Yatırım yapılınsı dedik.<sup>36</sup>

İlerleyen dönemde daha somut adımlar atılarak yerli otomobil meselesi belli bir noktaya geldi ve 2018 yılında Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu (TOGG) kuruldu. Şirket ortakları yüzde 19'luk hisseleri ile Anadolu Grubu, BMC, Kök Grubu, Turkcell ve Zorlu Holding olurken, Türkiye Odalar ve

33 Âşık, *age.*, s. 218.

34 *T.C. Resmi Gazete*, 17 Temmuz 2011, Sayı: 27997.

35 <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/ilk-siraya-turkiyeyi-koyardim-18729422> son erişim tarihi: 04.02.2023

36 <https://ekonomi.haber7.com/is-dunyasi/haber/933105-erdogandan-tusiada-yerli-oto-tavri> son erişim tarihi: 04.02.2023

Borsalar Birliği (TOBB) de yüzde 5'lik hissesi ile bu oluşumda yer aldı.<sup>37</sup> Şirketin CEO'su Bosch'un Almanya'daki merkezinde Kıdemli Başkan Yardımcısı olarak görev yapan Mehmet Gürcan Karakaş oldu.

Yüzde yüz elektrikli olarak planlanan otomobilin üretim yeri olarak Bursa/Gemlik belirlendi. Üretim için Bursa'nın belirlenmesi stratejik bir plan çerçevesinde gerçekleşmiştir. Çünkü Bursa lokasyon itibarıyla deniz ve kara ulaşımına elverişli bir konumdadır ve bu özelliğin de etkisiyle şehirde Fiat, Renault ve Türk Karsan firmaları üretim yapmaktadır.

Süreç, Gürcan Karakaş'ın göreve başlamasıyla daha hızlanmış ve Bursa'da kurulacak olan elektrikli otomobil üretim tesisine devlet desteği sağlanmasına ilişkin 27 Aralık 2019 tarihli *Resmî Gazete*'de Cumhurbaşkanı Kararı yayımlanmıştır. Bu karara göre, öngörülen sabit yatırım tutarı 22 milyar TL; yatırım süresi ise kararın açıklandığı tarihten itibaren 13 yıl olarak belirlenmiştir. Gerektiği durumda, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından, belirtilen sürenin yarısı kadar daha ek süre verilebileceği de ifade edilmiştir. Yıllık üretim adedi ise 5 ayrı model için toplamda 175 bin olarak belirlenmiştir.<sup>38</sup>

27 Aralık 2019 tarihinde otomobillerin SUV ve sedan türlerinin prototipleri kamuoyuna tanıtıldı. Tanıtımda konuşan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, 60 yıllık bir hayalin gerçekleştiğini söylemiş ve çalışma ekibindeki her bir kişinin “kahraman” olduğunu ifade etmiştir.<sup>39</sup> Nihayetinde, 29 Ekim 2022 tarihinde, yani Cumhuriyet'in ilanının 99. yıldönümünde, fıkri ve sınai mülkiyeti yüzde 100 Türkiye'ye ait *Togg* markalı ilk otomobiller seri üretim bandından indirilmiştir. Başlangıçta yüzde 51 yerlilik oranına sahip olan araçların tedarikçilerinin yüzde 75 ise Türkiye'den seçilmiştir.<sup>40</sup>

*Togg*, üreteceği ve “akıllı cihaz” olarak adlandırdığı araçlar için 16 Mart 2023 tarihi itibarıyla başlattığı ön sipariş sürecini 27 Mart 2023 tarihinde sonlandırmıştır. Türk kamuoyundan büyük talep gören ve 20.000 satış kontenjanı tayin edilen *Togg* markasına ait T10X modeli için bu süre zarfında 177 bin 467 kişi sipariş vermiştir. Bu nedenle, satış fiyatı 953.000

37 <https://www.haberturk.com/son-dakika-yerli-otomobilde-sirket-paylari-aciklandi-1997233-ekonomi> son erişim tarihi: 04.02.2023

38 *T.C. Resmî Gazete*, 27 Aralık 2019, s. 2.

39 Aşık, *age.*, s. 231.

40 <https://egirisim.com/2022/10/29/TOGG-teknoloji-kampusu-29-ekimde-duzenlenen-gor-kemli-torenle-acildi-ilk-seri-uretim-arac-banttan-indi/> son erişim tarihi: 08.02.2023

TL'den başlayan aracı almaya hak kazanan kişiler 29 Mart 2023 tarihinde yapılan kura ile belirlenmiştir.<sup>41</sup> Üretimi yapılan modelin ilk teslimleri Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve eşine, ikincisi ise Bakü'de Azerbaycan Devlet Başkanı İlham Aliyev'e yapılmıştır.

Türkiye'nin kendi otomobilini yapmasında ve bu pazara iddialı biçimde girebilmesinde önemli bir otomotiv endüstrisi tecrübesine sahip olması etkilidir. Türk ekonomisinin lokomotif konumundaki otomotiv sanayisi olarak 2021 yılı ihracat rakamları ile (29,3 milyar dolar) bu gücünü perçinlemiştir. Bu rakam 2020'ye göre yüzde 15'lik bir artışı ifade etmektedir. Otomotiv ihracatının en fazla yapıldığı ülke 4 milyar 168 milyon dolar ile Almanya olmuştur.<sup>42</sup> Otomotiv ihracatındaki yükseliş çizgisi, pandemi şartlarına rağmen 2022 yılında bir önceki yıla göre yüzde 5,7 artarak 30 milyar 995 milyon 808 bin dolara ulaşmıştır. 2022 yılında Avrupa Birliği (AB) ülkeleri, Türkiye'nin otomotiv ihracatında yüzde 64,7 payla ilk sırada yer alırken Almanya 2022'de de en çok otomotiv ihracatı gerçekleştirilen ülke olmuştur (4 milyar 379 milyon 923 bin dolar).<sup>43</sup>

**Grafik 1: Türk Otomotiv Sanayisinin Dış Ticaret Dengesi (2011-2020) \***



\* TÜİK- 87.00 kapsamında yapılan dış ticaret; motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça ve aksesuarı dış ticaret verilerini içermektedir.<sup>44</sup>

41 [https://www.ntv.com.tr/galeri/ekonomi/TOGG-ne-zaman-teslim-edilecek-iste-TOGG-teslim-tarihleri,oaNYCBu8xkaFyD\\_SXOnp3g/aSOtyR3cd0y00OxNq5ndXg](https://www.ntv.com.tr/galeri/ekonomi/TOGG-ne-zaman-teslim-edilecek-iste-TOGG-teslim-tarihleri,oaNYCBu8xkaFyD_SXOnp3g/aSOtyR3cd0y00OxNq5ndXg) son erişim tarihi: 09.04.2023

42 <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-otomotiv-sektorunun-2021-ihracati-29-3-milyar-dolara-cikti/2465849> son erişim tarihi: 08.02.2023

43 <https://www.ntv.com.tr/ntvpara/otomotiv-sektorunun-ab-ulkelerine-ihracati-20-milyar-dolari-asti,KleEasb-vEyu-G2SE5PJFg> son erişim tarihi: 08.02.2023

44 *Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu*, Otomotiv Sanayi Derneği, 2020, s. 5.

Grafikteki belirtilen 10 yıllık dış ticaret verilerine göre; otomotiv sektörünün 2011, 2013 ve 2015 yılları haricinde dış ticaret fazlası verdiği görülmektedir. Otomotiv sektörünün bu dönemdeki dış ticaret fazlası ise ortalama 4,7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.<sup>45</sup>

## Sonuç

Türkiye'nin kendi otomobilini yapma düşüncesi ilk kez 20. yüzyılın ikinci yarısında gündeme gelmiş ve prototip olarak 1961 yılında *Devrim* ile gerçekleşmiştir. Ancak üretim sürecinin öncesinde, süreç içerisinde ve sonrasında bazı kesimlerin ve bazı devlet kurumlarının seri üretiminin rantabl olmayacağı düşüncesini savunmaları ve gerekli desteklerin sağlanamamasının etkisiyle *Devrim* “yarım kalan bir rüya” olarak tarihteki yerini almıştır. Fakat Türk otomotiv sanayi zamanla özellikle montaj sanayinde önemli aşamalar kaydetmiştir. Bunun yanı sıra, özel siparişlerle birtakım yerli otomobil üretim denemeleri olsa da istenilen noktaya gelinebilmiştir. Yalnız, yerli ve millî bir otomobile sahip olma düşüncesi Türk toplumunun bir arzusu olarak varlığını hep muhafaza etmiştir.

Bu doğrultuda hareket edilerek, yerli ve millî bir otomobil üretme fikri *Devrim*'den sonra ilk kez 2011 yılında ciddi bir şekilde kamuoyunun gündemine gelmiş ve Türkiye fikrî ve sınai hakları tamamen kendisine ait ilk yerli ve millî elektrikli otomobile *Togg* markasıyla 2019 yılında prototip olarak sahip olmuştur. 2022 yılında ise T10X modeli ile seri üretime geçilmiştir.

Türk milletinin yerli ve millî bir otomobile sahip olma hayalinin gerçeğe dönüşmesinin etkisiyle *Togg* modellerine kuvvetli bir iç talep beklenmektedir. Ayrıca bu otomobilin Türkiye'nin hinterlandında yer alan Orta Doğu, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Balkanlarda da önemli bir müşteri kitlesine sahip olma potansiyeli mevcuttur. Avrupa ülkelerinde yaşayan Türk nüfus ağırlıklı olmak üzere kıta genelinde de talep görmesi beklenebilir.

Türkiye için katma değeri yüksek bir ihracat ürününe dönüşecek olan *Togg*, Türkiye'nin ihracat gelirini artırırken, kendi segmentinde oluşacak dış talebin bir kısmının da ülke içinden karşılanmasını sağlayacaktır. Bu sayede ithalat harcamaları üzerinde düşürücü bir etki oluşturacak olan *Togg*, dış ticaret açığının azaltılmasına kıymetli bir katkı yapmış olacaktır. *Togg* üretimi, ülkenin dış ticareti üzerinde pozitif etkide bulunduğu gibi üretim, dağıtım

45 *Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu*, Otomotiv Sanayi Derneği, 2020, s. 5.

ve işletme aşamaları sayesinde önemli sayıda kişinin istihdam edilmesine de olanak sağlayacaktır.

Yerli otomobilin üretilmesi ekonomik kazanımlar yanında Türk milletine ciddi bir özgüven de kazandıracak ve gelecek nesillere Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu diğer alanlarda da katma değer yüksek ürünleri kendi imkânları ile üretebilme cesareti kazandıracaktır.

## Kaynaklar

- “1961’de Yeni Yatırımlar Yapılacak”, *Türkiye İktisat Gazetesi*, 5 Ocak 1961.
- Âşık, Süleyman, Bir Devrin Hikâyesi: Devrim Arabaları*, Kopernik Kitap, İstanbul 2020.
- Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I-III*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2006.
- Azcanlı, Ahmet, *Türk Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi*, Otomotiv Sanayi Derneği, İstanbul 1995.
- Beler, Selahattin, “Otomobil Sanayi Davamız”, *Türkiye İktisat Gazetesi*, 16 Şubat 1961.
- Devlet Planlama Teşkilatı Arşivi (DPT)
- Emin Bozoğlu Arşivi (EBA)
- “Gürsel, Sanayileşme Zorundayız, Dedi”, *Vatan*, 16 Mayıs 1961.
- Kandiller, Rıza M., “1961 Bütçesine Dair Müşahedeler”, *Türkiye İktisat Gazetesi*, 9 Şubat 1961.
- Koçak, Cemil, *27 Mayıs Bakanlar Kurulu Tutanakları-II*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2010.
- Küçükerman, Önder, *Anadolu Tasarım Mirasının Ayak İzlerinde Türk Otomotiv Sanayi ve 40. Yılında TOFAŞ 1968-2008*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2008.
- Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu*, Otomotiv Sanayi Derneği, 2020.
- “Sanayileşmek Zorundayız”, *İktisadi Mücadele*, 16 Mayıs 1961.
- <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-otomotiv-sektorunun-2021-ihracati-29-3-milyar-dolara-cikti/2465849> son erişim tarihi: 08.02.2023
- <https://ekonomi.haber7.com/is-dunyasi/haber/933105-erdogandan-tusiada-yerli-oto-tavri> son erişim tarihi: 04.02.2023.
- <https://www.haberturk.com/ekonomi/otomobil/haber/593418-artik-soyadiniz-gibi-marka-yaratin> son erişim tarihi: 04.02.2023.
- <https://www.haberturk.com/son-dakika-yerli-otomobilde-sirket-paylari-aciklandi-1997233-ekonomi> son erişim tarihi: 04.02.2023.

<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/ilk-siraya-turkiyeyi-koyardim-18729422> son erişim tarihi: 04.02.2023.

<https://www.ntv.com.tr/ntvpara/otomotiv-sektorunun-ab-ulkelerine-ihracati-20-milyar-dolari-asti,KleEasb-vEyu-G2SE5PJFg> son erişim tarihi: 08.02.2023.

[https://www.ntv.com.tr/galeri/ekonomi/TOGG-ne-zaman-teslim-edilecek-iste-TOGG-teslim-tarihleri,oanYCBu8xkaFyD\\_SXOnp3g/aSOtyR3cd0y00OxNq5ndXg](https://www.ntv.com.tr/galeri/ekonomi/TOGG-ne-zaman-teslim-edilecek-iste-TOGG-teslim-tarihleri,oanYCBu8xkaFyD_SXOnp3g/aSOtyR3cd0y00OxNq5ndXg) son erişim tarihi: 09.04.2023.

<https://www.thoughtco.com/history-of-steam-powered-cars-4066248> son erişim tarihi: 24.01.2023.

*Türk İstiklal Harbi*, C: 7, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1975.

Yeni, Mustafa, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2011.

“Bizde Oto Sanayi Çok Güç Tutunur”, *Yeni İstanbul*, 7 Şubat 1961.

“Avrupa Ayarında Makas Yapıyoruz”, *Yeni İstanbul*, 10 Şubat 1961.

“Yerli Otomobil 14 Bin Liraya Mâl Olabilecek”, *Ulus*, 1 Mart 1961.

“Sanayi Bakanı Avrupa'ya Gidiyor”, *Yeni İstanbul*, 12 Mart 1961.

“Anadol Halka Teşhir Edildi”, *Milliyet*, 20 Aralık 1966.

*T.C. Resmî Gazete*, 5 Ekim 1960; 17 Temmuz 2011; 27 Aralık 2019.

<https://egirisim.com/2022/10/29/TOGG-teknoloji-kampusu-29-ekimde-duzenlenen-gorkemli-torene-acildi-ilk-seri-uretim-arac-banttan-indi/> son erişim tarihi: 08.02.2023

“Önce Montaj Fabrikası Kurmamız Doğru Olur”, *Yeni İstanbul*, 1 Şubat 1961.

“Yerli Otomobil: Maliyet Fiyatı 30 Bin Lira”, *Hürriyet*, 6 Ağustos 1961.



