



## BİR SANAYİ COĞRAFYASI İNCELEMESİ: FORD'UN İSTANBUL'DAKİ MONTAJ FABRİKASI AN INVESTIGATION Of INDUSTRIAL GEOGRAPHY: ASSEMBLY PLANT OF FORD AT ISTANBUL

Adem YULU\*  
Kaan KAPAN\*\*

### Öz

Bu çalışmanın amacı, Türkiye otomotiv sanayisinin ilk yabancı yatırımı olarak nitelendirilen Tophane Montaj Fabrikasını sanayi coğrafyası açısından incelemektir. Bir fabrikanın coğrafi yönden incelenmesi olarak görülebilecek olan bu çalışmayla, otomotiv montaj fabrikası çeşitli yönlerden araştırılmıştır.

1920'lerde dünyanın en önemli otomotiv üreticilerinden birisi olan Ford; dünyanın farklı coğrafi bölgelerinde açtığı otomotiv montaj fabrikalarının bir benzerini de İstanbul'da kurmuştur. Dönemin hükümeti ise, Ford'un bu yatırımını teşvikler yoluyla doğrudan desteklemiştir. Ford şirketi otomotiv montaj imalatına (otomobil, traktör ve kamyon) 1929'un sonlarında; Serbest Bölge (Free Zone) olarak belirlenen Tophane Antrepoları'nda başlamıştır. Ancak, kısa bir süre sonra gerek küresel gerek ulusal ölçekli sorunların ortaya çıkması sonucunda Ford şirketi üretim faaliyetini durdurmuştur. Amerikan oto devi Ford'un İstanbul'da kurduğu bu montaj fabrikası, şirketin motorlu araç ve yedek parça satışları olarak kullandığı verimsiz bir üretim alanına (bir tür endüstriyel atık alanına) dönüşmüştür. Şirket, 1944 yılında İstanbul'dan resmen ayrılmasından sonra, uzun bir süre Türkiye'de otomotiv yatırımları (1959'da Otosan-Ford ortaklığıyla kurulan ilk montaj fabrikasına kadar) yapmaktan kaçınmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Ford Motor Şirketi, Otomotiv Montaj Fabrikası, Tophane Rıhtımı, Motorlu Araç Üretimi.

### Abstract

The objective of this study is to explore Tophane Assembly Plant, the first foreign investment in the Turkish automotive industry, from an industrial geography perspective. This study, which can be considered as geographical exploration of a plant, studies the automotive assembly plant in terms of various aspects.

One of the most important automotive producers worldwide in 1920s, Ford established in Istanbul an automotive assembly plant like the other ones it had established in other different geographical regions of the world. The government of the time directly supported this investment of Ford by means of incentives. Ford started automotive assembly production (automobile, tractor and truck) in late 1929 at the Tophane Bonded Warehouse designated as a Free Zone. However, shortly afterwards, upon the emergency of problems, both national and global, The Ford discontinued the production. This assembly plant founded by Ford, the US-based automotive giant, had turned into an ineffectual production area (sort of industrial waste area) which the company used for sale of motor vehicles and spare parts. The company, after officially leaving Istanbul in 1944, refrained from automotive investments in Turkey for a long time (until the first assembly plant founded by partnership of Otosan-Ford in 1959).

**Keywords:** Ford Motor Company, Automotive Assembly Plant, Tophane Wharf, Motor Vehicle Production.

### Giriş

Otomotiv sözcüğü, Yunanca auto (kendi) ve Latince motivos (hareket eden) sözcüklerinin birleşiminden oluşmuştur. Bu sözcüğün akademik çevrelerce kullanımı ise 1895'e dayanmaktadır (Denison,1963:25). Drucker'in "Endüstrinin Endüstrisi" olarak nitelendirdiği otomotiv sanayisini, Estall ve Buchannan "tipik bir Amerikan sanayisi" olarak ifade etmiştir. Bu sanayi kolu, günümüzde Maxton ve Wormald'ın deyimiyle "tüm sanayinin direği" ve "ekonomik gelişmenin bandırası/bayrağı" olmuştur.

19. yüzyılın sonlarında ekonomik coğrafya içinde yeni bir imalat kolu olarak doğan otomotiv sanayi faaliyetleri, bir ölçüde siparişlere dayandığı yıllarda (1890'larda) şehir içlerindeki atölye tipi üretim mekânlarında sürdürülüyordu. Ancak, 1920'lere doğru bu sanayi kolunda kitlesel üretimin başlamasıyla birlikte, bu defa imalat faaliyetleri şehir dışında kurulan dev fabrika tipi modern üretim mekânlarına taşınmıştır.

\* Dr. Öğr. Üyesi, İğdır Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, adem.yulu@igdir.edu.tr (Sorumlu Yazar)

\*\* Dr. İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, kaan.kapan@istanbul.edu.tr



Bir yandan üretim mekânları bu şekilde atölye tipi üretimden büyük ölçekli modern fabrikalara doğru evrilirken, diğer yandan da Henry Ford öncülüğünde motorlu araç üretiminde montaj hattının kullanılmasıyla birlikte "kitlesel üretim ve çeşitlenme çağı" başlamıştı. Dönemin otomotiv şirketleri de, 1920'lerden itibaren küresel pazar koşullarının uygun hale gelmesiyle beraber, Batılı devletlerin pazar ve kaynak arayışları sonucunda sömürgeleştirdikleri bölgeleri (özellikle Endonezya, Malezya, Avusturya, Hindistan, Güney Afrika, Arjantin, Brezilya vb.) "yeni pazar sahaları" olarak görmüşlerdir. Bu otomotiv kuruluşlarından biri de küresel pazar koşullarına uygun (hafif, yerden yüksek, güvenli, parçaları kolay değiştirilebilir, doğal çevre şartlarına uygun vb.) araç üreticisi Ford şirketi idi. Araçların zarar görmeden taşınmasının zor olduğu 1920'li yıllarda; Ford şirketi dünya otomotiv pazarındaki payını artırmaya çalışıyordu. Ford bir yandan da ABD (General Motors, Chrysler) ve Avrupalı (Fiat, Renault, Citroen) otomotiv şirketine karşı pazar üstünlüğü sağlamak için dünyanın farklı bölgelerinde otomotiv montaj fabrikaları kurma eğilimi içine girmiştir. İşte, Ford'un bu amaçla kurduğu fabrikalardan biri de 1929'da İstanbul'da faaliyete geçen otomotiv montaj fabrikasıdır.

Odman'ın "Tophane'de İz Bırakmadan Kaybolmuş Bir Endüstri Mirası" olarak nitelendirdiği bu montaj fabrikası<sup>1</sup>, Türkiye'de otomotiv sanayinde montajcılığa dayalı ilk yabancı yatırım olarak dikkat çekmektedir (Tezel,1982:177). Ford'un İstanbul'da kurduğu bu montaj fabrikası, dönemin koşullarına göre değerlendirildiğinde Türk imalat sanayiinin ayrıcalıklı bir kuruluşu olarak görülebilir.

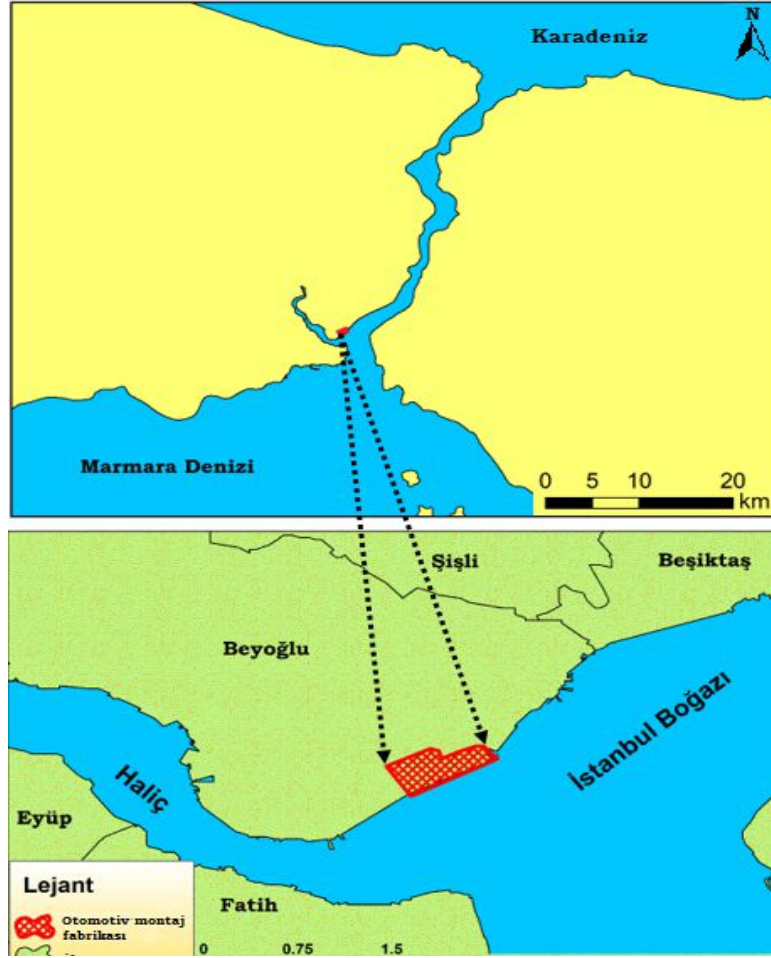
Türkiye sanayisinin belirgin bir şekilde ziraat karakteri taşıdığı 1920'li yılların sonlarında yapılan geniş kapsamlı Türkiye sanayi istatistikleri; Ford'un Türkiye'deki bu yatırımının Türk sanayisindeki toplam istihdam hacmini ve imalat sanayi ölçeğindeki yerini göstermesi açısından önemlidir. Nitekim 65.245 kuruluş içinde 100 ve üstü işçi çalıştıran kuruluş sayısının 155 olarak belirlendiği 1927'deki sanayi sayımı göz önünde bulundurulduğunda (Cillov,1954:181), Ford'un çalıştırdığı yaklaşık 400 işçiyle (bu sayı yıllara göre sürekli değişmiştir), o yıllarda Türkiye'de en fazla işçi çalıştıran sanayi kuruluşlarının başında geliyordu. Ford'un İstanbul'daki montaj fabrikası; antrepolardan montaj fabrikasına ve nihayetinde verimli bir üretim alanından endüstriyel atık alana dönüşmesiyle de fabrika ölçeğinde (ekonomik ve mekânsal açıdan) incelenmeyi hak etmektedir.

### Çalışma Alanının Lokasyonu

Ford'un İstanbul'da faaliyete geçen otomotiv montaj fabrikası<sup>2</sup>, Marmara Denizi'yle bağlantılı kıyı lokasyonunda kurulmuştur (Şekil 1). İstanbul Boğazı'nda kurulan fabrika, doğrudan dış pazarlarla bağlantı sağlayabileceği bir konuma sahipti. Bugün Beyoğlu idari sınırları içerisinde yer alan fabrikanın bulunduğu bölge, kesintisiz bir şekilde farklı amaçlar doğrultusunda farklı şehirselleştirilmiştir.

<sup>1</sup> İstanbul'da kaybolmuş bu somut endüstri mirasıyla ilgili yapılmış akademik çalışmaların başında Aslı Odman'ın Tarih ve Toplum Yeni Yaklaşımlar Dergisi'nde 2011'in bahar sayısında "Serbest Mıntıka'dan Amerikan Pazarı'na Tophane Rıhtımı: Ford Motor Company Exports Inc., İstanbul otomotiv montaj fabrikası, 1925-1944" başlığıyla yayımlanan makalesi gelmektedir.

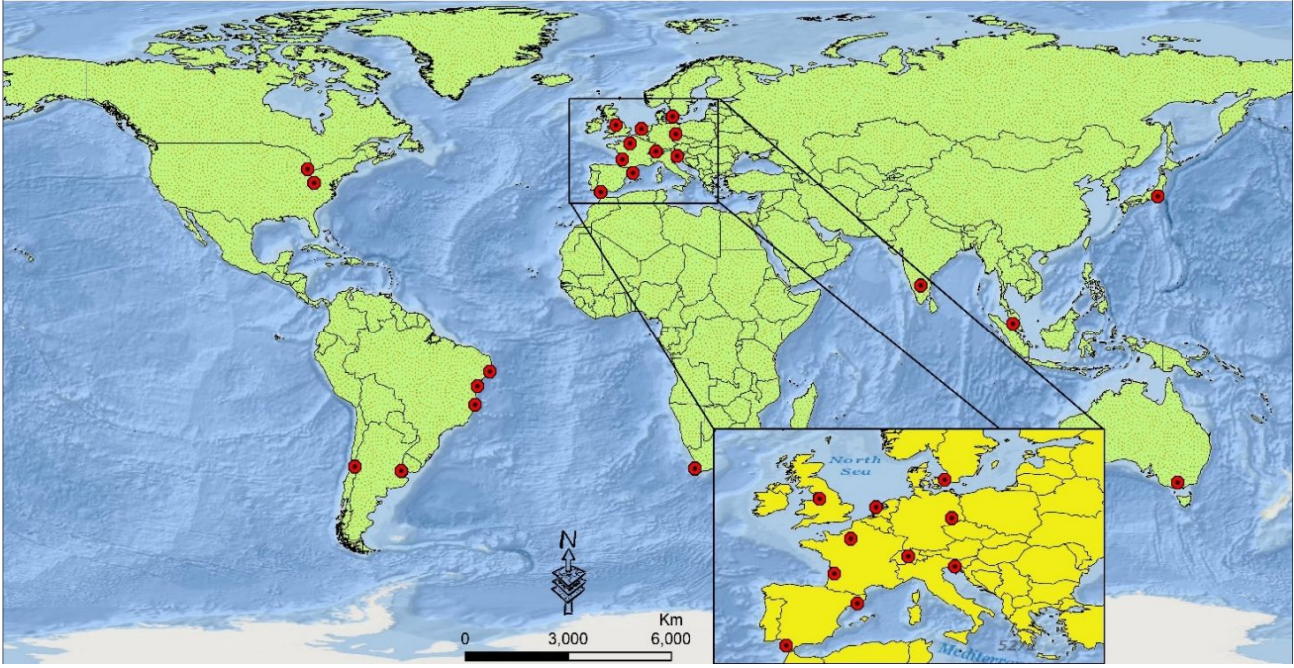
<sup>2</sup> Montaj sanayisi, metalden mamul araç, gereç ve makinelere ait parçaların fabrikalarda üretilip, başka bir fabrikada monte edilerek yeni bir mamul meydana getirme işlemi olarak tanımlanmaktadır (Akgül,1977:3). Türkiye, sanayiye geç bir tarihte girdiği için 1920'lerde motorlu araç parçalarını üretecek sermaye, teknoloji ve yetişmiş işgücüne sahip değildi. Bu yüzden, Ford'un İstanbul'da kurulan montaj fabrikasında üretilen motorlu araçların imalatı, dış ülkelerden yük gemileriyle getirilen hazır montaj parçalarıyla gerçekleştiriliyordu.



Şekil 1: Çalışma alanının lokasyonu

### Ford'un Dünyadaki Otomotiv Montaj Fabrikaları

20.yüzyılın başında Detroit'in ABD'de otomotiv sanayinin beşiği haline gelmesinde bölgenin sahip olduğu coğrafi avantajların büyük bir rolü bulunmaktadır (Hurley,1959:4). Adı Detroit ile özdeşleşen Ford, bir yandan teknik açıdan birçok yenilikle ünlü T modelini piyasaya sürerek Amerikan toplumunun yaşam koşullarını değiştirirken bir yandan da 1920'lere doğru küresel otomotiv pazarının köşe başını tutmaya başlamıştı (Bridges,1968:148-149). Bunu da büyük ölçüde Detroit'te Rouge Nehri kıyısında 1919 yılında kurduğu entegre fabrikasıyla başarmıştı. Ford'un, Detroit'te kurduğu entegre fabrikasında geniş rıhtımlar, vagonların yer aldığı demiryolu sahası, kömür ve maden depoları, yüksek fırınlar, maden ocakları ve dökümhaneleri bulunmaktaydı (Pollard,1996:38). Bu fabrikada imalatı gerçekleştirilen hazır montaj parçaları, dünyanın farklı coğrafi bölgelerinde denizle bağlantılı kıyı lokasyonlarında şirketin kurduğu otomotiv montaj fabrikalarına yük gemileriyle taşınmaktaydı (Şekil 2).



Şekil 2: Ford'un dünyanın farklı ülkelerinde kurduğu başlıca otomotiv montaj fabrikaları<sup>3</sup> (1913-1928).

1904'te ABD dışında ilk fabrikasını Kanada'da kurmuş Ford, kısa bir süre sonra dış ülkelerde motorlu araç fabrikaları kurma arayışı içerisine girmiştir. Ford'u dış ülkelerde otomotiv montaj fabrikaları kurmaya yönelten asıl etken dönemin ulaşım ve siyasi koşullarıdır. Şirketin içinde olduğu koşullar, Ford'u araba parçalarının tasarımını, mühendisliğini ve üretimini merkez olarak Detroit'te yapmaya ve otomobillerini de başka yerlerde monte etmeye zorlamıştır (Womack ve diğerleri, 1990: 34-35). Üretimi tamamlanmış motorlu araçların nakliye sorunları henüz o yıllarda (1920'lerde) çözüme kavuşturulmadığından, diğer bir ifadeyle, konteyner taşımacılığının henüz tam olarak yaygınlaşmadığı bu dönemde, "bir arabanın bir bütün halinde deniz yoluyla uzak coğrafi bölgelere taşınmasına kıyasla; otomotiv parçalarının taşınmasının daha az maliyetli olduğu için", şirket, bu sorunu montaj fabrikaları yoluyla aşmaya çalışmıştır. Ulaşım imkânlarının yetersiz olması motorlu araç ticaretini de kısıtlarken, aynı dönemde bazı Avrupa devletlerinin giderek daha belirgin hale gelen uluslararası ekonomik büyümeyi önleyici siyasetleri (ticari ambargolar, kısıtlamalar ve millileştirme politikaları vb.), Ford'un dış pazarlarda montaj fabrikaları kurma arayışı içine girmesine yol açmıştır.

### Ford'un İstanbul'da Otomotiv Montaj Fabrikası Kurma Girişimi

Ford'un küresel otomotiv montaj fabrikalar ağını genişletmek amacıyla İstanbul'da da bir montaj fabrikası kurma isteği 1925'lere kadar gitmektedir. Bu yıllarda, konu ile ilgili birçok haber Amerikan gazetelerinde çıkmıştır. Örneğin, ABD'nin New York Times gazetesinin 30 Temmuz 1925'tarihli haberinde, Henry Ford'un İstanbul'da bir fabrika kurmak amacıyla dönemin Maliye Bakanlığıyla temasa geçtiği ve burada kurulacak fabrikanın Yunanistan, Romanya, Kafkasya, İran ve Afganistan gibi ülkelerin gerekli ihtiyaçlarını karşılayacak bir üretim merkezi olacağı yazıyordu.

Cumhuriyetin kurulmasından sonra yeni bir sanayii düzeni kurmakta zorlanan Türkiye, Ford'un İstanbul'da montaj fabrikası kurma girişimini çeşitli yönlerden desteklemiştir<sup>4</sup>. Bunun temel nedeni ise Ford'un İstanbul'da kurmayı düşündüğü bu montaj fabrikasının, Kurtuluş Savaşı'ndan sonra Türkiye'nin iktisadi açıdan gelişmesine katkı yapacak bir yabancı sermaye yatırımı olarak görülmesidir. Dönemine göre büyük ölçekli bir yatırım olarak görülen bu montaj fabrikasıyla işsizliğin azalacağı ve fabrikanın ileriki

<sup>3</sup> Ford'un 1913-1928 yılları arasında dünyanın farklı bölgelerinde konumlanan motorlu araç fabrikalarının mekânsal dağılım haritasının hazırlanmasında Sturgeon ve Florida'nın "Globalization and Jobs in the Automotive Industry" çalışmasından yararlanılmıştır.

<sup>4</sup> Sanayileşme sürecine geç bir tarihte giren Türkiye, ileri seviyede teknolojik ve büyük ölçekli dış sermaye yatırım kanallarını İzmir İktisat Kongresi'yle (1923) açık tutmuştur. Nitekim, Atatürk'ün kongrede yabancı sermaye ile ilgili şu ifadeleriyle bunu takip edebiliriz: Efendiler; iktisadiyat sahasında düşünür ve konuşurken zannolunmasın ki ecnebi sermayesine hasımız; hayır bizim memleketimiz vâsidir (geniştir). Çok sâ-y (emek) ve sermayeye ihtiyacımız var. Kanunlarımıza riayet şartıyla ecnebi sermayelerine lazım gelen teminatı vermeye her zaman hazırız. Ecnebi sermayesi bizim sayımıza inzimam etsin ve bizim ile onlar için faydalı neticeler versin (Ökçün,1971:252-253.)



yıllarda ülkeye yapılacak yabancı sermaye yatırımlarının da öncüsü olması bekleniyordu (Genç,2002:36). Gerçekten de, her ne kadar Osmanlı Devleti'nden sonra kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde kapitülasyonların kaldırılması, gümrük tarifelerinin sanayiye koruyacak şekilde düzenlenmesi, sanayiye teşvik kanunların çıkarılması ve kredi sağlayacak bankaların kurulmasıyla sanayileşme yolunda büyük ilerlemeler kaydedilmiş olmasına rağmen (Tümertekin,1959:24), yine de Türkiye, kendi kaynaklarına dayanarak sanayi temeli oluşturacak sanayi birikimine ve istihdam yaratacak işgücüne oldukça uzaktı.

### **Ford'un İstanbul'daki Montaj Fabrikasının Kuruluş Yer Seçimi**

Ford'un Türkiye'de otomotiv montaj yatırımı yapmak istediği yıllarda Güney Amerika, Asya, Avrupa ve Afrika gibi dünyanın farklı coğrafi bölgelerinde farklı düzeylerde motorlu araç montaj gerçekleştiren 20'den fazla otomotiv montaj fabrikası bulunmaktaydı (Sturgeon ve Florida, 2000). Bu montaj fabrikalarının mekânsal dağılımlarına bakıldığında ise, neredeyse hepsinin ortak özelliği denizyollarından faydalanmak için kıyı lokasyonlarını kuruluş yeri olarak seçmeleridir.

Türkiye'de otomotiv montaj kurma arayışlarına giren Ford'un bölge ölçeğinde Türkiye'yi, ülke içinde de İstanbul'u seçmesinde (bilhassa Tophane'de) çeşitli kuruluş yer seçim koşulları belirleyici olmuştur. Bu kuruluş yer seçim koşullarının başında ise "pazarlara yakınlık, ulaşım imkânlarının varlığı, devlet politikası (özellikle doğrudan şirkete sağlanan teşviklerle), İstanbul'un şehirselleşen kamu hizmetleri ve alt yapı imkânları" gelmektedir.

Ford'un otomotiv montaj fabrikasını Türkiye'de kurmak istemesinin esas amacı, yerel pazar şartları küçük olan Türkiye pazarına girmek değildi. Bunun yerine, İstanbul'da kurulacak bir otomotiv montaj fabrikasıyla Yunanistan, Romanya, Kafkasya, İran ve Afganistan gibi ülkelerin bulunduğu farklı coğrafi bölgelerden pay kapmaktır (New York Times, 1925). Otomotiv montaj fabrikasının kurulacağı bölgenin İstanbul olarak seçilmesinde etkili olan bir diğer faktör ise ulaşımıdır. Çünkü İstanbul, sahip olduğu konumu nedeniyle otomotiv montaj parçalarının deniz yoluyla kolaylıkla (ucuz, güvenli ve hızlı bir şekilde) taşınmasına imkân sağlayacak coğrafi özelliklere sahipti.

Pazar ve ulaşım faktörlerinin yanında, diğer önemli bir faktör ise devlet teşvikleridir. Devlet teşvikleri ise daha çok şirketin İstanbul içinde otomotiv montaj fabrikasını "nerede kuracağıyla" ilgiliydi. Çünkü Ford, henüz kuruluş yer seçimi olarak Tophane Rıhtımı'na karar vermeden önce deniz kıyısında çeşitli lokasyonlarda<sup>5</sup> incelemelerde bulunmasına rağmen, bazı nedenlerden dolayı bu girişimleri sonuçsuz kalmıştır. Bununla birlikte, T.B.M.M tarafından kabul edilen Serbest Mıntıka Kanunu'ndaki haklardan yararlanmak için, otomotiv montaj tesislerini Serbest Bölge (Free Zone) olarak belirlenen Tophane Antrepoları'nda kurmayı tercih etmiştir. Çünkü 1927 yılı, 1132 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "parçaları ülke içinde ya da ülke dışında yapılan her türlü araç ve makinelerle hareket eden taşıtların yapılması" maddesi, esasında Ford'un montaj fabrikasını Serbest Bölge olarak belirlenen Tophane Rıhtımı'nda kurmasına imkân sağlıyordu.

Fabrikanın kuruluş yer seçiminde devlet teşviklerinin bilhassa fabrikanın "bölge içindeki" yerinin belirlenmesinde doğrudan rolü bulunmaktadır. Çünkü Türkiye tarafından yapılan bir dizi yasal düzenleme sonrasında "Serbest Bölge" olarak belirlenen Tophane Rıhtımı'ndaki eski gümrük depolarının bulunduğu binalar, Ford şirketine çeşitli motorlu araçların montajı için yapılan sözleşmeyle kiralanmıştı.

Ford'a kiralanmış Tophane'deki antrepolar, aslında bu yıllarda İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası tarafından kullanılıyordu. Ancak, Ford ile anlaşmaya varılmasından sonra İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, söz konusu binaları tahliye etmek zorunda kalmıştır. Antrepodaki binaların boşaltılmasından kısa bir süre sonra buradaki binalar otomotiv montaj tesislerine dönüştürülmüştür (Odman,2011:85).

Ford'un Türkiye içinde İstanbul'u seçmesinde etkili olan bu faktörlerin yanında İstanbul'un Türkiye'nin ticari, ekonomik ve kültürel merkezi olması, bunun kendi içinde yarattığı *şehirselleşen kamu hizmetleri ve alt yapı imkânları da* (uygun alanlar, montaj tesisleri kurmaya hazır binaların varlığı, su ve elektrik, işgücü vb.) önemli bir etkidir. Özellikle, şehirselleşen kamu hizmetlerinin varlığı şirketin kuracağı tesislerin yatırım maliyetlerini asgari bir seviyeye indirme isteğinin bir sonucudur. İşgücüne erişebilir olması diğer bir ifadeyle *bol ve ucuz işgücü varlığı da* şirkete işletme masraflarından tasarruf imkânı sağlıyordu.

<sup>5</sup> Aslında, Ford şirketi daha önceleri Kuruçeşme ve Sirkeci civarında montaj fabrikasını kurmak istemişti (Genç,2002: 38). Ancak, şirketin kuruluş yer seçimi olarak Kuruçeşme'den vazgeçmesinin en belirgin nedeni; sözü edilen bölgenin dar kıyı şeridinde sahip olması nedeniyle geniş üretim tesislerinin kurulmasına uygun olmamasıdır. Sirkeci ise, 1920'lerde İstanbul'un önemli ticari ve ekonomik faaliyet alanı idi. Dolayısıyla, büyük bir arazi kullanım alanı gerektiren otomotiv montaj fabrikasının kurulması açısından uygun bir bölge değildi.



Otomotiv montaj tesislerinin kurulacağı bölgenin yer seçimi belirlendikten sonra, üretim tesislerinin işletilme şeklinin yanı sıra üretim tesislerinde montaj yapılacak motorlu araçların yurt içi ve yurt dışında pazarlanmasında ne tür gümrük yasaları geçerli olacağı gibi konularda görüş birliğine varıldıktan sonra Türkiye ve Ford arasındaki anlaşma 1928'in kasımında imzalanmıştır (Genç,2002:38).

Montaj fabrikası kurma sürecinde henüz sanayileşme sürecinin çok başında olan ve kendi otomotiv sanayisini kurmaktan uzak olan Türkiye; 14 Şubat 1929 tarihinde Resmi Gazete 'de yayımlanan kanunla Ford şirketine bir dizi imtiyazlar vermeye devam etmişti<sup>6</sup>. Özellikle bir dizi vergi kolaylıklarının sağlanması ve parasal olmayan (alt yapı yatırımları, antrepo binaları gibi) teşvik unsurları şirketin kararı üzerinde belirleyici bir etkiye sahipti. Çeşitli yollardan yapılan bu tür kolaylıkların sağlandığı maliyet avantajları nedeniyle Ford şirketi çeşitli yönlerden teşvik edilmiştir.

### **Ford'un Motorlu Araç Montajına Başlaması**

Tophane'deki antrepoların seri üretim bandı teknolojisine imkân verecek şekilde düzenlenmesinden sonra, montaj fabrikası 1929'un sonlarında faaliyete geçmiştir.

Toplam 3 bölümden oluşan montaj tesisinde Amerikan iş kanunları geçerliydi (Sanver,1973:8). Tophane montaj fabrikası, aslında şirketin Japonya'nın Yakohoma (1928 yılında üretim faaliyetine başlamıştır) şehrinde kurduğu fabrika planı örnek alınarak yapılmıştı. Kurulan fabrika, Ford şirketinin Amerika'nın ve dünyanın diğer bölgelerinde bulunan değişik fabrikalarında kullandığı seri üretim bandının daha küçük ölçekte olanı idi (Genç,2002:40-41).

Ford'un dış ülkelerde bulunan fabrikalarında imal edilen otomotiv montaj parçaları, yük gemileriyle İstanbul'a getirilmekteydi. Montaj parçaları, daha sonra çeşitli işlemlerden geçirildikten sonra arabaların montajlama işlemleri gerçekleştirilirdi. Ayrıca, tesislerde arabaların karoseri, boyama, kalıpları ve kaplamaları gibi diğer işlemleri de montaj fabrikasında yapılmaktaydı.

Ford ile yapılan anlaşma gereği işçi ve memurların çoğunu Türkler oluşturuyordu (Odman, 2011:81). İşçilere, seri üretim montaj hattında çalıştırılmadan önce çeşitli temel teknik teorik ve pratik dersler veriliyordu. Dönemin ulaşım şartları ve İstanbul'un mekânsal yayılış sahası göz önüne alındığında fabrikada çalışan imalat işçileri fabrikaya yakın yerleşim bölgelerinden gelmekteydiler.

Montaj fabrikası, tam kapasite ile (gece-gündüz) çalıştığı zaman günde 150, tek vardiya halinde çalıştığı zamanda günde 80 montaj yapabilecek bir fabrika olarak tasarlanmasına rağmen, ilk 6 ayında günde 45 motorlu araçla montaja başlamıştır (Odman,2011:90). Montaj fabrikasında montajı tamamlanan ilk motorlu araçlar 1929'un sonlarında satışa sunulmuştur.

Şirketin kendi çalışanlarına yönelik olarak "serbest ticaret bölgesi" olarak belirlenen bölgede su ikmal tesisleri başta olmak üzere özel hastane, restoran ve sosyal tesisler gibi kolaylıklar bulunmaktaydı. 20 ülkedeki Ford bayiliklerine hizmet veren Tophane Montaj Fabrikasında çoğunluğu Türklerden oluşan 400 işçi, günde 8 saat olmak üzere haftanın 5 günü çalışıyordu. 20 ülkeye (Afganistan, İran, Mısır, Somali, Orta Doğu Ülkeleri, Balkan ülkeleri vb.) hizmet veren montaj fabrikasında (The Barrier Minner, 1930) otomobil, kamyon, traktör gibi araçların montajı gerçekleştiriliyordu.

### **Montaj Fabrikasının Kapanması**

Ford'un İstanbul'daki montaj fabrikası, her ne kadar başlangıçta beklentilere uygun olarak imalat faaliyetlerini sürdürmüştü de, bir süre sonra çeşitli sorunlar nedeniyle üretimdeki istikrar sürdürülemez hale gelmiştir. Bunun temel nedeni ise 1929'da ABD'de patlak veren ekonomik krizdir. Bu krizin etkilerini derinleşmesiyle birlikte montajı yapılan araç sayısında da hızlı bir şekilde azalma göstermiştir. Gerçekten de montaj fabrikasındaki imalat faaliyetleri, 1931'de günlük 48 otomobil ve kamyon iken (Sanır,2011:32), 1932 senesinin başlarında ise ancak ayda on gün üretim yapabilen bir fabrikaya dönüşmüştü (Odman,2011:90). 1932 baharından 1935'e kadar günde 6 araç montajı (otomobil ve kamyon) gerçekleştiren fabrikanın (Özdaş,1962: 30), montaj faaliyetleri bir süre sonra durdurulmuştur.

Küresel ölçekteki ekonomik kriz ve bununla bağlantılı sorunların dışında, fabrikadaki üretimin durmasında bir diğer önemli etken ise devletlerin karşılıklı ticari anlaşmalar yapmalarıyla birlikte Türkiye'de imalatı yapılan motorlu araçların dış devletlere ihracat imkanlarının ortadan kalkmasıdır

<sup>6</sup> İstanbul gümrük sınırları içerisinde otomobil, kamyon, traktör, uçak ve malzemeyle parçaları ve bunların tamamlayıcı öğelerin parça parça getirilerek burada hazırlama, tamamlama, bütünlüme ve karoserini hazırlamak üzere bir montaj fabrika kurma hakkı Ford Motor Company'ne verilmiştir. Bunun idaresi için gereken yazıhane ve idarehanelerin inşası ve işletmesi hakkı da şirkete verilmiştir. Aynı şekilde bu bölgede ithal edilecek olan bütün otomobil, kamyon, traktör ve yedek parçalarıyla çeşitli aletlerden ve gerekli şeylerden ve gerek yazıhanelerindeki muamelelerden çıkacak bu iş sözleşme süresince gümrük vesaire her türlü ithalat vergilerinden ve diğer bütün çeşitli vergilerinden yükümlülüklerden muaf tutulmuştur (Resmi Gazete, 1929:2).



(Odman,2011:91). Bunun yanı sıra, ulusal ölçekte ülkenin içinde olduğu mali zorluklar, esasında Ford'un imalat faaliyetlerini tamamen durdurmak zorunda bıraktırmıştır. Otomotiv montaj fabrikası, böylece verimli bir üretim alanından Ford'un motorlu araç deposu ve yedek parça satış yeri olarak kullandığı (1935-1944 arasında) verimsiz bir üretim alanına dönüşmüştür.

1939'da 2. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Alman denizaltılarının açık denizlerde ABD'nin ticari gemilerini batırması ve otomotiv sanayisinin savaş ihtiyaçlarına uygun bir çalışma rejimine girmesi yüzünden Ford İstanbul'daki montaj fabrikasını; deposundaki hazır montaj parçalarını ve yedek parça stokunu erittikten sonra kapatmak zorunda kalmıştır.

Ford'un Tophane'deki montaj fabrikası, kapatıldıktan sonra montaj fabrikasındaki üretim bandı ve makinelerin bir kısmı Mısır'daki İskenderiye'ye diğer kısımları da Romanya Bükreş'teki montaj fabrikalarına gönderilmiştir (Özdaş,1962:30). Böylece, Ford'un İstanbul Tophane Rıhtımı'ndaki ilk montaj serüveni şirketin 1944'te İstanbul'dan resmen ayrılmasıyla son bulmuştur.

İstanbul'da tarihi semtlerde geniş çaplı yıkıma gidilerek altı şeritli yolların yapıldığı ve meydanların trafiğin hızlı akışını sağlayacak biçiminde yeniden düzenlendiği 1950'li yıllarda (Keyder,1995:208), Ford'un bir dönem depo ve yedek parça satış mağazası olarak kullandığı binalar yıkılarak başka kullanım amaçlarına göre yeniden düzenlenmiştir.

Ford'un başarısızlıkla sonuçlanan yatırımından sonra, şirket uzun bir süre Türkiye'de doğrudan otomotiv yatırımları yapmaktan kaçınmıştır. Ancak, Türkiye'de otomotiv montaj sanayisinin kurulmasından sonra, Vehbi Koç'un İstanbul'da bir "otomotiv montaj fabrikası" kurma projesini hazırlaması ve dönemin başbakanı Adnan Menderes'in; Koç Grubu'nun hazırladığı bu projeyi desteklemesi 1959 yılında İstanbul'da Otosan-Ford ortaklığıyla kurulan ilk montaj fabrikasının<sup>7</sup> hazırlanmasıyla sonuçlanmıştır.

## Sonuç

1920'lerde dünya otomotiv üretim ve ticaretine hâkim olan şirketlerden biri olan Ford, küresel üretim ağını genişletmek amacıyla dünyanın farklı coğrafi bölgelerinde kurduğu otomotiv montaj fabrikalarından birisini de İstanbul'da kurmuştur. Dönemin hükümeti de, Ford'un kurmak istediği otomotiv montaj fabrikasını iktisadi açıdan ülkeye katkı yapacağı beklentisiyle çeşitli yönlerden desteklemiştir.

Dönemin küresel oto devlerinden biri olan Ford'un 1920'lerde kitlesel üretim ve tüketim çağının başlangıcında kuruluş yer seçimi olarak Türkiye'yi seçmesinde çeşitli faktörlerin etkisi bulunmaktadır. Bu faktörlerin başında ise pazar faktörü gelmiştir. Pazar faktörü de fabrikanın bölge ölçeğinde (ülke ölçeğinde de görülebilir) ağırlıklı olarak "nerede" kurulacağı noktasında önem taşımıştır. Ford şirketi, her ne kadar başlangıçta Kuruçeşme ve Sirkeci gibi denizle bağlantılı kıyı bölgelerine kuruluş yeri olarak bakmış olsa da, daha sonra montaj fabrikasının kuruluş yerini Serbest Bölge (Free Zone) olarak belirlenen Tophane Rıhtımı'nı seçmiştir. Bunda, denizle bağlantıların sağladığı coğrafi üstünlüklerinin yanında (bilhassa deniz ulaşımı), çeşitli devlet teşvikleri (fiziksel sermaye olarak antrepo binaların verilmesi, ihracat kolaylıkları vb.) ve İstanbul'un sahip olduğu şehrsel alt yapı imkânlarının rolü bulunmaktadır.

Tophane'deki antrepolarda seri üretim bandı ve montaj için gerekli tüm ekipmanların tesislere yerleştirilmesinden sonra 1929 yılında motorlu araç montaj faaliyetlerine başlanmıştır. Ancak, 1935 yılına kadar sürdürülen motorlu araç montaj üretimi bu tarihte durdurulmuştur. Bunda, ABD ortaya çıkan küresel ölçekli ekonomik krizin yanı sıra uluslararası ticareti kısıtlayan devlet politikaları ve ulusal ölçekli bazı sorunların önemli bir etkisi bulunmaktadır.

Sonuç olarak, otomotiv sanayisinin kuruluş ve işleyişinde etkili olan çeşitli faktörleri (pazar, ulaşım, hammadde, sermaye, işgücü, devlet politikaları, enerji, kişisel kararlar vb.) göz önünde bulundurarak (Yulu,2018), İstanbul'da kuruluş yer seçimi yapan Ford şirketi, montaj fabrikasının varlık nedenlerini oluşturan faktörlerin ortadan kalkmasına bağlı olarak 1944 yılında Türkiye'yi tamamen terk etmiştir.

<sup>7</sup> Türkiye'de otomotiv sanayisinin büyümesi ve gelişmesinde önemli katkıları olan Vehbi Koç'un otomotiv ticaretiyle tanışması 1928 yılında Ford'un Ankara bayiliğini almasına kadar gitmektedir (Nahum,1988:24). Zamanla Türkiye'nin farklı şehirlerinde aldığı bayilikler yoluyla ticari birikimlerini arttıran Vehbi Koç, 1938'de Koç Ticaret adıyla bir anonim şirketi kurarak kurumsallaşmanın ilk adımlarını atmıştır. Şirket, sonraki yıllarda yatırımlarını bu defa otomotiv ticaretinden otomotiv montaj sanayisine dönüştürmüştür. Otomotiv sanayi alanındaki ilk kuruluşu da 1959'da kurulan ve 1960'ta İstanbul'da faaliyete geçen Otosan'dır. Şirketin montaj tesisleri de D-100 (E-5) karayolunun hemen kenarında Uzunçayır'da kurulmuştur. Otosan ve Ford'un ekonomik ve teknik işbirliğine dayanan bu montaj fabrikasının sonu da Amerikan Ford şirketinin 1929'da Tophane'de faaliyete geçen montaj fabrikasına benzemiştir. 1950'lerden önceki hava fotoğraflarında tamamen boş olarak görülen Otosan'ın montaj fabrika alanı, önce otomotiv montaj fabrikasına daha sonra endüstriyel atık alanına dönüştürülmüştür. Bölge, son olarak rekreasyonel çekicilik alanı (Akasya AVM adıyla 2014'te açılmıştır) haline getirilmiştir. Ford'un Tophane'de faaliyete geçen montaj fabrikası gibi Otosan'ın D-100 karayolunun kenarında kurulan montaj fabrikası da mekânsal bellekten tamamen silinmiştir.



## KAYNAKÇA

- Akgül, N. (1977). *Türkiye Sanayisinin Yapısal Sorunları, Türkiye'de Montaj Sanayii*. Ankara: TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını.
- Bridges, J.K. (1968). *Başlangıçtan Bugüne Kadar Kara Ulaştırma Tarihi*, Arkin Kitabevi, İstanbul.
- Cillov, H. (1954). Türkiye'de Sanayi İstatistikleri. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 16, S. 1, 4, 176-196.
- Denison, M. (1963). *The Power To Go*. New York: Pyramid Books.
- Drucker, P. (1946). *The Concept of the Corporation*. New York: John Days.
- Estall, R.C., Buchanan, R, O. (1962). *Industrial Activity and Economic Geography*, Hutchinson University Library, London.
- Genç, H. (2002). Özel Girişimle Sanayileşme Döneminde Sanayide Yabancı Sermayenin Boyutu (1923-1932). *Ford'un Montaj Fabrikası, TMMOB Sanayi Kongresi, Küreselleşme ve Sanayileşme*, 2001 Bildiriler Kitabı: Ankara.
- Hurley, P, N .(1959).The Automotive Industry: A Study in Industrial Location, *Land Economics*, Sayı 35.
- Keyder, Ç. (2009). *İki Sementin Hikayesi*, İstanbul-Küresel ile Yerel Arasında, Metis Yayınları, İstanbul.
- Maxton, G. P. & Wormald, J. (2004). *Time for a Model Change: Re-engineering the Global Automotive Industry*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Nahum, B (1988). *Koç'ta 44 Yıllım, Bir Otomotiv Sanayi Kuruluyor*, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Odman, A. (2011). Serbest Mümtaka'dan Amerikan Pazarı'na Tophane Rıhtımı: Ford Motor Company Exports Inc., İstanbul Otomotiv Montaj Fabrikası, 1925-1944. *Tarih ve Toplum Yeni Yaklaşımlar Dergisi*, S.12, 71-93.
- Ökçün, A. (1971). *Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir, Haberler-Belgeler-Yorumlar*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Özdaş, N. (1962). *Türkiye'nin Kamyon İhtiyacı*. İstanbul: İ.T.Ü Makine Fakültesi Motorlar Enstitüsü Yayınları.
- Pollard, M. (1996). *İş Dünyasına Yön Verenler, Henry Ford ve Ford*, (Çev: Ayşe Aydoğan), İlk Kaynak Kültür ve Sanat Ürünleri, Ankara.
- Sanır, A. (2011). Türkiye Otomotiv Sanayi, Kuruluş ve Gelişim Sürecinde Yazılanlar, Belgeler ve Yorumlar-Bölüm:1. *1964 Yılı ve Öncesi*, Ankara.
- Sanver, E. (1973). *Türkiye Otomotiv Sanayii*. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Enstitüsü- Bitirme Tezi, İstanbul.
- Sturgeon T, Florida R. (2000). *Globalization and Jobs in The Automotive Industry*. A Study by Carnegie Mellon University and the Massachusetts Institute of Technology. U.S.A.
- Tezel, Y. (1982). *Cumhuriyet Dönemi İktisadi Tarihi*. Ankara: Yurt Yayınevi.
- Tümertekin, E. (1959).Türkiye Sanayisinin Coğrafi Temelleri, *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 18-19, 16-52.
- Womack, P, J, Jones. T, D, Roos, D. (1990). *Dünyayı Değiştiren Makine*. İstanbul: Otomotiv Sanayi Derneği.
- Yulu, A (2018). *Türkiye'de Otomotiv Sanayisinin Coğrafi Dağılışı*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- 1132 sayılı 1927 yılı, Serbest Mümtaka Hakkındaki Kanun. *Resmi Gazete*.
- Ford Motors Car, Plant in Turkey, in Working Order, *The Barrier Minner*, 09.04.1930.
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ford Motor Kompani Eksports Enkorporeyret Şirketi Arasında Aktedilen Mukaveleamenin Tasdikına Dair Kanun*. 14 Şubat 1929 Perşembe, Sayı :1119.
- Hear Ford Plans Factory in Turkey. *New York Times*, 31.07.1925.
- Ford Factory for Constantinople. *New York Times*, 24.08.1925.