

**T.C.
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME PROGRAMI**

**TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YAPILAN
YATIRIMLAR**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Kubilay BATMAN**

**Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Ali ERDOĞAN**

İstanbul-2014

T.C.
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

..... İşletme Anabilim/Anasanat Dalı İşletme Programı Tezli Yüksek Lisans
öğrencisi Kabilay BATMAN tarafından hazırlanan
“..... TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YAPILAN
YATIRIMLAR.....”

adlı bu çalışma jürimizce Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Sınav Tarihi : 19./05/2014

(Jüri Üyesinin Ünvanı, Adı, Soyadı ve Kurumu) :

İmzası :

Jüri Üyesi: Yrd. Doç. Dr. AKERDOĞAN
Danışman: Halic Üniv. İşletme ASD/ABD Öğr. Üyesi

.....
.....

Jüri Üyesi: Prof. Dr. Zeki ARSAN
..... Halic Üniv. İşletme ASD/ ABD Öğr. Üyesi

.....
.....

Jüri Üyesi: Yrd. Doç. Dr. Mehmet KAHECİ
..... Halic Üniv. İşletme ASD/ ABD Öğr. Üyesi

.....
.....

Jüri Üyesi:
..... Üniv. ASD/ ABD Öğr. Üyesi (Yedek)

.....

Jüri Üyesi:
..... Üniv. ASD/ ABD Öğr. Üyesi (Yedek)

.....

ÖNSÖZ

Yapmış olduğum “Türkiye’de Otomotiv Sektörüne Yapılan Yatırımlar” isimli bu çalışma; Haliç Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı İşletme Programı’nda yüksek lisans tezi olarak hazırlanmıştır.

Çalışmanın hazırlanma sürecinde içtenlikle yanımda olarak bilgi birikimini ve tecrübesini benimle paylaşan danışmanım Haliç Üniversitesi öğretim üyesi Yrd. Doç. Dr. Ali ERDOĞAN’a ve büyük özveride bulunarak her zaman desteğiyle yanımda olan sevgili eşim Dilek BATMAN ’a teşekkürlerimi sunarım.

İstanbul, 2014

Kubilay BATMAN

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
İÇİNDEKİLER	I
KISALTMALAR	III
TABLO LİSTESİ	IV
ŞEKİL LİSTESİ	V
ÖZET	VI
ABSTRACT	VII
1. GİRİŞ	1
2. DÜNYA OTOMOTİV SANAYİ	5
2.1. Otomotiv Sektörünün Tanımı	6
2.2. Dünya Otomotiv Sektöründe Yaşanan Gelişmeler	10
2.2.1. Otomotiv Sanayinin Doğuşu	10
2.2.2. Otomotiv Sanayinin Gelişimi	18
2.2.3. Dünya Otomotiv Sektörünün Genel Görünümü	22
2.2.3.1. Dünya Otomotiv Üretimi	25
2.2.3.2. Dünya Otomotiv Pazarı	29
2.3. Otomotiv Sanayinin Ülke Ekonomisine Katkısı	31
3. TÜRKİYE OTOMOTİV SANAYİ	33
3.1. Türkiye Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi	33
3.1.1. Montaj Sanayi Dönemi	34
3.1.2. Dışa Açılma Dönemi (1980-1990)	38
3.1.3. 1990 Sonrası Dönem	39
3.2. Gümrük Birliği'nin Otomotiv Sektörüne Etkisi	40
3.3. Ekonomik Krizler Ve Otomotiv Sanayi	43
3.3.1. 1994 ve 1997 Ekonomik Krizleri	43
3.3.2. 2001 Ekonomik Krizi	44
3.3.3. 2008 Küresel Ekonomik Krizi	46
3.4. Yabancı Sermayenin Otomotiv Sektörüne Katkısı	47
3.4.1. Doğrudan Yabancı Sermaye Kavramı Ve Ekonomideki Yeri	48
3.4.2. Dünya'da Doğrudan Yabancı Yatırımlar	50
3.4.3. Türkiye'de Doğrudan Yabancı Yatırımlar	51
3.4.3.1. Dışa Açılma Döneminde Doğrudan Yabancı Yatırımlar	53
3.4.3.2. Otomotiv Sektöründe Doğrudan Yabancı Yatırımlar	60

3.5. Otomotiv Sektörünün Türkiye Ekonomisindeki Yeri	63
3.5.1. Türkiye'nin Otomotiv Üretimi	67
3.5.2. Türkiye Otomotiv Pazarı.....	77
3.5.3. Türkiye'nin Otomotiv Dış Ticareti	81
3.5.3.1. Türkiye'nin Otomotiv İhracatı	84
3.5.3.2. Türkiye'nin Otomotiv İthalatı.....	87
3.5.4. Türkiye Otomotiv Sektörünün Temel Özellikleri	91
3.6. Otomotiv Sektörü İle İlgili Teknik Mevzuat.....	94
4. FORD, RENAULT VE FIAT FİRMALARININ DIAGNOSTIC EXTERNE VE DIAGNOSTIC INTERNE ANALİZLERİ.....	96
4.1. Ford Otomotiv Firması.....	96
4.1.1. Diagnostic Externe	101
4.1.2. Diagnostic Interne	103
4.2. Renault Otomotiv Firması.....	105
4.2.1. Diagnostic Externe	109
4.2.2. Diagnostic Interne	111
4.3. Fiat Otomotiv Firması	113
4.3.1. Diagnostic Externe	115
4.3.2. Diagnostic Interne	117
5. OTOMOTİV SANAYİNİN BAŞLICA SORUNLARI	119
5.1. İthalata Bağımlılık.....	119
5.2. Vergi Yüğü.....	122
5.3. Ekonomik Sebepler	126
5.4. Kapasite Fazlası	128
5.5. Yetersiz İç Talep	130
5.6. Küresel Firmalarla Rekabet	131
6. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GÜÇLÜ YÖNLERİ	132
6.1. Sektörün Güçlü Yönleri	132
6.2. Otomotiv Sektöründe AR-GE Harcamaları ve Etkileri	136
6.3. Otomotiv Sektörünün Güçlenmesinde Teknolojinin Önemi	138
7. SONUÇ.....	140
KAYNAKLAR	145
ÖZGEÇMİŞ.....	153

KISALTMALAR

\$: Dolar
AB	: Avrupa Birliği
AR-GE	: Araştırma Geliştirme
AŐ	: Anonim Şirketi
AT	: Avrupa Topluluğu
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BRIC	: Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin
BYKP	: Beş Yıllık Kalkınma Planı
DYS	: Doğrudan Yabancı Sermaye
DYY	: Doğrudan Yabancı Yatırımlar
GTİP	: Gümrük Tarif İstatistik Pozisyonu
ISIC	: International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (Tüm Ekonomik Faaliyetlerin Standart Sanayi Sınıflandırması)
İGM	: İhracat Genel Müdürlüğu
İSO	: İstanbul Sanayi Odası
KDV	: Katma Değer Vergisi
KSO	: Konya Sanayi Odası
MST	: Montaj Sanayi Talimatı
MÜSİAD	: Müstakil Sanayici İşadamları Derneği
UNCTAD	: United Nations Conference On Trade And Development (Ticaret ve Kalkınma Birleşmiş Milletler Konferansı)
ODD	: Otomotiv Distribütörleri Derneği
OGT	: Ortak Gümrük Tarifesi
OSD	: Otomotiv Sanayicileri Derneği
OICA	: Organisation Internationale des Consructeurs d'Automobiles (Motorlu Taşıt Üreticileri Uluslar arası Örgütü)
OTOSAN	: Otomotiv Sanayi Anonim Şirketi
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
SGM	: Sanayi Genel Müdürlüğu
SITC	: Standart International Trade Classification (Standart Uluslararası Ticaret Sınıflandırması)
TEPAV	: Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı
TL	: Türk Lirası
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TOE	: Türk Otomotiv Endüstrisi
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırmalar Kurumu
YASED	: Uluslararası Yatırımcılar Derneği

TABLO LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 2.1 Kategorilerine Göre Motorlu Karayolu Taşıtları	7
Tablo 2.2 Otomotiv Sektörü Ana Sanayi Ürünleri.....	8
Tablo 2.3 Otomotiv Sektörü Yan Sanayi Ürünleri.....	9
Tablo 2.4 Otomotiv Sektöründe Birleşme ve Satın Almalar	23
Tablo 2.5 Dünya Otomotiv Sanayinin En Büyük İlk On Firması.....	24
Tablo 2.6 Araç Türlerine Göre Dünya Motorlu Taşıt Üretimi	26
Tablo 2.7 Bölgelere Göre Dünya Motorlu Taşıt Üretimi.....	26
Tablo 2.8 Ülkeler Bazında Motorlu Taşıt Üretimi.....	27
Tablo 2.9 Dünya Otomotiv Pazarı	29
Tablo 2.10 Ülkeler Bazında 2012 Yılı Motorlu Taşıt Pazarı.....	30
Tablo 2.11 Dünya Otomotiv Sanayinde İstihdam Sayıları	32
Tablo 3.1 Türkiye'de Doğrudan Yabancı Yatırımlar	56
Tablo 3.2 Türkiye'de DYY Girişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı	59
Tablo 3.3 Türkiye'de Yabancı Yatırımların Bileşenleri.....	60
Tablo 3.4 Otomotiv Sanayinde Yabancı Sermaye Yatırımları	62
Tablo 3.5 Motorlu Taşıtlar İmalatı Yıllık Sanayi Ve Hizmet İstatistikleri	64
Tablo 3.6 Otomotiv Ana Sanayi İstihdam Yapısı	66
Tablo 3.7 Türkiye'de Otomobil Üreticisi Firmalar	69
Tablo 3.8 Türkiye'de Hafif ve Ağır Ticari Araç Üreticileri.....	70
Tablo 3.9 Otomotiv Sanayi Firmalarının Üretim Kapasiteleri.....	71
Tablo 3.10 Türkiye'nin Dünya Otomotiv Üretimi İçindeki Yeri	72
Tablo 3.11 Yıllara Göre Türkiye'de Otomotiv Üretimi	74
Tablo 3.12 Otomotiv Üretimi İle Bazı Makro Göstergelerin Karşılaştırılması	75
Tablo 3.13 Adet Bazında 2012 Yılı İtibariyle Türkiye Otomotiv Pazarı.....	78
Tablo 3.14 Türkiye'de Satılan Taşıtların Türlerine Göre Dağılımı.....	79
Tablo 3.15 Otomotivin Türkiye Dış Ticareti İçindeki Yeri.....	82
Tablo 3.16 Bölgeler Bazında Türkiye'nin Otomotiv İhracatı	85
Tablo 3.17 Türkiye'nin Otomotiv İhracatında Ülke Gruplarının Payları.....	85
Tablo 3.18 Otomotiv Ana ve Yan Sanayi İhracatı	86
Tablo 3.19 Türkiye Otomotiv Pazarında İthal Araç Durumu	88
Tablo 3.20 Türkiye Otomotiv Pazarında İthalatın Yeri	90
Tablo 3.21 Türkiye Pazarında Satılan İthal Araçların Dağılımı	90
Tablo 5.1 Bazı AB Ülkelerinde Binek Araçlar İçin Alınan Vergiler.....	123
Tablo 5.2 Motorlu Taşıtların Vergileri: 43 No'lu Tebliğe Göre I Sayılı Tarife	124
Tablo 5.3 Motorlu Taşıtların Vergileri: 43 No'lu Tebliğe Göre II Sayılı Tarife	125
Tablo 5.4 Motorlu Taşıtlar İmalat Sanayinde Üretici Fiyat Endeksi.....	127
Tablo 5.5 Karşılaştırmalı Enflasyon Tablosu	128
Tablo 5.6 Türkiye Otomotiv Sanayi Kapasite Kullanım Oranları	129

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 2.1 Joseph Cugnot Tarafından Yapılan, İlk Buharlı Karayolu Taşıtı	11
Şekil 2.2 Sibrandus Stratingh Tarafından Yapılan, İlk Elektrikli Karayolu Taşıtı	12
Şekil 2.3 Benz Tarafından Yapılan, İlk İçten Yanmalı Motorlu Karayolu Taşıtı.....	13
Şekil 2.4 Gottlieb Daimler Tarafından Yapılan, İlk Dört Tekerlekli Otomobil.....	14
Şekil 2.5 1901 Yılında Üretilen Daimler Mercedes.....	16
Şekil 2.6 Ford Model T	18
Şekil 2.7 Türlerine Göre Araçların Dünya Üretimindeki Payı	22
Şekil 2.8 Motorlu Araç Üretiminde Önde Gelen Ülkelerin Yıllara Göre Üretimi.....	27
Şekil 2.9 Dünyada Otomotiv Üretimine Yıllara Göre Değişimi	28
Şekil 2.10 Araçların Türlerine Göre Pazar Payları	30
Şekil 3.1 Türkiye'de Yabancı Sermayenin Yıllara Göre Değişimi	58
Şekil 3.2 Yabancı Sermayeli Firmaların İstihdamdaki Payı	62
Şekil 3.3 Motorlu Taşıtlar İmalatında Çalışan Sayısı	65
Şekil 3.4 Motorlu Karayolu Taşıtları İmalat Sanayinin Yarattığı Katma Değer	67
Şekil 3.5 Türkiye'nin Otomotiv Üretimi	73
Şekil 3.6 Türkiye'de Otomobil Satışları.....	79
Şekil 3.7 Türkiye'de Hafif Ticari Araç Satışları	80
Şekil 3.8 Türkiye'de Ağır Ticari Araç Satışları.....	81
Şekil 3.9 Türkiye Otomotiv Sanayi İthalat/İhracat Dengesi	82
Şekil 3.10 Türkiye Otomotiv Sanayinde İhracatın İthalatı Karşılama Oranı.....	83
Şekil 3.11 Otomotiv Ana ve Yan Sanayi İhracatının Yıllara Göre Değişimi	86
Şekil 3.12 Türkiye'nin Otomotiv İthalatının Yıllara Göre Seyri.....	89
Şekil 5.1 Otomotiv Sanayinde Kapasite Kullanım Oranının Değişimi.....	130

GENEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı : Kubilay BATMAN
Anabilim Dalı : İşletme
Programı : İşletme
Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Ali ERDOĞAN
Tez Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans – Haziran 2014

TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YAPILAN YATIRIMLAR

ÖZET

Otomotiv sanayi, uluslararası ticaret içerisinde sahip olduğu pay, sağladığı katma değer, yarattığı istihdam ve üretim hacmi ile dünya ekonomisinin öncü sektörleri arasında yer almaktadır. Bu nedenle otomotiv sanayi her ülkenin sahip olmak istediği bir sanayi oluşumudur. Ancak her ülke otomotiv sanayinin kurulması ve gelişimi için gerekli olan teknolojik altyapı, tecrübe ve büyük ölçekli yatırım harcamalarını gerçekleştirebilecek iç tasarruf düzeyine sahip değildir. Gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sanayi faaliyetlerinin neredeyse tamamının ilk başlarda yabancı sermaye odaklı gerçekleştiği görülmektedir. Ayrıca bu ülkelerde otomotiv sanayinin gelişimi, yabancı sermaye akışı ile doğrudan bağlantılı olmakla birlikte zamanla çok az ülkenin bu dışa bağımlı yönelimden kurtularak yerli üretim gerçekleştirdiği görülmektedir. Türkiye otomotiv sanayisinin üretim hatlarına bakıldığında gerek yerli olarak kabul edilen kısmı, gerek başka ülkeler adına faaliyet gösteren kısmı olsun önemli bir bölümü yabancı sermaye temellidir. Türkiye otomotiv sanayi, yabancı sermaye sayesinde gelişim göstermiş ve bugün ülke ekonomisinin en önemli sanayi kollarından biri haline gelmiştir.

Bu çalışmada Dünya’da ve Türkiye’de otomotiv sanayinin durumu ve gelişimi, Türkiye’de otomotiv sanayinin gelişimi ile yabancı sermayenin ilişkisi, Türkiye’de üretim faaliyeti gösteren firmaların durumu, otomotiv sektörünün olumlu ve olumsuz yönleri ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Otomotiv sektörü, montaj sanayi, Türkiye otomotiv sektörü, yabancı sermaye, yabancı sermaye yatırımları.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname : Kubilay BATMAN
Field : Business
Program : Business
Supervisor : Asst. Prof. Dr. Ali ERDOĞAN
Degree Awarded and Date : Graduate Degree– June 2014

THE INVESTMENTS ON AUTOMOTIVE SEKTOR IN TURKEY

ABSTRACT

Automotive industry is the one of the most significant sector in world economy, because of; its share in international trade, added-value it provides, employment it created and its production volume. Therefore; automotive industry is an industry which all countries want to own it. On the contrary, not all countries have necessary technological infrastructure, knowledge and enough domestic saving level in order to realize such big scale investment expenditure. In developing countries, it's seen that, at the beginning, almost all of the automotive industry activities made by foreign investors. Furthermore, in these countries, development of automotive industry positively correlated with foreign investment inflow. Only a few countries get rid of foreign investors and made their own production. When, we focused on production lines of Turkish automotive industry, both domestic and foreign investments originated by foreign investments. Turkish automotive industry developed by foreign investments and became one of the most important industries of Turkish economy.

This paper aims to show; situation and development of automotive industry in Turkey and world, relationship between development and foreign investment in Turkish automotive industry, situation of firms making production in Turkey and positive and negative aspects of automotive industry.

Keywords: Automotive sector, mounting industry, Turkish automotive sektor, foreign capital, foreign capital investments.

1. GİRİŞ

Otomotiv sanayi; çekici, kamyon, kamyonet, karavan, minibüs, otomobil, otobüs, treyler, iki ve üç tekerlekli motorlu araçların üretildiği ana sanayi ve ana sanayi üretici firmalarının programları dışında kalan parça ve parça gruplarının üretildiği yan sanayiden oluşmaktadır. Otomotiv sektörü kavramı ise, otomotiv sanayinde ki üretim ve yatırım faaliyetlerinin yanında, üretilen ürünlerin iç ve dış pazarlarda pazarlanmasını sağlayan işletmeler ile bu sanayiye lojistik ve diğer hizmet kollarında faaliyet gösteren tüm iş kolları hesaba katıldığında ortaya çıkmaktadır.

Otomotiv sektörü, sanayi faaliyetleri ve diğer oluşumlarıyla, global ekonomi içerisinde önemli bir yere sahiptir. Otomotiv sektörü gelişimiyle beraber uluslararası ticaretin etkili ve büyük sektörlerinden biri haline gelmiş, uluslar arası ticaretin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Otomotiv sektörü, bugün ulaşılmış olduğu noktada 2 trilyon avro (€) civarında üretim değeri ile dünyanın en büyük beş ekonomisi hariç bütün ülkelerin ekonomilerinden daha büyük bir ekonomiye sahiptir. Global ticaret içerisinde ki bu derece yüksek payının yanı sıra otomotiv sanayi birçok sektör ve iş kolunda talep oluşturan bir yapıya sahiptir. Bu nedenle beraberinde farklı sektörlerinde gelişmesini sağlayarak, ülkelerin ticari faaliyet çeşitliliğini olumlu yönde etkilemektedir.

Günümüzde, gelişmiş ülkelerin geniş ekonomileri içerisinde önemli bir ağırlığa sahip olan otomotiv sanayi, bu ekonomilerin iç dinamiklerini etkileyen başlıca sektörler arasında yer almaktadır. Gelişmekte olan ülkelerin ise stratejik kalkınma planlarında önemle üzerinde durulan bu sanayi, gelişmekte olan bir ülkenin ekonomik olarak dışa bağımlılığını azaltmak için büyük fırsatlar sunmaktadır.

Bu nedenle birçok gelişmekte olan ülke, otomotiv sanayisinin ülkesinde kurulmasını ya da bulunan mevcut yapısının daha da gelişmesini istemektedir. Ancak yatırım yapmak, ülke içi tasarruflarla bağlantılı bir olgu olduğu için yeterli iç tasarrufu olmayan ülkeler sektörün gereksinimleri için dış kaynak ihtiyacı duymaktadırlar. Bu kaynak sorununu çözenin en iyi yolu ise; ülkeye yabancı sermaye çekmektir.

Buna bağlı olarak geçmişte olumsuz yaklaşılan yabancı sermaye konusunda 1990'lerden itibaren ülkelerin mevzuatlarında önemli değişiklikler olmuş ve bir yabancı sermaye çekme yarışı başlamıştır. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak, dünya genelindeki doğrudan yabancı sermaye miktarı 2000'li yıllarda 2 trilyon doları aşmıştır. Ancak 2008 Ekonomik Krizi dolayısı ile doğrudan yabancı yatırım hareketlerinde önemli düşüşler görülürken, 2012 yılı itibarıyla dünya genelindeki toplam yabancı yatırım miktarı 1,35 trilyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir.

Türkiye, 1950'lerden itibaren hem yabancı sermaye çekmeye çalışan hem de aynı dönemlerde otomotiv sanayisini kurmaya çalışan bir ülkedir. Bu kapsamda 1954 yılından itibaren yabancı sermayeyi teşvik için yasalar çıkarılmıştır. Ancak, bu konuda 1980 yılına kadar yeterince başarılı olunamamıştır. Türkiye'nin bu konudaki başarıyı 1980'lerden sonra yakaladığı söylenebilir. Buna karşın, asıl başarılı dönem olarak, 2003 yılından itibaren oluşan Türkiye ekonomisindeki olumlu gelişmeler ve siyasal istikrarın sağlandığı dönem karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye otomotiv sanayisinde; ilk olarak 1950'li yıllardan itibaren montaj yoluyla bir sanayi kurulmaya başlanmıştır. Bu ilk dönemlerde lisans anlaşmaları ile motorlu taşıtlar montajı benimsenmiştir. 1954-1980 arası dönemde uygulanan korumacı politikalarla gerek ana sanayide gerekse yan sanayide önemli bir alt yapının oluşturulduğu görülmektedir. Ancak bu dönemin üretimi iç piyasaya yönelik olup, iç talepteki dalgalanmalardan aşırı etkilenen bir niteliğe sahiptir.

Bu konudaki temel değişim, 1980 serbestleşmesi ve 1996 Gümrük Birliği Anlaşması sonrası dönemlerde ortaya çıkan sert rekabet koşullarında sektörün kendini yeniden yapılandırarak ihracata yönelmesi ile ortaya çıkmıştır. Başlangıçta her iki dönemde de otomotiv sektörü önemli ölçüde olumsuz etkilenmiş olsa da zaman içerisinde sektör güçlü bir yapıya kavuşmuştur. Günümüzde Türkiye dünyanın 17. büyük otomotiv üreticisi konumuna yükselmiştir.

Bugün gelinen noktada otomotiv sanayi, ülke ihracatının % 15'ini tek başına yaparken, yan bağlantılarıyla birlikte 400 bin kişiden fazla istihdam yaratmaktadır. Öte yandan, sahip olduğu teknoloji ve rekabet gücü ile uzmanlaşmasını artırarak güçlü markalarla rahatlıkla rekabet edebilmektedir. Otomobil retiminde Avrupa'nın 6. büyük sanayisi olan Türk otomotiv sanayi, hafif ticari araçlarda Avrupa lideri, kamyon üretiminde ise Avrupa ikincisidir.

Bütün bu göz kamaştırıcı hususlara rağmen, otomotiv sektörünün yapısal ve çevresel önemli sorunlarının olduğu görülmektedir. Yapısal sorunların başında, sektörün iç talepteki yetersizliği nedeniyle büyük ölçüde düşük kapasite ile çalışılması gelmektedir. Diğer bir sorun ise; iç piyasada sektörün yüksek fiyat politikası nedeniyle ithal otomotiv ürünleri ile yeterince rekabet edilememesidir. Çevresel faktörlerin en önemlisi ise; hukuki çevreyi oluşturan devletin uyguladığı vergi politikalarıdır. Türkiye’de motorlu taşıtlara uygulanan vergiler, Avrupa’da ki ülkelere göre oldukça yüksektir. Özellikle bu durum, sektörün kendi yüksek fiyat politikası ile birleşince, iç piyasadaki fiyat rekabetinde Türkiye’nin elinin zayıflamasına yol açmaktadır. Bu sorunlarına rağmen, Türkiye doymamış bir pazardır ve gelişmiş piyasalara yakınlığı sektör için bir takım avantajlar içermektedir. Bu gibi tehditler ve fırsatlar sektörün önümüzdeki dönemde özenle ele alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Bu çalışmada; Dünya’da ve Türkiye’de otomotiv sektörünün ortaya çıkışı, ekonomideki yeri ve önemi, otomotiv sanayisinin gelişmesinde yerli ve yabancı yatırımların rolü ve Türk otomotiv sanayisinin güncel durumu ele alınmıştır. Çalışma, Giriş ve Sonuç bölümleri dahil olmak üzere yedi bölümden oluşmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümü olan Giriş bölümü, otomotiv sanayisinin çalışma içeriğine uygun olarak durumunun özetlendiği ve çalışmaya ilişkin temel çerçevenin ortaya konduğu bölümdür.

Çalışmanın ikinci bölümü, Dünya otomotiv sanayisinin ortaya çıkışından günümüze kadar, dönemler itibarıyla durumunun ele alındığı bölümdür. Bu bölümde; günümüzdeki genel eğilimler ortaya konularak toplam pazar, ithalat, ihracat, sektörün büyük üretici ve tüketicilerine ilişkin bilgiler verilmiştir. Ayrıca Dünya genelinde ki yeni eğilimler üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın üçüncü bölümü, Türk otomotiv sanayisinin ele alındığı bölümdür. Bu bölümde öncelikle Türk otomotiv sanayisinin doğuşu incelenmiştir. Dönemler itibarıyla sektörün karakteristikleri ve yaşanan başlıca gelişmeler ortaya konarak, sektörün günümüze hangi koşullarda ulaştığı anlatılmıştır. Ayrıca, Gümrük Birliği ile ekonomik krizlerin, otomotiv sektörü üzerindeki olumlu ve olumsuz etkileri de analiz edilmiştir. Sektörün büyüklük rakamları da geniş bir şekilde ele alınırken, otomotiv sanayisinde yabancı sermayenin önemi ve rolü ortaya konmuştur. Bu konuda yabancı sermayenin dünyadaki ve Türkiye’deki genel durumu incelenirken, otomotiv sanayisi ile yabancı sermaye ilişkisi anlatılmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde; Türkiye’de faaliyet gösteren yabancı sermayeli firmalardan seçilen Ford, Renault ve Fiat otomotiv şirketlerinin diagnostic externe ve diagnostic interne analizleri yapılmıştır. Türkiye’de yatırım yapan bu üç şirketin hedefleri, amaçları ve firma politikaları ortaya konmuştur.

Çalışmanın beşinci bölümü, genel olarak otomotiv sektöründe öne çıkan sorunların ele alındığı bölümdür. Bu bölümde öne çıkan sorunlar olarak; vergi yükü, eksik kapasite sorunu, yetersiz iç talep gibi konular ele alınmış sorunların Türkiye açısından olumsuz etkilerinden bahsedilmiştir.

Çalışmanın altıncı bölümünde; sektörün güçlü ve zayıf yönleri ele alınmış, sektör açısından fırsatların ve tehditlerin neler olduğundan bahsedilmiştir. Bununla beraber, AR-GE yatırımlarının önemi ve sektörün teknolojik yatırımlarla yakın ilişkisi inceleme konusu edilmiştir. Sektörün güçlenmesinde etkili olan bu iki faktör üzerinde Türkiye’de verilen politik destekler üzerinde durulmuştur.

Yedinci bölüm ise, çalışmada elde edilen bulguların değerlendirildiği ve tartışıldığı Sonuçlar bölümüdür.

Çalışma, literatürde bu konuda yapılmış olan çalışmaların bulgularının ve çeşitli veri kaynaklarından elde edilen verilerin derlenerek analiz edilmesiyle hazırlanmıştır. Veri kaynağı olarak; literatürdeki bilimsel çalışmalar, ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının yayın ve raporları, otomotiv sektörü ile yakından ilgili çeşitli sektörel kurum ve kuruluşların yayınlarından ve periyodik raporlarından faydalanılmıştır. Sektöre ilişkin verilerde bazı kaynaklarda farklılıklara rastlanmaktadır. Bunun başlıca sebebi, otomotiv ana sanayi sektörü ve yan sanayi sektöründeki kodlara dayalı sınıflamalardır. Öte yandan küçük yüzdelerle ifade edilebilecek farklılıklar da sıklıkla karşılaşılan bir durum olarak karşımıza çıkmıştır. Bu bakımdan titizlik içerisinde veri tabloları oluşturulmaya çalışılmıştır.

Bu çalışmada, otomotiv sanayi kavramının geniş alanı içerisinde, genel olarak otomotiv sanayinin ekonomi içerisinde ki yeri ve önemi, dünya ve Türkiye’de ki tarihsel gelişimi, Türkiye’de ki sektörel yatırımların eğilimi, sektörün sorunları ve güçlü yönleri hususlarının dışına çıkılmamaya özen gösterilmiştir. Türkiye’nin yabancı sermaye konusundaki geçmişten bugüne durumu ele alınarak, yapılan yatırımlar süreçler içerisinde anlatılmıştır. Ayrıca çalışma da yer alan veriler sektörün 2002-2012 yılları arasında ki dönemi baz alınarak derlenmiştir. Bazı yerlerde ölçütün dışına çıkılsa da temel olarak çalışmanın zaman ölçütü bu dönemdir.

2. DÜNYA OTOMOTİV SANAYİ

Otomotiv sanayi; üretim hacmi, yarattığı katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak sağladığı istihdam ve yakın ilişki içerisinde olduğu birçok sektörde talep yaratan yapısal özellikleri nedeniyle kalkınmanın anahtarı olarak görülen öncü sektörlerdendir (Devlet Planlama Teşkilatı [DPT], 2007).

Günümüzde gelişmiş ülkeler olarak kabul edilen ülkelere bakıldığında, otomotiv sanayinin bu ülkelerdeki büyük ölçekli ekonomik yapı içerisinde önemli bir ağırlığa sahip olduğu görülmektedir. Bu ülkelerin sahip olduğu teknolojik birikim ve güçlü altyapı, otomotiv sanayinin gelişimini devam ettirmesini sağlarken, otomotiv sanayi de bu ülkelerin ihracat potansiyelini attıran ve ekonomik tercihlerine yön veren bir sektör olmaktadır. Gelişmekte olan ülkeler için ise otomotiv sanayi, dışa bağımlılığın azaltılması, yeni istihdam olanaklarına kavuşulması ve teknolojik gelişimin sağlanması konusunda önemli bir araç olmaktadır (Karabulut, 2002: 1).

Ayrıca bu sektör, üretim ve pazarlama alanlarında küresel entegrasyon sürecini büyük oranda tamamlamıştır. Sektörün bu özelliği, gelişmekte olan ülkeler için yabancı yatırımların ulusal ekonomiye kazandırılmasında büyük fırsatlar sunmaktadır (DPT, 2007).

Günümüzde, özellikle sektördeki üretimin küresel bir değer zinciri etrafında şekillendiği görülmektedir. Bir otomotiv ürününü oluşturan parçaların, farklı ülkelerde üretilmesi ve nihai ürünün başka bir ülkede montajının yapılması mümkündür. Bu küreselleşmiş yapı, sektöre ilişkin yapılan tanımlama ve mevzuatların da küreselleşmesine neden olmaktadır. Bununla beraber sektörün büyük bir bölümü geniş üretim ağlarına sahip çok uluslu öncü şirketler tarafından yönetilmektedir (Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı [TEPAV], 2013).

Dünya ekonomisinin en büyük ve en önemli sektörleri arasında yer alan otomotiv sanayi, 20. yüzyılda uluslararası ticaretin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Otomotiv sektörü, geçmişten günümüze süre gelen uluslararası ticaret içerisindeki payı ve kazandırdığı değerler nedeniyle 'Sanayilerin Sanayisi' olarak adlandırılan bir sektördür (Khan, 2011: 98).

2.1. Otomotiv Sektörünün Tanımı

Otomotiv sanayi, Tüm Ekonomik Faaliyetlerin Uluslararası Standart Sanayi Sınıflandırması (ISIC) kapsamında; çekici, kamyon, kamyonet, karavan, midibüs, minibüs, otomobil, otobüs, treyler, iki ve üç tekerlekli araçlar ve yan sanayi ürünlerini içermekte olup, karayolu taşıtları imalatı sanayi veya motorlu taşıtlar imalatı sanayi olarak da adlandırılmaktadır (Tekin ve Zerenler, 2005).

Motorlu karayolu taşıtları, bir yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, yük veya yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere belirli teknik ve mevzuata göre üretilmiş bulunan, dört veya daha fazla lastik tekerlekli taşıt araçlarıdır. Söz konusu taşıtların nihai ürün olarak ortaya çıkarıldığı sanayiye “Otomotiv Ana Sanayi”, imalat sürecinde ihtiyaç duyulan aksam ve parçaları tedarik eden veya ana sanayinin belirlediği şartlar çerçevesinde, karayolundaki taşıtların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik aksam, parça, modül ve sistem üreten işletmelere ise “Otomotiv Yan Sanayi” denilmektedir. Otomotiv sanayi, bu iki alt sektörün tümünü kapsamaktadır (TÜBİTAK, 2002).

Otomotiv sanayi, kısaca aşağıdaki temel özelliklere sahiptir (TÜBİTAK, 2002).

- ✓ Uzay-havacılık sanayinden sonra önemli mühendislik alanlarını içeren, karmaşık, disiplinli araştırma ve çalışma süreçlerini barındıran bir teknoloji gerektirmektedir.
- ✓ Motorlu taşıt aracı; niteliği, malzeme yapısı, prosesi, teknolojisi ve üretim yeri farklı olan, parça ve parça gruplarının ortak kalite yönetimi ve verimlilik anlayışı ile üretimi ve bir araya getirilmesi ile ortaya çıkmaktadır.
- ✓ Bir motorlu aracın üretimi ve trafiğe çıkabilmesi için güvenlik, trafik ve çevre ile ilgili 50 dolayında küresel teknik mevzuata uyumu ve bunun belgelendirilmesi zorunludur. Ayrıca, isteğe bağlı olarak uygulanabilen 100 dolayında diğer uluslararası mevzuat bulunmaktadır. Söz konusu geniş kapsamlı mevzuat, teknolojideki gelişmelere bağlı olarak sürekli yenilenmektedir. Özellikle çevre ile ilgili yeni mevzuat hazırlıkları, sektörü teknolojik değişim için büyük baskı altında tutmaktadır.
- ✓ Pazardaki yoğun rekabet nedeni ile müşteri tatmini ancak teknolojik gelişme ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektörde, yoğun AR-GE ve sürekli gelişme esastır.

Motorlu karayolu taşıtları, Avrupa Birliği (AB) tarafından belirlenen sınıflandırmaya göre; yolcu taşımak amacıyla tasarlanan, en az dört tekerlekli taşıtların bulunduğu “M” ve yük taşıma amacıyla tasarlanan, en az dört tekerlekli taşıtların olduğu “N” sınıfı olmak üzere iki ana kategoriye ayrılmaktadır. M sınıfı, yolcu taşıma kapasiteleri ve kütlelerine göre üç sınıfa ayrılmaktadır. N sınıfı araçlar ise kütlelerine göre üç sınıfa ayrılmaktadır (İstanbul Sanayi Odası [İSO], 2002).

Tablo 2.1 Kategorilerine Göre Motorlu Karayolu Taşıtları

M SINIFI	N SINIFI
M₁ : Sürücü dışında en fazla sekiz kişilik oturma yeri olan, yolcu taşımaya yönelik motorlu karayolu araçlardır. Otomobil, Station wagon (SW), özel kullanım amaçlı araç (SUV) ve otomobil platformundan türetilmiş pikaplar bu sınıfa girmektedir.	N₁ : Azami kütlesi 3,5 tonu aşmayan, yük taşımada kullanılan motorlu karayolu araçlarıdır. Kamyonet ve van tipi araçlar bu sınıftadır.
M₂ : Sürücü dışında sekizden fazla oturma yeri olan, yolcu taşımaya yönelik azami kütlesi beş tonu aşmayan motorlu karayolu araçlarıdır. Minibüs bu sınıfa girmektedir.	N₂ : Azami kütlesi 3,5 tonu aşmış, 12 tonu aşmayan motorlu yük taşıma araçlarıdır. Orta kamyonlar bu sınıftadır.
M₃ : Sürücü dışında sekizden fazla oturma yeri olan yolcu taşımaya yönelik ve azami kütlesi beş tonu aşan motorlu karayolu araçlarıdır. Midibüs ve otobüs bu sınıfa girmektedir.	N₃ : Azami kütlesi 12 tonu aşan motorlu yük taşıma araçlarıdır. Ağır kamyonlar bu sınıftadır.

Kaynak: İSO, 2002

Motorlu taşıtların römorkları ise, “O” kategorisi altında, kütlelerine göre 4 sınıfa ayrılmaktadır:

O₁ sınıfı: Azami kütlesi 0,75 tonu aşmayan römorklardır.

O₂ sınıfı: Azami kütlesi 0,75 tonu aşan, 3,5 tonu aşmayan römorklardır.

O₃ sınıfı: Azami kütlesi 3,5 tonu aşan 10 tonu aşmayan römorklardır.

O₄ sınıfı: Azami kütlesi 10 tonu aşan römorklardır.

Bunun yanı sıra, gerek AB düzenlemelerinde, gerek otomotiv sanayinin kendi içinde, karayolu taşıtlarının, “otomobil”, “hafif ticari araç” ve “ağır ticari araç” şeklinde ele alındığı dikkat çekmektedir. Bu şekilde sınıflandırılan araç türleri, karayolu taşıt kategorilerinden bir veya birden fazlasına karşılık gelebilmektedir. Örneğin; binek otomobiller M₁ sınıfına girerken, hafif ticari araçlar (minibüs, kamyonet vb.) M₂ ve N₁, ağır ticari araçlar ise (otobüs, kamyon vb.) N₂, N₃ ve M₃ kategorilerini kapsamaktadır (İSO,2002).

Uluslararası düzeyde kullanılan ticari ürün sınıflandırmaları sayesinde tıpkı diğer ticari ürünlerde olduğu gibi, otomotiv sanayinin ülkeler bazında ve dünya genelinde güvenilir ticari verileri elde edilmektedir. Bu sınıflandırmalar uluslararası ticarete ürün tanımlamalarının ortak bir dilde yapılmasını sağlarken, ithalat ve ihracat işlemlerini kolaylaştırmaktadır (www.tradeatlas.com).

Ticarete konu olan tüm ürünler için iki temel sınıflandırma sistemi kullanılmaktadır. Detaylı veriler için Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi (The Harmonized Commodity Description and Coding Systems) kısaca Armonize Sistem kullanılırken, toplulaştırılmış veriler için Uluslararası Standart Ticaret Sınıflaması (SITC Rev.3) kullanılmaktadır (İhracat Genel Müdürlüğü [İGM], 2012).

SITC, dünya genelinde dış ticaret istatistiklerinin karşılaştırılmasını mümkün kılan ticari mal sınıflandırmasıdır. Armonize sistem ise uluslararası ticarete konu olan tüm ürünler için evrensel bir ticaret dili, ürün kodlaması ve uluslararası ticaret için vazgeçilmez bir araçtır. Armonize Sistem kodunun, ürünlerin gümrük işlemlerindeki "kimlik numarası" olduğu da söylenebilir. Türkiye’de kullanılan GTİP ise Armonize sistemi esas alan ve ilk 6 hanesi Armonize sistemle aynı olan, Türk Tarife Cetvelindeki 12 haneli koda verilen isimdir. Her bir eşya veya eşya grubu için bir GTİP kodu bulunmaktadır (İGM, 2012; www.tradeatlas.com).

Otomotiv ana sanayi, Gümrük Tarif İstatistik Pozisyonu (GTİP) kodlarına göre dört bölümden oluşmaktadır (İGM, 2012).

- ✓ Traktörler,
- ✓ Toplu halde yolcu taşımacılığına mahsus motorlu taşıtlar,
- ✓ Binek otomobil, station wagonlar, yarış arabaları,
- ✓ Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar.

Tablo 2.2 Otomotiv Sektörü Ana Sanayi Ürünleri

GTİP	ÜRÜN
8701	Traktörler
8702	Otobüs, minibüs, midibüs
8703	Binek otomobiller
8704	Kamyon, kamyonet

Kaynak: İGM, 2012.

Otomotiv yan sanayisi ise, aşağıda Tablo 2.3'te yer alan ürünler ile ilgili faaliyetlerden oluşmaktadır.

Tablo 2.3 Otomotiv Sektörü Yan Sanayi Ürünleri

GTİP	ÜRÜN
4012	Kauçuktan sırt geçirilmiş veya kullanılmış dış lastikler
4013	Kauçuktan iç lastikler
401699	87.01 ila 87.05 pozisyonlarındaki motorlu araçlar için kauçuk parçalar
681320	Amyant içeren fren balataları
681381	Amyant içermeyen fren balataları
7007	Emniyet camları
700910	Dikiz aynaları
8407	İçten yanmalı motorlar
8408	Dizel ve yarı dizel motorlar
8409	Motorların aksam ve parçaları
841330	İçten yanmalı pistonlu motorlar için yakıt, yağ veya soğutma pompaları
841520	Klimalar
842123, 842131	Filtreler
8482	Bilyeli rulmanlar
8483	Transmisyon milleri ve kranklar
8484	Contalar
8507	Aküler
8511	Ateşleme cihazları
8512	Aydınlatma ve işaret cihazları
8706	87.01 ila 87.05 Pozisyonlarında yer alan motorlu taşıtlar için şasiler
8707	87.01 ila 87.05 Pozisyonlarında yer alan motorlu taşıtların karoserileri
870810	Tamponlar ve bunların aksam ve parçaları
870821	Emniyet kemerleri
870829	Karoseri aksamı
870830	Frenler ve servo - frenler ve bunların aksam ve parçaları
870840	Vites kutuları ve bunların aksam ve parçaları
870850	Diferansiyelli hareket ettirici akslar
870870	Tekerlekler ve bunların aksam, parça ve aksesuarı
870880	Süspansiyon sistemleri ve bunların aksam ve parçaları (amortisörler dahil)
870891	Radyatörler ve bunların aksam ve parçaları
870892	Egzoz susturucuları ve egzoz boruları; bunların aksam ve parçaları
870894	Direksiyon simitleri, direksiyon kolonları ve direksiyon kutuları
870895	Hava ile şişmeli hava yastıkları
870899	Diğer aksam ve parçalar
9104	Taşıtların alet tabloları için saatler
940120	Motorlu taşıtlarda kullanılan türden oturmaya mahsus mobilyalar

Kaynak: İGM, 2012.

2.2. Dünya Otomotiv Sektöründe Yaşanan Gelişmeler

Otomotiv sektörü genel anlamda motorlu kara yolu taşıtlarının üretildiği sanayi koludur. Bu sanayi, otomobilin icadı ve takip eden süreçte yaşanan teknolojik ilerlemeler sayesinde doğmuş, insanların başta ulaşım ve taşımacılık alanlarında olmak üzere, değişen ihtiyaç ve beklentileri doğrultusunda gelişim göstermiştir.

Otomotiv sanayi, otomobillerin el emek işçiliği ile küçük atölyelerde üretildiği dönemden, bugün büyük ölçekli üretim ağlarının olduğu, dünyanın en büyük sanayi oluşumlarından birine dönüşmüştür. Günümüzde yakalamış olduğu düzey itibarıyla oldukça gelişmiş bir sanayi olan otomotiv sanayinin gelişim süreci incelendiğinde, büyük kazanımlar sağlayan yeni üretim sistemlerinin ilk kez uygulandığı bir sektör olmakla beraber, gelişimiyle diğer sanayi kollarına teknolojik yenilikler kazandırdığı ve öncülük ettiği görülmektedir (Bedir, 2002).

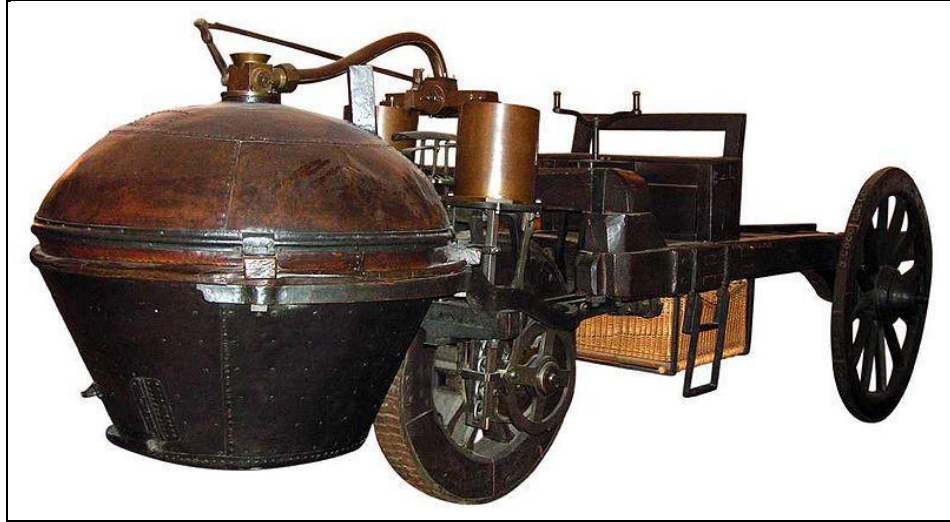
2.2.1. Otomotiv Sanayinin Doğuşu

Otomotiv sanayinin yapısı içerisinde birçok farklı kategoride motorlu karayolu taşıtının üretimi yapılmaktadır. Ancak farklı kategoride ürünler bulunmasına rağmen, otomotiv denildiğinde akla öncelikle otomobil gelmektedir (Altuğ, 2010:3). Bunun temel sebebi otomobillere duyulan ilginin diğer ürünlere nazaran fazla olmasının yanında, otomotiv sanayinin gelişim sürecinin otomobillerin merkezde yer aldığı bir süreç içerisinde gerçekleşmesidir (Bedir, 2002).

Otomobil ise, tek bir kişinin icadı ve çalışmaları sonucunda meydana gelen bir araç olmayıp, bu önemli buluşun ortaya çıkmasında birçok bilim adamının buluş ve çalışmalarının birleşmesi söz konusudur. Modern otomobilin ortaya çıkış sürecinde 100.000 den fazla patent bir araya gelmiştir. Yıllar boyunca farklı düşünceler ile üretilen otomobiller, her bir parçası değişerek ya da üstüne yeni şeyler eklenerek gelişim göstermiştir (inventors.about.com).

Sanayi devriminin en önemli parçası olan buhar makineleri 18. Yüzyılda gelişim göstermiştir. Bu dönemde buhar makinelerinde ortaya çıkan gelişmeler, ilerleyen yıllarda makine çağının ve makineye dayalı endüstrileşmenin başlamasına öncülük etmiştir. Mekaniğe dayalı taşıt teknolojisinin başlangıcı ise yine buhar makineleri sayesinde olmuş, buhar makinelerinin tekerlekli araçlarda kullanılmaya başlanması ile ilk motorlu kara yolu taşıtları ortaya çıkmıştır.

İlk motorlu karayolu taşıtı olarak kabul edilen araç, 1769 yılında Fransız Nicolas Joseph Cugnot tarafından ağır topların taşınması için yapılmış, buhar gücü ile çalışan “Fardier” isimli üç tekerlekli bir araçtır. Bu ilk araçta, buhar kazanı ve motoru aracın diğer kısımlarından ayrı olarak, aracın önünde bulunuyordu. Araç, buhar gücü oluşturmak için her 15 dakikada bir durmak zorundaydı ve yaklaşık 4 kilometre hıza ulaşabiliyordu. Cugnot, Fransız ordusundan yeni bir sipariş alarak, bir sene sonra 3 tekerlekli ikinci bir Fardier yapmıştır. İkinci Fardier; yaklaşık 4,5 ton taşıyabilen, 7 metre uzunluğunda, 2,5 ton ağırlığında bir araçtır. 1771 yılında Cugnot, freni ve direksiyonunda büyük eksiklikleri olan bu araçla bir duvara çarparak tarihteki ilk motorlu taşıt kazasını yapmıştır. Fransız ordusu, sahip olduğu teknik sorunlar yüzünden bu taşıta olan ilgisini bu kazanında etkisiyle kaybetmiş ve Cugnot’un çalışmaları rafa kalkmıştır (Bedir, 2002; inventors.about.com).



Şekil 2.1 Joseph Cugnot Tarafından Yapılan, İlk Buharlı Karayolu Taşıtı
Kaynak: www.carhistory4u.com

Cugnot’tan sonra buhar makineleri üzerinde çalışan farklı insanlar buharlı taşıt çalışmalarına devam etmiştir. 1786 yılında ABD’de yüksek basınçlı buhar ile çalışan makineyi keşfeden Oliver Evans, sonraki yıllarda bu makinesini bir araçta kullanarak buharlı bir taşıt yapmıştır. Aynı dönemde, Richard Trevithick, İngiltere’de yüksek basınçlı motorla çalışan, İngiltere’nin ilk motorlu taşıtı unvanına sahip, 8 yolcu taşıyabilen aracını 1801 yılında yapmıştır. Richard Trevithick bu aracını, 1803 yılında Andrew Vivian ile birlikte geliştirerek, Celebreted London Carriage olarak patent altına almıştır. Kendi zamanının en iyisi olan bu araç, 120 kilometrelik mesafeyi yaklaşık saatte 16 kilometre hızla arıza yapmadan kat etmeyi başarmıştır (inventors.about.com; www.carhistory4u.com).

Üretilen ilk buhar motorlu taşıtlar, kısa menzile ve düşük sürata sahipti. Ayrıca, direksiyon ve süspansiyonlarındaki sorunlar, zaten elverişsiz olan yollarda kullanımlarını zorlaştırıyordu. Bu dönem kara yollarında kullanışsız olan buhar motorları, sonraki yıllarda kendilerine yeni bir yön bularak demiryolunun gelişmesini sağlamıştır. 1829 yılında İngiliz mühendis George Stephenson çalışan ilk lokomotifi yapana kadar, buhar motorlarının tam olarak önemi anlaşılamamıştır. Buhar kazanları lokomotiflerde çok başarılı bir şekilde kullanılmış, bu sayede insanların ve yatırımcıların buharlı araçlara olan ilgisi artmıştır (Kaymak, 2009: 57).

İlk üretilen buharlı taşıtların güç üretimindeki temel sorunları, alternatif güç kaynağı arayışını ortaya çıkarmıştır. Buhar motorlarına alternatif olarak önce elektrik motorları daha sonrada içten yanmalı motor bulunmuştur. Teknolojik ilerleme, elektrik motorlarının içten yanmalı motorlardan çok daha önce bulunması ve geliştirilmesi yönünde olmuştur (Kaymak, 2009: 57).

Elektrik itim gücünün ortaya çıkması, 1800 yılında Volta'nın primer hücre ve bataryayı geliştirmesi ve 1821 yılında, Faraday'ın elektrik motorunun temel prensibini ortaya koyması ile gerçekleştiği söylenebilir. Yola çıkan ilk elektrikli araçlarla ilgili olarak, 1835 yılında Hollanda'da Profesör Stratingh'in bir model araba ürettiği, 1834 – 1836 tarih aralığında ABD'de Thomas Davenport'un şarj edilemeyen (primer) bataryalı ilk elektrikli yol aracının uygulamasını yaptığı söylenmektedir. Bu gelişmelerden yaklaşık 4 yıl sonra Robert Davidson, primer batarya ile tahrik edilen elektrikli lokomotifi geliştirmiştir (TÜBİTAK, 2003).



Şekil 2.2 Sibrandus Stratingh Tarafından Yapılan, İlk Elektrikli Karayolu Taşıtı
Kaynak: www.rug.nl

Gaston Plante tarafından 1859 yılında şarj edilebilir kurşun-asit bataryaları bulunmuş ve kullanılmaya başlanmıştır. Takip eden süreçte özellikle 1880 ile 1900 yılları arasında şarj edilebilir bataryalar konusunda yaşanan gelişmeler elektrikli otoların hızla gelişmesini sağlamıştır. 19. yüzyılın son dönemlerine doğru Amerika, İngiltere ve Fransa'da birçok şirket elektrikli araç üretmeye başlamıştır. Bu üreticilerden en önemlisi, Morris ve Salomon'un sahibi olduğu Electric Carriage and Wagon Company adlı şirkettir. Morris ve Salomon, 1895 yılında 2 oturma koltuğu olan Electrobats isimli elektrikli aracı geliştirmişlerdir (TÜBİTAK, 2003).

Elektrikli otomobiller bir yandan gelişimine devam ederken, 1863 yılında Belçikalı bir mühendis olan Etienne Lenoir, otomobilin gerçek anlamda yerini bulmasını sağlayan içten yanmalı motoru bulmuştur. İçten yanmalı motorlar itim gücünde yeni bir dönemin başlangıcı olmuş, taşıt teknolojisi bu motorların etrafında şekillenmiştir. İlk geliştirilen içten yanmalı motorlar, benzin yerine kömür, havagazı ve havadan oluşan bir karışımla çalışıyorlardı. Bugün kullanılan araba motorlarının öncülü sayılan ve benzinle çalışan dört zamanlı ilk içten yanmalı motor ise, 1876 yılında Nicholas Otto tarafından yapılmıştır (Sakıncı, 2008:3 ; Kaymak, 2009: 58).

Alman Karl Benz 1886 yılında, Nicholas Otto'nun motorunu geliştirerek, ilk içten yanmalı motorla çalışan üç tekerlekli Benz Patent Motorwagen isimli aracını üretmiştir. Çoğu tarihçi tarafından bu araç, ilk otomobil olarak kabul edilmektedir. Benz ayrıca, ilk otomobil satışını gerçekleştirerek otomobilin sanayileşmesinin önünü açmıştır (inventors.about.com).



Şekil 2.3 Benz Tarafından Yapılan, İlk İçten Yanmalı Motorlu Karayolu Taşıtı
Kaynak: Wikipedia

Aynı yıl, Almanya’da otomobil rüyasıyla uğraşan bir başka mühendis, Gottlieb Daimler ilk motorlu otomobilini denemiştir. Daimler 1885 yılında geliştirdiği, Dede Saati (Grandfather Clock) isimli motorunun patentini almış ve yine 1885 yılında dünyanın ilk motosikleti olarak bilinen ‘Riding Car’ isimli araçta denemiştir. Bu başarılı denemeden sonra, 1886 yılında motorunu daha da güçlendirerek çekme çubuklu direksiyon sistemi olan motorlu taşıma aracını üretmiştir. Bu araç pratik bir içten yanmalı motorun kullanıldığı dünyanın ilk dört tekerlekli otomobili olarak kabul edilmektedir (inventors.about.com).



Şekil 2.4 Gottlieb Daimler Tarafından Yapılan, İlk Dört Tekerlekli Otomobil
Kaynak: www.carhistory4u.com

Benz’in 1883 yılında Mannheim’ da kurduğu “Benz & Cie Gazlı Motor Fabrikası” ilk başlarda sabit makineler için motor üretmekteydi. Benz, dünyanın ilk otomobilini ürettiği 1886 yılından itibaren otomobiller üzerinde çalışmalarını yoğunlaştırmıştır. 1894 yılında dünyanın ilk hacimli üretimi olan “Benz Velocipede” ile büyük bir başarı elde etmiştir. Bu araçtan 1894- 1901 yılları arasında 1200 adetten fazla üretilmiştir. Daimler ise, içten yanmalı motorlar konusunda başarılı uygulamalar yapmıştır. Daimler, 1890 yılında Alman mühendis William Maybach ile beraber Daimler-Motoren-Gesellschaft” (*Daimler Motor Company*, DMG) fabrikasını kurmuştur. DMG ve Benz&Cie, 1926 yılında birleşme kararı almış ve günümüzde ki Mercedes-Benz firmasının öncüsü olan Daimler-Benz ortaya çıkmıştır. Daimler ve Benz, bu ilk dönemde yapmış oldukları buluşları ve sanayileşme yönünde ki atılımlarıyla otomotiv sanayinin gelişmesin de çok büyük rol oynamış ve diğer üreticilere öncülük etmişlerdir (Altuğ, 2010: 3-9).

Otomobile güç sağlayan motorlar konusunda değinilmesi gereken bir diğer önemli buluş ise, Alman mühendis Rudolf Diesel'e aittir. Diesel, 1897 yılında farklı çalışma prensibine sahip mazotla çalışan diesel motorunu bulmuş, ancak bu motor verimliliğine oranla çok hantal olduğu için 20 yıl boyunca otomobillerde kullanılmamıştır (Sakıncı, 2008:3).

Elektrikli araçlar ve içten yanmalı motorlu araçlar üzerinde yapılan çalışmalar, aynı dönem içerisinde üç farklı itim gücü ile çalışan otomobillerin kullanılmasını sağlamıştır. 1900 yılında Amerika'da üretilen araçların 1684 tanesi buhar tahrikli, 1575 tanesi elektrik tahrikli ve 963 tanesi de içten yanmalıdır. Amerika'da bu gelişmeler yaşanırken, 1897 yılında İngiltere'de "Londra Elektrikli Taksi Şirketi" (London Electrical Cab Company) tarafından, 15 tane elektrikli taksi kullanıma alınmıştır (Türk, 2011: 5).

Benzinli otomobillerin elektrikli otomobillere göre daha uzun süre yol kat edebilme özelliği, performansının yüksek oluşu ve daha ucuz maliyeti, elektrikli otomobillere olan ilginin azalmasına sebep olmuştur. Bu nedenle, elektrikli otomobillerin benzinli otomobillerle rekabet edebilmesi için, 1900-1912 yılları arasında elektrikli otomobillerde menzil ve performansı artırma düşüncesi oluşmaya başlamıştır (TÜBİTAK, 2003).

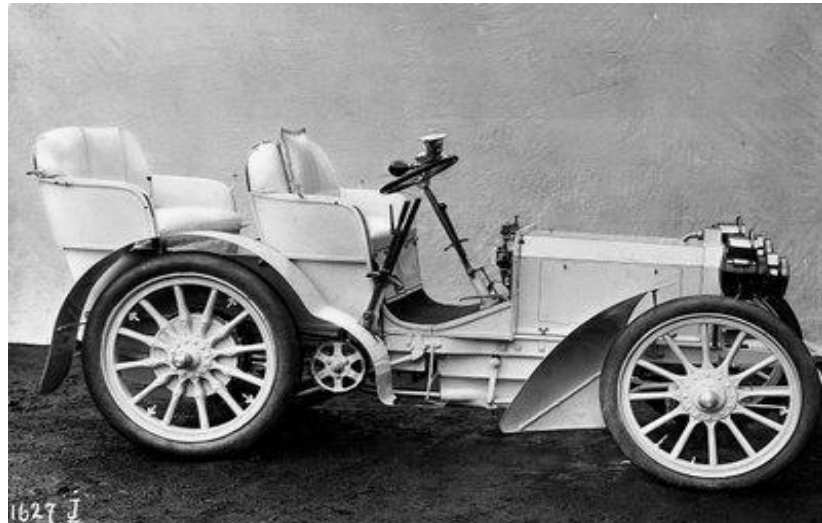
Bu amaçla, 1900 yılında French Electroautomobile ve 1903 yılında Krieger, elektrikli-benzinli araçları geliştirmiştir. Bu araçlar da elektrikli motor, benzinli motor ile birlikte kullanılmış ve ilk defa hibrid konfigürasyonu denenmiştir. 1900'lerde yaygınlaşmaya başlayan hibrid araç üreticileri kullanıcılara, "şehirde gürültüsüz sürüş, şehir dışında uzun menzil" vaat etmekteydiler. Yine aynı dönemde Ferdinand Porsche, ilk deneysel hibrid elektrikli aracın tasarımını yapmıştır. Mixt Wagen olarak adlandırılan bu araçta, yardımcı bir benzinli motor kullanılmıştır. İçten yanmalı motor bataryaları, şarj eden jeneratörü tahrik etmektedir ve daha sonra elektrik motorunu döndürmektedir. 1916 yılında Woods hibrid elektrikli araç üretilmiştir. Bu araçta 4 silindri küçük benzinli motor, direkt olarak elektrik motor grubuna ve daha sonra konvansiyonel itici şaftıyla ön tahrik aksına bağlanmıştır. Bu düzenleme ile paralel hibrid elektrikli araç geliştirilmiştir (TÜBİTAK, 2003).

Buharlı otomobiller, 1890 yılından sonra artık yerini giderek içten yanmalı ve elektrikli otomobillere bırakmaya başlamış, otomobil üretimi içten yanmalı ve elektrikli otomobiller üzerinden hız kazanmıştır (Türk, 2011: 5).

İlk başlarda elektrikli otomobiller; içten yanmalı otomobillere göre üretimde önde giderken, benzinli otomobillerdeki teknolojik gelişmeler ve maliyetlerin düşmesi sonucu 1920'li yıllardan itibaren elektrikli otomobiller, üretimdeki liderliğini benzinli otomobillere bırakmıştır. 1935 yılından itibaren ise yollar tamamen benzinli otomobillerin olmuştur. Bu süreçte etkili olan iki gelişme; marş motorunun icadı ve benzinli otomobillerin seri üretimidir. Seri üretime geçilmesi maliyetleri azaltmış, artık benzinli otomobillere göre elektrikli otomobillerin maliyeti çok yüksek hale gelmiştir. Ayrıca bu dönemde, petrol şirketlerinin güçlenmesi ve yeni petrol kuyularının bulunması benzinli otomobillere olan ilginin artmasında etkili olmuştur (Kaymak, 2009: 60-63).

Kullanılan motor sistemlerinde ki gelişim süreci yeni buluşlarla devam ederken, otomobillerin kullanım zorluklarının çözümüne yönelik birçok gelişme de yaşanmıştır. Örnek olarak; Michelin kardeşler tarafından 1888 yılında otomobil lastiği geliştirilmiş ve kısa sürede tüm araçlarda kullanılmaya başlanmıştır. 1900'lü yılların başlarında ise fren sistemi ve direksiyon sistemi büyük ölçüde geliştirilmiş, ayrıca tahta tekerlekler yerine metal tekerleklere geçilmiştir (inventors.about.com).

Ayrıca otomobillerin ilk dönemlerinde at arabası formunda olan karoseri (kaporta) yapısında da büyük bir değişim yaşanmıştır. Bu konuda öncülük eden Daimler, otomobil tarihinin ilk 50 yılı boyunca egemen olacak olan gövde ve yerleşim tasarımını yapmıştır. 1901 yılında üretilen Mercedes isimli bu otomobil, Avrupa ve ABD'de birçok üretici için otomobillerin şasi ve gövde tasarımlarına standart model oluşturmuştur (www.mbclubtr.com; Kaymak, 2009: 59).



Şekil 2.5 1901 Yılında Üretilen Daimler Mercedes
Kaynak: www.mbclubtr.com

Avrupa’da yaşanan teknolojik gelişmeler, sanayiciler tarafından otomobillere gösterilen ilginin artmasını sağlamıştır. Otomobillerde yaşanan teknolojik ilerlemenin firma sayısını da hızla arttırdığı görülmektedir. Dünya genelinde otomobil marka sayısı 1880’de 8, 1885’te 50, 1890’lı yıllarda 500 adete ulaşmıştır (Bedir, 2002).

Otomotiv sanayi, Avrupa’da 1890’lı yıllardan itibaren ivme kazanmıştır. Bu yıllarda dünyanın ilk otomobil üreticilerinden Fransız Panhard & Levassor ve Peugeot firmaları otomobillerin gövde tasarımlarına getirmiş oldukları yeniliklerle öne çıkan firmalardan olmuştur. Fransa’nın 1890 yılında ilk benzinli otomobili Peugeot tarafından üretilmiştir. Panhard ise 1890-1895 yılları arasında üretmiş olduğu otomobillerde motoru aracın ön tarafına yerleştirerek önden çekişli araçların ilk tasarımcısı olmuştur. Bu dönemde yine bir Fransız firması olan Renault, 1895 yılında ilk üstü kapalı otomobili üretmiştir. Renault 1897 yılında da ilk defa motordan tekerleğe şaft kullanarak hareket aktarma metodunu geliştirmiştir. Fransa, 1890’lı yıllardan itibaren ortaya çıkan bu güçlü firmaları sayesinde kısa sürede Avrupa’nın en güçlü otomotiv üreticisi haline gelmiştir. 1903 yılında dünyada ki araçların yarısı Fransa’da üretilmiştir (inventors.about.com; Altuğ, 2010: 10).

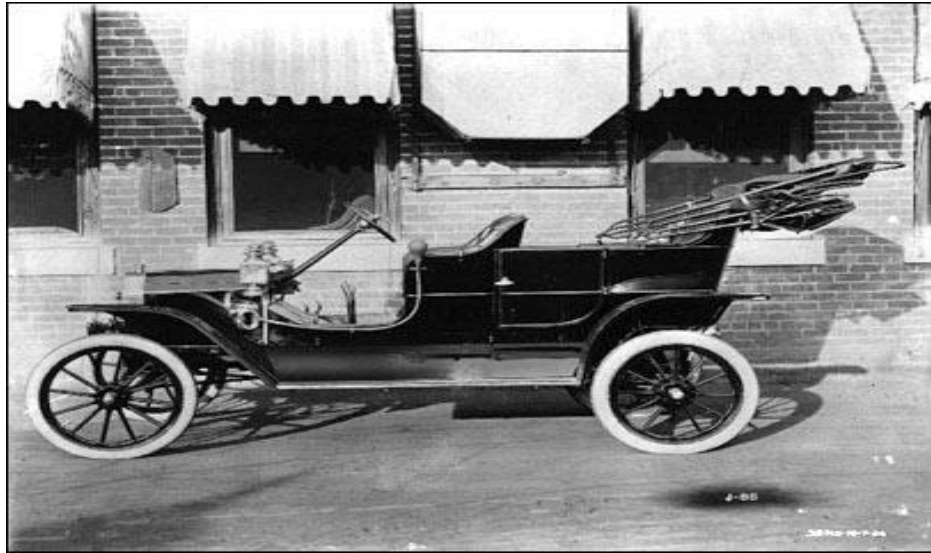
Fransa’da bu gelişmeler olurken 1893 yılında Charles Frank Duryea kardeşler ABD’nin ilk benzinle çalışan otomobilini üretmiştir. Aynı yıl Henry Ford’un da otomobiller konusunda ilk çalışmalarını yaptığı, benzinle çalışan bir motor ürettiği 1896 yılında ise ilk otomobilini üretilip sattığı bilinmektedir. 1901 yılında Ransome Eli Olds tarafından üretilen Curved Dash Oldsmobile ise ABD’de ilk toplu üretimi yapılan otomobil unvanını taşımaktadır. ABD’de otomotiv sanayinin ilk öncüleri olan bu üç isimden Henry Ford, ilerleyen yıllarda dünyanın en büyük otomotiv üreticisi konumuna gelmiştir (inventors.about.com).

Otomobil üretiminin ilk olarak gerçekleştirildiği bu dönemde otomobiller, “Klasik El Üretim Yöntemi” (emek sanata bağımlı) ile tümüyle ısmarlama siparişe bağlı olarak üretilmektedir. Bu tarz üretim modeli öncelikle Avrupa, Amerika ve daha sonra da onları taklit ederek Japonya’da da Birinci Dünya savaşı yıllarına kadar sürmüştür. 1910 yılından sonra Amerika’da gelişen seri üretim tekniği ile otomotiv sanayi şekillenerek yeni bir yön kazanmış ve daha geniş kitlelere hitap ederek hızlı bir gelişim sürecine girmiştir (Altuğ, 2010:10).

2.2.2. Otomotiv Sanayinin Gelişimi

Otomotiv sanayi, Almanya ve Fransa'nın öncülüğünde Avrupa'da doğmuştur. Ancak 20. yüzyılın başlarından itibaren ABD'nin hakimiyetinde gelişerek güçlenmiştir (Görener ve Görener, 2008).

ABD'nin otomotiv üretiminde uzun bir süre lider konumda bulunmasını sağlayan en büyük gelişme, 1908 yılında Henry Ford tarafından yeni bir üretim sisteminin ortaya konulmasıdır. Henry Ford 1903 yılında "Ford Motor Company" şirketini kurmuş, satışlardan elde ettiği gelire 1908 yılında bir montaj hattı oluşturarak "Model T" adını verdiği otomobilin toplu olarak üretimini yapmıştır. Henry Ford tarafından 'Seri Üretim' olarak adlandırılan bu üretim tekniği sayesinde birim başına maliyetler düşerken, kalite ve verimlilik de artış sağlanmıştır (Saydan, 2004).



Şekil 2.6 Ford Model T

Kaynak: www.thehenryford.org

Ford'un seri üretim tekniğini ilk kez kullandığı Model T, siyah, kutu gibi bir araçtır ve kullanması o kadar basit, onarımı o kadar kolaydır ki, bu yüzden Ford onu evrensel otomobil olarak nitelemiştir. Bu otomobil 1908 - 1927 yılları arasında, 15.465.868 adet satılmıştır. Uzun yıllar kırılmayacak olan bu satış rekoru büyük ölçüde hareketli montaj hatları sayesinde gerçekleşmiştir. Henry Ford, 1913 yılında Michigan Highland Park fabrikasında montaj hatlarını hareketli hale getirmiştir. Seri üretime daha da hız katan bu gelişme sonucunda, Ford'un 1908 yılında yıllık üretim adedi 6 bin iken hareketli montaj hattının tamamlandığı 1914 yılında yıllık üretim adedi 260 bine ulaşmıştır (www.thehenryford.org, Saydan, 2004).

Ford'un benzinli otomobillerde seri üretim tekniğini geliştirmesi ile otomobil fiyatları 500-1.000 dolar seviyelerine inmiş ve otomobiller geniş kitlelere hitap eder hale gelmiştir. Ayrıca otomobil parçalarının standardizasyonu sağlanmış, otomobillerin tamiri yedek parçayla kolayca yapılır hale gelmiştir (Kaymak, 2009:64).

Bu dönemde İngiltere'de William R Morris ve Hebert Austin, Fransa'da Andre Gustave Citroen ve Louis Renault küçük ve ucuz otomobiller üretiyorlardı. Geniş ölçekli üretim, bu otomotiv şirketlerinin örgütlenmesini de etkilemiştir. Ford, İngiltere, Almanya, İspanya, Fransa ve Danimarka'da fabrikalar kurarak seri üretim anlayışını Avrupa'ya taşımıştır. Bu sayede 1900'lü yılların başında Fransa otomotiv tasarımında öncü iken ABD'de otomotiv endüstrisinin öncüsü konumuna gelmiştir (Sakıncı, 2008:3).

Dünya genelinde 1900 yılında 9 bin civarında olan otomobil üretimi, üretim tekniklerindeki değişimle birlikte hızla artmıştır. 1910 yılında 255 bin olan üretim adedi, 1915 yılında 1 milyona ulaşmıştır. Bu dönemdeki otomobil üretim artış hızı oldukça yüksektir. Özellikle Henry Ford'un daha sonra adıyla anılacak kitle üretim tekniklerini uygulamaya koyduğu 1908 yılından 1915 yılına kadar geçen yılların üretim artış hızı ortalaması % 37'dir. ABD, bu dönemde özellikle otomobil üretiminde güçlü bir tekel haline gelerek dünya otomotiv üretiminin yarısından fazlasını 1950'lere kadar tek başına yapmıştır. Hatta 1915 ve 1920 ve 1940 yıllarında dünya motorlu araç üretiminin % 90'dan fazlasını ABD tek başına yapmaktadır (Bedir, 2002; Sakıncı, 2008: 3).

Otomotiv sanayinde yaşanan gelişim ve değişim, savaş dönemlerinde de kendini göstermektedir. Değişen savaş koşullarına göre otomotiv sanayinde yeni araçlar üretilmiş ya da araçların tasarımları değiştirilmiştir. 1912 yılında ilk otobüs ve karavan üretimi yapılmış, Birinci Dünya Savaşı yıllarında ise ilk kamyon üretimi gerçekleştirilmiştir (Sakıncı, 2008:3). Özellikle İkinci Dünya Savaşı yıllarında otomotiv fabrikaları büyük ölçüde sivil ulaşım araçlarından tank, askeri zırhlı araçlar ve kamyon üretimine yönelmiştir. Savaş gereksinimleri otomobil fabrikalarının üretim kapasitelerini zorlayarak anormal miktarlarda artırmalarına yol açmıştır. 1945 yılında A.B.D'de ki toplam taşıt üretimi 2.600.000 kamyon, 126.000 zırhlı araç, 49.000 tankla toplam dünya üretiminde başı çekmiştir. İngiltere 301.000 ve Almanya 102.000 araçlık üretim yapmışlardır (Kaymak, 2009: 70).

Avrupalı üreticiler, 1950'li yılların sonlarına doğru ürün farklılaşmasına dayalı bir yöntemle seri üretim anlayışında yeni bir dönem başlatmıştır. Savaş sonrası toparlanan Avrupa ekonomileri bu dönemde otomotiv üretimini artırmaya başlamışlardır. 1950'ler, Avrupa'daki ekonomik toparlanma ile birlikte Avrupa otomotiv sanayisinin yükselişe geçtiği dönemdir. Bu dönemde birçok Avrupa ülkesinde başta otomobil olmak üzere motorlu taşıtlar üretimi artarken, ABD'nin 1950'lere kadar süren ezici üstünlüğü ortadan kalkmaya başlamıştır. Almanya, İngiltere, Fransa ve İtalya bu dönemde üretimi en çok artan ülkeler olarak öne çıkmaktadır (Bedir, 2002; Sakıncı, 2008: 3).

1960'larda otomotiv piyasasına giren Japonya, 1980'de dünya otomotiv üretiminde liderliği ele geçirmiştir. Çünkü Japon mucizesine sahne olan 1960'lar, Japon otomotiv sanayisinin yükselişe geçtiği dönemdir. Avrupa'dan sonra Japonların da sahneye güçlü bir şekilde girmesi ile 1970 yılına gelindiğinde, ABD'nin dünya genelindeki motorlu taşıtlar üretiminden aldığı pay % 30'un altına inmiş, 1980'lerde ise iyice düşerek % 20'lere gerilemiştir (Bedir, 2002).

Japonların yakalamış olduğu bu başarının temel nedeni, geliştirmiş oldukları yalın üretim sistemidir. Yalın üretim (lean production), emek yoğun üretim ile seri üretimin avantajlarını birleştiren; emek yoğunun yüksek maliyetinden, seri üretimin katı yapısından arınmış olan üretim sistemidir. Yalın üretimde çok çeşitli parçalar, çok yönlü eğitilmiş işçi ekipleri tarafından yüksek esnekliğe sahip makinelerde üretilir. Hedef, sürekli düşen maliyet yapısı, sıfır hata, sıfır stok, kısacası kusursuzluktur (Altuğ, 2010: 18).

Japonlar bu yeni üretim anlayışı ile maliyetlerde önemli derecede tasarruf sağlamış ve fiyat rekabeti konusunda öne geçmiştir. Japonya, 1980 yılında motorlu taşıtlar üretiminde % 28 pay ile dünya liderliğini ele geçirmiştir. Dünya pazarlarına açılan ve çok güçlü bir şekilde yer alan Japon otomotiv firmaları, uzun süre devam eden Amerikan liderliğine, geliştirmiş oldukları yalın üretim yöntemi ile son vermiştir (Kılıç, 2011: 10).

Yine bu dönemde, batı sanayileri ve Japonya dışında başka ülkelerinde otomotiv üretimini artırdığı ve bu sayılanlar dışındaki ülkelerin motorlu taşıtlar üretiminden aldığı payın 1950'lerden itibaren kademeli bir şekilde yükselerek, 1980 yılında % 25 civarına ulaştığı görülmektedir. Dolayısıyla 1980'ler, otomotiv endüstrisinde Japonların hakimiyetinin açık bir şekilde hissedildiği bir dönemdir (Bedir, 2002).

1970'ler, emeğin ucuz olduğu ülkelere otomotiv yatırımlarının kaymaya başladığı bir dönemdir. Bunun en önemli sebebi, bu dönemde ortaya çıkan petrol krizidir. Bu dönemde dünya otomobil üretimi 1973'te yaşanan Petrol Krizi ile birlikte büyük ölçüde azalmıştır (Kılıç, 2011: 10).

1980'ler Japonların açık üstünlüğü ile geçerken, 1990'larda dünya otomotiv piyasasında çeşitlenmenin hızla arttığı bir dönem olarak dikkat çekmektedir. Daha da önemlisi bu dönemde otomotiv üretimi, gelişmiş ülkelere doğru kaymaya başlamıştır. Bu bakımdan 1990'lar, az gelişmiş ülkelerin otomotiv sanayinde söz sahibi olmaya başladığı yıllardır (Akmatov, 2008: 8). Bu dönem, Güney Kore ile birlikte çeşitli Doğu Avrupa ülkelerine ve diğer gelişen pazarlara yeni yatırımların yapıldığı bir dönemdir. Bu dönemde güçlenen ekonomisi ile otomotiv sanayinde sağlam bir yer edinen Güney Kore, toplam araç üretimi içerisindeki payını büyük ölçüde artırmıştır. Güney Kore'nin yanında diğer ülkelerin de üretimlerinin artmasıyla, 1990 yılına gelindiğinde dünya motorlu araçlar üretiminin % 40'tan fazlası gelişmiş ekonomiler dışındaki ülkeler tarafından gerçekleştirilmeye başlamıştır. Japonya'nın 1980'lerdeki tartışmasız üstünlüğünü kaybettiği bu dönemde, motorlu araç üretiminin çok sayıda ülkenin arasında birbirine yakın oranlarla paylaşıldığı görülmektedir (Bedir, 2002; Kılıç, 2011: 10).

Ayrıca 1990'lı yıllardan itibaren, uluslar arası otomotiv firmaları arasında büyük çaplı birleşmeler ve satın almalar gerçekleşmiştir. Bunun yanında birçok rakip firma arasında köklü işbirliği bağlantıları da vardır. 1990'lardan itibaren dünya otomotiv sanayinde yan sanayi ile bütünleşme çabalarının da arttığı görülmektedir. Bu eğilimin bir sonucu olarak, birçok firmanın yan sanayi ürünlerini stoklama yönteminden vazgeçerek doğrudan ya kendi yan sanayi firmalarını kurdukları ya da mevcut bir firmayı satın aldıkları görülmektedir (Tanyılmaz ve Erten, 2001: 18-22).

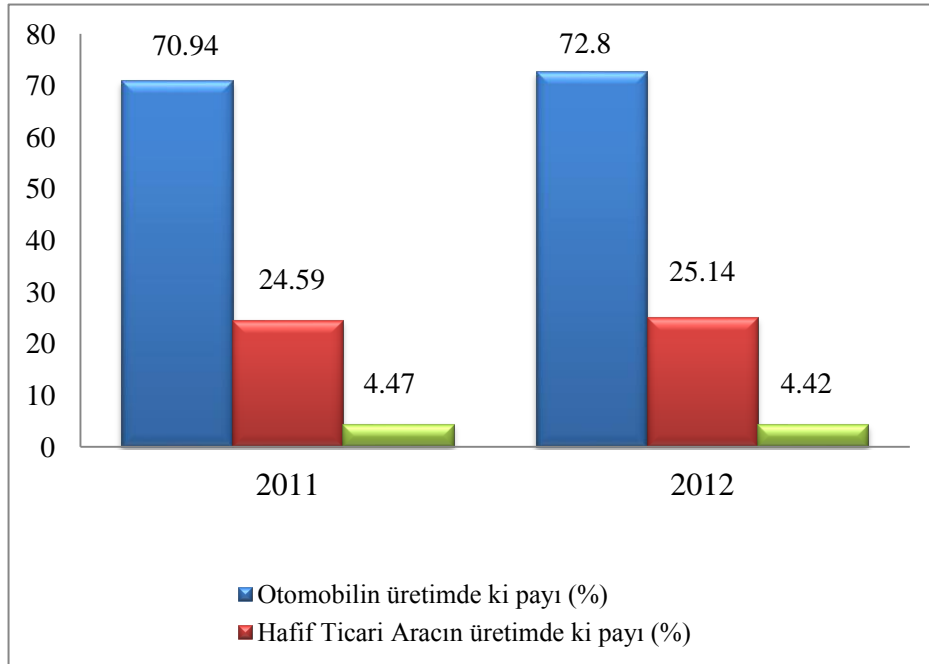
2000 yılı itibarıyla ABD, motorlu araçlar pazarının en büyük tüketicisi durumundadır. Toplam 57 milyon motorlu aracın satıldığı 2000'de ABD'deki satışlar 17 milyon olup, bu da toplam pazarın % 31'ine denk gelmektedir. ABD'yi % 29 ile AB pazarı izlemektedir (Bedir, 2002). Üretimde ise, AB ile ABD'nin yer değiştirdiği görülmektedir. 2000 yılı için dünya motorlu araçlar üretiminde AB, % 29 pay ile dünya lideridir. Onu ABD, % 22'lik pay ile izlemektedir. 1980'lerdeki üstünlüğünü kaybetmiş görünen Japonya'nın üretimdeki payı ise % 17 civarındadır. Bunları takip eden diğer en güçlü ülkelerin payları ise % 3-5 arasında seyretmektedir (Bedir, 2002).

Ancak devam eden süreçte, motorlu taşıtlar üretiminde 2003 yılından itibaren liderliği Asya ülkelerinin ele geçirdiği görülmektedir (Görener ve Görener, 2008). Otomotiv sanayisinde yapılan yatırımların gelişmekte olan ülkelere kayması ile geçmişteki yapı değişmiş ve dünya otomotiv üretim ve tüketiminde öne çıkan ülke ve bölgeler önemli değişiklikler göstermiştir. Buna bağlı olarak 2000'ler, Asya Pasifik bölgesinin öne çıktığı bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır (Kılıç, 2011: 11).

Günümüzde otomotiv sektöründe son yıllarda şiddetini artıran rekabetin geçmişteki rekabetten farklı boyutlar içerdiği gözlenmektedir. Geçmişteki rekabet fiyat unsuru üzerinden yürümekte iken, günümüz rekabetinin temel boyutları olarak ürün çeşitliliği, model yaratabilme yeteneği, çevreci üretim ve model anlayışı ve geleceğe yatırım öne çıkmaktadır (Görener ve Görener, 2008).

2.2.3. Dünya Otomotiv Sektörünün Genel Görünümü

Günümüzde küresel ölçekte 50 dolayında ülkede faaliyet gösteren, 20 civarında otomotiv üreticisi firma bulunmaktadır. Dünyadaki otomotiv üretiminin önemli bir kısmını bu firmalar yapmaktadır. Üretilen motorlu taşıtların ürün bazında dağılımına bakıldığında, yaklaşık % 90'ı otomobil ve hafif ticari araçlardan oluşmaktadır (Sanayi Genel Müdürlüğü [SGM], 2011).



Şekil 2.7 Türlerine Göre Araçların Dünya Üretimindeki Payı (%)
Kaynak: OSD, 2013a.

Otomotiv sanayinde özellikle 2000 yılından sonra gerçekleşen büyük birleşmelerden sonra dünya genelindeki üretimin % 90'ını sadece 20 civarında firma tarafından yapılmaktadır (Görener ve Görener, 2008). Günümüzde dünya otomotiv sanayinde ki en büyük ilk beş firma sırasıyla Toyota, Volkswagen, General Motors, Daimler ve Ford olup, bu firmalar dünya geneli toplam üretimin % 45'ini gerçekleştirmektedir (İGM, 2012).

Tablo 2.4 Otomotiv Sektöründe Birleşme Ve Satın Almalar

Yıl	Ana Firma	Birleşilen	Birleşme oranı (%)
1990	Genaral Motors (ABD)	Saab (İsveç)	% 50
1990	Ford (ABD)	Jaaguar (İngiltere)	2,5 milyar dolara birleşme gerçekleşti.
1991	Volkswagen (Almanya)	Skoda (Çek Cumhuriyeti)	% 30
1994	Daewoo (Güney Kore)	Oltcit/Rodae (Romanya)	% 51
1995	Fiat (İtalya)	FSM (Polonya)	% 90
1996	Daewoo (Güney Kore)	FS Lublin (Polonya)	% 61
1997	BMW (Almanya)	Rover (İngiltere)	
1998	Hyundai (Güney Kore)	Kia (Güney Kore)	
1998	Volkswagen (Almanya)	Rols Royce (İngiltere)	% 100
1998	Daimler Benz (Almanya)	Crysler (ABD)	En büyük birleşmelerden 37 milyar dolar harcandı.
1999	Ford (ABD)	Land Rover (İngiltere)	2,96 milyar dolara satın alındı.
1999	Ford (ABD)	Volvo (İsveç)	Sadece otomobiller üzerinde yapılan birleşmeye 6,45 milyar dolar ödendi.
1999	Renault (Fransa)	Nissan (Japonya)	% 38,6
2000	Daimler Chrysler (Almanya)	Mitsubishi Motors (Japonya)	% 34
2009	Volkswagen (Almanya)	Porsche (Almanya)	2009 yılında kabul edilen birleşme 2011 yılında gerçekleşmiştir.
2009	Fiat (Italya)	Chrysler (ABD)	% 20
2009	Volkswagen (Almanya)	Suzuki (Japonya)	% 20

Kaynak; Khan, 2011.

Otomotiv sanayi dünyadaki diğer sanayi sektörleriyle karşılaştırıldığında; üretim büyüklüğü itibariyle ilk sıralarda bulunmaktadır. Sanayileşmiş ülkelerin birçoğunda otomotiv sanayi firmaları, ülkelerin büyük firmaları sıralamasında yine ilk sıralarda yer almaktadır (Entemiz, 2009).

Tablo 2.5 Dünya Otomotiv Sanayinin En Büyük İlk On Firması

Marka	Ülke	Satış Geliri (milyar \$)	Kar (milyar \$)	Global 500 Sırası
Toyota Motor	Japonya	265.7	11.6	8
Volkswagen Group	Almanya	247.6	27.9	9
Genaral Motors	ABD	152.3	6.2	22
Daimler	Almanya	146.9	7.8	23
Ford Motor	ABD	134.3	5.7	28
Honda Motor	Japonya	119	4.4	45
Nissan Motor	Japonya	116	4.1	47
BMW Group	Almanya	98.8	6.5	68
SAIC Motor	Çin	76.2	3.3	103
Hyundai Motor	Güney Kore	75.0	7.6	104

Kaynak; Fortune Global 500 2013 listesi

2.2.3.1. Dünya Otomotiv Üretimi

Dünya toplam motorlu araç üretimi 2012 yılında, 86,5 milyon düzeyinde gerçekleşmiştir. Çin son yıllarda otomotiv üretiminde lider ülke konumundadır. 2012 yılı rakamlarına göre toplamda, kendisinden sonraki en büyük iki üretici olan ABD ve Japonya'nın toplamı kadar üretim yapan Çin'in, dünya otomotiv üretimindeki liderliği 19,8 milyon adet ile açık ara devam etmektedir (OSD, 2013a). Dünya otomotiv üretimi 2013 yılında sadece % 2 artarken, Çin'in üretimi % 11 artmıştır. Buna bağlı olarak, Asya Pasifik Bölgesi'nin dünya üretiminden aldığı payın 2012 yılında %49, 2013 yılında ise % 52 seviyesine ulaştığı görülmektedir (OSD, 2014).

Son yıllarda ki göstergeler açık bir şekilde otomotiv üretim ve pazarının ağırlık merkezinin, Çin merkezli olmak üzere doğuya doğru kaydığını göstermektedir. Çin'in dünya otomotiv pazarındaki payı 2012 yılı rakamlarına göre %24'e yükselmiştir. Geleceğe yönelik yapılan tahminler, 2028 yılında Çin'in Pazar payının %28, Hindistan'ın ise %15 olacağı yönündedir (TEPAV, 2013).

Asya Pasifik Bölgesi'nde yer alan ülkelerin üretim rakamlarına bakıldığında, bu ülkelerin 1990 yılında otomobil üretimi 1,16 milyon adet seviyesindedir. Bu rakam devam eden yıllarda hızla artarak 2005 yılında 3,5 milyon adedi aşmıştır. Aynı dönemde dünya otomobil üretimi ise, 37,5 milyondan ancak 44 milyon adede yükselmiştir (Çengelci, 1998: 11).

Bu üretim temposunu devam ettiren bölge ülkelerinin, günümüzde dünyanın en büyük otomotiv üreticileri haline geldiği ilerleyen yıllarda otomotiv sektörünün üretim merkezlerinin bu ülkelerde yoğunlaşacağı ön görülmektedir. Özellikle Çin, Hindistan ve bunlara ek olarak Brezilya gibi ülkeler hızla öne çıkmaktadır. Çin bu konuda yükselen değer olarak bu ülkelere liderlik ettiği görülmektedir. 2013 yılında üretimini % 12,2 artıran Çin'in 2014 yılında da üretimini % 11,5 artırması beklenmektedir (Otomotiv Distribütörleri Derneği [ODD], 2014).

Son yılların otomotiv üretimindeki genel eğilimi Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin'den oluşan BRIC ülkelerinin otomotiv sanayisinde diğer ülkelere göre daha yüksek bir tempo sergilemesidir. BRIC ülkelerinin üretimi çok ciddi oranlarda artarken, gelişmiş Batı Avrupa ülkelerinin üretiminde ciddi bir düşüş görülmektedir(OSD, 2013 a).

Tablo 2.6 Araç Türlerine Göre Dünya Motorlu Taşıtlar Üretimi (2011-2012)

Yıl	Toplam Üretim (1.000 Adet)	Otomobil	Otomobilin Payı (%)	Hafif Ticari Araç	Hafif Ticari Aracın Payı (%)	Ağır Ticari Araç	Ağır Ticari Aracın Payı (%)
2011	81.965	58.142	70,94	20.156	24,59	3.667	4,47
2012	84.467	61.494	72,80	21.234	25,14	3.737	4,42
2011/2012 Değişim (%)	3,05	5,77		5,35		1,91	

Kaynak: OSD, 2013a.

Araç türlerine göre dünyadaki motorlu taşıtlar üretiminin önemli bir kısmı otomobillerden oluşmaktadır. Tablo 2.6’da ki verilerde de görüldüğü gibi, 2012 yılı itibarıyla toplamda 84,46 milyon adet olarak gerçekleşen motorlu taşıtlar üretiminin 61,49 milyon adedi (toplam üretimin % 72,8’i) otomobilden oluşmaktadır. Hafif ticari araç üretiminin payı ise 21,23 milyon adet ile % 25 civarındadır. Kamyon ve otobüs gibi ağır ticari araçların toplam üretimi ise 3,37 milyon adet civarında olup, toplam üretimden aldığı pay ise % 4,42’dir.

Tablo 2.7 Bölgelere Göre Dünya Motorlu Taşıtlar Üretimi (1.000 Adet)

Üretim Bölgesi	2010	2011	2012	Değişim (%) (2010-2012)
Avrupa Toplamı	19.613	20.954	19.821	1,1
AB	13.694	17.522	16.240	18,6
Amerika Kıtaları Toplamı	16.611	17.793	20.023	20,5
Nafta	12.177	13.477	15.794	29,7
Asya-Okyanusya	40.897	40.575	43.709	6,9
Afrika	488	556	586	20,1

Kaynak: Yaşar, 2013.

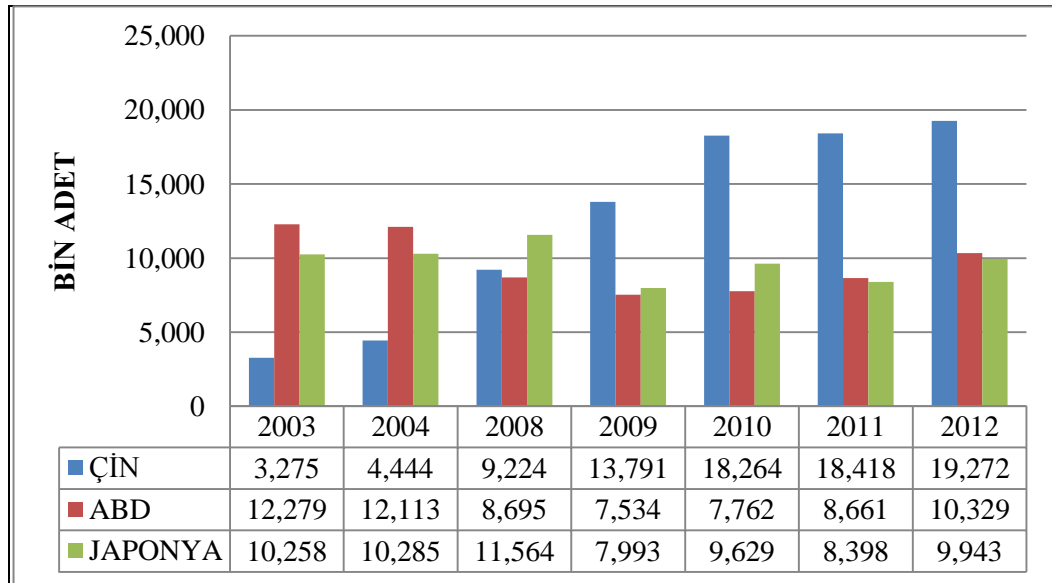
2012’de dünyada motorlu taşıtların en fazla üretildiği bölge Tablo 2.7.’den de görüldüğü üzere Asya-Okyanusya bölgesel üretim havzasıdır. Onu sırasıyla ABD ve Avrupa Bölgesi izlemektedir.

Tablo 2.8 Ülkeler Bazında Motorlu Taşıtların Üretimi (1.000 Adet)

	Ülke Adı	2003	2004	2008	2009	2010	2011	2012	2003-2012 Değişim (%)	2012 Dünya Payı (%)
1	Çin	3.275	4.444	9.224	13.791	18.264	18.418	19.272	488,46	22,81
2	ABD	12.279	12.113	8.695	7.534	7.762	8.661	10.329	-15,88	12,22
3	Japonya	10.258	10.285	11.564	7.993	9.629	8.398	9.943	-3,07	11,77
4	Almanya	5.469	5.506	6.040	5.210	5.906	6.147	5.649	3,29	6,69
5	Güney Kore	3.147	3.178	3.809	3.513	4.272	4.658	4.558	44,84	5,39
6	Hindistan	894	1.162	2.315	2.641	3.557	3.936	4.144	363,53	4,90
7	Brezilya	1.793	1.828	3.220	3.182	3.381	3.407	3.343	86,45	3,96
8	Meksika	1.804	1.576	2.191	1.563	2.342	2.680	3.002	66,41	3,55
9	Kanada	2.628	2.553	2.077	1.489	2.088	2.134	2.464	-6,24	2,92
10	Rusya	1.220	1.292	1.790	724	1.403	1.992	2.232	82,95	2,64
:
17	Türkiye	347	533	1.148	870	1.094	1.184	1.072	208,93	1,27
	Dünyanın Geri Kalanı	18.183	20.728	18.957	13.535	18.280	18.647	18.485	1,66	21,88
	Dünya Toplamı	61.294	65.196	71.030	62.045	77.978	80.262	84.493	37,85	100,00

Kaynak: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği [TOBB], 2014.

Tablo 2.8’de 2003 yılı rakamlarına baktığımız zaman ABD’nin motorlu taşıtlar üretiminde, Japonya hariç diğer ülkelere göre açık ara önde olduğu görülmektedir. 2003 yılında ABD 12 milyon adedi aşan üretimle 1. sırada iken, onu 10 milyonu aşan bir üretim rakamı ile Japonya izlemektedir. Üçüncü sıradaki Çin’in 2003 yılındaki üretimi ise henüz 3 milyon adet civarındadır.

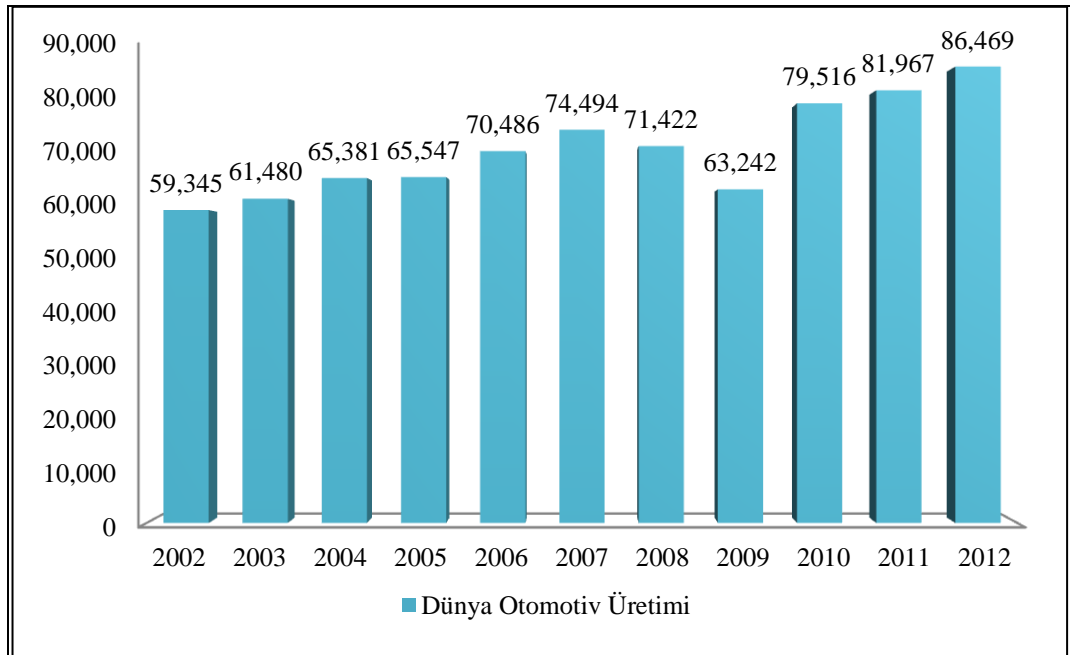
**Şekil 2.8 Motorlu Araç Üretiminde Önde Gelen Ülkelerin Yıllara Göre Üretimi**

Kaynak: TOBB, 2014.

Devam eden yıllarda ise Japonya ve ABD'nin üretimi düşerken, Çin'in üretimi kademeli bir şekilde artarak 2008 yılında Japonya ile arasındaki farkı azaltmış, ABD'yi ise geçmiştir. 2009 yılında ise Çin, dünya motorlu taşıtlar üretiminde liderliği bir daha geri vermemek üzere ele geçirmiş ve 2010 yılında en yakın iki rakibi ABD ve Japonya'nın toplamından fazla üretim yapmıştır. Bu on yıllık dönemde ABD'nin üretimi % 15, Japonya'nın üretimi ise % 3 düşerken Çin'in üretimi 4,88 katına çıkmıştır. Bu başarısının bir sonucu olarak 2012 yılı itibarıyla Çin, dünya motorlu taşıtlar üretiminin % 22'den fazlasını elinde bulundurmaktadır.

Dünya motorlu taşıtlar üretiminde diğer ülkelere ilişkin olarak dikkat çeken bir diğer husus ise gelişmekte olan ülkelerin on yıllık performansının oldukça yüksek olmasıdır. 2003-2012 arası dönemde Türkiye üretimini iki katına çıkarırken Hindistan 3,6 katına çıkarmış, Brezilya ve Rusya ise % 50'den fazla üretim artışı sağlamışlardır.

Genel olarak motorlu taşıtlar üretiminin durumu ise şu şekildedir; 2003 yılından beri dünya motorlu taşıtlar üretiminin artışı kesintisiz bir şekilde sürmektedir. Ancak 2008 Ekonomik Krizi ile birlikte toplam üretimin azalma gösterdiği görülmektedir. 2009 yılından itibaren ise, tekrar bir toparlanma olduğu ve üretim artışının tekrar başladığı görülmektedir. Dünya motorlu taşıtlar üretiminin yıllara göre değişim grafiği Şekil 2.9'da yer almaktadır.



Şekil 2.9 Dünyada Otomotiv Üretiminin Yıllara Göre Değişimi (1.000 Adet)
Kaynak: TOBB, 2014'ten elde edilen verilerle hazırlanmıştır.

2.2.3.2. Dünya Otomotiv Pazarı

2012 yılında küresel otomotiv pazarı % 5 büyüyerek 84,5 milyon adede ulaşmıştır (OSD, 2013 a). Küresel ekonomideki toparlanmaya bağlı olarak bu rakam, 2013 yılında 87 milyonu bulmuş ve 2014 yılında ise 91 milyonluk bir pazar beklenmektedir (ODD, 2014). Dünya otomotiv piyasalarında ABD pazarı nitelik olarak doymuş bir pazar görünümündeyken, özellikle Çin ve Hindistan gibi gelişmekte olan ve nüfusu yüksek ülkeler, henüz doymamış pazarlar olarak öne çıkmaktadır (Görener ve Görener, 2008).

Avrupalı ülkelerin, otomotiv ürünleri ticaretini büyük ölçüde kendi aralarında yaptığı görülmektedir. Son yıllarda otomotiv pazarları konusundaki en büyük gelişme, Çin'in ekonomik gelişmesinin yarattığı global etkilerdir. Çin, otomotiv sektörü açısından ticari bir pazar olarak 2010 yılında ABD'yi geride bırakmıştır. Bunun sonucunda Çin, artık dünyanın en büyük otomotiv pazarı konumundadır. 2010 yılında Çin'de satılan araçların % 30'unu Çinli markalar oluştururken geri kalanı yabancı menşeli araçlardır (İGM, 2012). Öte yandan Japonya, Almanya ve Güney Kore dünyanın en önemli otomotiv ihracatçılarıdır (TEPAV, 2013).

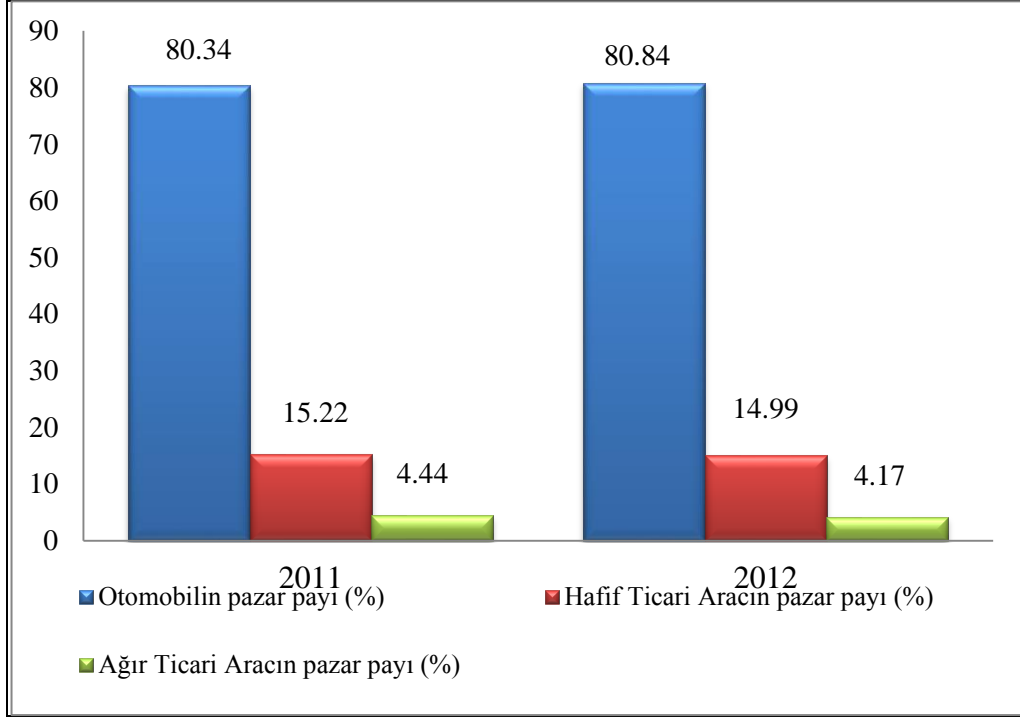
Tablo 2.9 Dünya Otomotiv Pazarı (2011-2012)

Yıllar	Toplam Pazar/Satışlar (1.000 Adet)	Otomobil	Otomobilin Pazar Payı %	Hafif Ticari Araç	Hafif Ticari Aracın Pazar Payı (%)	Ağır Ticari Araç	Ağır Ticari Aracın Pazar Payı (%)
2011	80.172	64.413	80,34	12.199	15,22	3.560	4,44
2012	84.471	68.287	80,84	12.664	14,99	3.520	4,17
2011/2012 Değişim (%)	5,36	6,01		3,81		-1,12	

Kaynak: OSD, 2013a.

Tablo 2.9'da görüldüğü gibi 2012 yılı itibarıyla, 84,47 milyon adetlik dünya motorlu taşıtlar pazarının % 68,28'i otomobilden oluşmaktadır. Hafif ticari araçlar ise 12,66 milyon adet ile pazardan % 15 pay almaktadır. Bunları izleyen ağır ticari araçlar ise 3,52 milyon adet ile pazardan % 4,17 pay almaktadır.

Pazar payı bakımından 2012 yılında ağır ticari araçların pazardaki payı azalırken, otomobilin pazar payı diğerlerine göre önemli bir artış göstermiştir. Hafif ticari araçların pazardaki payında da bir artış vardır ancak bu artış, otomobil satışlarına göre daha sınırlı kalmıştır.



Şekil 2.10 Araçların Türlerine Göre Pazar Payları (%)
Kaynak: OSD, 2013a.

Tablo 2.10 Ülkeler Bazında 2012 Yılı Motorlu Taşıt Pazarı (1.000 Adet)

Ülkeler	2011	2012	Değişim (%)
Çin	19.347	20.757	7,29
ABD	13.034	14.785	13,43
Japonya	4.382	5.230	19,35
Almanya	3.509	3.395	-3,25
Hindistan	3.383	3.703	9,46
Brezilya	3.751	3.645	-2,83
Rusya	2.816	3.049	8,27
Fransa	2.687	2.331	-13,25
Güney Kore	1.584	1.547	-2,34
Diğer Ülkeler	25.679	26.029	1,36
TOPLAM	80.172	84.471	5,36

Kaynak: TOBB, 2014.

2011 yılında toplam olarak 80 milyon civarında gerçekleşen motorlu taşıt satışları, 2012 yılında % 5,36 oranında artış göstererek 84,71 milyon adede ulaşmıştır. Bu pazarda en fazla araç, 20,75 milyon adet ile Çin'de satılmıştır. 2011 yılına göre motorlu taşıt satışları, ABD ve Japonya'da diğer ülkelere göre daha yüksek oranda artmış olsa da toplam satış bakımından Çin açık ara öndedir. Brezilya, Hindistan, Rusya gibi ülkelerin motorlu taşıtların satışında da öne çıktığı görülmektedir. Avrupa'nın en büyük üreticileri olan Fransa ve Almanya'nın ise ekonomik krizin etkilerini henüz yeterince atlatamadıkları görülmektedir. Buna bağlı olarak da her iki ülkedeki motorlu taşıt satışlarında düşüşler yaşanmıştır.

2.3. Otomotiv Sanayinin Ülke Ekonomisine Katkısı

Otomotiv sanayi, insanların yaşamında önemli bir yeri olan ürünleri ve bu ürünlerin odağında gerçekleşen sektörel faaliyetleri ile ülkelerin ekonomik ve sosyal gelişiminde önemli bir rol oynamaktadır. Bunun başlıca nedeni otomotiv sektörünün nitelik olarak gelişirken kendisiyle beraber birçok sektör ve iş kolunun da gelişmesini sağlamasıdır. Bu sayede ülkenin ekonomik çeşitliliği artarken, toplum dinamizmi gelişen ekonomiden olumlu yönde etkilenmektedir. Otomotiv sektörü tedarik sürecinde demir çelik, petro kimya, tekstil, cam, boya, plastik, makine sanayi, elektrik ve elektronik gibi alanlarda talep oluştururken, satış ve sonrasında bankacılık ve sigortacılık gibi finans sektörlerinde iş hacmi yaratmaktadır. Ayrıca savunma sanayi, turizm, inşaat, tarım, ulaştırma ve altyapı gibi sektörlerin, ihtiyaç duydukları taşıt araçlarının büyük bir bölümünü sağlamaktadır (DPT, 2007).

Bunlara ek olarak otomotiv sektörünün ekonomiye katkılarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Altuğ, 2010).

- Ekonominin lokomotifi olan bir sektördür.
- Yerli yan sanayinin gelişmesini sağlar.
- Yenilenen ve genişleyen yatırımlara yönelir.
- Ticaret, hizmet, ulaştırma ve turizm sektörlerinin gelişmesine katkıda bulunur.
- Modern ulaşım araçlarına kavuşulmasını sağlar.
- Savunma sanayine önemli katkılarda bulunur.
- Üretim, kalkınma, istihdam ve teknolojik gelişmeye doğrudan katkıları vardır.
- Döviz tasarrufu sağlar.
- Sürekli ve güvenilir bir vergi kaynağıdır.

Ayrıca otomotiv sanayi, üretim faaliyetlerini yürüten firmalar, finansman sağlayan kuruluşlar, otomotiv ürünlerine yönelik reklam ve pazarlama faaliyetleri, tamir, bakım, yedek parça pazarı, sigortacılık sektörü, satış pazarlama ve sonrası hizmetleri ile geniş istihdam olanakları yaratan bir sektördür. Dünya genelinde yürütülen ana sanayi üretim faaliyetleri ile doğrudan 8 milyondan fazla kişiye istihdam yaratan sektör, yan sanayisi ve diğer sektör kuruluşlarıyla beraber 40 milyondan fazla kişinin istihdam edilmesini sağlamaktadır. Bununla beraber otomotiv sanayinin, diğer sanayi ve iş kollarında talep yaratan özelliği, bu sektörlerde de istihdamın artmasını sağlamaktadır (DPT, 2007).

Tablo 2.11 Dünya Otomotiv Sanayinde İstihdam Sayıları

ABD	945210	İSVİÇRE	15500
ALMANYA	773217	İTALYA	196000
ARJANTİN	12166	JAPONYA	725000
AVUSTURALYA	43000	KANADA	159000
AVUSTURYA	32000	KORE	246900
BELÇİKA	45600	MACARİSTAN	40800
BREZİLYA	289082	MALEZYA	47000
ÇEK CUMH.	101500	MEKSİKA	137000
ÇİN	1605000	MISIR	73200
DANİMARKA	6300	POLONYA	94000
ENDONEZYA	64000	PORTEKİZ	22800
FİNLANDİYA	65530	ROMANYA	59000
FRANSA	304000	RUSYA	755000
GÜNEY AMERİKA	112300	SİRBİSTAN	14454
HIRVATİSTAN	4861	SLOVAKYA	57376
HİNDİSTAN	270000	SLOVENYA	7900
HOLLANDA	24500	TAYLAND	182300
İNGİLTERE	213000	TÜRKİYE	230736
İSPANYA	330000	YUNANİSTAN	2219
İSVEÇ	140000	TOPLAM	8397451

Kaynak: OICA, (veriler 2005 yılına aittir).

3. TÜRKİYE OTOMOTİV SANAYİ

20. yüzyıl tüketim toplumunun ve kültürünün en önemli fenomenlerinden birisi olan otomobil, modern yaşamın ve özgür bireyin güçlü bir simgesi olarak, en başta gelen tüketim araçlarından birisi olagelmıştır. Otomobil, bir yandan sergilenebilir, diğer yandan ise sahibini sergileyen bir tüketim metası olarak bütün ürünlerden farklı bir özellik taşımaktadır (Güneş, 2012). Bu yönüyle otomobil, gelir düzeyine bakılmaksızın hemen hemen herkesin sahip olmak istediği bir ürün olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dönemsel çizgiler bakımından değerlendirdiğimizde; Türkiye otomotiv sektörünün üretim tarihin de 1960'lar montaj sanayi dönemidir. Bu dönemin bir uzantısı olan 1970'ler ise, otomotiv yan sanayinin gelişmesi ve yerleşme dönemi olarak öne çıkmaktadır. Ekonomide serbestleşme ve rekabetin başladığı yıllar olan 1980'ler ise, kapasite artışı ve üretimin modernizasyonu, 1990'lar güncel modeller ve entegre üretim sistemleri dönemidir. 2001 Krizi sonrasında, Türkiye otomotiv sanayisinin kendisine dış pazarlar aradığı 2000'ler ise, AR-GE temelli üretim anlayışının baskın olduğu bir üretim dönemi olarak dikkat çekmektedir (DPT, 2007).

3.1. Türkiye Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi

Otomobil, Türkiye'ye ilk defa Osmanlı döneminde, Sultan II. Abdülhamit'in özel izniyle girmiştir. Özellikle II. Meşrutiyet'ten sonra Türkiye'ye otomobil girişi artmaya başlamıştır. Daha sonra, 1911 yılında ordu ihtiyaçları için otomobil ve kamyonlar alınmış ve ordu içinde bir motorize birlik kurulmuştur. Böylece, ülkemize bir özel tüketim metası olarak giren motorlu taşıtların askeri ihtiyaçlar için kullanımına da başlanmıştır (Çengelci, 1998: 17).

Cumhuriyetin ilk yıllarında, devletin benimsediği temel ulaşım stratejisi demiryolu olduğu için otomotiv üretimine ilişkin herhangi bir çabanın olmadığı görülür. Ancak, Birinci Dünya Savaşı yıllarından beri çeşitli komisyoncular aracılığıyla Ford, Chevrolet, Fiat gibi yabancı menşeli otomobiller Türkiye'ye girmeye devam etmiştir (Çengelci, 1998: 18).

Ford Motor Company ile 1928 yılında, 25 yıllık bir sözleşme yapılarak bu firmanın 1929'dan itibaren İstanbul Tophane'de kendisine ayrılan bir bölgede, otomobil montajına başlamasına izin verilmiştir. Bu sözleşme ile motorlu taşıtların montaj yoluyla da olsa ülke içinde üretimi başlamıştır (Çengelci, 1998: 18).

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Marshall Yardımları ile başlayan dönemde Türkiye'de ulaşım alt yapısı motorlu taşıtlara göre yenilenirken, ülkeye giren motorlu taşıt sayısı da önemli ölçüde artmıştır. Ancak bu dönemde, ithalatın sadece ana araçla sınırlı kalmayıp aracın kendisi kadar da bakım ve yedek parça maliyetlerinin olması gibi sebeplerle, bu araçların ülke içinde üretilmesi fikri yaygınlık kazanmaya başlamıştır. Devrim Otomobili, bu düşüncenin hayata geçirilmesi için verilen önemli bir çabadır (Güneş, 2012).

3.1.1. Montaj Sanayi Dönemi

Türkiye'de yerli otomotiv sanayinin doğuşu 1950'li yıllara kadar uzanır. Bu konudaki çalışmalar başlangıçta traktör üretimi üzerine yapılmıştır. O yıllarda ABD'den oldukça yüksek sayıda ithal edilen traktörlerin tarımdaki faydaları görülünce, ABD'lilerle ortaklaşa traktör üretimi görüşmeleri yapılmıştır. 1954 yılında Türk Traktör kurulmuş ve Türkiye'de traktör üretimi başlamıştır. Daha sonra ise Uzel firması, İstanbul'da kurduğu fabrikada 1962 yılında Massey Ferguson lisansı ile traktör üretimine başlamıştır. Bu dönemde traktör dışındaki motorlu araçların üretim çalışmaları da yine aynı yıllarda başlamıştır. Ancak, traktörün öncelikli olduğu görülmektedir. Bunun en önemli sebebi, Türkiye'nin henüz o yıllarda bir tarım ülkesi olmasıdır (Yurtseven, 2012: 36-37).

Türkiye'de otomotiv ürünleri üretiminin ilk olarak 1954 yılında montaj şeklinde başladığı görülmektedir. İlk montaj hattı, 1954 yılında Türk Willys Overland Ltd'nin orduya kamyonet ve jeep üretmesi için kurulmuştur. İlk üretim 1955 yılında olmuştur. Bu fabrika, daha sonra yerli sermayeli bir kuruluş haline getirilerek 1970 yılında Milli Savunma Bakanlığı'nın mülkiyetine alınmıştır. Aynı yıl Gebze'de de Amerikan menşeli Federal Truck Kamyon Şirketi'nin lisansı ile (Ziraat Bankası, Makine Kimya Endüstrisi Kurumu gibi kamu kurumları ve özel girişim ortaklığıyla) Türk Kamyonları Fabrikasının kurulduğu görülmektedir. Bu şirketin adı, 1960 yılında Türk Otomotiv Endüstrisi (TOE) Anonim Şirketi (A.Ş.) olarak değiştirilmiştir (Çengelci, 1998: 19; Akmatov, 2008: 9; Yaşar, 2013).

TOE, Türkiye’de otomotiv üretiminde ikinci girişimdir. Üçüncü girişim ise Otomotiv Sanayi A.Ş. (OTOSAN) fabrikasının kurulmasıdır. Bunu takip eden yatırım olarak, Çiftçiler Anonim Şirketi dördüncü girişim olarak dikkat çekmektedir (Akmatov, 2008: 9).

Otomobil üretiminde ilk teşebbüs ise, Koç Ticaret Şirketi’nin 1954 yılında Ford Motor ile Montaj Hakkına Sahip Bayi sözleşmesi yaparak imtiyazlı bir ortaklıkla piyasada varlığını göstermesidir. Bu imtiyazlı ortaklığın bir sonucu olarak, 1959 yılında Ford ve Koç ortaklığı OTOSAN kurulmuştur. Bu yeni kuruluşun tamamı yerli kadrosuyla, 1960 yılında günde 4 adet otomobil ve 8 adet kamyon üreterek bu alanda bir ilki gerçekleştirdiği görülmektedir (Yurtseven, 2012: 37).

Bir başka motorlu araç türü olan otobüslerde ise, ilk montaj üretimi 1963 yılında gerçekleşmiştir. Bu tarihte, Otobüs Karoseri A.Ş.’de Magirus marka otobüslerin montajı yapılarak ilk yerli otobüs üretilmiştir (Yaşar, 2013).

Bu dönemden itibaren, kamuoyunda yerli otomobilin üretilmesi konusunda tartışmalar başlamıştır. Bunun sonucu olarak, 1960 yılında Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel’in talimatıyla ilk yerli otomobil üretim projesi hayata geçirilmiştir. Otomobil konusundaki bu girişimle, Devrim Otomobili’nin üretimi yapılarak bir ilk başarılmıştır. Proje kapsamında Devrim Otomobili, Eskişehir Devlet Demiryolları fabrikasında dört adet üretilmiştir (Akmatov, 2008: 10; Yaşar, 2013).

Günümüzde, gerek yapılmasındaki özveri ve kısa sürede elde edilen başarı gerekse çalıştırıldığı gün meydana gelen “benzin hikayesi” dolayısıyla hala tartışılan Devrim otomobili, üretimine devam edilememiş olsa da Türkiye’de bir devrin de başlangıcını sembolize etmektedir. Çünkü yapıldığı yer bir demiryolu fabrikasıdır ve Türkiye’nin neleri başarabileceğini göstermektedir (Yaşar, 2013).

Üretimi başarıyla sağlanan Devrim’den bir süre sonra vazgeçilmiştir. Bu kararda yakıt alım ihmalinin rol oynadığı öne sürülse de asıl sebebi, dönemin ekonomik ve siyasal koşullarında aramak gerekmektedir. Buna karşın mühendislerin özverisi, Türkiye’nin o günün koşullarında imkansız olarak görülen otomobil üretimini bile kısa sürede yapabileceğini göstermiştir. Devrim, o güne kadar yabancı otomobil ithali ile iç piyasada tatlı kazanç elde eden girişimcilerin kendini tehdit altında görerek doğrudan üretime yönelmelerinde önemli bir işlev görmüştür. Bu bakımdan Devrim, bir misyonun ifadesidir ve ülkedeki yatırımcıyı otomobil üretimi için tahrik etme konusunda işlevini başarılı bir şekilde yerine getirmiştir (Altuğ, 2009).

1950-1960 arası dönemde, ulaştırma politikalarında gerçekleştirilen değişikliklere bağlı olarak Türkiye'deki karayolu ağı genişlemeye başlamıştır. Bunun sonucunda otomobil sayısında önemli bir artış gerçekleşmiştir. Türkiye'deki otomobil sayısı 1950 yılında sadece 13 bin civarında iken, 1960 yılına gelindiğinde bu rakam 45 bini geçmiştir. Benzer Şekilde otobüs ve minibüs parkı 3.700'den yaklaşık 11 bine, kamyon ve kamyonet parkı da 15 binden 57 bine yükselmiştir (Akmatov, 2008: 11).

Bütün bu gelişmelere bağlı olarak Türkiye'de otomobil üretimi konusunda güçlü bir düşünsel alt yapı ortaya çıkmıştır. Otomotiv sektörü ve ulaştırma konusunda yapılan tartışmalar ve ortaya çıkan talebin bir uzantısı olarak Anadolu otomobil markası doğmuştur. Türkiye'de seri üretimi yapılıp satışa sunulan ilk yerli otomobil olan Anadolu'nun üretimine 1966 yılında başlanmış ve 1984 yılına kadar üretimi devam etmiştir. Anadolu, 1966 yılından 1984 yılına kadar geçen 18 yıllık sürede 87 bin adet üretilmiştir (Çengelci, 1998: 19).

1963 yılında uygulanmaya başlanan 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı (BYKP) ile otomotiv sanayine verilen önem artmış, buna bağlı olarak da ülkemizde otomotiv sanayinin alt yapısı kurulmaya başlamıştır. İlk olarak, 1964 yılında Montaj Sanayi Talimatı (MST) hazırlanarak yürürlüğe konmuştur. Bu talimatname ile taşıt araçları ve traktör montajının bir düzen altına alınması ve yerli sanayinin korunup geliştirilmesi amaçlanmıştır (Akmatov, 2008: 10).

Bu dönemdeki girişimlere ve yerli üretimi artırma çabalarına bağlı olarak, otomotiv yan sanayinin ortaya çıktığı ve bir takım yan sanayi ürünlerinin üretiminde önemli bir başarının sağlandığı görülmektedir. Büyük kısmı makine imalat sektöründe bulunan bu yan sanayi yardımıyla otomotiv ürünlerinde yerli üretim oranı % 55-60 civarına yükselmiştir (Sönmez, 2010; Yaşar, 2013). Burada hemen şunu da belirtmek gerekir ki; 1964 yılında çıkartılan Montaj Sanayi Talimatnamesi ile otomotiv sanayi açık bir Şekilde korumaya alınmıştır (KSO, 2013).

1. BYKB (1963-1967) ile hazırlanan programın da etkisiyle bu dönemde beş otomotiv ana sanayi firması, Marmara Bölgesi'nin çeşitli illerinde üretime başlamıştır. Bu dönemde, yerli otomotiv sanayi açısından en önemli gelişmelerden birisi ise, ilk seri üretimi yapılan yerli otomobil olan Anadolu markasının ortaya konulmasıdır. Devrim, ilk yerli otomobil olmasına karşın seri üretimine geçilememiş ve başarısız bir girişim olarak kalmıştır. Buna karşın Anadolu, seri üretimi yapılan ilk yerli otomobil olarak uzun yıllar boyunca üretilmiş ve satılmıştır (Yaşar, 2013).

2. BYKP ile yurtiçi otomobil ihtiyacının karşılanması için gerekli önlemlerin alınması kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda 2. BYKP (1968-1972) döneminde, binek otomobillerinin yerli imalatının sağlanması ve kara yolu taşımacılığındaki ihtiyaçların yerli imkanlarla karşılanması amaçlanmıştır (Çengelci, 1998: 20). Bu politikalara bağlı olarak ana sanayide yerli katkı payının önemli ölçüde arttığı görülmektedir. Bu plan döneminde, TOFAŞ (İtalyan lisansı), OYAK-RENAULT (Fransız lisansı) ve Mercedes Benz Türk (Alman lisansı) üretime başlamıştır. TOFAŞ ve OYAK-RENAULT Bursa'da, 1971 yılında faaliyete geçerken Mercedes Benz Türk ise 1968 yılında, İstanbul'da faaliyete geçmiştir (Yaşar, 2013).

3. BYKP (1973-1977) dönemi, ilk iki dönemin birikimlerinin üzerine yenilerinin konularak, ülke otomotiv ana ve yan sanayisinde yerlilik oranının daha da artırılmaya çalışıldığı bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemde, küçük kurulu işletmeler birleştirilerek bir sinerji yaratılmaya çalışılmış ve bu işletmelerin yenilenme çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Uygulan plan, önemli ölçüde başarılı olmuş, ithal edilen otomobil sayısı düşerken otomotiv yan sanayisindeki yerli katkının oranı % 65'i geçmiştir. Bu dönemin oldukça başarılı olduğu, kamyon, kamyonet, otomobil ve minibüs üretiminde hedeflerin aşıldığı görülmektedir. Hedeflere ulaşılamayan ve başarılı olunamayan tek alt sanayi kolu ise otobüs üretimidir (Yaşar, 2013).

Ayrıca bu dönemde Türkiye otomotiv sanayinde ihracat konusu ilk defa ele alınmış ve ihracatın destekleneceği açık bir şekilde ortaya konmuştur. Bu özelliği dolayısıyla bu dönemin gelişmeleri Türkiye otomotiv sanayisi için oldukça önemlidir. Çünkü Türkiye'de otomobil ve otomotivin tarihçesine bakarsak uzun yıllar boyunca otomotiv ürünleri ihtiyacının ithalatla karşılandığı görülmektedir. Başlangıçta bu ithalata son vermeyi amaçlayarak kurulan Türkiye otomotiv sanayi, bu dönemde kendisine ihracat hedefi koyacak kadar gelişmiş ve güçlenmiştir (Sönmez, 2010).

Türkiye otomotiv sanayisinin bu dönemde güçlenmesini sağlayan temel faktör ise, iç piyasada önemli ölçüde korunmuş olmasıdır. 1970-1980 yılları arası dönemde otomotiv sanayi ithalatı için uygulanan yüksek gümrük vergileri, iç piyasa için güçlü bir koruma zırhı yaratmıştır. Bu dönemde yerli firmalar, ithal ürünlere uygulanan yüksek vergiler sayesinde üstünlük elde ederek önemli oranda gelişme göstermiştir (Güneş, 2012).

Ancak bu korumacı politikanın, sektörde uzun vadede yapısal bir soruna yol açtığı da görülmektedir. Çünkü bu korumacı anlayış sektörü güçlendirmesine rağmen, sektör sadece iç piyasaya üretim yapmış ve bir ihracat yeteneği geliştirememiştir. Bundan dolayı, 24 Ocak 1980 kararları kapsamında sektörün rekabete açılmasına karar verilmiştir (Akmatov, 2008: 12).

3.1.2. Dışa Açılma Dönemi (1980-1990)

Bahsedilen olumlu gelişmelere rağmen, Türk ekonomisinin genelini ve otomotiv sektörünü olumsuz etkileyen bazı durumlar bu güzel gelişmelerin kesintiye uğramasına yol açmıştır. Çünkü 1974-1980 arasındaki ideolojik hareketler ve Amerika'nın Kıbrıs Harekatı dolayısıyla Türkiye'ye uyguladığı askeri ve ekonomik ambargo, Türkiye otomotiv sanayisinin ağır bir darbe almasına yol açmıştır. Özellikle ambargo nedeniyle zamanında tedarik edilemeyen yedek parça ve aksesuarlar, üretimde gecikmeye neden olmuştur. Arkasından, petrol krizinin yarattığı etkiler fabrikaların üretim kapasitesini % 30'lara kadar düşürmesine yol açmıştır (Çengelci, 1998: 21-22). Ayrıca, 1977 yılından itibaren Türkiye'nin bir borç krizine de girdiği görülmektedir. Bu şekilde üst üste gelen olumsuzluklar, sektörün bir süre sonra tamamen tıkanmasına yol açmıştır.

Türkiye'de otomotiv üretimi konusunda, 1980 öncesi dönem bir koruma dönemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu korumanın bir sonucu olarak, yerli firmaların sadece iç piyasayı gözeterek yüksek fiyatlı ve kalite kaygısı olmayan ürünler ürettiği görülmektedir (Sakıncı, 2008: 10). Bununla beraber, 1970'lerin sonuna doğru Türkiye'nin yaşadığı ekonomik bunalım otomotiv sanayisini de etkisi altına almıştır. Buna bağlı olarak 1980 ve 1981 yılında otomotiv sanayi üretiminin oldukça düştüğü görülmektedir (Sakıncı, 2008: 10).

1979-1983 yılını kapsayan 4. BYKP'de önceki dönemin politikaları devam ettirilmek istenmişse de ülkede yaşanan ekonomik kriz nedeniyle 24 Ocak Kararları ile temel politikalarda değişiklik yapılmıştır. Buna bağlı olarak, otomotiv sanayinde de dışa açık ve ihracatı esas alan modele geçilmek istenmiştir. Bu yıllar genel itibarıyla, yerli üretim açısından sanayinin duraklama dönemi olarak karşımıza çıkmaktadır (Yaşar, 2013). 24 Ocak kararları, tüketicilerin alım gücünü önemli ölçüde etkilediği için otomotiv sanayine önemli ölçüde zararlar vermiştir (Çengelci, 1998: 21-25).

Ancak uzun vadede 24 Ocak kararlarının olumlu etkilerinin de olduğu görülmektedir. Başlangıçta üretime zarar vermiş olsa da benimsenen politikaların bir sonucu olarak üretimin tekrar artmaya başladığı görülmektedir. İç piyasada canlanan talep, 1994 ekonomik krizine kadar sürekliliğini korumuştur (Sakıncı, 2008: 10).

1983-1989 yılları için hazırlanan 5. BYKP, artık 1980 yılında başlayan yeni dönem ekonomi anlayışının bir yansıması şeklindedir ve dışa açıklık, modern teknolojinin kullanımı gibi unsurlar iyice öne çıkmaya başlamıştır. Öte yandan otomotiv sanayinin ihracat yeteneğini geliştirebilmesi için yan sanayideki yerlilik oranını artırmaya yönelik çabalar iyice artmıştır. Gerçekleştirilen yeniden yapılanma ve teknoloji odaklı çalışmalarla otomotiv yan sanayisinde yerlilik oranları hızla yükselerek 1990'lara doğru % 90 gibi çok önemli düzeylere ulaşmıştır (Sönmez, 2010; Yaşar, 2013).

Ancak bu dönemde henüz gümrük korumalarının devam ettiğini göz önünde bulundurmakta gerekmektedir. Bu sayede, sektörün içeride gelişimi daha kolay olmuştur. Genel olarak Türkiye'de otomotiv sektörü, 1989 yılına kadar yüksek gümrük duvarları ile korunmuştur. 1990 yılında gümrükler % 75'ten % 33'e indirilmiştir. Bu dönemden itibaren gerçekçi bir rekabetin başladığını söylemek daha doğrudur (Tanyılmaz ve Erten, 2001: 36).

Rekabetçi bir yapıya ulaşabilmek için teknoloji ve AR-GE odaklı çalışmaların öne çıktığı 6. BYKP (1990-1994) döneminde, yeni model yatırımları hız kazanmıştır. Öte yandan bu dönemde kapasite artışı olurken, yan sanayide çeşitli ortaklıkların kurulduğu ve büyük ölçekli bazı ana sanayi yatırımlarının yapıldığı görülmektedir. Japon Toyota firması bu dönemin sonlarında, 1994 yılında yapmış olduğu yatırımı tamamlayarak Sakarya'da üretime başlamıştır (Yaşar, 2013).

3.1.3. 1990 Sonrası Dönem

1980'lerde başlatılan ekonomik uygulamalara bağlı olarak, Türkiye'de iç talebin canlanması ve otomotiv sanayinin yapısal olarak dönüşüm geçirmesiyle otomotiv sektörünün önemli bir gelişme gösterdiği görülmektedir. Ancak, 1990'lı yıllarda siyasi ve ekonomik istikrarsızlıkların tekrar ortaya çıkmasıyla birlikte sektör zarar görerek değer kaybetmeye başlamıştır. Bu dönemde ortaya çıkan 1994 Ekonomik Krizi dolayısıyla iç talep daralmış, buna bağlı olarak da otomotiv üretimi % 50 oranında düşüş göstermiştir (Sakıncı, 2008: 10).

Türkiye otomotiv sanayisinde yaşanan en köklü değişikliklerden birisinin gerçekleştiği 7. BYKP (1996-2000) döneminde sektör, Avrupa Topluluğu (AT) ile imzalanan Gümrük Birliği Anlaşması ile dış rekabete açılmıştır. Başlangıçta otomotiv sektörü için bir takım koruyucu önlemler içermesine karşın, Gümrük Birliği Anlaşması ve devamındaki süreç ile otomobil ithalatı serbest bırakılırken yerli otomotiv sanayisi AR-GE, teknoloji ve model bakımından yerli üretimden oldukça üstün durumda olan yabancı üreticilerin rekabeti ile karşı karşıya kalmıştır. Gümrük Birliği 6 Mart 1995'te imzalanmış ve 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Gümrük Birliği ile birlikte Türkiye'nin gümrük tarifelerini Avrupa ile aynı düzeye çekmesi kararlaştırılmış, topluluk dışı ülkelere karşı ise ortak tarife uygulamasına geçilmiştir. Ancak bütün sektörlerde gümrükler eşitlenirken otomotiv sanayisi için 5 yıllık bir ek geçiş süresi ön görülmüştür. Buna göre; Türkiye 1996-2000 dönemi için otomotiv ithalatında % 10 olan ortak gümrük tarifesi yerine % 33 gümrük vergisi uygulamıştır. 2001 yılından itibaren ise, gümrükler karşılıklı olarak otomotiv sanayinde de eşitlenmiş ve bu tarihten itibaren otomotiv sanayisinin gümrük uygulamaları açısından herhangi bir ayrıcalığı kalmamıştır (Yaşar, 2013).

3.2. Gümrük Birliği'nin Otomotiv Sektörüne Etkisi

Gümrük Birliği, hiç kuşkusuz Türk otomotiv sanayinin yapısal özelliklerini değiştiren en önemli olaydır. Bu anlaşmayla, Türkiye-AB Ortak Gümrük Tarifesi uygulamasına geçilmiş ve ithalat serbest bırakılmıştır. Otomotiv sanayinin özelliğinden dolayı otomotiv ürünlerinde beş yıllık bir geçiş süreci öngörülmüş ve korumanın devam etmesi üzerinde anlaşılmıştır. Ancak beş yılın sonunda otomotivde de gümrükler eşitlenmiştir. Bu eşitlemeyle beraber otomotiv ithalatının hızla arttığı görülmektedir (Sakıncı, 2008: 10-11).

Gümrük Birliği'ne dahil ülkelerde Ortak Gümrük Tarife uygulaması % 10 olmasına rağmen, Türkiye'de AB dışı ülkelere yapılan ithalata 5 yıl süreyle daha yüksek bir gümrük oranı (% 33) uygulanmıştır. Gümrük Birliği'nin bir gereği olarak, verilen sürenin sonunda % 40'lara varan gümrüklerin motorlu taşıtlar için % 10 ve yan sanayi için % 3-4 civarına düşürülmesi özellikle AB kökenli ithal ürünlere yaramıştır (Başkol, 2009). Gümrüklerin indirilmesinden kaynaklanan ithalat artışının neredeyse tamamının (2002 yılında AB'nin otomobil ithalatındaki payı % 92'dir) AB ülkelerinden yapılan ithalat olduğu görülmektedir (Akmatov, 2008: 32, 43).

Gümrük Birliği'nin otomotiv sanayindeki en önemli etkisi, ithalatın her yıl artarak zamanla % 70'lere ulaşması ve yerli üretimin aldığı payın hızla azalmasıdır. Bu payın azalmasına bağlı olarak sektör, önemli bir kapasite fazlası ve atıl kapasite sorunu ile karşı karşıya kalmıştır (Yaşar, 2013). Bir başka araştırmada da vurgulandığı üzere; 1990'lı yıllarda iç tüketimde ithalatın payı düşüktür, ancak Gümrük Birliği ile birlikte ithalatın oranı hızla yükselmeye başlamıştır. Özellikle 1996'dan itibaren otomotiv ithalat artışının en önemli sebebi, Türkiye'nin imzalamış olduğu Gümrük Birliği Anlaşması'dır (Görener ve Görener, 2008; Başkol, 2009).

Dolayısıyla sektörün dışa açıklığı artmıştır. 1996 yılında 37 olan dışa açıklık derecesinin, 2002 yılında 87 puana çıktığı görülmektedir. Bu dışa açıklık, sonraki yıllarda da aynı seviyelerde varlığını korumaya devam etmiştir. Bu düzeydeki bir dışa açıklığa rağmen sektörün varlığını koruyabilmiş olması ve güçlü bir ihracat yeteneği sergilemesi, sektörün korumacı dönemdeki zayıflıklarını attığını ve kendine özgü yetenekler kazandığını göstermektedir (Akmatov, 2008: 63).

Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girdiği 1996 yılında, Türkiye'de satılan otomobiller içerisinde ithalatın oranı bir önceki yıla göre iki kat artarak % 24,8'e çıkmış, bir sonraki yıl ise bu oran % 40'a ulaşmıştır. Devam eden yıllarda ise birkaç istisna dışında bu oran yükselmeye devam etmiş ve 2000 yılına gelindiğinde bu oran % 55'i geçmiştir. Sonuç olarak, Gümrük Birliği ile birlikte yerli sanayinin otomobil payı önemli ölçüde azalmıştır (Bedir, 2002).

Buna karşın, Türkiye'nin üçüncü ülke pazarlarına erişimini kolaylaştırmıştır. Bu iki durum, Türk otomotiv sanayisinin ihracata odaklanmasına yol açmıştır. Günümüzde geleneksel noktada Türk otomotiv sanayi güçlü bir ihracat kimliği kazanmıştır. Gümrük Birliği, başlangıçta otomotiv sanayine ağır hasarlar verse de uzun vadede otomotiv sanayisine ihracatçı kimliği kazandıran en büyük etkenlerden olmuştur (Sakıncı, 2008: 23).

Gümrük Birliği sonrasında ortaya çıkan Asya krizi, Gümrük Birliği'nin ilk yıllardaki olumsuz etkileriyle birleşerek, otomotiv sektörüne oldukça ağır bir hasar vermiştir. Gümrük Birliği sonrasında otomobil ithalatı 1997 yılı için % 117 artarken, bu artışın % 75'i Avrupa'dan kaynaklanmıştır. (Akmatov, 2008: 20-23) Gümrük Birliği, ithalat artışına yol açmış olsa da uzun vadede sektörün ihracat yapısının güçlenmesini sağlamıştır (Sakıncı, 2008: 35).

1995 yılında otomotiv ihracatının tüm sanayi kollarının toplam ihracatı içerisindeki payı sadece % 3,32 iken, bu oran sürekli artış göstererek 2005 yılında % 17,6'ya yükselmiştir (Akmatov, 2008: 60). Bu durum da açık bir şekilde Gümrük Birliği ile Türkiye'nin sanayi ihracatındaki bileşim değerlerinin köklü bir şekilde değiştiğini ve otomotiv sektörünün güçlü bir ihracat kimliği kazanarak sanayi ihracatının baş aktörü haline geldiğini göstermektedir.

Gümrük Birliği'nin yarattığı etkilerin Türkiye sanayisi üzerinde yarattığı baskıyı azaltmak için 8. BYKP (2001-2005)'da, sektörde ana ve yan sanayi entegrasyonlarının sağlanarak kalitenin artırılması, sanayinin teknik ve mali kapasitesinin güçlendirilmesi hedeflenmiştir. Ancak bu dönemin çabalarının 2001 Ekonomik Krizi ile büyük bir yara aldığı ve otomotiv sanayinin iç talepteki daralmaya bağlı olarak büyük bir düşüş yaşadığı görülmektedir. Sektör bir yandan 2001 Krizi'nin etkilerini yaşarken, diğer yandan aynı yıl içerisinde otomotiv sanayi konusunda çok önemli yatırımlar olmuştur. Bu dönemde Ford Otosan'ın Kocaeli'nde, Hattat Tarım'ın ise Tekirdağ'da üretime geçmesi bu dönemin dikkat çekici gelişmeleridir (Yaşar, 2013).

Burada hemen şu değerlendirmeyi yapmak yerinde olacaktır; o da 1950'lerden itibaren ülkemizdeki otomotiv sanayisine ilişkin büyük yatırımların krizlerin hemen ertesinde geliyor olmasıdır. Yukarıdaki bilgilerde de görüleceği gibi otomotiv sanayindeki yabancı sermayeli en büyük yatırımların önemli bir kısmı, 1994 Ekonomik Krizi ile 2001 Krizi döneminde gerçekleşmiştir. Her ne kadar yatırım dönemi ile üretime geçme zamanı arasında bir yılı aşan bir zaman olsa da, Türkiye ekonomisindeki krizleri algılama yeteneği bakımından yabancı sermayenin çok ileri düzeyde olduğu bilinmektedir. Dolayısıyla yabancı sermayenin krizi kısmen de olsa fark ederek krizden sonrası döneme yatırım yaptığını düşünmek mümkündür. Çünkü Türkiye'deki ekonomik krizlerin, özellikle emek gelirlerini aşındırdığı ve otomotiv sanayisi için önemli bir girdi olan emek maliyetlerini düşürdüğü görülmektedir. Bununla beraber bu tür krizlerin teknolojisi zayıf yerli üreticileri zayıflattığı ve pazardaki konumunu kaybetmesine yol açtığı görülmektedir. Yabancı yatırımcının kriz sonrası dönemlerdeki yerli sanayinin sarsılmasından hareket ederek iç piyasada güçlü bir konum edinme arayışı içerisinde olduğunu düşünmek de mümkündür. Yabancı yatırım girişlerin dönemselliği analiz edildiği zaman, sermayenin en çok da yerli üreticinin önemli bir sarsıntı geçirdiği kriz sonrası dönemlere denk geldiği göze çarpmaktadır.

3.3. Ekonomik Krizler ve Otomotiv Sanayi

Dünyada ve Türkiye’de otomotiv talebinin ekonomik konjonktürden önemli ölçüde etkilendiği görülmektedir. 1973, 1982, 2001 Krizleri gibi bütün krizlerde otomotiv talebi olumsuz etkilenmiştir. Buna karşın ekonomide genişlemenin olduğu dönemlerde de otomotiv talebinin ve buna bağlı olarak da üretimin arttığı görülmektedir (Teker ve Felekoğlu, 2007). Türkiye ekonomisinin sık sık iç ve dış kaynaklı ekonomik krizlerin etkisi altında kalması, otomotiv talebinin istikrarsız bir görünüm sergilemesine yol açmaktadır. Öte yandan Türk toplumunun milli gelir seviyesinin gelişmiş ülkelerin oldukça gerisinde olması iç talebin zayıf kalmasına yol açmaktadır (Akmatov, 2008: 26-27). Bununla beraber krizlerin arkasından gelen genişlemenin yarattığı talep artışının ise ithalatın artmasını yol açtığı görülmektedir (Başkol, 2009). Bir diğer önemli husus ise ekonomik krizlerden sonra ithalat artışına bağlı olarak yerli üretimin önemli ölçüde azalmasıdır (OSD, 2013a).

3.3.1. 1994 ve 1997 Ekonomik Krizleri

1994 Ekonomik Krizi sonrasında iç talebin daralmasına bağlı olarak ihracat öne çıkmaya başlamıştır. Arkasından gelen Gümrük Birliği ise, sektörün ihracata yönelik çabalarını artırmıştır. Çünkü sektör, henüz 1994 Krizi’nin olumsuz etkilerini üzerinden atamamışken imzalanan Gümrük Birliği anlaşması ile sektör dış rekabete açık bir hale gelmiştir. Bu gelişme ise sektörün iç pazardaki üstünlüğünü belirgin bir şekilde kaybetmesine yol açmıştır. Bu kaybın telafi edilmesi için sektörün zorunlu olarak dış ticarete yöneldiğini görmekteyiz (Akmatov, 2008: 31).

Daha sonra gelen 1997 Asya Krizi de Türk otomotiv sanayini olumsuz etkilemiş, 1996 yılında % 42 olan kaynak kullanım oranı, 1999 yılında % 32’ye düşmüştür. Krizin meydana geldiği 1997 yılında dış piyasalardaki talep azalmasına bağlı olarak otomotiv ihracatı % 37 azalmıştır (Akmatov, 2008: 15, 52).

1990’lardaki krizler ve siyasal gelişmelerin bütününe birlikte ele aldığımız zaman, bu gelişmeler neticesinde otomotiv sanayinin kendisine yeni bir yol çizdiğini görmekteyiz. Krizler ile sarsılan ve arkasından Gümrük Birliği ile iç pazardaki üstünlüğünü kaybeden sektör, çıkış yolu olarak ihracata yönelmiş ve daha önce bünyesinde olmayan bir özellik kazanarak yapısal değişim geçirmiştir. Otomotiv sanayinin günümüzde sahip olduğu güçlü ihracat kimliğinin temellerinin 1994 Krizi ve Gümrük Birliği yıllarında atıldığını söylemek mümkündür.

3.3.2. 2001 Ekonomik Krizi

Türkiye’de 2000 yılının başlarında hızla gerileyen faizler ve sonrasında düşüş eğilimine giren enflasyonun oluşturduğu olumlu hava, 20 Kasım 2000’de yaşanan finansal dalgalanmayla ortadan kalkmıştır. Ekonomideki dalgalanma ve 19 Şubat 2001 Milli Güvenlik Kurulu toplantısındaki gerginlikle büyük bir kriz yaşanmıştır. Uzun bir aradan sonra tekrar dalgalı kur politikasına geçme kararı alınmış, ancak alınan önlemlere ve uygulanan ekonomik programa rağmen krizin etkileri uzun süre devam etmiştir (Toydemir, 2008:100).

Son yıllarda sektörün yapısında değişiklikler yaratan en önemli olay hiç şüphesiz 2001 Ekonomik Krizi’dir. Bu kriz döneminde iç talepte önemli bir daralma meydana gelmiş ve sektör ayakta kalabilmek için ihracata yönelmiştir. Bu dönemden itibaren, üretimden ihracata ayrılan payın sürekli artmış olması da bu durumun açık bir göstergesidir. Önceki dönemin ekonomik krizlerindeki etkinin bu dönemde de devam ettiği ve krizlerin otomotiv sektörünü çıkış yolu olarak ihracata odakladığını görmekteyiz (İnaçlı ve Konak, 2011).

2001 ekonomik kriziyle toplumun gelir seviyesi önemli ölçüde düşmüş ve talep daralmasına bağlı olarak otomotiv sanayinde önemli bir üretim düşüşü olmuştur. 2000 yılında 466 bin olan otomobil talebi, 2001 yılında 102 bin seviyesine düşerken, 468 bin olan toplam üretim ise, % 78 azalarak 285 bin seviyesine düşmüştür. Bu negatif etkinin 2002 yılında da devam ettiği görülmektedir (Akmatov, 2008: 25-28).

Bu yıllarda otomotiv sanayisinin bu kadar büyük bir zarar görmesinin arkasındaki en önemli faktörler, Gümrük Birliği’nin henüz devam etmekte olan ithalat etkisi ve henüz etkisini kaybetmemiş olan Güneydoğu Asya’da ortaya çıkan finans krizinin ekonomide yarattığı daralmadır. Sektör, bu iki faktörün yarattığı olumsuz etkileri henüz telafi edememişken ortaya çıkan 2001 Krizi, sektörün bu kadar derinden etkilenmesine yol açmıştır (Akmatov, 2008: 25-28).

Sonuç olarak, 2001 Ekonomik Krizi ile otomotiv ana ve yan sanayisinin önemli bir daralma yaşadığı görülmektedir. Bu krize bağlı olarak, 2000 yılında % 50 olan kaynak kullanım oranı, 2001 yılında % 25’e kadar düşmüştür. Bu daralmanın 2003’te başlayan ekonomik toparlanma ile ortadan kalktığı ve genişlemeye dönüştüğü görülmektedir (OSD, 2013a).

Bu toparlanma ile birlikte 2002 yılında % 29 olarak gerçekleşen kaynak kullanım oranı, 2003 yılında % 40'a kadar çıkmış ve önemli bir toparlanma gerçekleşmiştir. 2003 yılından itibaren başlayan ekonomik canlılığın, sektörün toparlanmasını sağlamasının yanında sektördeki satışlar içerisinde ithalatın payının artmasına da yol açtığı görülmektedir. Bireysel gelirdeki artışa bağlı olarak tüketici taleplerinin özellikle ithal ürünlere yönelmesi ile sonraki yıllarda ithalatın satışlar içerisindeki payının % 70'ler seviyesine yükselmesine yol açmıştır (Akmatov, 2008: 27; Yaşar,2013).

2001 Ekonomik Krizi'nin gerek Türkiye ekonomisinde gerekse otomotiv sanayisinde bu kadar derin etkiler bırakmasının sebeplerine ilişkin bir eklemeyi daha yapmak gerekir. O da, 1999 Marmara Depremi dolayısıyla Türkiye'nin yaşadığı ekonomik, sosyal ve psikolojik yıkımdır. Ayrıca depremin merkez üssünün otomotiv sanayisinin kalbi olan Kocaeli bölgesi olması, otomotiv sanayisinin daha fazla zarar görmesine yol açmıştır. Çünkü depremde en ağır zararı gören bölgenin sektöre sağladığı pozitif dışsallıklar ve alt yapı büyük zarar görmüştür. Bunun yanında Türk toplumunun o dönemde yaşadığı travma da bütün ekonomik faaliyetlerin kapsamlı bir durgunluğa girmesine yol açmıştır. 2001 Ekonomik Krizi, henüz Marmara Depremi'nin yaralarının sarılamadığı bir dönemde ortaya çıktığı için diğer krizlerin hepsinden daha ağır etkiler yaratmıştır. Dolayısıyla sektörü etkileyen doğrudan ekonomik gelişmelerin yanında, bunun gibi istisnai faktörlerin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Krizden sonraki yıllarda ise sektörde yapısal iyileşmeler meydana gelmiştir. Özellikle 2003 yılından itibaren Türkiye'de ortaya çıkan siyasi ve ekonomik istikrar havası, birçok sektörde olduğu gibi otomotiv sektöründe de olumlu gelişmelere yol açmıştır. Bu gelişmelere bağlı olarak bu dönemde iç talebin önemli ölçüde canlandığı ve otomotiv üretiminin arttığı görülmektedir. Yine de Türkiye otomotiv sektöründe 2005 sonrası dönemde bazı alanlarda yapılan yatırımlara bağlı olarak, nihai mal ithalatı düşerken ara mal ithalatına olan bağımlılık daha da artmıştır (İnaçlı ve Konak, 2011).

Genel olarak 2001 Krizi'nin dolaylı yollarla da olsa sektörün yapısını uzun vadede olumlu yönde etkilediğini de söylemek mümkündür. Çünkü 2001 Ekonomik Krizi'nin yarattığı talep daralması, otomotiv sektörünün ihracat dinamiklerinin daha güçlü hale gelmesine yol açmıştır (Sakıncı, 2008: 16).

3.3.3. 2008 Küresel Ekonomik Krizi

2008 Ekonomik Krizi ilk başlarda sadece gelişmiş ülkeleri etkilemişken, 2012 yılından itibaren gelişmekte olan ülkeleri de etkisi altına almış ve dünya ekonomisinin küçülmesine neden olmuştur (OSD, 2013a).

Buna bağlı olarak, 2008 küresel ekonomik krizinin Türkiye otomotiv sanayini de önemli ölçüde etkilediği görülmektedir. Krizle birlikte stokların artması üzerine, iç talebin canlandırılması için hükümet tarafından 3 aylık süreyle Mart-Haziran 2009 döneminde Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) kaldırılmıştır. Buna bağlı olarak sektörün satışlarının bu üç aylık dönemde önemli ölçüde arttığı görülmüştür (Yaşar, 2013).

Bu spesifik uygulama, sektörün yurt içi pazar payı konusundaki en büyük sorunlarından birisinin de vergiler olduğunu ortaya koyması bakımından dikkat çekici bir örnektir. Bu önlemlere karşın, 2008 Krizi'nin Türk otomotiv sanayisi üzerindeki etkilerini hafifletmek mümkün olmamıştır. Çünkü krizle birlikte düşüşe geçen üretim, 2012 yılı itibariyle henüz 2008'deki seviyesine ulaşamamıştır (TEPAV, 2013).

2008 Ekonomik Krizi'nin Türk otomotiv sanayine en önemli etkisi, finansman sorununa yol açmasıdır. Çünkü krizin derinleşmesi, Türkiye'nin dış piyasalardan kaynak bulmasını daha da zorlaştırmıştır (OSD, 2013a).

Konya'daki otomotiv yan sanayisinin krizler karşısındaki durumunu ele alan bir çalışmanın bulgularına göre; 2008 yılında başlayan ekonomik kriz, ana sanayi gibi yan sanayinin de gelişimini önemli ölçüde etkilemiştir. Kriz dolayısıyla satışların önemli düşüşler gösterdiği, işletmelerin kapasite düşürürken istihdamın da önemli miktarda azaldığı görülmüştür. 2008 Krizi'nin ardından bir yandan satışlar düşerken diğer yandan petrol, hammadde gibi girdi maliyetlerinin yükselmesi yan sanayiye ana sanayiye göre daha fazla etkilemiştir. Çünkü güçlü firmalardan oluşan ana sanayinin, krizin maliyetlerini kolay bir şekilde yan sanayi firmalarına yansıttığı ve yan sanayinin de bunu günün koşullarında kabullenmek durumunda kaldığı görülmektedir (Peker ve Yılmaz, 2011).

2008 Krizi'nin yan sanayiye önemli hasarlar vermesine karşın önemli dersler çıkarılma fırsatı verdiğini de görmekteyiz. Konya yan sanayi örneğinde olduğu gibi kriz döneminde satışları ve karlılığı düşen firmalar, kar etmek yerine satışlara ve özellikle ihracata odaklanarak krizi aşmaya çalışmışlardır. Bu ise, firmaların krizden güçlenerek çıkmasının önünü açmıştır (Peker ve Yılmaz, 2011).

Zaman içerisinde, ekonomik kriz dolayısıyla otomotiv ana sanayinin ihracatında zayıflama gözlenirken, yan sanayinin daha başarılı bir ihracat performansı sergilediği görülmektedir (OSD, 2013a). Bunun yanında, günümüzde otomotiv yan sanayi, ana sanayinin ihtiyaç duyduğu yedek parça ve parça gruplarının % 90'ını üretebilecek kapasiteye ulaşmıştır (KSO, 2013).

Türkiye otomotiv yan sanayi, krizlere ve bir takım olumsuzluklara rağmen bazı önemli avantajlara sahiptir. Bunlardan en önemlisi, içeride güçlü bir ana sanayinin olması ve ana sanayi firmaları ile var olan güçlü bağlantılarıdır. Bir diğer avantajı ise, Türkiye'nin coğrafi olarak Avrupa pazarına olan yakınlığı ve ticari olarak Avrupa ile olan yoğun ilişkisidir. Bu ilişki, yan sanayinin güçlü bağlantılar kurmasını sağlamaktadır. Bu sayede kolaylıkla teknoloji transferi sağlanırken, ayrıca sanayinin hem ihracatını hem de üretim gücünü artırmaktadır. Bununla beraber, Avrupa pazarına yakınlığı nedeniyle, Türkiye'nin otomotiv yan sanayisi Çin gibi üretim maliyetleri düşük olan ülkelerin yan sanayileri ile rahatlıkla rekabet edebilmektedir. Türkiye yan sanayi, Avrupa pazarlarında rekabet konusunda avantajlı olsa da son dönemlerde Çin gibi ülkenin bu pazara açılması ile yan sanayinin karlılığının düştüğü ortadadır (Peker ve Yılmaz, 2011).

3.4. Yabancı Sermayenin Otomotiv Sektörüne Katkısı

Bu alt başlıkta, yabancı sermaye kavramı ve doğrudan yabancı yatırımların (DYY) dünyada ki durumundan bahsedilmiş, Türkiye ekonomisinde ve otomotiv sanayisinde yarattığı etkiler ele alınmıştır.

Doğrudan yabancı yatırımların otomotiv sanayinin gelişiminde ne oranda yer aldığından bahsedilmeden önce DYY kavramından ve ekonomideki yeri üzerinde durulmuştur. Kısa süreli spekülasyon yatırımları olarak bilinen portföy yatırımları ise çalışmaya dahil edilmemiştir. Kavram olarak sık sık tekrarlanan yabancı sermaye, doğrudan yabancı yatırım ve doğrudan yabancı sermaye (DYS) gibi kavramların hepsi aynı anlamda kullanılmış olup, ülkede fiziki yatırımlar yapan yabancı ülke menşeli sermaye anlamındadır. Bu bakımdan bu üç kavramın kullanıldığı cümle içerisindeki anlamı, portföy yatırımları ile karıştırılmamalı ve birbirlerinin yerine kullanıldığı göz önüne alınmalıdır.

3.4.1. Doğrudan Yabancı Sermaye Kavramı ve Ekonomideki Yeri

DYY'lerin başlangıcı, ABD'li şirketlerin İkinci Dünya Savaşı sonrasında ABD dışında yatırım yapmasına kadar gitmektedir. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD)'na göre DYY, bir ülkeye yerleşik olmayan kişi ya da kuruluşların o ülkede kalıcı ekonomik çıkar elde etmek için yaptıkları yatırımlardır (Erçakar ve Karagöl, 2011).

Gelişmekte olan ülkelerin yeterli büyümeyi sağlayabilmesi için ekonomik kaynaklarının önemli bir kısmını yatırımlara ayırması gerekmektedir. Ancak kişi başına düşen milli gelirin yetersiz olduğu ülkelerde insanlar, gelirlerini büyük ölçüde zorunlu ihtiyaçları için harcamaktadır. Bu da yatırımların ana kaynağı olan iç tasarrufların, yeterli düzeyde olmamasına neden olmaktadır. Tasarruf yetersizliği, gerekli yatırımların yapılamamasına yol açmaktadır. Bu döngüyü aşmanın yolu ise kısa vadede borçlanma veya dış yardımlarla olabileceği gibi, yabancı sermayenin ülkeye çekilmesiyle yapılabilir (Yavan ve Kara, 2003; Altıntaş, 2009).

Gelişmiş ülkeler, elindeki sermaye birikimini emek, hammadde gibi girdilerin daha ucuz olduğu piyasalara doğru yönlendirirken, sermaye ve teknoloji ihtiyacı olan gelişmekte olan ülkeler ise bu sermayeden payına düşeni almak için çalışmalar yapmaktadır. Bu ülkeler bir yandan ekonomik yapılarını dönüştürürken diğer yandan da ekonomik mevzuatlarını, yabancı yatırımcılar için cazip bir hale getirmeye çalışmaktadırlar. Bu da dünya genelindeki yatırım yapılacak pazarların genişlemesine yol açmakta ve sermaye hareketlerine hız kazandırmaktadır (Düzgün ve diğ., 2009).

Uluslararası yatırımların önemli aktörleri olan Çok Uluslu Şirketlerin (ÇUS) herhangi bir ülkeye yatırım kararı alırken aşağıdaki hususları gözettikleri görülmektedir (YASED, 2011);

- ✓ Ülkelerin ekonomik göstergeleri (GSMH, nüfus, kişi başına düşen gelir, ihracat potansiyeli, vd.),
- ✓ Bilim ve Teknoloji göstergeleri (AR-GE yatırımları, patent sayısı, insan kaynakları, teknik bilgi seviyesi, ve diğ),
- ✓ Ülkelerin bilim ve teknoloji alanındaki strateji ve politikaları,
- ✓ Teşvik ve destek mekanizmaları,
- ✓ ÇUŞ'lar tarafından yapılan daha önceki yatırımlar ve sonuçları.

Bir ülkenin doğrudan yabancı yatırımları çekebilmesi için yatırım ortamını iyileştirmesi gerekmektedir. Bunun için de bir dizi düzenlemenin yapılması ve gerekli olanakların sağlanması gerekmektedir. Bu düzenlemeleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Gövdere ve Topuz, 2009);

- ✓ Ekonomik ve siyasal istikrar sağlanmalıdır,
- ✓ Yatırım süreleri kısaltılmalı ve maliyetler düşürülmelidir,
- ✓ Mali disiplinin sağlanması gereklidir,
- ✓ Uygun vergi politikaları uygulanmalıdır,
- ✓ Yeterli alt yapı oluşturulmalıdır,
- ✓ Beşeri sermayenin yatırım ihtiyaçlarını karşılayacak düzeye çıkarılması gereklidir.

Türkiye’de yabancı sermayenin ülkeye çekilmesi ve geliştirilebilmesi için yapılması gerekenleri aşağıdaki şekilde listelemek mümkündür (YASED, 2011);

- ✓ Türkiye’de AR-GE harcamalarını arttırmayı, yabancı sermaye yatırımlarını çekmeyi ve ekonomik gelişmeyi hedefleyen, ancak birbirinden kopuk olan birçok yasal düzenleme bulunmaktadır. Bu nedenle eğitim, işgücü, AR-GE, bilim ve teknoloji politikası gibi alanlarda yabancı AR-GE yatırımlarını çekmeye yönelik değişiklikler yapılmalıdır.
- ✓ Türkiye’deki işgücünün özellikleri, bilimsel ve teknolojik altyapı ve var olan AR-GE teşvikleri uluslararası düzeyde daha iyi tanıtılmalıdır.
- ✓ Türkiye’de çok sayıda AR-GE teşviki mevcuttur, bu nedenle teşviklerin artırılmasından çok uygulamanın etkinleştirilmesi, mevcut sorunların giderilmesi gerekmektedir.
- ✓ Türkiye’deki üniversitelerin dünya sıralamasındaki konumunun iyileştirilmesi hedeflenmelidir.
- ✓ Klinik araştırmalar konusunda tüm paydaşların mutabık olduğu bir yasa hazırlanmalıdır.
- ✓ İlgili yasa ve ilgili yönetmelikler konusunda uygulamadaki yorum farklılıklarının giderilmesi için mevzuatın netleştirilmesi gerekmektedir.

Yabancı sermaye, genel olarak gittiği ülkenin mevcut teknolojik donanımından daha yüksek bir teknolojiye sahip olduğu için ülkenin teknoloji seviyesinin yükselmesini sağlamaktadır. Bunun yanında yabancı sermaye, transfer edilen teknolojinin kullanımı için ev sahibi ülkenin istihdamını eğiterek, o ülkenin beşeri sermayesinin kalitesinin yükselmesine katkı sağlamaktadır (Düzgün ve diğ. 2009). Sonuç olarak, yabancı sermaye girişleri ile bir ülkeye sadece para girmemekte, bunun yanında teknoloji, yönetim teknikleri gibi gelişmiş ülkelere özgü nitelik geliştirici faktörler de transfer edilmektedir (Altıntaş, 2009).

Bütün bu olumlu yanlarına DYY'nin, genellikle ana ülkeden girdi ithalatı yaptığı görülmektedir. Çünkü firmalar, ürünlerini kendi ülkelerindeki standartları koruyarak üretmek istedikleri ve girdi olarak kullanılacak bütün gereksinimleri yeterince bulamadıkları için ana ülkeden ithalata yönelmektedirler. DYY'nin kendi ülkelerinden ithalata yönelmelerinin arkasındaki asıl faktör ise karşılaştırmalı üstünlüklerdir (Altıntaş, 2009).

3.4.2. Dünya'da Doğrudan Yabancı Yatırımlar

Dünya genelinde her yıl büyüyen DYY pastasından ekonomik kalkınmalarını sağlamak isteyen ülkeler daha fazla pay alabilmek için büyük bir rekabet içerisine girmektedir. Yapılan bu yarış, küresel bir yarış olmaktan ziyade bölgesel bir yarış olmaktadır. Çünkü Afrika veya Amerika kıtasına yönelmiş bir yatırımı, o bölgelerin dışındaki bir bölgeye çekmek zordur. Ancak Türkiye açısından ele alırsak, Avrupa ve Ortadoğu'ya yönelmiş bir yatırımı Türkiye'ye çekebilmek daha kolaydır. Bu anlamda Türkiye yabancı yatırım çekme konusunda bölgesel olarak avantajlı bir konumda bulunmaktadır (Gövdere ve Topuz, 2009).

Gelişmekte olan ülkeler 1990'lı yıllara kadar çeşitli nedenlerden dolayı DYY'ye şüpheyle yaklaşmışlardır. Ancak bu dönemde küreselleşmenin artması ile birlikte bu durum değişmeye başlamıştır. 1990'lardan itibaren ekonomisini büyük ölçüde dışa açık hale getiren gelişmekte olan ülkelerin bu dönemden itibaren, DYY konusunda bir rekabete girdikleri ve ülkelerine daha fazla DYY çekebilmek için önemli hukuksal ve ekonomik altyapı düzenlemeleri yaptığı görülmektedir. Öyle ki bu dönemden itibaren bu ülkelerde yatırım mevzuatına ilişkin yapılan düzenlemelerin çok önemli bir kısmının, ülkeye DYY girişini artırıcı düzenlemelerden oluştuğu görülmektedir (Yavan ve Kara, 2003).

Dünya genelinde 1980’li yıllarda liberal ekonomik değerlerin yeniden yükselişe geçmesi ile birlikte sermaye hareketliliği hız kazanmıştır. 1980’de 54 milyar dolar civarında olan DYY miktarı, 2000 yılına gelindiğinde 1.491 milyar dolara ulaşmıştır (Yavan ve Kara, 2003). Dünya genelinde DYY yatırımının en fazla olduğu yıl 2007 yılıdır. 2007 yılında küresel DYY toplamı 2 trilyon \$ seviyesindedir. 2008 Ekonomik Krizi ile düşüşe geçen yabancı yatırımlar, 2009 yılında 1,2 trilyon dolar seviyesine kadar düşmüştür. Daha sonra toparlanarak 2011 yılında 1,65 trilyon \$ seviyesine yükselmiş olsa da durgunluğun gelişmekte olan ülkeleri de etkilemesiyle küresel yabancı yatırım miktarı 2012 yılında % 18 düşerek 1,35 trilyon \$ seviyesine inmiştir (UNCTAD, 2013; Uluslararası Yatırımcılar Derneği [YASED], 2013). Öte yandan 2012 yılı itibarıyla küresel DYY stoku 22,8 trilyon \$ civarındadır. Bu stok içinden en büyük payı ABD, İngiltere ve Çin alırken Türkiye toplam 181 milyar dolarlık stok ile dünya genelinde 28. sırada kendine yer bulmaktadır (YASED, 2013).

3.4.3 Türkiye’de Doğrudan Yabancı Yatırımlar

Devletin bütçe kısıntıları dolayısıyla bir takım mal ve hizmet üretiminden çekilmesi ile piyasada bir boşluk doğmaktadır. İster mal üretiminde ister hizmet üretiminde olsun devletin ekonomideki etkinliğini azaltmasıyla ortaya çıkan bu boşluğun doldurulması için yabancı yatırımlara ihtiyaç vardır (Gövdere ve Topuz, 2009). Çünkü ekonomi içindeki toplam yatırımların önemli bir kısmını, özel sektörün yetersiz kalması dolayısıyla devlet üstlenmektedir. Devletin de bu alandan çekilmesi ile özel sektör yatırımları bu açığı kapatmakta yetersiz kalmaktadır.

Türkiye’de DYY konusunda ilk yapılmış hukuki düzenleme 1954 yılında çıkarılmış olan 6224 Sayılı Yabancı Sermaye Kanunu isimli kanundur. Nitelik olarak oldukça liberal bir kanun olan bu düzenlemeye karşın Türkiye’nin uzun yıllar boyunca, beklenen DYY girişini sağlayamadığı görülmektedir (Erçakar ve Karagöl, 2011). Bu kanundan önceki dönemde, Cumhuriyet’in kuruluşundan 1954 yılına kadar toplam 2,8 milyon \$ yabancı sermaye girişi olmuştur. Bu kanunun çıkarılmasına rağmen, 1923’ten 1980 yılına kadar Türkiye’ye gelen yabancı sermaye miktarı ise toplam olarak sadece 281 milyon \$’dır. Bu durum da mevzuatın sermaye girişlerine uygun bir şekilde düzenlenmesinin yabancı sermaye çekmeye tek başına yetmediğini göstermesi açısından önemli bir veridir (Erçakar ve Karagöl, 2011)

Bir bütün olarak ele alındığı zaman, yabancı sermayenin ülkeleri tercih etmesi için gerekli alt yapı olanaklarını sağlayan hukuki mevzuatın yanında; ülkenin ekonomik düzeyi, yatırım iklimi, sosyal ve politik durumu gibi faktörlerin de çok önemli etkenler oldukları görülmektedir. Bununla beraber, 1980'li yıllardan itibaren başlayan istikrar ortamı ile yabancı sermaye girişinin hızlanması ile asıl önemli faktörün serbest piyasa kurallarının uygulanma düzeyi olduğu görülmektedir (Yavan ve Kara, 2003; Güven,2008)

Yabancı sermaye girişlerini, sosyo-ekonomik ve politik nedenlerin yanında bir takım teknik nedenler de etkileyebilmektedir. Ancak yabancı sermaye girişlerini en çok etkileyen faktörler olarak; krizler, vergiler, girdi maliyetleri, kayıt dışılık, yolsuzluk, rekabet, gelişmişlik düzeyi, faiz ve döviz oranları ve enflasyon olarak öne çıktığı görülmektedir. Örneğin; vergi teşviklerinin yabancı sermaye girişlerini artırabildiği görülmektedir. Bu konuda en dikkat çekici örneklerden bir tanesi, vergi cenneti olarak adlandırılan Pasifik'teki küçük ülkelerdir. Bu ülkelerin herhangi bir ekonomik aktivite kapasitesi mevcut olmamasına rağmen, 1985-1994 arasındaki on yıllık dönemde yaklaşık 200 milyar \$ yabancı sermaye çektikleri görülmektedir. Bu da açık bir şekilde yabancı sermayenin vergi farklarını hesaba kattığını ortaya koymaktadır (Halis ve diğ., 2007).

Bütün işletmelerin olduğu gibi yabancı yatırımcıların da kar elde etmek en önde gelen amaçlarıdır. Bu da doğal olarak girdi maliyetlerini yatırımcılar için önemli bir konu haline getirmektedir. İşçilik, hammadde, enerji, teknolojik alt yapı gibi faktörler girdi maliyetlerinin en önemlileri olarak dikkati çekmektedir. Bunların yanında enflasyonist ortamlar, yatırımcıların geleceğe ilişkin kar zarar hesaplarını anlamsızlaştırmaktadır. Bu yüzden; dalgalı enflasyon ve döviz kurunun olduğu piyasalar, yabancı yatırımcılar için cazip piyasalar değildir (Güven, 2008 ; Halis ve diğ., 2007).

Belirsizliği sevmeyen yabancı sermayenin yoğunlaştığı ülkelere bakıldığı zaman, karşımıza büyük ölçüde düşük enflasyonlu ülkeler çıkmaktadır. Bu konuda Türkiye'nin 2000 sonrası deneyimi de önemlidir. Uzun yıllar boyunca istediği yabancı sermaye yatırımlarını bir türlü çekemeyen Türkiye'ye, enflasyonun kontrol altına alındığı 2006 yılından itibaren çok yüksek yabancı yatırımların girmiş olması kayda değer bir husustur (Halis ve diğ., 2007).

3.4.3.1. Dışa Açılma Döneminde Doğrudan Yabancı Yatırımlar

Türkiye’de ekonominin bütünüyle değişim geçirmesini sağlayan 24 Ocak Kararları’nın getirdiği en önemli yeniliklerden bir tanesi de ekonomideki bürokratik işlemlerin azaltılmasıdır. Bu bürokrasi azalmasının, bu tarihten itibaren ülkeye giren yabancı sermayenin artmasına katkı sağladığı görülmektedir (Düzgün ve diğ., 2009). Türkiye’de 1980 yılında başlatılan ekonomik dönüşümle birlikte, liberalleşme ve DYS ekonominin temel araçları haline getirilmiştir. Bu kapsamda 24 Ocak kararlarının ertesi günü Başbakanlığa bağlı olarak Yabancı Sermaye Dairesi kurulmuştur. 1984 tarihli Yap-İşlet-Devret kanunu ile kamu altyapı yatırımları yabancı sermayeye açılmıştır (Yavan ve Kara, 2003).

Burada hemen şunu belirtmekte fayda vardır; 24 Ocak kararlarının getirdiği serbestleşmeye rağmen, ilk birkaç yıl boyunca yeterince yabancı sermaye girişinin olmadığı görülmektedir. Bunun temel sebebi, bu dönemde ülke yönetiminin askeri otoritenin elinde olmasıdır. Sermaye girişlerinin, yönetimin Turgut Özal liderliğindeki sivil otoriteye geçmesinden itibaren hızla artması açıkça bunu göstermektedir (Güven, 2008).

1980 yılından itibaren imalat sanayindeki yabancı sermaye payı azalırken, hizmetler sektöründe yabancı sermayenin payının hızla artmaya başladığı görülmektedir (Yavan ve Kara, 2003). 1990’lardan itibaren Türkiye’ye yabancı sermaye girişleri artmasına rağmen, bu sermaye girişinin önemli bir kısmının yeni şirket kurulması şeklinde değil de şirket birleşmeleri ve satın almalar şeklinde olduğu da dikkat çekmektedir (Ölmezoğulları, 2012).

Türkiye’de yabancı ortaklıkların paylarını 1990’lardan itibaren gittikçe artırdığı görülmektedir. İstanbul Sanayi Odası’nın (İSO) “En Büyük 500” firma listesindeki yabancı sermayeli şirketlerle ilgili bir çalışmasının bulgularına göre; bu şirketlerdeki yabancı sermaye payı, 1990 yılında % 38,6 oranında iken, 2000’li yıllarda bu şirketlerde yabancı ortakların sermaye paylarını % 60’ın üzerine çıkararak işletmelerde hakim bir konuma geldiği görülmektedir (Türkan, 2005: 13).

Türkiye’ye yabancı sermaye girişini 1980’lerdeki liberalleşme çabalarının ardından hızlandıran bir diğer olay ise, 2001 Krizi sırasında yapılan hukuksal düzenlemeler ve uygulanan ekonomik programlardır. 2001 yılında çıkarılan Yatırım Ortamını İyileştirme Programı’nın, bu tarihlerden itibaren Türkiye’ye yabancı sermaye girişini teşvik ettiği görülmektedir (Düzgün ve diğ., 2009).

Özellikle 2002 yılında yabancı sermaye girişlerinde önemli bir düşüş görülse de devam eden yıllardaki ekonomik toparlanmanın da etkisiyle yabancı sermaye girişleri hız kazanmıştır. Bunun bir sonucu olarak, sonraki yıllarda Türkiye'ye DYS girişlerinin arttığı görülmektedir. Bu artışın en önemli sebepleri; 2002 yılından itibaren sağlanan ekonomik istikrar, AB ile tam üyelik konusunda 2005 yılında başlayan müzakereler ve genel olarak yatırım ortamının iyileştirilmesidir (Altıntaş, 2009).

1954 yılında yürürlüğe giren Yabancı Sermaye Kanunu, 2003 yılında çıkarılan 4875 Sayılı Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu ile yürürlükten kaldırılmıştır. Gerek yeni çıkan yasanın etkisi gerekse bu yıllarda yatırım ikliminde görülen düzelmelerin etkisiyle, DYY girişlerinin önceki yıllara göre daha fazla arttığı gözlenmiştir. Bu dönemi önceki dönemlerden ayıran en önemli özellik olarak karşımıza, koalisyonlar dönemine son veren bir siyasal yapının ortaya çıkması ve IMF'nin de desteğiyle istikrarlı bir ekonomik yapının ortaya çıkmasıdır. Ayrıca 2005 yılında AB ile başlayan üyelik müzakereleri de DYY girişlerinin artmasında önemli bir faktör olarak dikkat çekmektedir (Erçakar ve Karagöl, 2011).

Türkiye'ye giren DYY miktarı 2005 yılında ani bir sıçrama göstererek 10 milyar \$'ı aşmış, ertesi yıl ise 20 milyar \$'ı aşmıştır. 2007 yılı ise Türkiye tarihinin en yüksek DYY girişine (22.023 milyon \$) sahne olmuştur. Bu rakamlar, Türkiye için bu zamana kadar gerçekleşmesi mümkün görülmeleyen rakamlardır. Ancak dünya genelinde ağır bir şekilde hissedilen ve etkilerini hala sürdürmekte olan 2008 Ekonomik Krizi ile birlikte DYY'de azalışlar görülmektedir. Dünya genelindeki bu yavaşlamanın Türkiye'de etkili bir şekilde hissedildiği ve 2009 yılındaki DYY miktarının aniden bir önceki yılın yarısından da aşağıya düştüğü görülmektedir (Erçakar ve Karagöl, 2011).

Türkiye'de yabancı sermaye ile krizler arasında bir ilişki olduğu görülmektedir. Son yıllardaki yabancı sermaye girişlerinin olduğu dönemler göz önüne alındığı zaman, ekonomik krizleri takip eden yıllarda yabancı sermaye girişlerinin arttığı dikkat çekmektedir. Bunun en önemli sebebi olarak, kriz sonrası dönemlerde uygulanmaya konulan ekonomik istikrar programları ve bu dönemlerde daha yoğun bir şekilde gündeme gelen özelleştirme politikalarıdır. Bu uygulamalarla ekonomi içerisindeki kamu payı azalırken, birçok kuruluş özelleştirilmekte ve genel olarak bakıldığında ekonomi içerisindeki yabancı sermaye payının arttığı görülmektedir (Türkan, 2005: 20-21).

Türkiye'nin DYY konusundaki başlıca rakipleri; Polonya, Çekoslovakya, Slovakya, Macaristan, Bulgaristan gibi eski Doğu Blok'u ülkeleridir. Bu ülkeler içerisinde Polonya, en başarılı ülke olarak öne çıkmaktadır. Bu ülkelerin son yıllardaki performansları Türkiye'den daha iyi durumdadır. Türkiye potansiyel olarak bu ülkelere üstün olmasına karşın, yatırım gerçekleşmesi bakımından birçoğunun gerisinde kalmaktadır. 1990 yılı rakamlarıyla Türkiye'nin o güne kadar yapılmış DYY stoku toplam 11 milyar \$ civarında iken, Türkiye'nin rakibi olan bu ülkelerin hepsinin DYY stoku 1 milyar \$'ın altındadır. Yapılmış olan bir ölçüme göre 1990'dan 2005 yılına kadar Türkiye'nin toplam DYY stoku yaklaşık 4 katına çıkarak 42 milyar \$ olurken, bu ülkelere Polonya'nın stoku 93 milyar \$, Macaristan'ın stoku 61 milyar \$ ve Çek Cumhuriyeti'nin stoku 59 milyar \$ olmuştur. Türkiye stokunu ancak dört katı artırabilirken, sıfırdan gelen bu ülkelerin hepsi stokunu yüzlerce kat artırarak Türkiye'yi geçmişlerdir (Gövdere ve Topuz, 2009). Ancak Türkiye'nin çektiği DYY yatırımlarının 2005 yılından itibaren ani sıçramalar göstererek 2012 yılı itibarıyla toplam stokun 181 milyar \$'a çıktığını da belirtmek gerekmektedir (YASED, 2013).

Son yıllarda oluşturulmuş DYY güven endeksi, ülkelerin DYY çekme performansını tanımlamaktadır. Bu endeks, yatırım için ülkenin ne tür riskler içerdiğini ve risklerinin toplam boyutunu gösteren bir endekstir. Bu endeks açısından en başarılı 5 ülkenin, 2005 yılı için dünyadaki yatırımların % 35'ini çektiği görülmektedir. DYY konusundaki başarının ölçütü, 2000'li yıllardan önce ülkenin çektiği yatırım miktarı olarak kabul edilmiştir. Ancak son yıllarda yatırım çekme başarısını ölçmede çeşitli endeksler üretilmiş ve bunlar kullanılmaktadır. Bunlar içerisinde performans ve potansiyel endeksleri en önemlileridir. Potansiyel endeksi, bir ülkenin çekebileceği toplam yatırım potansiyelini gösterirken, performans endeksi de o ülkenin değerlendirilen yıl için ne düzeyde yatırım çekebildiğini, potansiyelin ne kadar uzağında ya da yakınında olduğunu gösteren bir endeks türüdür (Gövdere ve Topuz, 2009).

Türkiye'de, DYS ile ihracat ilişkisi açısından en çok öne çıkan husus imalat sanayisindeki DYS yatırımlarıdır. Çalışmalar imalat sanayisine yapılan DYS yatırımlarının ihracatın artmasına katkı sağladığını ortaya koymaktadır. 2000'li yılların öncesinde Türkiye'ye gelen doğrudan yabancı yatırımların, büyük ölçüde imalat sanayisine yapılan yatırımlardan oluştuğu görülmektedir (Altıntaş, 2009).

Ancak 2000 sonrası dönemde Türkiye'deki ekonomik ve siyasal konjonktürün de değişmesiyle, DYY'nin yatırım tercihlerinin önemli ölçüde değiştiği gözlenmektedir. Bu döneme kadar imalat sanayinin DYY'den aldığı pay genel olarak % 60'ın üzerinde seyrederken, bu tarihlerden itibaren hizmet sektörünün payı hızla yükselmiş ve imalat sanayinin payı önemli ölçüde düşmüştür (Düzgün ve diğ., 2009).

Bahsedilen bu değişimde etkili olan en önemli faktör, hiç kuşkusuz ki bu tarihlerde Türkiye'ye yönelen DYY'nin özelleştirilen Telekom gibi iletişim ve hizmet sektörlerine yapmış oldukları yatırımlardır. Ayrıca, ekonomik kriz sonrası sarsılan bankacılık sektörünün yabancı ortak arayışının bir sonucu olarak Türk bankacılığında yabancı yatırımcının payı artmıştır. Bu gelişmeler, ülkeye giren DYY'nin imalat sanayi yerine hizmet sektöründe yoğunlaşmasına yol açmıştır (Düzgün ve diğ., 2009).

Türkiye'ye gelen DYY içerisindeki en büyük pay AB ülkelerine aittir. Türkiye'nin birçok Avrupa ülkesi ile ilişkilerinin çok eskilere dayanması, dış ticaretimizde AB ülkelerinin önemli bir yer tutması, Avrupa'da yaşayan yoğun Türk nüfusunun etkisi gibi faktörlerin bu tablonun ortaya çıkmasında etkili olduğu düşünülmektedir (Erçakar ve Karagöl, 2011).

Tablo 3.1 Türkiye'de Doğrudan Yabancı Yatırımlar (Milyar \$)

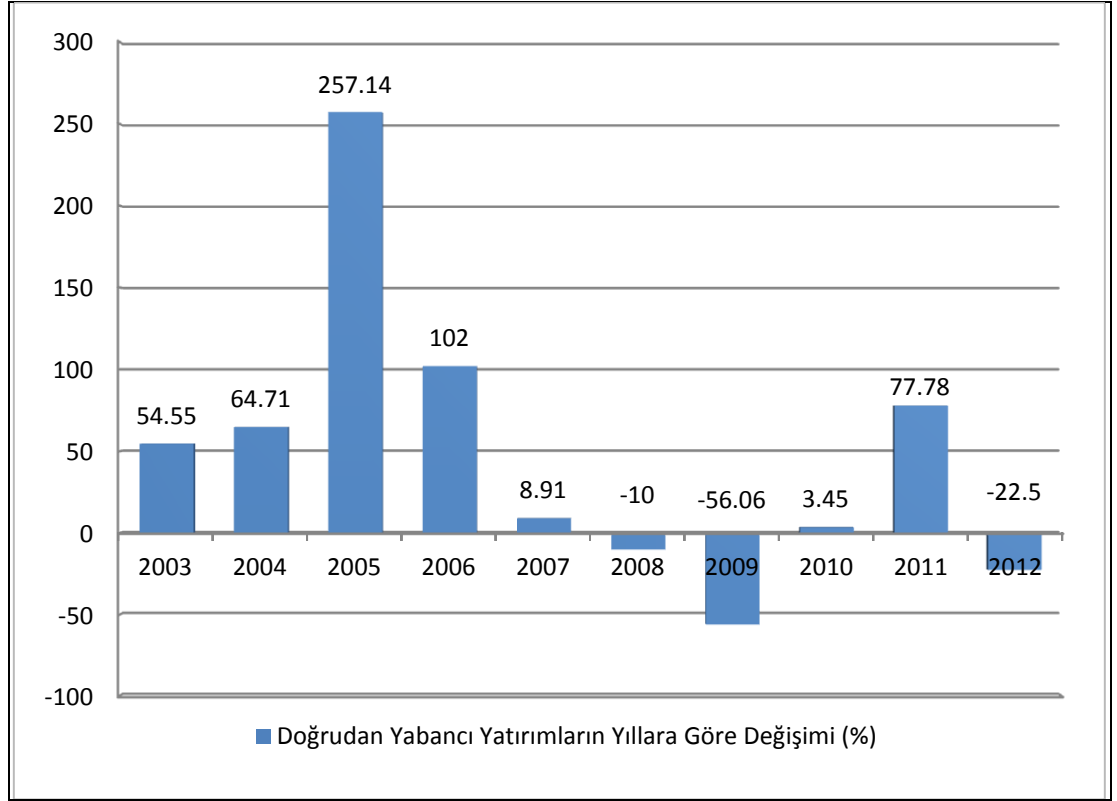
Yıllar	DYY Girişleri (milyar \$)	DYY Yıllık Değişim (%)	Uluslararası Sermayeli Şirket Sayısı (Birikimli)
2002	1,1	-	5.005
2003	1,7	54,55	5.953
2004	2,8	64,71	7.695
2005	10,0	257,14	10.081
2006	20,2	102,00	12.911
2007	22,0	8,91	16.112
2008	19,8	-10,00	19.141
2009	8,7	-56,06	21.949
2010	9,0	3,45	25.221
2011	16,0	77,78	29.567
2012	12,4	-22,50	33.081

Kaynak: T.C. Ekonomi Bakanlığı.

Tablo 3.1’de de görüldüğü gibi Türkiye’ye yönelik DYY girişleri istikrarsız bir görünüm sergilemektedir. 2002 ile 2004 yılları arasında ki dönem de rakamlar yıllık birkaç milyar \$ seviyesinde iken, 2005 yılından itibaren çok ciddi rakamların söz konusu olduğu görülmektedir. Bununla beraber 2002 yılına kadar kurulmuş olup da faaliyetini sürdürmekte olan yabancı sermayeli şirket sayısı toplam olarak 5.005 iken, bu rakam kısa sürede çok hızlı bir artış göstermiş ve 10 yıllık sürede 6 kat artarak 33.081’e ulaşmıştır. Bu durum, Türkiye’de yabancı sermayenin tabana yayılmasının da önemli bir göstergesidir. Halihazırda Türkiye’deki yabancı sermaye stoku 181 milyar \$’dır. Bu sermayenin hiç kuşkusuz ki önemli bir kısmı, büyük yatırımlar yapmış sınırlı sayıdaki şirketin denetimindedir. Ancak her şirketin de kendi ölçeğinde bir sermayesinin olduğu hesaba katılırsa, geriye kalan sermayenin ülkede faaliyet gösteren geniş bir yabancı şirket tabanı tarafından paylaşıldığını söylemek mümkündür.

2002 yılı sonrasındaki DYY giriş miktarlarını ve bir önceki yıllık yüzde değişimlerini analiz etmek gerekirse; ekonomik krizin arkasından gelen 2003 yılındaki yapısal düzenlemelerin etkisiyle DYY girişi bir önceki yıla göre % 54,55 artarak 1,7 milyar \$’a ulaşmıştır. 2004 yılı da benzer gelişmelerle geçerken, asıl yükseliş 2005 yılında olmuştur. 2005 yılında Türkiye’ye giren DYY miktarı bir önceki yıla göre % 257 (2,5 kat artış) artış göstererek 10 milyar \$ gibi rekor bir seviyeye ulaşmıştır. Ancak gelişmeler bununla da sınırlı kalmamış, 2006 yılındaki DYY girişi bir önceki yıla göre % 102 artarak 20,2 milyar gibi tarihi bir seviyeye ulaşmıştır. Bu rakam, Türkiye’nin o güne kadar hayal bile edemediği bir rakamdır. Çünkü son on yılın toplamı bile bu kadar yoktur. 2007 yılı DYY gerçekleştirmeleri ise, 2012 yılına kadar gerçekleşen DYY girişleri içerisinde Cumhuriyet tarihinin rekorudur. Bir önceki yıla göre % 8,9 artışla 2007 yılı DYY girişi 22 milyar \$ olmuştur. 2008 yılındaki DYY girişleri ise bir önceki yıla göre % 10’luk bir düşüş göstererek 19,8 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılı ve daha sonraki yılların DYY girişleri ise, 2008 Ekonomik Krizi’nin etkilerinin gözlemlendiği rakamlardan oluşmaktadır. 2009 yılında DYY girişleri bir önceki yıla göre % 56 civarında düşüş göstererek 8,7 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılı DYY girişi de aynı düzeylerde olup toplamda 9 milyar \$’dır. Ancak 2011 yılı DYY girişleri % 77’lik bir artış göstermiş ve 16 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. Fakat küresel ekonomik krizin etkisini tekrar hissettirmeye başladığı 2012 yılında, DYY girişleri % 22,5 oranında düşüş göstererek 12,4 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

Görüldüğü gibi son on yılın DYY giriş rakamları Türkiye tarihi açısından bir dönüm noktasına işaret etmektedir. Buna karşın, dış konjonktürdeki gelişmeler dolayısıyla 2005 yılında başlayan bu yükselişin önemli ölçüde kesintiye uğradığı da dikkat çekmektedir.



Şekil 3.1 Türkiye’de Yabancı Sermayenin Yıllara Göre Değişimi (%)

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı.

Yıllar itibarıyla Türkiye’ye yönelik DYY girişlerinin ülkelere göre dağılımına bakılarak sınıflaması yapıldığında, AB ülkelerinin Türkiye’de yatırım yapan DYY içerisinde % 70 civarında bir pay ile en başta geldiği görülmektedir. 2012 yılı itibarıyla toplam olarak 12,41 milyar \$ olarak gerçekleşen DYY girişlerinin 7,1 milyar \$’ı AB ülkelerinden, 1,7 milyar \$’ı Asya ülkelerinden, 1,17 milyar \$’ı Ortadoğu ülkelerinden geri kalanı ise irili ufaklı çok sayıda ülkeden kaynaklanmaktadır.

Bu durum, Türkiye’nin en büyük yatırımcısının AB ülkeleri olduğunu göstermektedir. Birbirine yakın ülke grubu olarak Arap Sermayesi (Petrol Sermayesi) olarak adlandırılan sermaye grubunun da Türkiye’de önemli ölçülerde yatırım yaptığını ortaya koymaktadır. Bu arada toplam içerisinde ABD’nin payı, diğer birçok ülkeye göre önemsiz bir rakama karşılık gelmektedir.

Tablo 3.2 Türkiye’de DYY Girişlerinin Ülkelere Göre Dağılımı (Milyon \$)

Ülke	2008	2009	2010	2011	2012
AB Ülkeleri	11.076	4.928	4.719	11.456	7.111
Almanya	1.237	498	597	665	532
Avusturya	586	1.019	1.584	2.418	1.491
Fransa	679	617	623	999	99
Hollanda	1.343	718	486	1.425	1.176
İngiltere	1.335	350	245	904	1.996
İtalya	249	314	25	111	178
Diğer AB Ülkeleri	5.647	1.412	1.159	4.934	1.639
Diğer Avrupa Ülkeleri (AB Hariç)	291	306	201	1.093	611
Afrika Ülkeleri	82	2	0	0	0
A.B.D.	868	260	323	1.402	438
Kanada	23	52	55	20	32
Orta Güney Amerika ve Karayipler	60	19	7	62	20
Asya	2.345	673	928	2.013	1.784
Yakın ve Orta Doğu Ülkeleri	2.184	361	473	1.516	1.169
Körfez Ülkeleri	1.963	209	388	195	515
Diğer Yakın ve Ortadoğu Ülkeleri	96	78	45	1.317	654
Diğer Asya Ülkeleri	161	312	455	497	615
Diğer Ülkeler	2	12	5	9	6
Toplam	14.747	6.252	6.238	16.055	12.410

Kaynak: T.C. Merkez Bankası

Türkiye’ye giriş yapan DYY’nin kendi içindeki dağılımına baktığımız zaman, bunun çok önemli bir kısmının net sermaye girişi olduğunu görmekteyiz. Ancak son 10 yıldaki DYY girişleri içerisinde gayri menkul alımlarının da önemli bir yer tuttuğu dikkat çekmektedir.

Tablo 3.3 Türkiye’de Yabancı Yatırımların Bileşenleri (Fiili Girişler, Milyon \$)

Yıllar	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Uluslararası Doğrudan Yatırımlar Toplam (Net)	1.137	1.752	2.847	9.673	20.185	22.046	19.760	8.663	9.036	16.047	12.421
Uluslararası Doğrudan Sermaye	1.137	754	1.504	7.843	17.263	19.120	16.823	6.881	6.542	14.034	9.785
Sermaye (Net)	617	737	1.145	8.086	16.982	18.393	14.712	6.170	6.203	14.064	9.369
Giriş	622	745	1.245	8.432	17.639	19.136	14.747	6.252	6.238	16.055	10.002
Çıkış	-5	-8	-100	-346	-657	-743	-35	-82	-35	-1.991	-633
Diğer Sermaye*	520	17	359	-243	281	727	2.111	711	339	-30	416
Gayrimenkul (Net)	1	998	1.343	1.830	2.922	2.926	2.937	1.782	2.494	2.013	2.636

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı (* : Uluslararası Sermayeli Firmaların Yabancı Ortaklarından Aldıkları Kredi)

3.4.3.2. Otomotiv Sektöründe Doğrudan Yabancı Yatırımlar

Türkiye’de yabancı sermaye payının en yüksek olduğu ve AR-GE faaliyetlerinin en yoğun olduğu sektör otomotiv sektörüdür (YASED, 2011). Yabancı sermayenin 1990’lardaki ana tercihinin otomotiv sanayi olduğu görülmektedir. 1993-2006 dönemini ele alan bir çalışmanın bulgularına göre; bu dönemde Türkiye’de faaliyet gösteren yabancı sermayeli firmaların % 70’i otomotiv sanayisinde faaliyet göstermektedir (Düzgün ve diğ., 2009) Otomotiv yan sanayinin büyük ölçüde ana üreticilerin desteği ile kurulduğu görülmektedir. Bu da otomotiv yan sanayisinde yabancı sermayeli firmaların söz sahibi olmasına yol açmaktadır. Günümüzde otomotiv yan sanayinde, başta AB firmaları olmak üzere iki yüz civarında yabancı firma bulunmaktadır (İGM, 2012).

DYY, uzun dönemde ihracatı artırmaktadır. Çünkü DYY ile ülkenin genel üretim kapasitesi artarken üretim teknolojisi gelişmekte ve bu da ülkede üretilen ürünlerin rekabet gücü kazanmasını sağlamaktadır (Altıntaş, 2009).

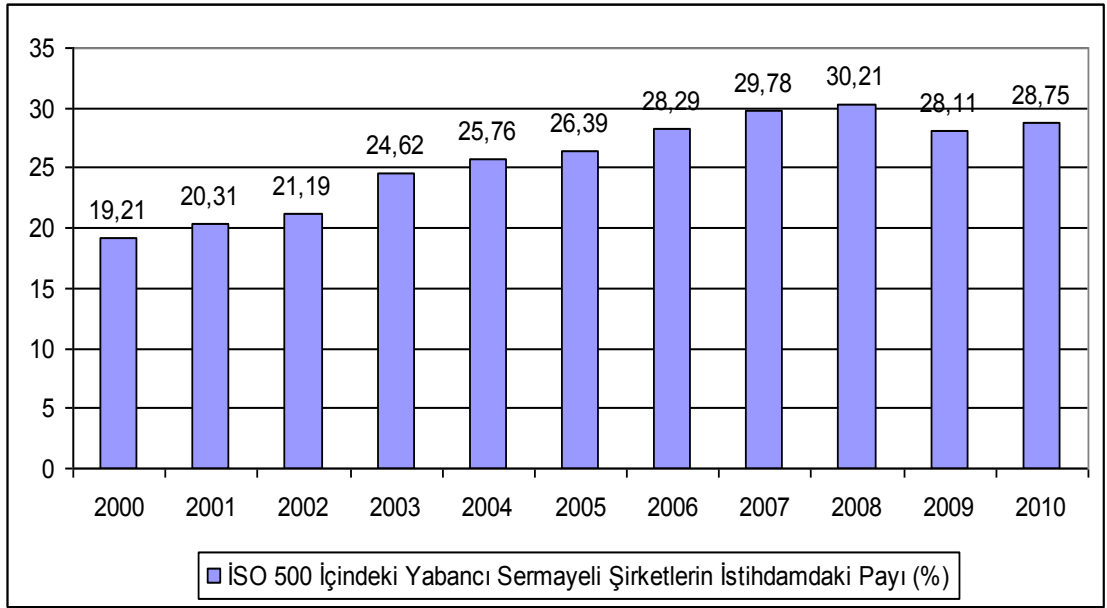
İstanbul Sanayi Odası (İSO)'nun periyodik olarak hazırlamış olduğu ilk 500 kuruluş listesinde 2012 yılı itibarıyla otomotiv sanayi 32 firma ile yer almaktadır. Gerek üretimden satışlar gerekse hasılat, ihracat ve istihdam gibi ölçütler söz konusu olduğunda otomotiv sanayinin payı diğer bütün sektörlerden fazladır. Ayrıca Türkiye'nin en çok ihracat yapan firmaları ile ilgili tutulan listelerde de otomotiv sanayi firmaları belirgin bir şekilde öne çıkmaktadır. (OSD, 2013)

Türk otomotiv firmalarının güçlü küresel firmalarla geliştirdiği işbirliği ve kurduğu ortaklıklar, Türk otomotiv sanayinin ve firmalarının küresel pazarlarda rekabet edebilme yeteneği kazanmasını sağlamıştır (Türk, 2011: 1). Türkiye otomotiv sanayi, son on yılda küresel firmaların yapmış olduğu doğrudan yatırımlar sayesinde büyük bir gelişme göstermiştir. Buna karşın, 2008 krizi ile başlayan gerileme, 2012 yılı itibarıyla henüz telafi edilememiştir (TEPAV, 2013).

Türkiye'deki otomotiv sanayi firmaları içerisinde yabancı ortaklı firmaların ihracat performansının daha yüksek olduğu görülmektedir. Ayrıca hemen belirtmek gerekir ki; yabancı sermayeli otomotiv şirketlerinin yapısı itibarıyla otomotiv ihracatına katkıları yerli şirketlerden daha fazladır (Tanyılmaz ve Erten, 2001: 46).

Bu bakımdan otomotiv sanayisindeki işletmeler için yabancı ortak doğru bir tercih niteliğindedir. İSO'nun ilk 500 sanayi kuruluşu içerisinde yer alan yabancı sermaye payının, toplamdaki 500 firmanın üretimi içerisindeki üretim değerine oranı 1990'da % 8 iken, bu oran hızla artarak 2000'li yıllarda % 20 seviyelerine çıkmıştır (Türkan, 2005: 20).

Bu da söz konusu grup içerisindeki yabancı sermaye katkısının önemli ölçüde arttığını ortaya koymaktadır. Buna karşın, Türkiye ekonomisinin üretim yapısından kaynaklanan sorunlardan dolayı, imalat sanayine yapılan DYY'nin ihracat kadar ithalatı da artırdığı görülmektedir. Özellikle imalat sanayisine yapılan yatırımların arttığı yıllarda, ithalatın daha da artması bu ilişkinin varlığını ortaya koymaktadır (Altıntaş, 2009).



Şekil 3.2 Yabancı Sermayeli Firmalarının İstihdamdaki Payı (%)

Kaynak: YASED, 2011.

Yabancı yatırımların ekonomideki yerini ve önemini kavramak açısından, Türkiye'nin en büyük firmalarının çok önemli bir kısmını içine alan İSO 500 listesine göz atmak yeterlidir. Bu listede yabancı sermaye ile ilgili elde edilen bilgiler, otomotiv sanayisi için de benzer şekilde geçerlidir. Çünkü otomotiv sanayisi büyük ölçüde yabancı sermayeli şirketlerden oluşmaktadır.

İSO 500 listesinin içindeki yabancı sermayeli firmaların istihdamdaki katkısı yıldan yıla artmaktadır. Bu 500 firmanın sağladığı toplam istihdamın 2010 yılı itibarıyla % 28,75'i yabancı sermayeli şirketlere aittir. Bu oran 2000 yılında % 19,21 iken, sonraki yıllardaki yabancı sermaye girişlerinin sağladığı istihdama bağlı olarak düzenli bir şekilde yükselmiştir. Bu oran, 2008 yılında % 30,21 ile zirve yapmıştır. Arkasından aynı yıl gerçekleşen kriz ile birlikte yabancı sermayeli şirketlerin istihdamdaki payının da azaldığı görülmektedir. Bu dönemde genel olarak istihdam düşüşü söz konusudur, ancak yabancı sermayeli şirketlerin istihdamdaki payının azalması; bu şirketlerin kriz döneminde daha fazla işçi çıkardığına da işaret etmektedir.

Tablo 3.4 Otomotiv Sanayinde Yabancı Sermaye Yatırımları (Milyon \$)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Toplam
33	145	27	106	63	70	67	224	38	93	147	1.013

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı

Sermaye girişi olarak otomotiv sanayisinde gerçekleşen yabancı sermaye yatırım miktarları, toplam sermaye içerisinde son yıllardaki rakamlara göre önemli bir yer tutmamaktadır. 2002-2012 döneminde toplam 1 milyar \$ civarında bir yabancı sermaye girişi gerçekleşmiştir. Bu toplamın yıllara düzensiz olarak dağıldığını da görmekteyiz. Bu dönemde otomotiv sanayisine tek başına hareket getirecek esaslı bir yabancı sermaye girişinin varlığı göze çarpmamaktadır.

Otomotiv sanayisinde kurulan firmaların yıllara göre dağılımına (halen faaliyette olan firmalar) baktığımız zaman, 1954'ten 2008 yılına kadar toplam 188 firma vardır. Daha sonraki yıllarda sırasıyla 2008'de 21, 2009'da 17, 2010'da 8, 2011'de 14 ve 2012 yılında 10 tane yabancı sermayeli şirket faaliyete geçmiştir. Otomotiv sanayisinin kurulduğu 1954 yılından günümüze kadar geçen sürede kurulan ve halen faaliyette olan firma sayısı ise 2012 yılı itibarıyla 258'dir (Ekonomi Bakanlığı, 2014). Bu rakamlara göre, son dört yılda 70 tane yeni yabancı sermayeli şirket faaliyete geçmiştir. Bu rakamlar, yabancı sermayenin büyük girişlerden ziyade kk çaplı girişler ve şirket kurmalarla tabana yayıldığı izlenimi yaratmaktadır.

3.5. Otomotiv Sektörünün Türkiye Ekonomisindeki Yeri

Türkiye otomotiv sanayi, Türkiye'nin ihracatının yaklaşık olarak % 15'ini gerçekleştirirken, sektörler sıralamasında birinci sırada yer almaktadır (İGM, 2012). İ piyasadaki talebi karşılamak için montaja dayalı, ilk başlarda kamyon ve traktör üretimiyle yola çıkan Türk otomotiv sanayisi için bu durum, önemli bir ilerlemenin işaretidir. Uzun dönem boyunca iç piyasa odaklı hareket eden sektör, dışa açılma dönemi ve krizlerin etkisiyle zaman içerisinde ihracat bir sektöre dönüşmüş ve günümüz ekonomik yapısı içerisinde ihracatın ana yüklenicisi olan bir sektör niteliği kazanmıştır.

Otomotiv sanayisindeki 15 firmanın toplam istihdamı 45 bin kişi civarındadır. Yan sanayideki çalışan sayısı ise 250 bin civarında olup, gerek ana gerekse yan sanayi ile ileri ve geri bağlantıları olan sektörleri de dahil ettiğimizde, Türkiye otomotiv sanayisi yaklaşık olarak 400 bin kişiye istihdam sağlamaktadır (Yaşar, 2013). Genel olarak otomotiv sanayinin istihdama etkisi konusunda yapılan değerlendirmeler, otomotiv sanayindeki bir kişilik istihdamın, dolaylı olarak 5 kişilik bir istihdama yol açıyor olduğu yönündedir (Sakıncı, 2008: 6).

Bir başka kaynakta ise toplam rakamlar aynı olsa da bu rakamın dağılımı biraz farklı olarak verilmektedir. Buna göre; motorlu kara taşıtları ve römork imalatında çalışan sayısı 101 bin kişidir. Bunun yanında bu ürünlerin onarım ve ticaretinde çalışanların sayısı ise 111 bindir. Sektörün, yan bağlantılarla birlikte toplam 400 bin kişiye istihdam sağladığı tahmin edilmektedir (TEPAV, 2013).

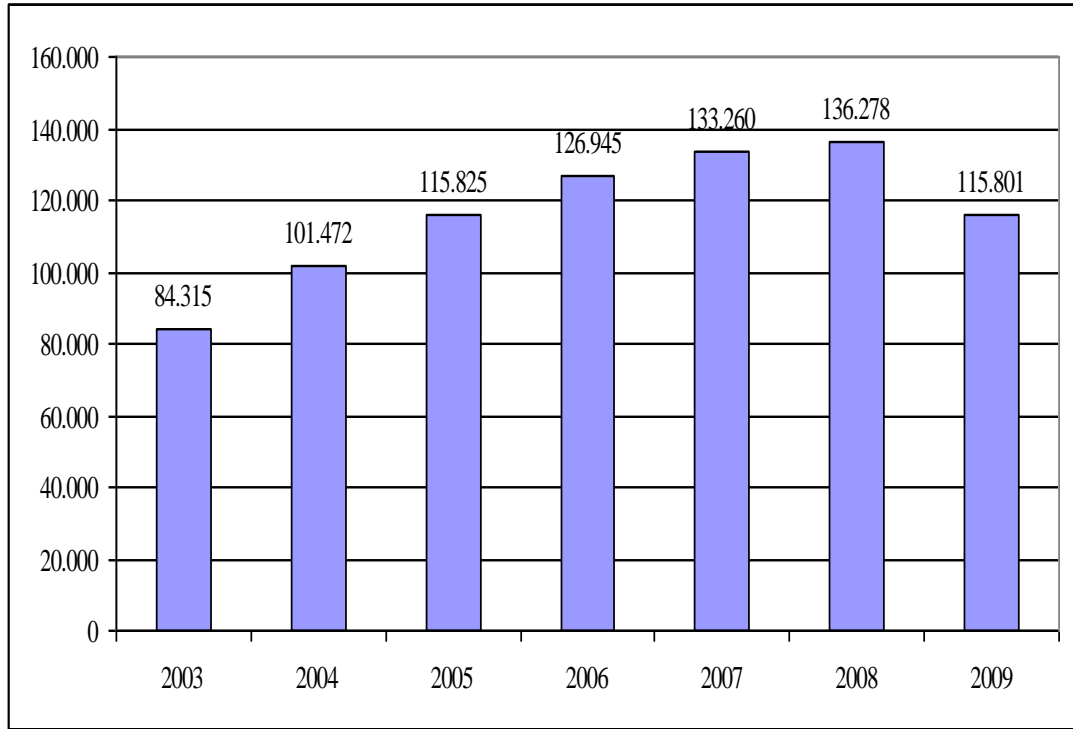
Türkiye’de, günümüzde yan sanayide faaliyet gösteren 1.100 civarında firma olup, bunların önemli bir kısmı ana sanayi firmalarına yedek parça ve aksam üretmektedir. Ancak yan sanayi içerisinde AB firmalarının ağırlığı dikkat çekmektedir. AB kökenli 130 civarındaki firmanın sektörde önemli bir yerinin olduğu görülmekte ve birçok firmanın da yabancı ortaklıklarla payını artırmaya çalıştığı görülmektedir (Yaşar, 2013). Bir başka kaynaktaki bilgilere göre ise, günümüzde otomotiv yan sanayinde 4 bin civarında firma faaliyet gösterirken, bunların yaklaşık bin tanesi ihracat yapmaktadır (KSO, 2013). Sanayi Bakanlığı’nın bu konudaki verileri de benzer niteliktedir. Buna göre; otomotiv yan sanayinde ana sanayi ile doğrudan çalışan 1.120 firma vardır. Diğer yan sanayi firmalarını da dahil ettiğimizde yan sanayi firma sayısı 4 bini bulmaktadır (İGM, 2012). Otomotiv sanayinde genel olarak kalifiye iş gücü yeterli görünse de ana sanayinin istediği nitelikte iş gücünü yeterince bulamadığı görülmektedir. Buna karşın, otomotiv sanayinin genelinde iş gücü verimliliği diğer sektörlerin üzerindedir (Yaşar, 2013).

Tablo 3.5 Motorlu Taşıtlar İmalatı Yıllık Sanayi ve Hizmet İstatistikleri

Yıllık Değerler	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ücretli Çalışan Sayısı (Kişi)	84.315	101.472	115.825	126.945	133.260	136.278	115.801
Ciro (Milyon TL)	18.765	29.611	31.817	37.108	41.668	42.408	36.956
Üretim Değeri (Milyon TL)	17.330	26.998	28.766	33.990	38.173	39.634	32.406
Faktör Maliyetiyle Katma Değer (Milyon TL)	4.764	6.586	5.498	6.486	7.336	7.890	6.570
Sektörün Ekonomi İçindeki Ağırlığı							
Ücretli Çalışan Sayısı (Kişi)	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	1,4%	1,2%
Ciro (TL)	2,5%	2,8%	2,7%	2,7%	2,7%	2,4%	2,3%
Üretim Değeri (TL)	4,0%	4,8%	4,4%	4,3%	4,3%	3,9%	3,4%
Faktör Maliyetiyle Katma Değer (TL)	3,3%	3,8%	3,0%	3,1%	3,2%	2,9%	2,5%

Kaynak: İSO, 2014.

Tablo 3.5'e göre yıllar itibarıyla sektörün cirosunun önemli artışlar gösterdiği görülmektedir. 2003 yılında toplam 18,7 milyar TL civarında olan ciro; ekonomik genişlemeye bağlı olarak önemli yükselişler kaydederek 2008 yılında 42,4 milyar TL seviyesine yükselmiştir. Ancak daha sonra kriz dolayısıyla sektörün cirosu, önemli bir düşüş göstermiş ve 2009 yılında 37 milyar TL civarında gerçekleşmiştir. Sektöre ilişkin bütün rakamlardan görüldüğü kadarı ile 2008 Ekonomik Krizi, otomotiv sektörünü her anlamda zora sokmuştur. Bir yandan hasılat düşerken diğer yandan istihdam ve üretim düşmüştür.



Şekil 3.3 Motorlu Taşıtlar İmalatında Çalışan Sayısı
Kaynak: İSO, 2014.

Şekil 3.3'deki istihdam verileri, motorlu taşıtlar imalat sanayisindeki toplam istihdam rakamlarıdır. Toplam çalışan sayısı 2003 yılında 84 bin civarında iken, devam eden yıllardaki ekonomik genişlemeye bağlı olarak istihdamda önemli bir artışın olduğu görülmektedir. Bu artış sürekli bir şekilde devam ederken, küresel ekonomik krizin başladığı 2008 yılında 136 bin kişi seviyesine yükselmiştir. Ancak ortaya çıkan krizin sektör istihdamında yıkıcı bir etki yarattığı da hemen görülmektedir. Krizle birlikte sektördeki çalışan sayısı yaklaşık 20 bin kişi azalarak 115 bin seviyelerine düşmüştür.

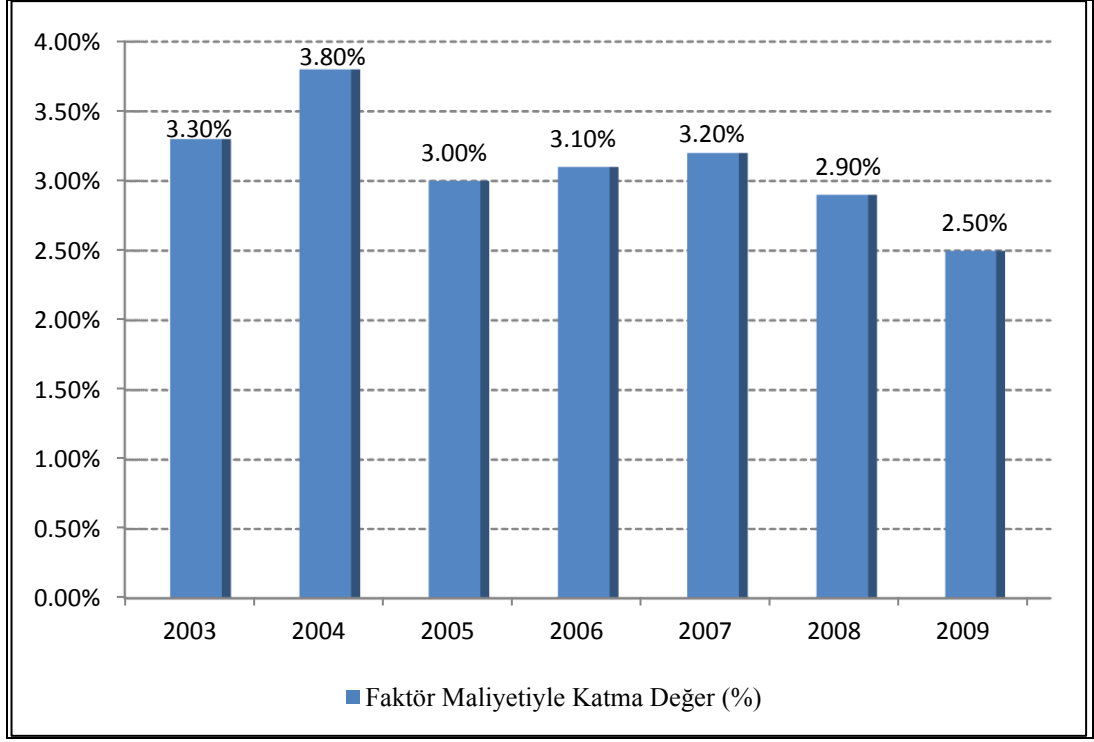
Aşağıda Yaşar (2013)'dan hazırlanan otomotiv ana sanayi istihdam tablosunda da benzer şekilde 2008 Ekonomik Krizi'nin etkileri görülebilmektedir. 2002 yılında 30 bin civarında olan toplam istihdam, 2004 yılında % 35 artarak 40 bin seviyesine yükselmiştir. Devam eden yıllarda da bu artış sürmüştür ve 2007 yılında 47 bin ile en yüksek seviyeye ulaşırken, 2009 yılında tekrar düşmüştür. Krizin etkilerinin kısmen hafiflediği 2011 yılında ise tekrar bir yükseliş gerçekleşmiş ve istihdam seviyesi 47 bin civarına yükselmiştir. Ancak her iki tablodan da açık bir şekilde görüldüğü gibi sektör henüz 2007-2008 döneminde ki seviyesine ulaşamamıştır.

Sektördeki çalışanların dağılımına bakıldığı zaman, 2011 yılı rakamlarına göre 46.907 çalışanın 35.274'ü işçilerden oluşmaktadır. Çalışanların yaklaşık % 10'u büro çalışanlarından oluşurken, otomotiv ana sanayisinde 3.480 mühendisin istihdam edildiği görülmektedir. 1.346 kişi ise ana sanayide idareci/mühendis sıfatıyla çalışmaktadır.

Tablo 3.6 Otomotiv Ana Sanayisi İstihdam Yapısı (2000-2011)

Sınıfı	2000	2002	2004	2006	2007	2008	2009	2010	2011
İşçi	24.494	20.745	30.770	32.606	38.049	36.149	31.191	32.137	35.274
Büro Personeli	4.052	3.800	3.522	3.287	3.573	3.642	3.428	3.596	4.250
İdareci	777	737	745	872	521	740	543	476	546
Mühendis	1.735	1.760	2.482	2.801	3.155	3.596	3.363	3.393	3.480
İdareci Mühendis	695	881	937	908	963	1.026	1.059	1.236	1.346
Toplam	33.753	29.925	40.460	42.480	48.268	47.161	41.593	42.848	46.907

Kaynak: Yaşar, 2013.



Şekil 3.4 Motorlu Karayolu Taşıtları İmalat Sanayinin Yarattığı Katma Değer (%)
Kaynak: İSO, 2014.

3.5.1. Türkiye'nin Otomotiv Üretimi

Türkiye'de otomobilin ilk üretilmeye başlandığı 1963 yılında üretilen otomobil adedi 30 iken, bu sayı 1970 yılında 3.660 adede, 1980 yılında ise 31.529 adede yükselmiştir. Motorlu taşıtların 1963 yılındaki toplam üretimi ise 11.112 adettir. Yatırımlar ve talebin gelişmesine bağlı olarak bu üretimin 1980 yılında 67 bin, 1990 yılında ise 167 bine ulaştığı görülmektedir. Motorlu taşıtların üretimi, 1990'lı yıllarda 400 bin civarında bir rakama ulaşmıştır. Ancak bu dönemdeki ekonomik krizler sektörü etkilemiş ve dalgalanmalar yaşanmış, sektörün üretimi 1990'ların ortalarından itibaren düşüş göstermiştir. 2003 yılından itibaren gözlenen canlılık ile iç talep artmış bu da sektörün önemli bir atılım yapmasına fırsat vermiştir (Görener ve Görener, 2008; Yaşar, 2013).

Türkiye'de 1970'lerden 1995'lere kadar otomotiv sanayisinin iç piyasaya yönelik olduğu görülmektedir. Bu dönemde sektörün ihracatı, üretime göre çok düşük oranlarda kalmıştır (Görener ve Görener, 2008). Bu dönemden sonra sektörün ihracata yönelmesinin ana sebebi ise, Gümrük Birliği dolayısıyla yerli üretimin iç piyasada ithalatla mücadele edemeyip pazar kaybetmesidir. İçeride pazar kaybeden otomotiv sektörü, çareyi dış piyasaya yönelmekte bulmuştur.

Gümrük Birliği öncesinde ihracatın üretime oranı % 10'ların altında iken, bu dönemden sonra bu oran hızla artmış ve günümüzde dalgalı da olsa % 70'lere ulaşmıştır. Bu da geçmişteki gümrük korumalarının yerli sanayiye ihracat konusunda rehavete soktuğunu göstermektedir. Ülke içinde pazar kaygısı olmayan sektörün, ihracata yönelik bir girişiminin olmadığı anlaşılmaktadır. İhracatın, ancak iç piyasadaki yerli pazarın kaybedilmesiyle yükselmesi ve bugünlerde üretimin yarından çoğunun ihracata gitmesi açık bir şekilde bunu göstermektedir.

Günümüzde Türkiye otomotiv sanayi, 150'den fazla ülkeye ihracat yapan bir sanayidir (Görener ve Görener, 2008). Türkiye, son yıllardaki gelişmelere bağlı olarak otomotiv sanayinde önemli bir üretim merkezine dönüşmüştür. Buna karşın, gerek otomotiv üretiminde gerekse yabancı sermaye çekme bakımından Türkiye'nin alternatifleri olabilecek merkezlerin sayısı da hızla artmaktadır (Başkol, 2009). 1990'lardan itibaren yeni bir gelişme eğilimine giren otomotiv sanayi, önemli başarılarla imza atmıştır. Türkiye'de motorlu taşıtlar üretimi bu dönemde 1 milyon adet sınırını aşmıştır (Yaşar, 2013). Görüldüğü gibi son on yılda Türkiye'nin otomotiv üretiminde önemli artışlar meydana gelmiştir. Ancak bu artışların yeni yatırımlardan ziyade, geçmişte yaratılmış olan kapasitenin kullanılmasından kaynaklandığı görülmektedir. Bu dönemde kapasite 1,6 katı artarken, üretim 3,4 kat artmıştır (OSD, 2013a). Bu da sektörün bütün başarılarına karşın, önemli yapısal sorunlarla karşı karşıya olduğunu göstermektedir.

Piyasa koşullarının değişmesi, otomotiv sanayisinin üretimdeki yapısını da etkilemiştir. Buna bağlı olarak Türkiye otomotiv üretimi, 2000 yılından itibaren özellikle hafif ticari araçlara odaklanmıştır. Bu odaklanmanın bir sonucu olarak sektör, zaman içerisinde bu alanda önemli bir rekabet yeteneği kazanmıştır (TEPAV, 2013). 2012 yılı itibariyle Türkiye, motorlu araçlar üretiminde dünyanın önemli ülkelerinden biri haline gelirken, birçok dalda Avrupa'da ilk beşe girmektedir. 1.073 milyon adet araç üretimi ile dünya genelinde 17. sırada yer alan Türkiye, toplam üretimde 27, AB içinde 6. sırada yer almaktadır. Bunun yanında hafif ticari araçlar üretiminde Avrupa birincisi, otobüs üretiminde Avrupa ikincisidir. Kamyon üretiminde yedinci, otomobil üretiminde Avrupa sekizincisidir. Bu değerler açık bir şekilde Türkiye'nin artık küresel bir üretici olduğuna işaret etmektedir (OSD, 2013a).

Tablo 3.7 Türkiye’de Otomobil Üreticisi Firmalar

Sıra	Firmalar	Ürettiği Marka	Sermaye Tutarı (1.000 TL)	Yabancı Sermaye Oranı (%)
1	Honda Türkiye	Honda	180.000	100
2	Hyundai Assan	Hyundai	627.235	70
3	Oyak-Renault	Renault	323.300	51
4	TOFAŞ	Fiat	5.000	37,8
5	Toyota	Toyota	150.165	100

Kaynak: OSD, 2013c ve TOBB, 2014’ten derlenen verilerle hazırlanmıştır.

Türkiye’de otomobil üreten beş firma vardır. Bunların hepsi yabancı sermayeli firmalardır. Honda Türkiye ve Toyota firmasının sermayesinin tamamı yabancılara ait iken, diğer firmaların da sermayelerinin önemli bir kısmı yabancılara aittir. Otomobil üretimi yapan firmaların sermaye yapısı, onların küresel bağlantılar kurabilmesine imkan vermekte ve dış pazarlarda rekabet gücü kazanabilmesine yardımcı olmaktadır. Çünkü söz konusu firmaların yabancı sermaye temelinden dolayı önemli bir teknoloji edinim avantajı vardır.

Bunun yanında bu firmaların ana ülkelerdeki bilgi birikim ve tecrübeleri ile yedek parça ve aksam teknolojileri Türkiye’de nitelikli ürün üretmelerini sağlamaktadır. Bu firmaların hepsi ana sermayedar ülkede küresel ölçekli üretim yapan firmalardır. Türkiye’deki fabrikalar, ana ülkedeki işletmelerin bir uzantısı konumundadır. Bu yönüyle Türk otomobil sanayisi, söz konusu sermayenin kendi ülkesindeki rekabet gücünü arkasına almaktadır.

Tablo 3.8 Türkiye'de Hafif ve Ağır Ticari Araç Üreticileri

Sıra	Firmalar	Ürettiği Marka	Sermaye Tutarı (1.000 TL)	Yabancı Sermaye Oranı (%)
1	Anadolu ISUZU	Isuzu	25.419	29,74
2	BMC	BMC	500.000	0
3	Güleryüz	Cobra Otobüs	*	*
4	Ford Otosan	Ford	350.910	40
5	Hyundai Assan	Hyundai	627.235	70
6	KARSAN	KARSAN Muhtelif	26.000	0
7	MAN Türkiye	MAN	6.500	99,9
8	Mercedes Benz	Mercedes	275.000	85
9	OTOKAR	OTOKAR	24.000	0
10	Temsa Global	Temsa	210.000	0
11	Tezeller	Muhtelif	*	*
12	TOFAŞ	Fiat	500.000	37,8
13	Türk Traktör	Muhtelif	53.369	37,8
14	Hattat Tarım	Valtra, Hattat	40.000	0

Kaynak: OSD, 2013c ; TOBB, 2014 ve www.guleryuz.com'dan elde edilen bilgi ve verilerle hazırlanmıştır. (* : Bilgi elde edilememiştir.)

Türkiye'de üretim yapan hafif ve ağır ticari araç üreticisi 14 firma bulunmaktadır. Bunların bir kısmı otomobil üretimi de yapmaktadır. Ancak bu alanda üretim yapan firmaların önemli bir kısmı yerli sermayeli kuruluşlardır. İçlerinde bazılarının sermaye çoğunluğu yabancılara ait olsa da ticari araç üreten firmalardaki yerlilik oranının otomobil üreten firmalara göre daha yüksek olduğu gözlenmektedir. Hatta firmaların çok önemli bir kısmının sermayesi tamamen yerlidir. Ancak bu firmaların büyük bir çoğunluğu lisans anlaşmaları ile yabancı markalı ürünler üretmektedir. Bazı firmalar ise, lisansı alınan markanın dünyadaki üreticim temsilcisi niteliğindedir. Bu bakımdan bazı otomotiv firmalarının belirli markalar için üretim tekeli de söz konusudur.

Hattat Tarım'ın lisansını alarak ürettiği Valtra markalı traktör, buna örnek olarak verilebilir. Diğer yandan Hattat Tarım, tamamen yerli sermaye ile traktör üretimi yapan firma olarak da dikkat çekmektedir (www.hattattarim.com.tr). Benzer şekilde diğer birçok firmanın da ağır ticari araç üretiminde çeşitli üstünlükleri söz konusudur. 120'den fazla ülkeye ihracat yapan Türk Traktör de benzer şekilde üstünlükleri olan bir firmadır. Türkiye'nin ilk yerli traktör girişimi olan Türk Traktör, yabancı ortaklığın da verdiği güçle altmış yıldan uzun bir süredir önemli bir üretici olarak piyasada varlığını devam ettirmekte ve güçlü bir ihracat potansiyeli ile piyasada rekabet edebilmektedir (www.turktraktor.com.tr).

Tablo 3.9 Otomotiv Sanayi Firmalarının Üretim Kapasiteleri (Adet/Yıl)

Firmalar	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Traktör	Toplam
AIOS	0	7.200	2.400	0	922	2.633		13.155
BMC	0	10.000	5.000	1.800	3.200			20.000
Ford Otosan	0	10.000	270.000	0	50.000			330.000
Hattat Tarım	0		0	0	0		15.000	15.000
Honda Türkiye	50.000		0	0	0			50.000
Hyundai Assan	100.000		15.000	0	10.000			125.000
Karsan		4.000	20.000	480	3.500			27.980
Man Türkiye		0	0	1.700	0			1.700
M.Benz Türk		11.718	0	2.000	0			13.718
Otokar			4.200	1.000	1.500	2.100		8.800
Oyak Renault	360.000		3.000	0		0		363.000
Temsa Global		4.500		2.000		2.000		8.500
Tofaş	400.000							400.000
Toyota	150.000							150.000
Türk Traktör							40.000	40.000
Toplam	1.060.000	47.418	319.600	8.980	69.122	6.733	55.000	1.566.853

Kaynak: OSD, 2013c.

Günümüzde Türkiye'nin toplam motorlu araçlar üretim kapasitesi yılda 1,5 milyon adedin üzerindedir. Bu toplam üretim kapasitesinin 1 milyondan fazlası otomobil üretim kapasitesidir. Elde edilen verilere göre, Türkiye'nin yılda 47 bin adet kamyon üretim kapasitesi vardır. Kamyonet üretim kapasitesi ise 320 bin adet civarındadır. Minibüs üretim kapasitesi 70 bin, midibüs üretim kapasitesi 7 bin civarında iken, otobüs üretim kapasitesi de 9 bin adet civarındadır. Ayrıca otobüs üretim kapasitesi rakamlarına veri elde edilemeyen bazı firmaların kapasiteleri dahil değildir. Tarımsal üretimdeki öneminden dolayı Türkiye'de montaj ve üretimine ilk başlanan araçlardan birisi olan traktör üretimindeki yıllık kapasite ise toplam 55 bin adettir.

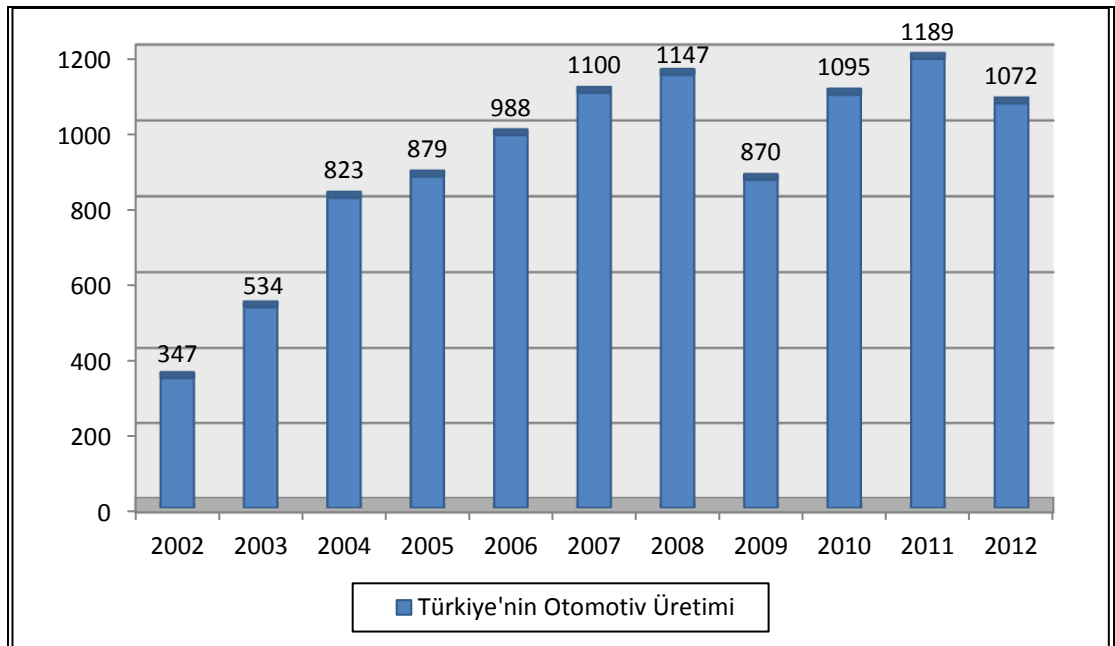
Firmalar bazında ele aldığımız zaman, Türkiye'deki otomotiv üretiminin çok önemli bir kısmını Tofaş, Ford, Oyak-Renault, Toyota ve Hyundai Assan gerçekleştirmektedir. Bu firmaların (Ford hariç) dört tanesi, Türkiye otomobil üretim kapasitesinin de neredeyse tamamına sahip olduğu görülmektedir. Bu beş firmanın toplam otomotiv üretim kapasitesi, Türkiye'nin toplam üretim kapasitesinin dörtte üçü kadardır. Geri kalan üretimi ise, irili ufaklı diğer firmalar kendi ürettikleri araç türlerine göre paylaşmaktadırlar.

Tablo 3.10 Türkiye'nin Dünya Otomotiv Üretimi İçindeki Yeri (1.000 Adet)

Yıllar	Dünya Otomotiv Üretimi (Milyon Adet)	Türkiye'nin Otomotiv Üretimi (Milyon Adet)	Türkiye'nin Payı (%)
2002	59.345	347	0,58
2003	61.480	534	0,87
2004	65.381	823	1,26
2005	65.547	879	1,34
2006	70.486	988	1,40
2007	74.494	1.100	1,48
2008	71.422	1.147	1,61
2009	63.242	870	1,38
2010	79.516	1.095	1,38
2011	81.967	1.189	1,45
2012	86.469	1.072	1,24

Kaynak: OSD: 2013a ve TOBB, 2014

Tablo 3.10'dan Türkiye'nin yıllar itibarıyla dünya otomotiv üretimi içerisindeki yerini görmek mümkündür. Dünya genelinde toplam 59 milyon motorlu taşıtın üretildiği 2002 yılında, Türk otomotiv sanayisi 347 bin adet üretimle toplam üretim içerisindeki payı % 5,8 (% 0,58) pay almıştır. Yani, Türkiye'nin toplam üretimdeki payı henüz yüzde bir bile olmayıp bindelik bir paya sahiptir. 2003 yılında başlayan ekonomik genişlemenin otomotiv sanayisinde yarattığı büyüme sayesinde, 2004 yılından itibaren Türkiye'nin motorlu taşıtlar üretiminin dünya üretimi içerisindeki payının arttığı görülmektedir. 2004 yılında dünya toplam motorlu taşıtlar 65 milyon iken, Türkiye'nin motorlu taşıtlar 800 bini aşmış ve toplamdaki payı % 1,26'ya çıkmıştır. Bu dönemki pay, tarihsel niteliği itibarıyla Türkiye'nin motorlu taşıtlar üretiminde ilk defa bindelik dilimin dışına çıkarak % 1 dilimini aşması anlamına da gelmektedir. Bu bakımdan 2004 yılı üretimi, motorlu taşıtlar üretimimiz açısından diğer yıllara göre farklı bir anlam da taşımaktadır.



Şekil 3.5 Türkiye'nin Otomotiv Üretimi (Milyon Adet)

Kaynak: OSD: 2013a ve TOBB, 2014'ten hazırlanmıştır.

Türkiye'de otomotiv üretiminin yıllara göre adet bazında değişimini gösteren Şekil 3.5'de açıkça görüldüğü gibi, 2002 yılından itibaren Türk otomotiv sanayisi güçlü bir büyüme eğilimine sahiptir. Ancak birçok alanda olduğu gibi otomotiv üretiminde de 2008 Ekonomik Krizi bir durgunluğa yol açmıştır. Fakat bu durgunluğun kısa sürede atlatıldığı, henüz eski seviyelere ulaşmasa da otomotiv sanayisinin üretimini tekrar artırdığı da görülmektedir.

Aslında bu konuda şunu belirtmekte fayda vardır, adet bazında Türkiye'nin motorlu taşıtlar üretiminde son 10 yılda birkaç tarihi zirve yaptığı görülür. Bunlardan ilki, adet bazında 1 milyon sınırının aşıldığı 2007 yılıdır. 2008 yılı da benzer şekilde bir zirve yılıdır. Krizden önceki dönem itibarıyla 1,147 milyon adet ile o güne kadar en fazla üretim adedine ulaşılmıştır. Krizin yarattığı düşüşten sonra otomotiv sanayisi tekrar toparlanarak 1 milyon sınırını aşmış ve 2011 yılında 1,189 adet ile tüm zamanların rekorunu kırmıştır. Ancak adet bazında bu başarının yakalanmış olmasına karşın, dünya otomotiv sanayisi içerisinde elde edilen pay % 1,45'te kalmıştır.

Tablo 3.11 Yıllara Göre Türkiye'de Otomotiv Üretimi (1.000 Adet)

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Toplam
1992	265	21	16	1	11	6	322
1993	348	21	19	2	12	7	410
2000	297	28	68	4	20	11	430
2001	175	6	76	3	6	3	270
2002	204	12	116	3	6	4	346
2003	294	19	195	4	13	6	533
2004	447	31	301	5	28	9	823
2005	453	37	349	5	26	7	879
2006	545	37	369	6	20	8	987
2007	634	34	391	7	21	9	1.099
2008	621	36	449	8	21	10	1.147
2009	510	8	330	6	11	2	869
2010	603	23	442	5	16	2	1.094
2011	639	37	479	7	22	3	1.189
2012	577	29	426	6	29	4	1.072
1992-2012 Değişim (%)	117,74	38,10	2.562,50	357,14	163,64	-33,33	232,92
2002-2012 Değişim (%)	182,84	141,67	267,24	146,15	383,33	0,00	209,83

Kaynak: TOBB, 2014 ve OSD, 2013c'ten hazırlanmıştır.

Tablo 3.11’de yıllar itibarıyla Türk otomotiv sanayisinin araç türlerine göre üretim adetleri verilmektedir. 2002 yılı, kriz sonrasına denk gelen bir düşüş yılı olduğu için tabloya daha önceki döneme ait bazı yılların verileri de dahil edilerek daha sağlıklı bir karşılaştırma imkanı verilmek istenmiştir.

Türkiye’nin toplam motorlu araçlar üretimi 1992-2012 dönemini kapsayan 20 yıllık sürede 322 bin adetten 1,07 milyon adede ulaşarak 2,3 kat artmıştır. Son 10 yıllık dönemdeki artış ise 2 kattır. 20 yıllık süre boyunca üretimi en fazla artan taşıt türü kamyonet üretimidir. Kamyonet üretimi 2012 yılında, 20 yıl önceki rakamın 25,6 katına ulaşmıştır. Bu durum, Türkiye’nin son 20 yılda kamyonet üretiminde büyük bir gelişme gösterdiğini ortaya koymaktadır. Bu başarının süreklilik içerdiği görülmektedir. Çünkü son 10 yıllık dönemdeki artış ise 2,6 kattır. 20 yıllık dönemde üretimi en fazla artan diğer motorlu taşıt ise 3,5 kat ile otobüstür. Minibüs ve otomobil ise diğer üretimi artan araçlardır. Bu dönemde sadece midibüs üretiminin düştüğü (% 33) görülmektedir. Son 10 yıllık dönemde ise üretimi en fazla artan motorlu taşıt 3,8 kat ile minibüstür. Onu 2,6 kat ile kamyonet izlerken, otomobil üretimi 1,8 kat artışla üçüncü sırada gelmektedir. Bu dönemde kamyon üretimi de yaklaşık 1,4 kat artmıştır.

Tablo 3.12 Otomotiv Üretimi İle Bazı Makro Göstergelerin Karşılaştırılması

Yıllar	GSYİH (Milyon TL)	Yıllık GSYİH Büyümesi (%)	Sanayi Hasılası (Milyon TL)	Yıllık Sanayi Büyümesi (%)	Otomotiv Üretimi (1.000 Adet)	Yıllık Otomotiv Sanayi Büyümesi (%)
2001	68.309		21.116		270	
2002	72.519	6,16	22.078	4,56	346	28,15
2003	76.338	5,27	23.795	7,78	533	54,05
2004	83.485	9,36	26.604	11,81	823	54,41
2005	90.499	8,40	28.929	8,74	879	6,80
2006	96.738	6,89	31.870	10,17	987	12,29
2007	101.254	4,67	33.704	5,75	1.099	11,35
2008	101.921	0,66	33.252	-1,34	1.147	4,37
2009	97.003	-4,83	30.399	-8,58	869	-24,24
2010	105.885	9,16	34.582	13,76	1.094	25,89
2011	115.174	8,77	38.047	10,02	1.189	8,68
2012	117.674	2,17	38.684	1,67	1.072	-9,84
Değişim 2001/2012 (%)	72,27		83,20		297,04	

Kaynak: GSYİH ve Sanayi rakamları TÜİK, 2013: 627’den alınmış olup 1998 Sabit Fiyatlarıyla hesaplanmıştır. Motorlu taşıtlar üretim rakamları TOBB, 2014’ten alınmıştır.

Verilen tabloda ki duruma bakıldığında da, otomotiv sanayisinin ekonomi içindeki yeri ve önemi açıkça görülmektedir. Türkiye'nin 2001-2012 döneminde yurt içi milli geliri bu dönem için % 72 civarında büyüme gösterirken, ülkedeki bütün sanayi kollarının ortalama büyümesi ise toplamda % 83 civarındadır. Buna karşın, Türkiye'deki motorlu araç üretiminin adet bazında üç katına çıkarak % 297 oranında arttığı görülmektedir. Bu, diğer sanayi kolları ve ekonominin toplamının gösterdiği büyüme performansı karşısında olağanüstü bir büyümeye işaret etmektedir. Sadece bu veriler bile sektörün hem ekonomi içindeki sürükleyici rolünü hem de diğer sektörlerle nazaran niteliksel farkını ortaya koymaya yetmektedir. Bu veriler ışığında motorlu taşıtlar üretimindeki bu performans olmasa, bu dönem için sanayi ve ekonomi büyümelerinin çok daha aşağılarda kalmış olacağını söylemek mümkündür. Bu yönüyle genel olarak otomotiv sanayisi, son dönemlerde ekonominin büyüme yükünü büyük ölçüde sırtlamış bir sektör niteliğindedir.

Bu veriler ışığında otomotiv sanayisine ilişkin önemli bir konu öne çıkmaktadır. O da sektörün iniş çıkışlarının gerek sanayi gerekse ekonominin genelinden farklılık göstermesidir. Sektörün özellikle kriz dönemlerine ilişkin hassas bir yapısının varlığı dikkat çekmektedir. 2001 Krizi sonrası büyüme göstergelerine bakıldığı zaman, hem ekonomi hem de sanayi büyümesi % 10 civarında seyretmektedir. Ancak krizin etkilerinin hafiflediği 2002 yılında motorlu taşıtlar üretimi % 28 artmıştır. 2003 yılındaki ekonomik genişlemede ise üretim artışı bir önceki yıla göre % 54 civarındadır. Bu büyüme oranı, aynı yıl ekonominin gösterdiği büyüme performansının (% 5,27) 10 katından fazladır. 2004 yılında ekonomi % 9 civarında büyürken, motorlu taşıtlar üretimi yine % 54 civarında artış göstererek ekonominin genelinden 5 kat fazla bir performans göstermiştir.

2008 Dünya Ekonomik Krizi sonrasında da durum benzer şekildedir. Ekonomi toplamda % 9 civarında büyürken, motorlu taşıtlar üretimi % 25 artmıştır. Bu iki kriz sonrası genişleme döneminin karşılaştırmalı verileri, otomotiv sanayisi ile ilgili bir karakteristik özelliğe işaret etmektedir. Ancak 2012 yılında küresel ekonomideki durağanlığın gelişmiş ülkelerin yanında gelişmekte olan ülkeleri de etkilemesi, üretimi önemli ölçüde dış bağlantılara sahip olan sektörün, ekonomideki büyümenin tersine düşüş göstermesine yol açmıştır.

Bu veriler, kriz sonrası genişleme ve büyümenin ana kaynaklarından birisinin motorlu taşıtlar üretimi ve otomotiv sanayisi olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla otomotiv sanayisi, kriz sonrası büyüme dönemlerinde ülke ekonomisinin sırtını dayayacağı sağlam duraklardan birisi olarak görünmektedir. Bu açıdan, böylesi zamanlarda devletin krizi aşmak üzere geliştireceği politikalar içerisinde, otomotiv sanayisinin bu özelliğinin önemle dikkate alınarak öne çıkartılması gerekmektedir.

Otomotiv sanayisinin kriz sonrası büyüme karakteristiğinin krizle gelen küçülme döneminde de kendini tekrarladığı görülmektedir. 2008 Krizi sonrası yurt içi hasıla % 4,83 düşerken, motorlu taşıtlar üretiminin çok daha sert bir tepki vererek % 25 düştüğü görülmektedir. Bu durum sektörün, krizler ve dış dünya ile arasındaki korelasyonun çok yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Özellikle 2012 yılında ekonomide bir durağanlaşma varken ve dış dünyada bu durağanlaşma daha da derin iken sektörün, ekonominin pozitif göstergelerine karşın % 9 civarında düşüş göstermesi bununla ilgilidir. Otomotiv sanayisinde kriz sonrası büyüme dönemlerine ilişkin gösterilmesi gereken hassasiyetin bu durumlarda da gösterilmesi gerekmektedir. Sektör, krizlerde öncelikli olarak korunmaya alınması gereken bir sektör görünümündedir. Yine aynı şekilde kriz sonrası dönemlerinde ise desteklenerek ekonominin büyüme yükünü tek başına taşıyabilecek sektördür.

3.5.2. Türkiye Otomotiv Pazarı

Türkiye, kişi başına düşen otomobil sayısı bakımından Avrupa ülkelerinin oldukça gerisindedir. Bin kişiye düşen otomobil sayısı bakımından 2012 yılı rakamlarına göre; Lüksemburg 617 otomobil ile Avrupa lideri iken, onu sırasıyla İtalya (609), Finlandiya (538), Almanya (517) izlemektedir. Avrupa ülkeleri içerisinde en zayıf konumdaki ülkelerden birisi olan Yunanistan'da bu sayı 461 iken, Türkiye'de ise sadece 104'tür (Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], 2013: 16). Türkiye, motorlu araç sayısı bakımından da Avrupa ortalamasının oldukça gerisindedir. SGM (2011)'ye göre; Avrupa'da 1000 kişiye düşen motorlu araç sayısı ortalama olarak 473 iken, Türkiye'de sadece 165'dir. Bu görünümü ile Türkiye henüz doymamış bir pazar konumundadır. Ayrıca, yakın gelecekte nüfusun artmaya devam edecek olması ve gelirin artacak olması, bunun yanında kentleşme gibi olgular uzun vadede otomobil talebinin artacağını göstermektedir. 2028 yılı beklentisine göre bin kişiye düşen araç sayısı 256'dır (Yaşar, 2013; TEPAV, 2013).

Otomobil tüketimi açısından; yıllar itibarıyla ithalatın toplam talep içerisindeki payına göz atıldığı zaman, ithalat miktarındaki artışa karşın bu oranın fazla yükselmediği görülecektir. Genel olarak bakıldığı zaman, 1970’lerde % 50 civarında olan ithalatın payının, 1980’de % 15’e kadar düştüğü ve bu dönemde başlayan liberalleşmeye rağmen düşmeye devam ettiği ortadadır. Bunun en önemli sebebi, yerli sanayinin 1970’lerdeki sağladığı birikimdir. Ancak 1990’lardan itibaren bu konuda bir kırılma görülmektedir. 1990 öncesi bazı yıllarda % 10’un bile altına düşmüş olan otomobil ithalat oranı, bu yıllarda hızla % 20’lere tırmanmış ve bir sabitleme gerçekleşmiştir. 2000’li yıllardan itibaren ise gerek otomobil satışlarında gerekse motorlu araçlar satışında ithalatın yurt içi pazardaki payı % 60’lara ulaşmıştır (TOBB, 2014).

Tablo 3.13 Adet Bazında 2012 Yılı İtibarıyla Türkiye Otomotiv Pazarı (Adet)

Araç Türü	Adet	Pazar Payı (%)
Otomobil	556.280	68,10
Hafif Ticari Araç	221.481	27,00
Kamyon	34.365	4,20
Otobüs	2.410	3,00
Midibüs	3.084	4,00
Toplam	817.061	100,00

Kaynak: TOBB, 2014

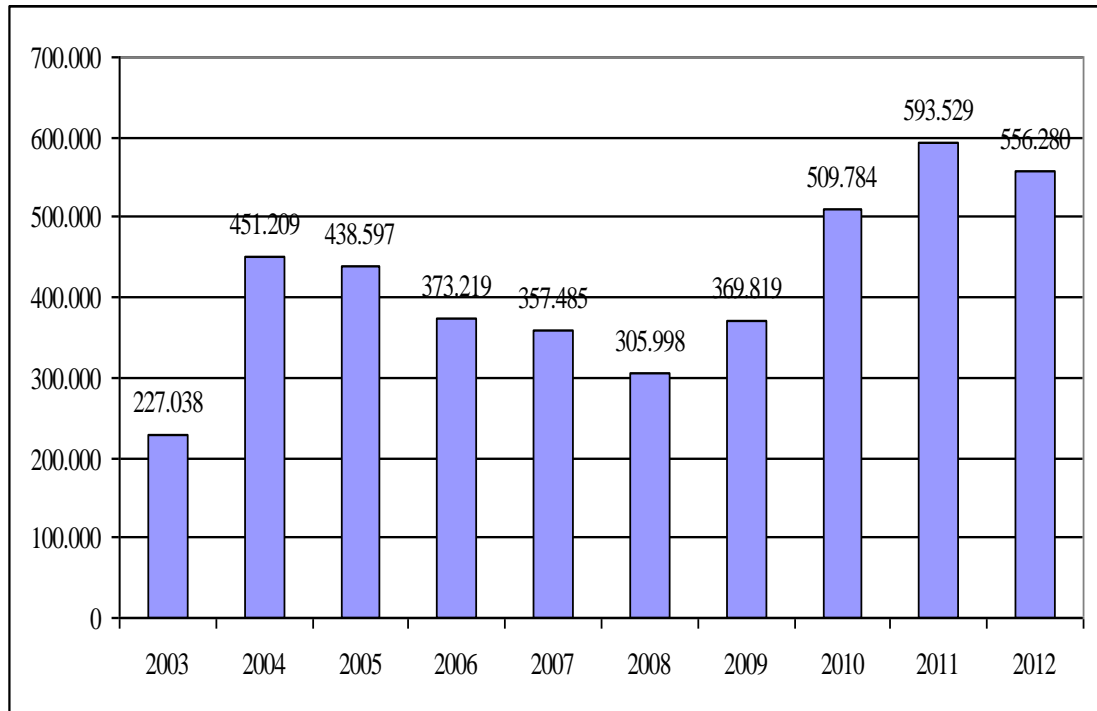
2012 yılı itibarıyla Türkiye’de satılan motorlu taşıt sayısı 817 bin adet olup, bunun 556 bin adedi otomobildir. Otomobil, % 68 ile pazarda en büyük paya sahip olan taşıt türüdür. Otomobilden sonra % 27 ile en yüksek paya sahip olan hafif ticari araçların toplam satışı ise 221 bin civarındadır. 34 bin adet satışla (% 4,2 pay) kamyon üçüncü sırada gelmektedir. Geriye kalan satışların toplamı otobüs ve midibüsten oluşmaktadır ve her ikisinin toplam payı 5.494 satış ile % 7 civarındadır.

Tablo 3.14 Türkiye’de Satılan Taşıtların Türlerine Göre Dağılımı (1.000 Adet)

Yıllar	Otomobil	Hafif Ticari Araç	Kamyon	Otobüs	Midibüs	TOPLAM
2003	227.038	137.033	30.098	1.051	2.743	397.963
2004	451.209	248.888	37.205	1.503	2.464	741.269
2005	438.597	271.811	41.982	1.498	4.649	758.537
2006	373.219	244.833	42.071	1.466	3.926	669.915
2007	357.485	237.297	34.185	1.413	3.825	634.205
2008	305.998	188.025	28.260	1.468	2.793	526.544
2009	369.819	187.307	14.915	1.376	2.452	575.869
2010	509.784	251.129	28.382	1.409	2.468	793.172
2011	593.529	270.920	40.792	2.437	3.199	910.867
2012	556.280	221.481	34.365	2.410	3.084	817.620
2003-2012 Değişim (%)	145,02	61,63	14,18	129,31	12,43	105,45

Kaynak: TOBB, 2014.

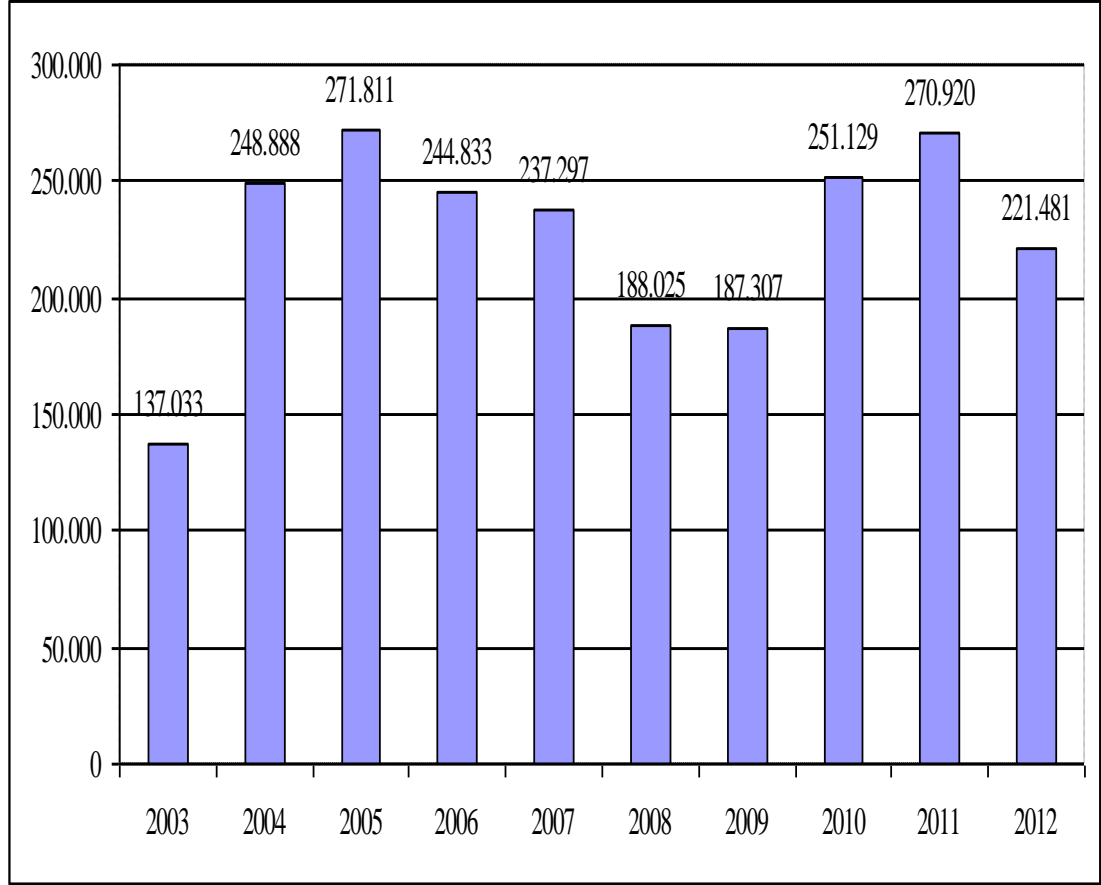
2003-2012 dönemi için motorlu taşıtlar satışı % 105 artarak 397 binden 817 bine yükselmiştir. Türkiye’de satılan motorlu taşıtların son 10 yıl için gösterdiği performansa ve pazardaki payına baktığımız zaman, 2003-2012 dönemi için otomobil satışlarının % 145 artarak 227 binden 556 bine yükseldiği görülmektedir. Otomobil, bu süre zarfında talebi en fazla artan taşıt türüdür.



Şekil 3.6 Türkiye’de Otomobil Satışları (Adet)

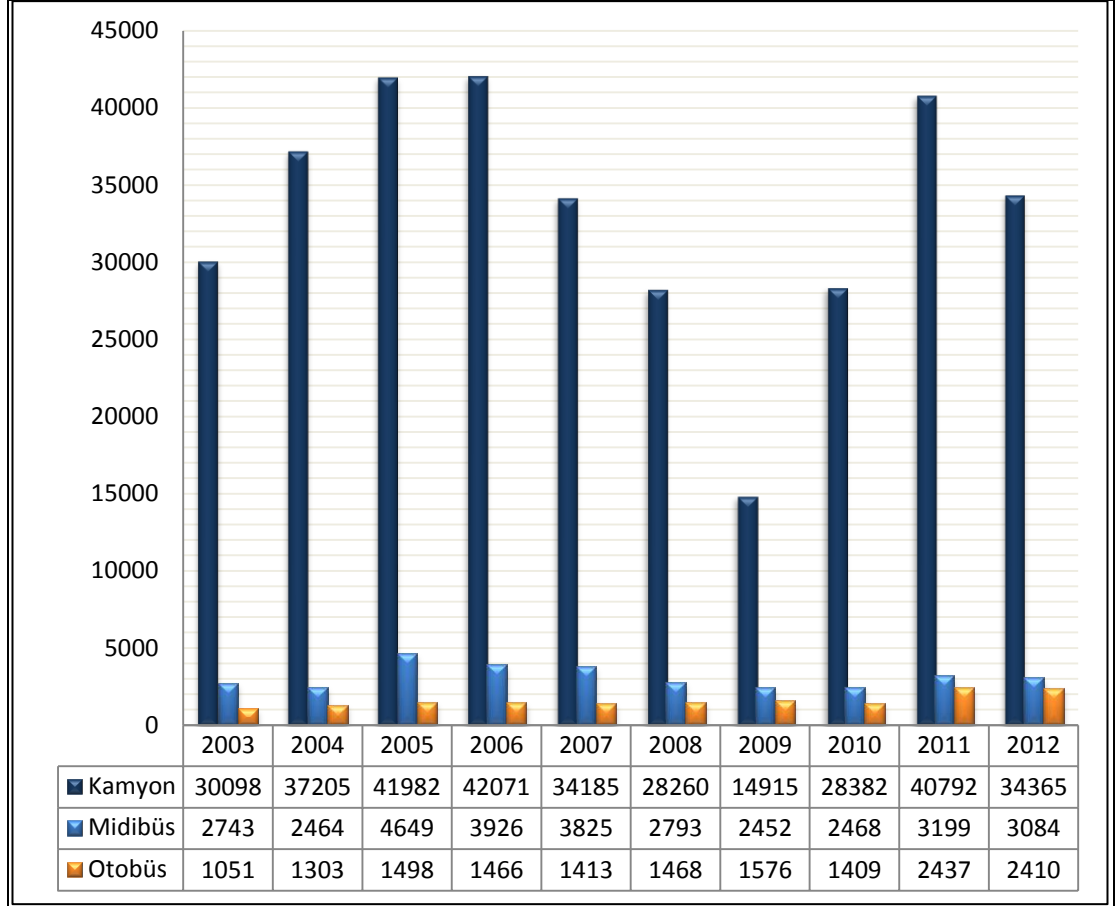
Kaynak: TOBB, 2014.

Türkiye’de en fazla satılan motorlu taşıt türü olan otomobil satışlarının dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. Şekil 3.6’da da görüldüğü gibi 2004 ve 2005 yıllarında oldukça yüksek olan satış rakamları, devam eden yıllarda epey aşağılara düşmüştür. 2008 Ekonomik Krizi’nden sonra ise satışlar tekrar yükselişe geçmiştir.



Şekil 3.7 Türkiye’de Hafif Ticari Araç Satışları
Kaynak: TOBB, 2014.

Türkiye’deki hafif ticari araç satışları da otomobil satışlarına benzer bir performans sergilemektedir. 2003 yılında 137 bin seviyesinde olan hafif ticari araç satışları, 2004 ve 2005 yıllarında oldukça iyi bir performans göstererek 2004 yılında yaklaşık 250 bin ve 2005 yılında 272 bin seviyesine yaklaşmıştır. Buna rağmen, hafif ticari araç pazarının, devam eden yıllarda güç kaybettiği ve 2008’de dip seviyesine indiği görülmektedir. Arkasından gelen ekonomik toparlanmaya bağlı olarak hafif ticari araç satışları da önemli ölçüde artış göstermiştir. Ancak, 2004 ve 2005 döneminde ki başarı henüz yakalanamamıştır.



Şekil 3.8 Türkiye’de Ağır Ticari Araç Satışları

Kaynak: TOBB, 2014.

Ağır ticari araçların satışlarının da diğer araç türlerinin eğilimlerine benzer hareketler sergilediği görülmeye karşın, kriz dönemindeki düşüşlerin otomobil ve hafif ticari araç satışlarına göre daha sert olduğu da gözlenmektedir. Bu tür araçların diğerlerinden daha yüksek fiyatlı olması ve tamamen gelir getirici ticari amaçlara özgü olması kriz döneminde satışların daha fazla etkilenmesine yol açmaktadır.

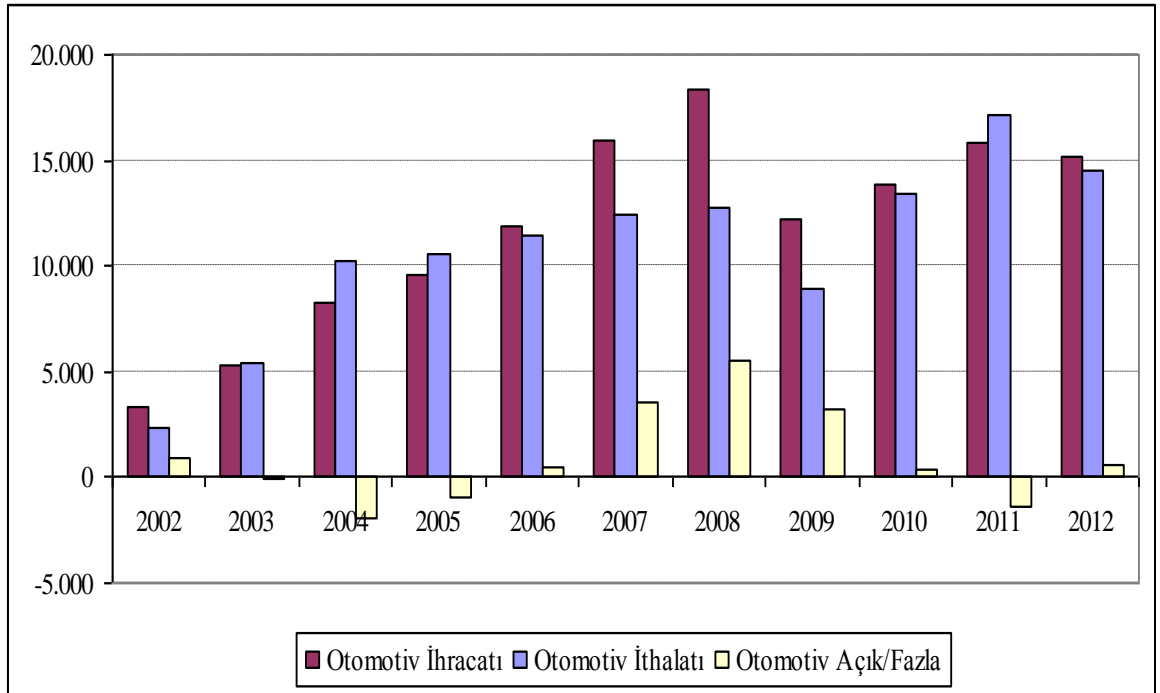
3.5.3. Türkiye’nin Otomotiv Dış Ticareti

1980’lerden itibaren Türkiye’de uygulanmaya başlanan iktisat politikaları ile birlikte gümrükler de kademeli bir şekilde indirilmeye başlanmıştır. Gümrüklerin düşmesine bağlı olarak bu dönemde ithalatın da arttığı görülmektedir. Ancak ithalat miktarı artmış olmasına karşın, iç talep artışı da bu dönemde çok fazladır ve iç piyasayı korumaya yönelik geçmişteki önlemlerin birikimi sayesinde yerli sanayi, iç pazardaki gücünü 1990’lara kadar büyük ölçüde korumuştur. Otomotiv sanayi için asıl değişim, 1990’lardan sonraki dönemin getirdikleri ile olmuştur (Bedir, 2002).

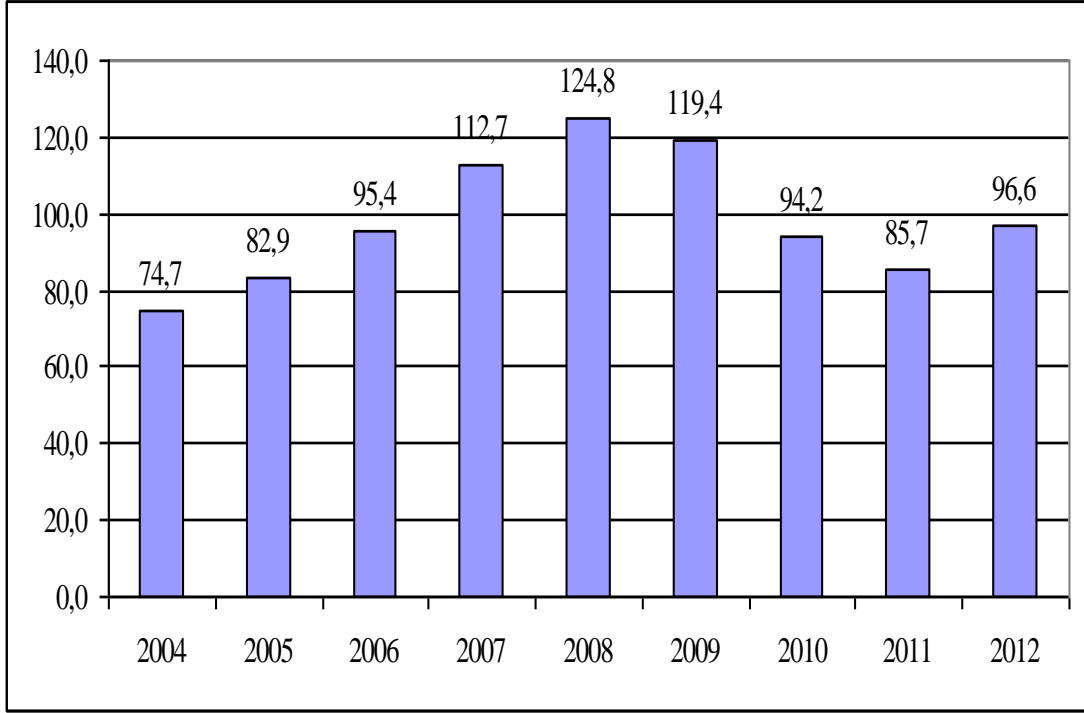
Tablo 3.15 Otomotivin Türkiye Dış Ticareti İçindeki Yeri (Milyon \$)

Yıllar	Toplam İthalat	Toplam İhracat	Otomotiv İthalatı	Otomotiv İhracatı	Otomotiv Açık/Fazla	İhracat İçinde Otomotivin Payı (%)	İthalat İçinde Otomotivin Payı (%)
2002	51.554	36.059	2.333	3.304	971	9,16	4,53
2003	69.340	47.253	5.383	5.272	-111	11,16	7,76
2004	97.540	63.167	10.237	8.289	-1.948	13,12	10,50
2005	116.774	73.476	10.552	9.566	-986	13,02	9,04
2006	139.576	85.535	11.408	11.886	478	13,90	8,17
2007	170.063	107.272	12.397	15.903	3.506	14,82	7,29
2008	201.964	132.027	12.790	18.326	5.536	13,88	6,33
2009	140.928	102.143	8.976	12.252	3.276	11,99	6,37
2010	185.544	113.883	13.422	13.815	393	12,13	7,23
2011	240.842	134.907	17.184	15.803	-1.381	11,71	7,13
2012	236.545	152.462	14.514	15.150	636	9,94	6,14
TOPLAM	1.650.670	1.048.184	119.196	129.566	10.370		

Kaynak: OSD, 2013a ve TÜİK'ten derlenmiştir. GTİP 87.00 kapsamında ki motorlu kara taşıtları ticareti baz alınmıştır.

**Şekil 3.9 Türkiye Otomotiv Sanayi İthalat/İhracat Dengesi**

Kaynak: OSD, 2013a ve TÜİK' ten derlenmiştir.



Şekil 3.10 Türkiye Otomotiv Sanayinde İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)
Kaynak: Ekonomi Bakanlığı

Verilen tablo ve şekillerden de görüldüğü gibi 2002-2012 dönemi boyunca Türk dış ticareti önemli bir artış göstermiştir. Bu dönemde, oransal olarak otomotiv ithalatının da ihracatının da toplam ithalat ve ihracat içerisindeki payı artmıştır. Rakamlardan da görüldüğü üzere özellikle 2004 yılından itibaren hem ithalat hem ihracat rakamları önemli bir büyüme göstermiştir. Krizden sonraki ilk birkaç yıl ithalat artışının daha fazla olduğu dikkat çekerken, sonraki yıllarda ihracat performansının güçlenerek ithalatın önüne geçtiği ve otomotiv sanayisinde bir dış fazlanın ortaya çıktığı görülmektedir. Daha sonra gelen 2008 Krizi sonrasında döngünün tekrar başa döndüğü ve ithalatın lehine bir durumun ortaya çıktığı görülmektedir.

Bununla beraber Tablo 3.15’de ki verilere bakıldığında otomotiv sanayinin Türkiye’nin toplam ihracatı içerisinde önemli bir payının olduğu görülmektedir. Otomotiv sanayi 2002-2012 döneminde Türkiye’nin toplam ihracatının % 10’ndan fazlasını gerçekleştirmiştir. Yine kriz dönemlerinde ihracat etkisinin yüksek seviyelerde olduğu görülmektedir.

3.5.3.1. Türkiye'nin Otomotiv İhracatı

Türkiye'nin ihracatında sektörlerin performansı ele alındığında, otomotiv sanayi ihracatının 2002 yılından itibaren diğer sektörlerle nazaran çok daha hızlı arttığı görülmektedir. Otomotiv yan sanayinin büyük ölçüde 1990'lerden itibaren, ihracat yeteneğini geliştirdiği görülmektedir. 1997 yılında 896 milyon \$ olan ihracatın, 2012 yılında 8,8 milyar \$ seviyesine çıktığı görülmektedir (KSO, 2013).

Son on yılda otomotiv ihracatının başarılı bir performans sergilediği görülmektedir. 1996-2004 dönemi toplamında 38,8 milyar dolar ithalata karşılık, 24,5 milyar dolar ihracat yapılırken, 14 milyar dolar dış ticaret açığı verilmiştir. Arkasından gelen 2005-2012 dönemi toplamında 101 milyar dolarlık ithalata karşılık 112,7 milyar dolarlık ihracat yapılmış ve toplamda 11,5 milyar dolar dış ticaret fazlası oluşmuştur (OSD, 2013a).

Türkiye 2013 yılı itibariyle, Avrupa otomotiv pazarında 893 bin adetlik satışı ile 5. sırada yer almaktadır. Türkiye, Avrupa otomobil pazarında ise 664 bin adet satışla 6. sıradır. Hafif ticari araçta ise Türkiye, 188 bin adet ile Avrupa'da 4. Sırada yer almaktadır (ODD, 2014). Türkiye'nin otomotiv ihracatında ilk üç sırayı Almanya, İtalya ve Fransa almaktadır (KSO, 2013). Ayrıca otomotiv yan sanayi, ihracatının % 70'ten fazlasını gelişmiş Avrupa ülkelerine yapmaktadır. Bunun yanında bu firmaların, Opel ve Ford gibi dünyanın en büyük üreticilerine yedek parça sağladığı görülmektedir (İGM, 2012).

Türkiye'nin Avrupa'da en çok ihracat yaptığı bu üç ülkenin Avrupa'nın en önemli otomotiv üreticileri olması, Türk otomotiv sanayisi için ayrı bir başarı olarak görülmelidir. Her ne kadar iç piyasada Türk otomobilleri yabancı otomobillerle yeteri kadar rekabet edemese de ana üreticilerin ülkesinde bu denli güçlü bir pazar edinmeleri kayda değer bir olaydır.

2012 yılında Türkiye'nin otomotiv ihracatı % 7 düşüş göstermiştir. Buna karşın GTİP 87.00 kapsamındaki otomotiv dış ticareti, 636 milyon dolar fazla verirken, yaklaşık 15,1 milyar dolar ihracat yapılmıştır. 2006'dan bu yana geçen yedi yıllık süre toplamında, 2012 yılı itibariyle taşıt araçları dış ticareti 12,5 milyar dolar fazla vermiştir (OSD, 2013a).

Tablo 3.16 Bölgeler Bazında Türkiye'nin Otomotiv İhracatı (Milyon \$)

Yıl	2010	2011	2010-2011 Değişim (%)	2012	2011-2012 Değişim (%)
AB 27	12.682	14.595	15,08	13.053	2,93
Amerika Kıtaları	951	1.255	31,97	1.445	51,95
Eski Doğu Bloğu	926	1.299	40,28	1.294	39,74
Orta Doğu	1.081	1.170	8,23	1.171	8,33
Afrika	929	868	-6,57	1.088	17,12
Asya ve Okyanusya	314	304	-3,18	287	-8,60
Diğer Avrupa Ülkeleri	216	253	17,13	247	14,35
Diğer	271	373	37,64	474	74,91
Toplam Otomotiv İhracatı	17.375	20.121	15,80	19.063	9,72

Kaynak: TOBB, 2014.

Türkiye'nin otomotiv ihracatındaki en büyük pazarı, Avrupa pazarıdır. 2012 yılı itibarıyla 19 milyar \$'lık ihracatın 13 milyar doları AB 27 ülkelerine yapılmıştır. Türk otomotiv sanayisinin iç piyasadaki en büyük rakibi konumundaki bu bölge, sektörün en önemli pazarı durumundadır. İkinci büyük pazar ise 2011 yılına göre % 52 gelişme gösteren Amerika kıtası pazarıdır. Her iki kıtayı içine alan bu pazara yapılan ihracat 2011 yılında 1,25 milyar \$ iken, bu rakam 2012 yılında önemli bir artış göstererek 1,44 milyar \$'a ulaşmıştır. İhracat açısından Asya pazarı bir daralma gösterirken, diğer bütün pazarların 2012 yılında bir önceki yıla göre önemli bir gelişme gösterdiği de dikkat çekmektedir.

Tablo 3.17 Türkiye'nin Otomotiv İhracatında Ülke Gruplarının Payları (%)

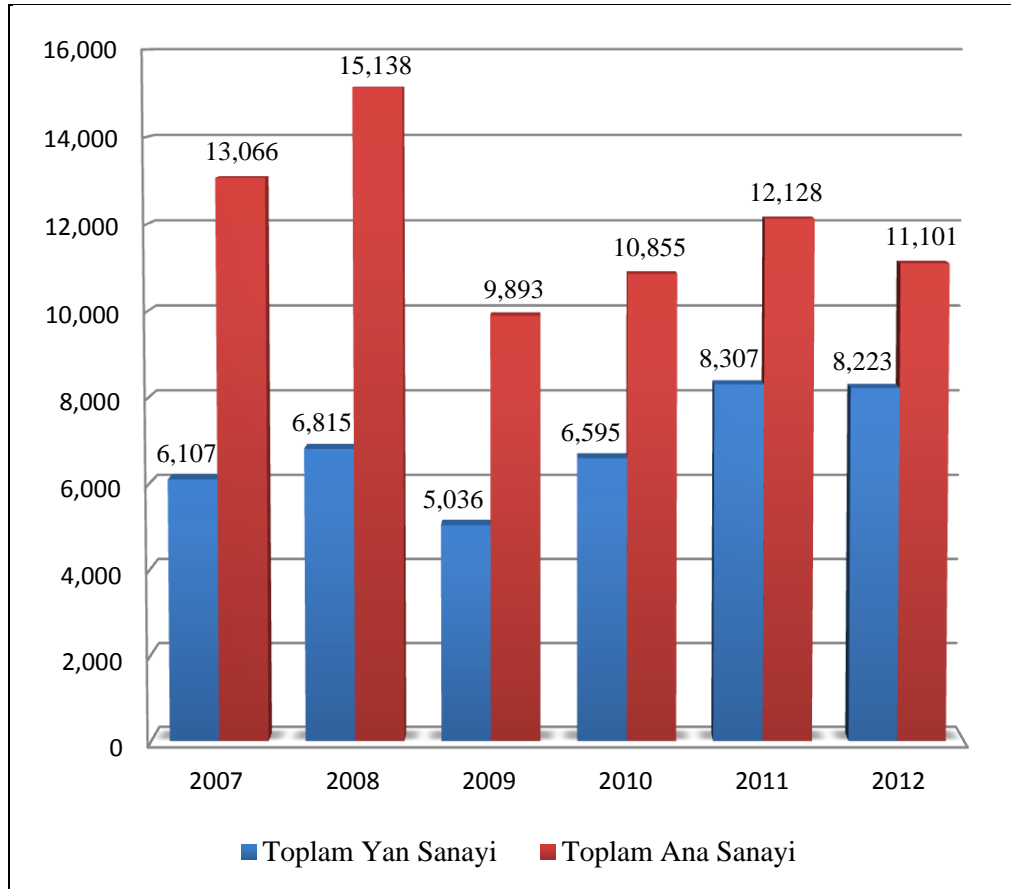
Ülke Grubu	2010	2011	2012
AB 27	72,99	72,54	68,47
Amerika Kıtaları	5,47	6,24	7,58
Orta Doğu	6,22	5,81	6,14
Afrika	5,35	4,31	5,71
Asya ve Okyanusya	1,81	1,51	1,51
Diğer Avrupa Ülkeleri	1,24	1,26	1,30
Diğer	1,56	1,85	2,49

Kaynak: TOBB, 2014'ten derlenen verilerle hazırlanmıştır.

Tablo 3.18 Otomotiv Ana ve Yan Sanayi İhracatı (Milyon \$)

Ürün Grubu	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Toplam Yan Sanayi	6.107	6.815	5.036	6.595	8.307	8.223
Toplam Ana Sanayi	13.066	15.138	9.893	10.855	12.128	11.101
Otobüs	1.100	1.257	934	744	929	856
Midibüs-Minibüs	163	211	114	120	145	161
Otomobil	6.851	7.512	6.100	6.217	6.541	6.067
Kamyon-Kamyonet	4.226	5.290	2.371	3.363	4.034	3.433
Çekici	350	376	67	72	147	71
Römork-Yarı Römork	215	266	128	145	116	195
Tarım Traktörü	156	223	177	191	213	315
GENEL TOPLAM*	19.173	21.953	14.929	17.451	20.436	19.324
Yan Sanayinin Toplamdaki Payı (%)	31,85	31,04	33,73	37,79	40,65	42,55
Ana Sanayinin Toplamdaki Payı (%)	68,15	68,96	66,27	62,20	59,35	57,45

Kaynak: TOBB, 2014 ve OSD, 2013a' verileri. (* Hava, kara ve demiryolu taşıtları toplamı)



Şekil 3.11 Otomotiv Ana ve Yan Sanayi İhracatının Yıllara Göre Değişimi (Milyon \$)

Kaynak: TOBB, 2014'ten hazırlanmıştır.

Yıllara göre Türkiye'nin motorlu taşıtlar ihracatı sürekli artış göstermektedir. Ancak bu artışın 2008 yılında toplam tutar bakımından 21,9 milyar \$ ile zirve yaptıktan sonra, bir sonraki yıl çok önemli bir düşüş sergilediği de görülmektedir. Ana ve yan sanayi toplamı olarak Türkiye'nin otomotiv ihracatı 2012 yılı itibarıyla 19,3 milyar \$ civarında gerçekleşmiştir. 2009 yılındaki büyük düşüşten sonra sektör toparlansa da henüz 2008 yılındaki rakamlara ulaşamamıştır.

Ana sanayi ve yan sanayi bazında ele alındığı zaman otomotiv yan sanayinin ihracat tutarı 8 milyar \$ civarında olup, ortalama olarak toplam otomotiv ihracatının % 42,5'ini oluşturmaktadır. Ana sanayinin ihracattaki payı ise % 53 civarındadır. Bu rakamlara göre, yan sanayinin ana sanayiye yakın büyüklükte bir ihracat gücüne sahip olduğunu göstermektedir. Hatta 2008 yılı sonrasında 2009 yılı rakamları ile ana sanayi ihracatı yaklaşık olarak % 40 civarında düşerken, yan sanayideki düşüş % 25'ler civarında kalmıştır. Sonraki yıllarda da yan sanayinin ihracat büyümesinin ana sanayinin ihracat büyümesinden çok daha yüksek ve istikrarlı olduğu görülmektedir. Bu görüntü, yan sanayinin son kriz sırasında ana sanayiden daha az etkilendiğini ve daha çabuk ve daha güçlü bir şekilde toparlandığını ortaya koymaktadır. Buna bağlı olarak da yan sanayinin 2007 ve 2008 yıllarında ihracatta % 30'lar olan payının, 2012 yılı itibarıyla % 42'yi aştığı görülmektedir.

3.5.3.2. Türkiye'nin Otomotiv İthalatı

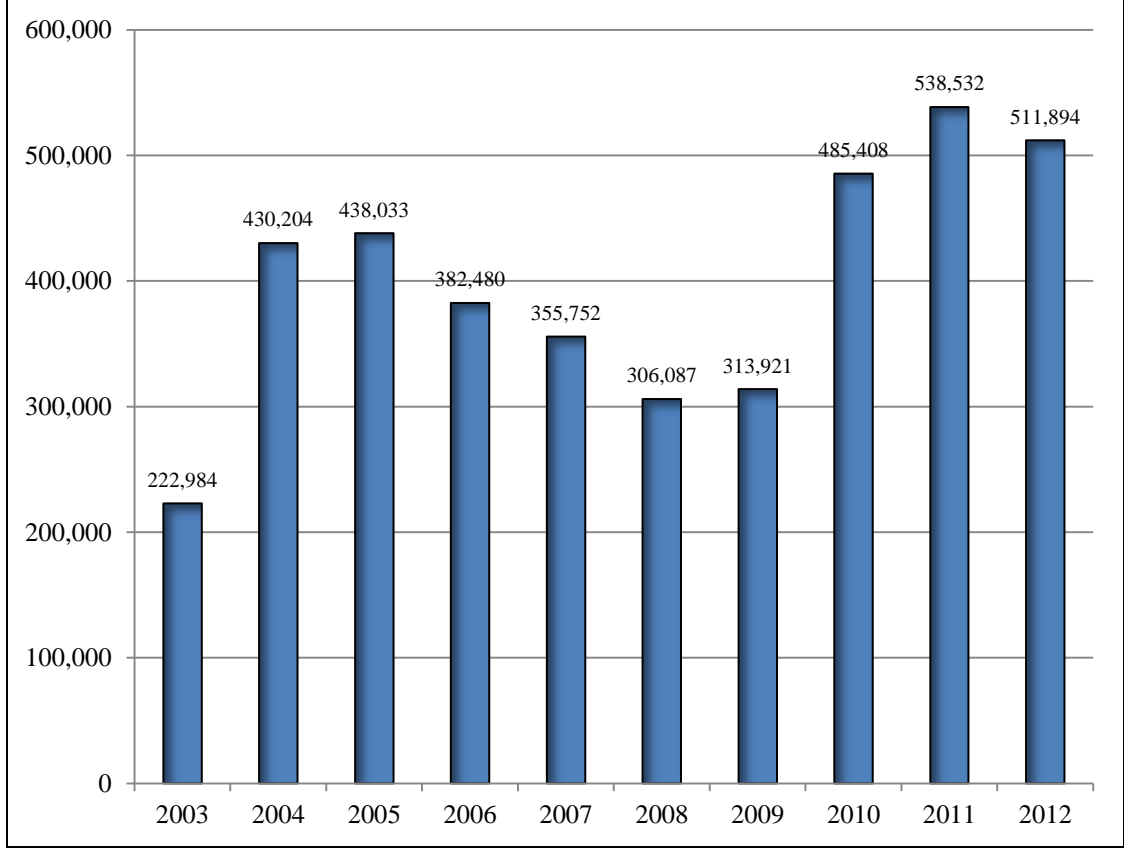
Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin ihracatında en dikkat çekici özellik, ihracatın ithalata olan yüksek oranlı bağımlılığıdır (İnaçlı ve Konak, 2011). Türkiye, gelişmekte olan ülkeler içerisinde imalat sanayisinde ithal girdiler kullanma bakımından 2009 yılında en önde gelen ülkeler arasında yer almaktadır (Saygılı, 2009: 2). Türkiye gibi birçok Avrupa ülkesinin de otomotiv ithalatına yüksek oranlı bir bağımlılığının olduğu görülmektedir (TEPAV, 2013). Türkiye pazarına otomotiv ithalatı ile ilk giren Amerikalı firmalar, daha sonra ise Avrupalı firmalar olmuştur. Bu ikiliyi, sonraki yıllarda Japonların ve 1990'larda da Güney Kore'nin izlediği görülmektedir (Görener ve Görener, 2008).

Tablo 3.19 Türkiye Otomotiv Pazarında İthal Araç Durumu (2003-2012)

TOPLAM PAZAR		YERLİ ARAÇ SATIŞI		İTHAL ARAÇ SATIŞI	
Yıllar	Adet	Adet	Yerli Araç Payı (%)	Adet	İthal Araç Payı (%)
2003	397.963	174.979	43,97	222.984	56,03
2004	741.269	311.069	41,96	430.204	58,04
2005	758.537	320.504	42,25	438.033	57,75
2006	665.515	283.035	42,53	382.480	57,47
2007	624.206	278.454	44,61	355.752	56,99
2008	526.544	220.457	41,87	306.087	58,13
2009	575.869	261.948	45,49	313.921	54,51
2010	793.172	327.764	41,32	465.408	58,68
2011	910.867	372.335	40,88	538.532	59,12
2012	817.620	305.926	37,42	511.694	62,58

Kaynak: TOBB, 2014.

Türkiye’de iç pazarda satılan otomotiv ürünlerinde ithalatın payı 2000’lerden itibaren % 50’nin üzerinde sabitlenmiştir. Kimi yıllar nispi düşüşler gösterse de bu oranın altına düşmemiştir. Yıllar itibarıyla toplam araç satışı ve bunun yerli-ithal dağılımına bakıldığında, yıllar itibarıyla iç pazarın büyümesine bağlı olarak yerli satışların ve ithalatın arttığı görülmektedir. 2003/2012 döneminin sonunda toplam pazar büyüklüğü iki katını geçmiştir. Yerli araç satışının bu pazardaki payı 2003 yılında 175 bin adet ile % 44 iken, 2012 yılında 305 bin adet ile % 37,4’e düşmüştür. İthal araç satışı ise aynı dönem için 223 binden 511 bin adede yükselmiştir.



Şekil 3.12 Türkiye'nin Otomotiv İthalatının Yıllara Göre Seyri (Adet)

Kaynak: OSD, 2013a.

Türkiye’de satılan ithal araç oranının yükselmesine karşın, 2004 yılındaki yüksek satış miktarından sonra adet bazında 2009’a kadar bir düşme olduğu görülmektedir. Kriz sonrasında genişlemesi ile yoğun bir ithal araç talebi olmuş, ancak bu talep sonraki yıllarda yavaşlamıştır. Şekil 2.13’te de görüldüğü gibi 2009 yılında dönemin en düşük seviyesine inmiştir. Ancak yine bir kriz sonrası döneminde ithal araç talebinin adeta patlama yaptığı görülmektedir. Bu durum bize, kriz sonrası politikalarının özellikle devalüasyonlar yoluyla otomotiv ithalatında patlamalara yol açtığını göstermektedir. Bu durum, sektör açısından ekonomiden kaynaklanan önemli bir sorun olarak kendini göstermektedir. Aşağı yukarı her on yılda bir ekonomik krizlerle karşılaşan Türkiye’nin otomotiv sektöründe tekrarlı bir şekilde görülen bu sorunu göz önüne alarak, olası krizler için çözüm planları üretmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Gerek 2001 Krizi gerekse 2008 Krizi sonrası yerli pazarın yoğun bir ithalat baskısı yaşamayı, çözülmesi gereken ve sektörün korunması gereken önemli bir sorun olarak kendini göstermektedir.

Tablo 3.201 Türkiye Otomotiv Pazarında İthalatın Yeri (2003/2012, Yıllık Ortalama)

Araç Türü	Yerli Tüketim	İthal Edilen Araç	Toplam	Yerli Üretimin İç Pazardaki Payı (%)	İthalatın İç Pazardaki Payı (%)
Otomobil	114.859	247.806	362.665	31,67	68,33
Hafif Ticari Araç	127.510	98.142	225.652	56,51	43,49
Ağır Ticari Araç	28.820	9.292	38.211	75,42	24,32
Toplam Otomotiv Satışları	285.849	396.308	682.308	41,89	58,08

Kaynak: OSD, 2013a.

Türkiye’de son on yıl boyunca yıllık ortalama yerli motorlu taşıt satışı 285 bin adettir. Buna karşılık yıllık ortalama ile ithalatı ise 396 bin adettir. Otomobilde ithalatın ortalama payı % 68 iken, hafif ticari araçlarda bu oran % 43 ve ağır ticari araçlarda % 24 civarındadır. Bu veriler, Türkiye’nin iç pazardaki en önemli zayıflığının, otomobil alt sektöründe olduğunu ortaya koymaktadır. Öte yandan ağır ticari araç satışlarında yerli araç satışının oranı % 75 civarında olup, yerli üretimin ithalata göre çok daha güçlü olduğu görülmektedir.

Tablo 3.21 Türkiye Pazarında Satılan İthal Araçların Dağılımı (Adet)

YILLAR	Toplam Otomotiv Satışı	Toplam Otomotiv İthalatı	Otomobil İthalatı	Hafif Ticari Araç İthalatı	Kamyon İthalatı	Otobüs İthalatı
2003	397.963	222.984	163.769	59.458	9.704	53
2004	741.269	430.204	311.668	110.906	7.527	103
2005	758.537	438.033	301.889	124.385	9.461	298
2006	665.515	382.480	755.494	115.558	11.091	317
2007	624.206	355.752	236.726	108.332	10.510	185
2008	526.544	306.087	206.793	91.068	7.944	271
2009	575.869	313.921	243.542	85.890	4.242	247
2010	793.172	485.408	354.150	101.409	9.733	118
2011	910.867	538.532	414.031	112.334	12.072	95
2012	817.620	511.894	409.676	92.082	9.817	119

Kaynak: OSD, 2013a.

3.5.4. Türkiye Otomotiv Sektörünün Temel Özellikleri

Otomotiv sanayi bütün ülkelerde, diğer sanayi dalları ve birçok iş kolu ile olan güçlü ileri ve geri bağlarından dolayı ekonominin sürükleyici sektörlerinden kabul edilmektedir (Görener ve Görener, 2008).

Sektör, yaptığı üretim ile turizm, tarım, ulaşım, inşaat gibi sektörlerin ihtiyaç duyduğu her türlü motorlu aracı da sağlamaktadır. Bununla beraber otomotiv sektörü, kendi üretimini yapabilmek için lazım olan hammadde ve ara girdileri temin ettiği sektörlerle kaynak yaratmaktadır. Ayrıca üretiminin pazarlandığı bayi ve satış ağı ile ülke ekonomisi içerisinde güçlü bir döngünün merkezi konumunda yer almaktadır. Bir diğer önemli etkisi ise, otomotiv sanayinin bir takım çıktılarının savunma sanayisinin gelişmesine yapmış olduğu katkılardır (DPT, 2007).

Bir bütün olarak sayılacak olursa otomotiv sanayi; başta demir-çelik, petrokimya, plastik, tekstil, cam, boya, elektrik-elektronik olmak üzere birçok imalat kolu ile yakın bağlantı içerisinde. Ayrıca otomotiv sanayi, savunma, pazarlama, finans, bakım, akaryakıt, tamir ve bakım gibi sanayi kollarıyla tedarikçi sıfatıyla ilişki içerisinde (Yurtseven, 2012: 19).

Sonuç olarak otomotiv sanayi demir-çelik gibi birçok sanayiden girdi kullanırken savunma, turizm gibi sanayiler için çıktılar üretmekte ayrıca kendisi de pazarlama, servis gibi alanlarda yeni pazarlar yaratmaktadır. Tüm bu etkileri nedeniyle otomotiv sanayi ekonominin tamamını etkileyen bir sektördür (KSO, 2013).

Otomotiv sektörünün doğrudan ekonomik ilişkilere izafe edilen faydalarının dışında uzun vadede etkisi ortaya çıkan en önemli katkısı ise teknoloji transferi sağlamasıdır. Otomotiv sanayi üretimi ileri teknoloji gerektiren bir üretim sahası olduğu için yerli üreticiler ve Türkiye’de yerleşik yabancı firmalar üretimlerini gerçekleştirebilmek için oldukça maliyetli olan teknolojileri Türkiye’ye transfer etmektedirler. Bu transferler zaman içerisinde ülkenin teknoloji alt yapısını ve envanterini güçlendirirken diğer sektörlerin de teknolojik olarak ilerlemesini sağlamaktadır (Yurtseven, 2012: 18). Otomotiv gibi ileri teknoloji gerektiren bir sanayi dalında küresel rekabete girebilmek için Araştırma Geliştirme (AR-GE) harcamalarının yüksek oranda yapılması bir zorunluluktur (Başkol, 2009).

Otomotiv sanayisi üretimi için önemli konulardan bir tanesi de iş gücü maliyetleridir. Emek ücretinin düşük olduğu piyasaların varlığı, işgücünün pahalı olduğu ülkelerden ucuz ülkelere doğru yatırım akışlarına yol açmaktadır. Otomotiv sanayisinde çalışan sayısı az ve işçilerin ağırlıkta olduğu işletmeler, finansal açıdan diğer işletmelere göre daha başarılı olmaktadır. Mühendis sayısı ne kadar yükselirse, işletmenin finansal başarısı o düzeyde azalmakta ve bu tür işletmeler finansal açıdan tercih edilmemektedirler. Çünkü mühendis yüzdesinin fazla olması maliyetli bir durum olarak görülürken, işletmenin finansal konularda başarılı olamayacağı düşünülmektedir (Özşahin ve Yüreğir, 2012).

Türkiye’de otomotiv sektöründe son yıllarda uzmanlaşma artmaktadır. 1996 yılında 82 olan uzmanlaşma katsayısının dönemin gelişmelerine bağlı olarak sektörün farklı motivasyonlara girmesiyle, 2002 yılında 198’e çıktığı görülmektedir. Bu durum, sektörün Gümrük Birliği ile başlayan sert rekabet koşullarında kendini yenileyerek uzmanlaşmaya önem verdiğini ve yeteneklerini geliştirdiğini göstermektedir. Bu da sektörün rekabet gücünü ortaya koymaktadır. Alt sektörler bakımından incelendiğinde uzmanlaşma katsayısının en yüksek olduğu alan kamyon ve kamyonet üretimidir. Otomobil üretimi ise ikinci sıradadır (Başkol, 2009).

Türk otomotiv sanayisinin, yerel yan sanayi ile güçlü bir bağ içerisinde olduğu görülmektedir. Önemli bir kısmı Küçük ve Orta Boy İşletme (KOBİ) olan yan sanayinin, ana sanayiye bağlı olarak Marmara Bölgesi’nde kümelenmiş olması dikkat çekmektedir. Bunun yanında, Konya gibi bazı ilerin otomotiv yan sanayisinde faaliyet gösteren binden fazla firma ile öne çıktığı da görülmektedir. Otomotiv ana sanayisi ile yan sanayi arasında güçlü bağlantılar olmasına karşın verimlilik artışı, maliyet düşürme ve ürün geliştirmeye yönelik ortak çalışmalarda, gereken düzeyde iş birliği sağlanamamış ve koordinasyon eksikliği giderilememiştir (Bedir, 2002).

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de otomotiv sanayisi belirgin bir kümelenme sergilemektedir. Otomotiv sanayisinde kümelenmeyi yaratan temel faktör, uzmanlaşma ve istihdamdır. Öte yandan otomotiv sanayisinde var olan geriye ve ileriye doğru bağlantılar nedeniyle sanayinin kümelendiği bölgelerde güçlü ve esnek bir yan sanayinin varlığı önemli bir konu haline gelmektedir. Marmara Bölgesi de geçmişten beri bu konudaki birikimi ile otomotiv sanayisi için ideal bir altyapı sunmaktadır. Bu kümelenmenin bir sonucu olarak, 2011 yılı itibarıyla Türkiye’nin bu alanda faaliyet gösteren 15 firmasından 12’si Marmara Bölgesi’nde faaliyet göstermektedir (Yaşar, 2013).

Türk otomotiv sektörünün son yıllardaki durumuyla ilgili genel bulgular aşağıda ki gibi sıralanabilir (Başkol, 2009).

- ✓ Sektörün rekabetçi bir yapısı ve rekabet gücü vardır.
- ✓ Sektörün dışa açıklık oranı hızla artmaktadır,
- ✓ İthalat artışı bütün alt sektörlerde devam etmektedir.
- ✓ Sektördeki uzmanlaşma gün geçtikçe artmaktadır.
- ✓ İhracatın ithalatı karşılama kapasitesi diğer sektörlerle göre daha iyi durumdadır ve artış eğilimi göstermektedir.

Türk otomotiv sektörünün genel görünümü ise aşağıdaki gibi özetlenebilir (Başkol, 2009).

- ✓ Sektörün çok iyi yetişmiş, girişimci, rekabetçi ve yenilikçi bir iş gücü alt yapısı vardır,
- ✓ Rekabet edebilirliği yüksek, güçlü bir yan sanayiye sahiptir,
- ✓ Güçlü yabancı ortaklıklara sahiptir,
- ✓ Yeni araç modelleri konusunda sektörün yeterliliği vardır,
- ✓ Teknolojik birikim oldukça iyidir,
- ✓ Üretim yöntemlerinde kalite ile ilgili gelişmiş uygulamalar söz konusudur,
- ✓ Verimlilik esaslı maliyet üstünlükleri vardır.

Geçmişteki çabaların sonucu olarak, otomotiv sanayisinde gerek teknoloji gerekse beşeri sermaye bakımından önemli bir birikimin sağlandığı görülmektedir. Bu birikime bağlı olarak Türkiye’de, otomotiv yan sanayisinin % 80 civarında kalıcı bir şekilde yerli girdi payına ulaştığı görülmektedir. Böylesine bir birikimin gücünden hareketle oluşturulan 9. BYKP (2007-2013)’de, işletmelerin fiziki alt yapı ihtiyaçlarını karşılamak ve sektörel kümelenme konusu öne çıkmıştır. Bu plan içerisinde otomotiv sanayisinin uygun fiziki alt yapı koşullarının mevcut olduğu alanlara kümelenirilerek, gerek ana sanayide gerekse yan sanayide işletmelerin rekabet gücünün artırılması hedeflenmiştir (Yaşar, 2013).

3.6. Otomotiv Sektörü İle İlgili Teknik Mevzuat

Otomotiv sanayisi ile ilgili olarak en dikkate değer mevzuat düzenlemesi, sektörü koruma altına alarak yerli üretimin gelişmesini amaçlayan Montaj Sanayi Talimatı'dır. 1963 yılında uygulanmaya başlanan 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı (BYKP) ile birlikte, otomotiv sanayisi önemli bir konu olarak öne çıkmış ve bu çerçevede sektörün gelişip büyüebilmesi için bu türden korumacı bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştur (Sönmez, 2010). Montaj Sanayi Talimatı (MST) kapsamında ithali yasaklanan ürünlerle ilgili listeyi yenileyen ilgili sirkülere göre, birçok ürünün ithali yasaklanmıştır (Montaj Sanayi Talimatı Sirküleri, Seri No: 3, 1964). Liste o kadar uzundur ki araçlarda kullanılan sigara küllüğü dahi bu listede vardır. Dönemin yönetiminin bu yasaklama listesi ile yerli üretimi ne denli koruma altına aldığı oldukça açıktır. 1980'li yıllardaki serbestleşme ile birlikte otomotiv sanayisi de rekabete açılmak istenmiş ve MST yürürlükten kaldırılarak, İmalat Sanayi Yönetmeliği yürürlüğe konmuştur (Engin ve Polat, 2010).

İmalat Sanayi Yönetmeliği'nin amacı ve kapsamı aşağıdaki şekildedir (İmalat Sanayi Yönetmeliği, 1983);

Amaç

Madde 1 - Bu Yönetmeliğin amacı; Beş yıllık Kalkınma Planları, Yıllık Programlar ve Dış Ticaret Rejimleri esasları dahilinde mevcut imalat sanayi firmalarını, fiyat ve kalite yönünden dış ülkelerle rekabet edebilir ekonomik seviyelerdeki "yerli imalata ulaştırmak" ve "ihracata yöneltmek" maksadıyla bu alana giren veya girecek resmi ve özel sektör sanayi firmalarının uyacağı kuralları tespit etmek, bir yandan döviz tasarrufu sağlayıp diğer yandan döviz kazancını en yüksek seviyeye çıkarmaktır.

Kapsam

Madde 2 - Yönetmeliğin kapsamı imalat sanayi mamulleri ve bu mamullerin imalatında kullanılan ünite, parça ve aksamının üretimidir. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı aşağıda belirtilen imalat sanayi kollarının geliştirilmesinde fayda gördüğü başka sanayi kollarını ve bu sanayi kollarında kullanılan ünite, parça ve aksamı yönetmelik kapsamına almağa, bu dallara gerekli döviz tahsis etmeye ve yeterli gelişimi sağlayan bazı sektör veya üniteleri kapsam dışına çıkarmağa yetkilidir.

İmalat Sanayi Yönetmeliği, görülen lüzum üzerine 2003 tarihinde yürürlükten kaldırılmıştır. 1980 sonrası dönemde, otomotiv sanayisi ve motorlu taşıtlar imalatı ve Tip onayı üzerine pek çok yasal düzenlemenin yapıldığı görülmektedir (www.hukukimevzuat.com). Bugün artık otomotiv sanayisi ile ilgili pek çok sayıda yasal düzenleme mevcuttur. Günümüzde, serbest piyasa koşulları geçerli olduğu ve otomotiv sanayisi Gümrük Birliği dolayısıyla zorunlu bir şekilde rekabete açıldığı için bu tür yasal düzenlemeler yoktur. Ancak günümüzdeki yasal düzenlemeler, daha çok üretilen motorlu taşıtların Tip onayları ile ilgilidir. Bu konuya ilişkin bir diğer mevzuat ise, trafiğe çıkacak araçların taşınması gereken özelliklerle ilgilidir.

Motorlu araçlarla ilgili olarak günümüzde yürürlükte olan Tip Yönetmeliği ile (Motorlu Araçlar Ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliği [2007/46/AT], 2009), araçların yapım ve kullanımında uyulması gereken esaslar belirlenmiştir. Bu yönetmelik kapsamında, araçların ve bunlarda kullanılmak üzere tasarlanmış bütün sistem ve aksamın 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca, gerekli olan karayolu yapısına ve trafik güvenliğine uyma zorunluluğuna ilişkin gerekleri karşılamaları amaçlanmıştır. Bir diğer Tip Yönetmeliği ise, tarımsal faaliyetlerde kullanılan traktörler ve bunların römorkları ile ilgilidir. Bu yönetmelik de motorlu araçlarla ilgili olan yönetmeliğe benzer şekilde, tarımsal faaliyetlerde kullanılmak üzere üretilmiş traktörler ve onların römorklarının yapısı ve aksamı ile sistemine yönelik gereklilikleri düzenlemektedir. (Tarım Veya Orman Traktörleri, Bunların Römorkları Ve Birbiriyle Değiştirilebilir Çekilen Makineleri İle Sistemleri, Ayrı Teknik Üniteleri İle İlgili Tip Onayı Yönetmeliği 2003/37/AT, 2008).

Araçların imalatı ve tadilatı veya tamiratı ile ilgili hususlara yönelik olarak hazırlanmış olan yönetmelik (Araçların İmal, Tadil Ve Montajı Hakkında Yönetmelik, 2008) ise, Tip onaya ilişkin ek hükümleri düzenlemektedir. Ayrıca bu düzenleme içerisinde bir motorlu taşıta Tip onayı verilebilmesi için, o taşıtın hangi özellikleri taşınması gerektiğine dair hükümler de yer almaktadır. Bunların yanında, karayollarında trafik seyrini düzenleyen ve karayollarında taşıma yapılabilmesi için gerekli koşulları düzenleyen iki ayrı yönetmelik vardır. Bunlardan birincisi Karayolları Trafik Yönetmeliği (1997) olup, Türkiye sınırlarında uyulması gereken trafik kurallarını geniş bir şekilde düzenleyen hukuksal metindir. Diğeri ise Karayolları Taşıma Yönetmeliği (2009) olup, Türkiye’de taşıma yapacak olan motorlu taşıtların uyması gereken kuralları düzenlemektedir.

4. FORD, RENAULT VE FIAT FİRMALARININ DIAGNOSTIC EXTERNE VE DIAGNOSTIC INTERNE ANALİZLERİ

4.1. Ford Otomotiv Firması

Ford Motor Company, Henry Ford tarafından 16 Haziran 1903 tarihinde, ABD Michigan eyaleti Highland Park'ta kurulmuştur. Henry Ford ve beraberindeki 11 yatırımcının sadece 28 bin \$ sermaye ile kurdukları bu şirketin ilk başkanlığına hissedarlardan John S. Gray seçilmiştir. Henry Ford ise şirketin başkan yardımcısı ve aynı zamanda başmühendisidir. Henry Ford, 1906 yılında şirket hisselerinin çoğuna sahip olmuş ve aynı yıl şirketin başkanı olmuştur. 1919 yılında ise diğer ortakların azınlık hisselerinin tümünü alarak şirketi tamamen bir aile şirketi haline getirmiştir. Şirket ilk defa 1956 yılında hisselerini halka arz ederek New York borsasında işlem görmeye başlamıştır. Ford otomotiv şirketi, 1906 yılından buyana aile kontrollü şirket olma özelliğini korumuştur (www.thehenryford.org).

İlk otomobil satışını Model A ile 23 Temmuz 1903 tarihinde yapan şirket, sonraki yıllarda çeşitli modelleriyle kısa sürede yükselmiştir. Model N tipi araçları 1907 yılında ABD'de en çok satılan araç olmuştur. Asıl başarı ise 1908 yılında piyasaya sunulan Model T ile yakalanmıştır. Model T basit bir dizayna sahip olmasına rağmen düşük fiyatı, motor gücü ve hızı ile kısa sürede popüler olmuştur. Model T, 1908 ile 1927 yılları arasında 15 milyondan fazla satılmış ve otomobil sahipliğinin yaygınlaşmasında kritik rol oynamıştır (www.thehenryford.org).

Yakalanan bu başarının temel nedeni ise, Henry Ford tarafından bulunan ve ilk defa Model T'nin üretiminde başarıyla uygulanan seri üretim yöntemidir. Seri üretimle beraber artan verimlilik ve düşen üretim maliyetleri, Model T'nin fiyatına da yansımış ve otomobiller geniş bir kitle tarafından ulaşılabilir tüketim araçları haline gelmiştir. Model T'nin 1908 yılında 850 \$ olan satış fiyatı 1916 yılında 360 \$'a kadar düşmüştür (www.thehenryford.org).

Henry Ford'un 1913 yılında montaj hatlarını hareketli hale getirmesi ile yeni bir dönem başlamıştır. Ford, 1915 yılında 1 milyonuncu otomobilini üretmiş, 1918 yılında ise ABD'deki araçların yarısı Model T olmuştur. Ayrıca, Ford, hareketli montaj hatları sayesinde yüksek üretim adetlerine ulaşırken aynı dönem içerisinde çalışanlarının 2,5 \$ olan maaşlarını 5 \$'a çıkarmış, günlük 9 saatlik çalışma sürelerini ise 8 saate düşürmüştür. Yapılan bu iyileştirme o dönemin en yüksek ödenen maaş ücreti olmakla beraber çalışma şartları bakımından önemli bir adımdır (www.thehenryford.org).

Ford, daha kısa sürede daha düşük maliyetle araç üretmek için geliştirdiği seri üretim yöntemi ile hiç kuşkusuz 20. yüzyıl sanayisine damgasını vurmuştur. Geliştirilen otomasyon sistemleri ile beraber tüm sanayi dallarında üretim anlayışı değişmiştir (Güner, 2013:26).

Model T ile yakalanan başarı uzun yıllar etkisini sürdürmüştür. Ancak Henry Ford, daha pahalı ama daha şık ve konforlu olan araçların artan ilgisine seyirci kalamamıştır. Lüks otomobil pazarına girmek için 1922 yılında Lincoln şirketini satın almıştır. Şirketin başkanlığına ise Henry Ford'un oğlu Edsel Ford seçilmiştir. Ayrıca yaşanan rekabetin ve değişen taleplerin etkisiyle Model T, 1927 yılında yerini Model A'ya bırakmıştır. Bu gelişmelere rağmen Model A sadece dört yıl için rekabete ayak uydurabilmiştir. 1936 yılına kadar ABD'de lider konumda olan Ford, bu yılın sonunda General Motors ve Chrysler'in ardında kalarak üçüncü sıraya gerilemiştir (www.thehenryford.org).

Henry Ford 7 Nisan 1947 yılında hayata gözlerini yummadan iki yıl önce yani 1945 yılında başkanlığı torunu Henry Ford II'ye bırakmıştır. Henry Ford II başkanlığı devraldığında şirketin durumu kötü olmasına rağmen Model T ile yakalanan başarı sayesinde pazardaki mevcut konum korunmuştur. 1959 yılında Ford otomotiv şirketi 50 milyonuncu aracını üretmiştir (Güner, 2013: 26).

Henry Ford'un ölümünden sonra zor bir dönem geçiren şirket, toparlanma sürecinde 49 Ford (1949), Thunderbird (1955), Falcon (1960) ve Mustang (1964) gibi başarılı modellere imza atmıştır. Ayrıca, 1956 yılında ki halka arzından sonra Almanya, Brezilya, Arjantin, Avustralya, Güney Afrika ve Türkiye başta olmak üzere birçok ülkede fabrikalar açarak büyümeye devam etmiştir. Henry Ford'un çalışmaları ve başarısıyla var olan şirket günümüzde de yeni yatırımlarıyla varlığını daha uzun süre koruyacağını göstermektedir (corporate.ford.com).

Ford otomotiv şirketinin günümüzdeki merkezi ABD Michigan eyaleti Dearborn'da bulunmaktadır. Ford Motor Company, 6 kıtaya yayılmış 65 fabrikası ve 40 dağıtım merkezi ile motorlu araç üretimi ve dağıtımını yapmaktadır. Dünya otomotiv sektörünün en büyük şirketleri arasında yer alan Ford, bu oluşumlarıyla doğrudan 181.000 kişiye de istihdam sağlamaktadır (Ford Otosan, 2014).

Dünya genelinde şirketin, 2013 yılı itibarıyla, 10.707 adet Ford bayi, 185 adet Lincoln bayi ve 880 adet Ford-Lincoln kombine bayi olmak üzere toplam 11.772 adet bayisi bulunmaktadır. 2013 yılında, 6.330.000 araç satışı yapan firma, toplam 147 milyar \$ ciro elde etmiştir. Şirketin 2013 yılı operasyonları sonucunda vergi öncesi karı ise toplam 7 milyar \$ olmuştur (Ford Otosan, 2014).

Ford otomotiv şirketi, sahip olduğu üretim ve dağıtım ağı nedeniyle geniş bir coğrafyada güvenilir tedarikçi firmalara ihtiyaç duymaktadır. Dünya genelinde 21 farklı ülkede sanayi tesisi bulunan şirket, 2013 yılı itibarıyla sadece üretim yapısı için 60'dan fazla ülkede bulunan 1.100'ün üzerinde tedarikçi firmayla çalışmaktadır. Ford tarafından bu firmalara yıl sonu itibarıyla, 100 milyar \$ gibi büyük bir rakam aktarılmıştır. Ayrıca çalıştığı tedarikçilere her yıl eğitim hizmeti veren Ford bu firmaların gelişmesi için önemli katkılar sağlamaktadır (corporate.ford.com).

Ford otomotiv şirketinin enerji güvenliği ve çevresel sürdürülebilirlik konusunda son dönemde yapmış olduğu AR-GE çalışmaları sektörde öncülük etmektedir. 2013 yılında 85.000 hibrid araç satışı gerçekleştiren firma, Dünya'nın önde gelen marka danışmanlık şirketi "Interbrand" tarafından yayınlanan En İyi Yeşil Küresel Markalar listesinde 1. sırada yer almaktadır (corporate.ford.com).

Ford otomotiv şirketinin faaliyetleri ise, temel olarak Otomotiv ve Finansal Hizmetler olmak üzere iki bölüme ayrılmaktadır. Otomotiv bölümünde, Ford Amerika, Ford Avrupa ve Ford Asya-Pasifik-Afrika alt birimleri bulunmaktadır. Finansal hizmetler bölümünde ise, temel olarak araç finansmanı, sigorta ve leasing operasyonları yürütülmektedir. Şirketin ana ve bağlı otomotiv markaları Ford ve Lincoln olup finansal hizmetler ile ilgili temel kuruluşu Ford Motor Credit Company'dir (Ford Otosan, 2014).

Ford Motor Company'nin Türkiye'de ki faaliyetleri ise 1928 yılından günümüze kadar uzanmaktadır. Dönemin hükümeti tarafından, Ford Motor Company ile 25 yıllık bir sözleşme yapılmış ve Ford, İstanbul'da bir montaj tesisi kurmuştur. Bu motor fabrikası 1929 yılında faaliyete geçmiş ancak 1930 yılında yaşanan Dünya ekonomik krizinin ardından kapanmıştır (Çengelci, 1998: 18).

Ford'un Türkiye'de yaşadığı bu kötü sonuçlanan yatırımın ardından uzun bir süre yatırımı olmamıştır. Vehbi Koç'un 1928 yılında Otokoç firmasıyla almış olduğu Ford bayiliği ile başlayan Ford-Koç ilişkileri zamanla güçlenerek Türkiye'de otomotiv sanayinin gelişmesinde büyük payı olan Otosan şirketinin kurulmasını sağlamıştır (Güner, 2013:28).

Resmi olarak 1959 yılında Ford'un montaj fabrikası olarak İstanbul'da kurulan Otosan, başta kamyon montajı ile başladığı otomotiv sanayi hayatına Türkiye'de birçok ilki gerçekleştirerek devam etmiştir. Bu yeni kuruluşun tamamı yerli kadrosuyla, 1960 yılında günde 4 adet otomobil ve 8 adet kamyon üreterek bu alanda bir ilki gerçekleştirmiştir (Yurtseven, 2012: 37). Özellikle, Türkiye'nin ilk seri üretim yerli otomobili olan Anadol ile, Türkiye otomotiv sanayinin lokomotifini olmuş, yan sanayinin kurulmasına katkı sağlamıştır. Anadol, 1966 yılından üretimine devam edildiği 1984 yılına kadar 87 bin adet üretilmiştir (Çengelci, 1998: 19).

Otosan, 1982 yılında Eskişehir İnönü Fabrikasını açarak faaliyet alanını genişletmiştir. Cargo kamyonların 1983 yılında, Ford Taunus otomobillerin ise 1985 yılında üretimine bu fabrikada başlanmıştır. Ford Motor Company 1983 yılında, Otosan'da ki hisse payını % 30'a çıkarmış, 3 Ekim 1997 tarihinde ise % 41,04 ile Ford ve Otosan hisselerini eşitlemiştir. Böylece yeni ismiyle Ford Otomotiv Sanayi A.Ş., yani Ford Otosan ortaya çıkmıştır (Ford Otosan, 2014).

1997 yılından sonra Ford tarafından yapılan yatırımlar hız kazanmıştır. 1998 yılında Kartal'da Yedek Parça Dağıtım merkezi ve 2001 yılında Gölcük'te 150.000 adetlik bir kapasite ile Kocaeli Ford Otosan fabrikası kurulmuştur. Ford Otosan Kocaeli Fabrikası günümüzde 290.000 adet yıllık üretim kapasitesine ulaşarak Avrupa'da Ford araç üreticileri arasında lider konumdadır. 2007 yılında açılan TÜBİTAK Gebze Teknopark'ta kurulan Teknoloji Merkezi tesisi ise Ford'un tüm dünyadaki 3. büyük AR-GE merkezidir (Ford Otosan, 2014a).

Ford Otosan 6 milyar dolarlık satış geliri ve 330.000 ticari araç, 66.000 motor ve 140.000 aktarma organı üretim kapasitesiyle Ford Avrupa'nın ticari araç üretim merkezidir. Bununla beraber, Ford Otosan, Türkiye otomotiv sektörünün liderliğini de 12 yıldır aralıksız elinde bulundurmaktadır. Türkiye'de firma yaklaşık 10.000 kişiye istihdam sağlamaktadır. Marka vaadi olan "Go Further" (Hep daha ileri) ile Ford Otosan daha mükemmel ürünler geliştirmek, güçlü bir iş modeli oluşturmak, çalışanları ve müşterileri için daha iyi bir dünya yaratmak için her zaman daha ilerisini düşüneceğinin sözünü vermektedir (Ford Otosan, 2014a).

- **Vizyon**

- ✓ Otomotiv ürün ve hizmetlerinde Türkiye'nin lider tüketici odaklı şirketi olmak.

- **Misyon**

- ✓ Müşteri ihtiyaç ve beklentilerine en uygun otomotiv ürün ve hizmetlerini sunarak, Türkiye Otomotiv Pazarı'nın lideri ve Ford Avrupa'nın üretim merkezi olmak. Tüketicilerin araçlarında keyif alması için, en yenilikçi, en fonksiyonel, en pratik, en çözümleyici ürünleri üretmek ve bu ürünleri en uygun fiyatlarla, en kolay ulaşılabilir şekilde, en anlaşılır uygulama bilgileriyle pazara sunmak.

- **Değerler**

Temel görevini gerçekleştirme tarzı, görevin kendisi kadar önemlidir. Şirketi başarıya götürecektel temel değerler şunlardır:

- ✓ **Çalışanlar:** Ford'un güç kaynağıdır. Çalışanların gelişmelerine fırsat tanımak suretiyle yetenek ve mutluluklarını artırmak hedefidir. Her alanda onların katılımlarını sağlayacak "Takım Çalışması"nı gerçekleştirmek prensibidir.
- ✓ **Ürün ve Hizmetler:** Gösterilen çabaların sonuçlarıdır. Ürün ve hizmetler, müşteriler tarafından ne kadar beğenilirse, Ford'un değeri de o kadar artacaktır.
- ✓ **Kazancı:** Ürün veya hizmetler, müşteri beklentilerini ne derecede karşıladığının göstergesidir. Ürün ve hizmetleri iyileştirmek için gerekli kaynakları temin etmek üzere kar etmek hedefidir.

Dürüstlük ve şeffaflık, güvenilirlik, yenilikçilik, çevre duyarlılığı, insan sağlığı değerlerin temelidir.

4.1.1. Diagnostic Externe

❖ Çevre Analizi

- ✓ Taşıt kredileri ile otomotiv alım piyasasının yükselmesi sonucu artan, yeni otomotivlere paralel büyüme.
- ✓ Tüketici bilinçlenmesinin her geçen gün artması.
- ✓ İlgili firma ve kamu ilgili birimlerinin, çevre görünümüne çevre kirlenmesine önem veren politikalar yürütmesi.
- ✓ Otomotiv firmaları için düzenlenmiş kısıtlayıcı kanun ya da engel olmaması. Enerji ve malzemenin verimli kullanılmasını sağlamak ve enerji performansını sürekli geliştirmek, Ford'un en önemli duyarlılığı arasındadır.

❖ PEST Analizi

▪ Politik Faktörler

- ✓ Son yıllarda yaşanan siyasi istikrar nedeniyle, otomotiv sektöründe yaşanan ilerleme ve otomotiv sektörünün bundan doğrudan etkilenmesi.
- ✓ Hükümetin, otomotiv sektörünü kalkındırmayı programına almış olması, bu yönde yapılan çalışmaların otomotiv sektörünü de etkilemesi.
- ✓ Avrupa Birliği sürecinde üretici firmaları otomotiv üretimi konusunda hükümetin teşviki ve firmalarında gelecek planlarını bu senaryo üzerine kurmaları ve bu konularda hazırlık çalışmaları yürütmeleri.
- ✓ Devlet tarafından yatırımcılara sağlanan vergi indirimleri otomotiv sektörünün en önemli fırsatlarındandır. Yatırım yapacak üreticilere, neredeyse ücretsiz arazi sağlanması, belli süreler boyunca vergi muafiyeti gibi avantajlar değerlendirilme üzere sunulmuştur.

▪ Ekonomik Faktörler

- ✓ İyileşen ekonomik koşullar ve buna bağlı olarak satın alma gücünün artması
- ✓ Yoğun rekabetten dolayı karlılığın düşük olması
- ✓ Hükümetin ekonomi programında, otomotiv sanayisi sektörünün gelişmesini öncelikli madde olarak kabul etmesi sonucu otomotiv sektöründeki paralel büyüme

▪ Sosyal Faktörler

- ✓ İnsan sağlığına zarar vermeyen egzoz emisyon ve CO₂ gaz salınım değerlerinde yeni nesil motorların üretilmesi.
- ✓ Satın alma kararlarının her yaş grubu tarafından belirlenmesi ve ürünlerinde buna göre şekillenmesi neticesinde satış hacmi.
- ✓ Markaya olan inancın ve güvenin tüketici, servis ve teknik kanalları bazında her geçen gün biraz daha artması.

▪ Teknolojik Faktörler

- ✓ Tesisin tam otomasyona sahip olması ve mevcut tesiste büyüme imkanının fazlasıyla olması
- ✓ Sektörün AR-GE yatırımlarının fazla olması.

➤ Endüstriyel Çevre

▪ Pazar ve Tüketiciler

- ✓ Büyük rakiplerde olan yabancı sermayenin, Ford firmasında da olması sebebiyle finansman desteği yokluğu sıkıntısı yaşamaması ve global satın alma gibi avantajlardan yararlanması.
- ✓ Satış koşullarında öncü ve belirleyici olması.

▪ Tedarikçiler

- ✓ Hammadde alımını tek bir merkezden tedarik etmemesi sebebiyle, tek bir tedarikçiye muhtaç olmaması ve bunun yanında malzeme tedarikinde sıkıntı yaşamaması.

▪ Rakipler

- ✓ En büyük rakip firmaların yoğun teknoloji üretimini kullanmaları sonucu piyasaya hakim olmaları, otomotiv sektöründe rekabetin yoğun yaşanmasına neden olmaktadır.
- ✓ Rakip markaların piyasada fazlaca bulunması, müşterileri çok kolay farklı otomotiv markalarına yöneltebilmektedir.
- ✓ Ford, ekonomik ve ergonomik olması sebebiyle otomotiv sektöründe pazarın önde gelen isimlerinden biridir.
- ✓ Rakiplerin kendilerini üst düzey geliştirmesi ve rakip işletmelerin büyümesi, Ford'un kendisini büyütmesine ve geliştirmesine fazlaca katkı sağlamıştır.
- ✓ Zayıflayan rakiplerin ekonomik krizden dolayı oluşan potansiyel pazar payı.
- ✓ Özellikle yakıt tasarruflu motorlarda ve yüksek güvenliqli araçlarda, uygulamaların gelişmesi Ford'u pazarda söz sahibi yapmıştır.

4.1.2. Diagnostic Interne

❖ Üretim

- ✓ Otomotiv dünyasında ilk kez bulduğu yeniliklerle ve geliştirmiş olduğu teknolojilerle sektörde etkin bir yere sahip olması, sektörde söz sahibi olması.
- ✓ Ford, 6 kıtada, 200 pazarda araç üretip, dağıtmaktadır. Bu istatistiklerle adından söz ettirmesi.
- ✓ Dünya genelinde yaklaşık 246.000 çalışanı ve 110 fabrikası var olması sebebiyle, pazardaki en büyük işletmelerden biri olması.
- ✓ Avrupa'nın en son teknoloji ile üretilen otomotivlerden oluşması sebebiyle, diğer rakipleriyle rekabetin artması
- ✓ Türkiye'nin 3. en büyük ihracatçı şirketidir. Ford Otosan; Transit, Cargo ve Connect araçlar olmak üzere 5 kıtaya ihraç yapmaktadır. Ford markasının Dünya çapında yaygın olmasıyla birlikte; Ford Otosan markası da Dünya'da bilinmeye başlamıştır.
- ✓ Toplam otomotiv pazarında ve orta ticari araç pazarında, 2010 yıl sonu ve 2011 yılı ilk çeyrek itibarıyla Türkiye'de lider konumdadır. Ford 9 yıldır liderliği kaptırmamıştır.
- ✓ Fabrikalarda üretilen ürün yelpazesi geniştir. Hafif ticari ve ağır ticari araç üretimiyle beraber çeşitli yedek parça üretimi yaparak, gerek kendi araçlarında gerekse de çeşitli firmalara satışını yapmaktadır.
- ✓ Dünya'da Ford markasının güçlü olması önemli bir fırsattır. Ford, Dünya'nın ilk araba üreticilerindedir. İlk üreticilerden olması ve sanayi sektöründeki en büyük gelişimi Ford'un yapmış olması, Dünya piyasasındaki yerini daha da keskinleşmiştir. Ford'un güçlü bir markaya sahip olması, Otosan için önemli bir fırsat yaratmakta ve Otosan da bu fırsatı değerlendirmektedir.
- ✓ Yönetimde Ford Company'nin etkin olması, Ford Otosan'ı Türkiye'de üretilen araçlar ve yatırımlar konusunda zayıf bırakmaktadır.

❖ Dağıtım ve Pazarlama

- ✓ Toplam pazardan, oldukça yüksek pazar payı almaktadır.
- ✓ Kurulduğundan beri pazar payı sürekli olarak büyümektedir.
- ✓ İnsan sağlığına ve çevreye önem veren yaklaşımı, dinamik yapısı ve güçlü ilişkileri, kaliteli ve zengin ürün yelpazesi dağıtım kanallarının ve pazarlama olanaklarının gelişmesini sağlar.
Dünya'nın her yerinde yapılması ile potansiyel pazardan yararlanmayı hedeflemektedir.
- Türkiye otomotiv sektöründe, Ford-Otosan haricinde üretim yapan 17 şirketin piyasada güçlenmeleri, önemli bir tehdit olarak algılanmaktadır.

❖ İnsan Kaynakları

- ✓ Çalışanlarının yaş ortalamasının düşük olması ve eğitim seviyelerinin rakip işletmelerin bazılarının çalışanlarına göre yüksek olması, Ford için işgücü bazında büyük bir avantaj sağlamaktadır.

❖ Finansman

- ✓ Ford Options sistemiyle; geleneksel ödeme paketlerinin tüm avantajlarını bir araya getiren Ford Options, istenilen Ford aracın alınabilmesi için oldukça cazip bir yöntem sunuyor. Avrupa'da 90lı yıllarda kullanılmaya başlayan ve popüler hale gelen Ford Options, faiz oranlarının düşüşü ile müşterilere de sunulabilecek avantajlı bir ürün haline gelmiş bulunmaktadır. Müşteriye kalmış kalan sözleşme süresini belirledikten sonra, sürenin sonunda aracı kullanmaya devam etmek, değiştirmek ya da geri vermek arasında karar vermektir.

4.2. Renault Otomotiv Firması

Renault firması, 1898 yılında Louis Renault ve kardeşleri tarafından, Fransa'da "Societe Renault Freres" ismiyle kurulmuştur. Renault kardeşler yaptıkları ilk otomobil olan Voiturette ile 1889 yılında Paris'te yapılan bir otomobil yarışını kazanmış ve ilk olarak bu sayede isimlerini duyurmuştur. Devam eden yıllarda ürettikleri yeni otomobilleriyle yeni yarışları kazanan kardeşler bir yandan da fabrikalarını genişletmiştir. (group.renault.com).

Renault fabrikaları, Birinci, Dünya Savaşı yıllarında ambulans, sedye, şirket arabaları yapmıştır. Ayrıca bu yıllarda zırhlı araçlar ve FT17 tanklarını yaparak ülkesinin en büyük silah üreticilerinden olmuştur. İkinci Dünya Savaşı yıllarında ise Renault'nun Fransa'da ki fabrikası Alman birlikleri tarafından ele geçirilmiş ve daha sonrada bombalanmıştır. Savaş sonrasında hayata gözlerini yuman Louis Renault'nun ardından şirket Fransa devleti tarafından kamulaştırılmış ve ulusal bir şirket haline gelmiştir. Savaş yıllarından sonra şirket hızla Avrupa ve Dünya'da büyümüştür (group.renault.com).

Ulusal bir şirket olarak yeni binalar alan ve yeni üretim tesisleri kuran Renault firması 1980'li yıllara kadar uluslararası alanda yapmış olduğu yatırımlarla genişlemesine devam etmiştir. Aynı zamanda tıpkı kurulduğu ilk yıllarda olduğu gibi bu yıllarda da motor sporlarına yönelmiştir. Otomobil yarışlarında etkileyici sonuçlar elde eden Renault yine bu dönemde Formula 1 yarışlarına katılmaya başlamıştır. Renault'nun hisselerinin % 29,9'luk bir kısmı, Fransa'da ki ekonomi politikalarının sonucu olarak 1994 yılında halka arz edilmiştir. Bu özelleştirmeden 8,4 milyar Frank elde eden Fransa, ilerleyen dönemlerde hisse satışına devam etmiştir (İnağ, 1996). Fransa devleti, günümüzde hala % 15 civarında hisseye sahip olmakla beraber Renault firmasının faaliyetleri üzerinde söz sahibidir (group.renault.com).

Renault otomotiv firması, 2013 yılı verilerine göre 128 ülkede endüstriyel ve ticari varlıklarıyla kurumsal olarak faaliyet göstermekte, 6 kıtada ürünleri ile global otomotiv pazarında yer almaktadır. Sahip olduğu 37 üretim tesisinde motorlu araç ve aktarma organları üreten şirketin, yaklaşık 122.000 çalışanı bulunmaktadır. Ayrıca, şirket çalışanlarının dağılımına bakıldığında %17,6'sının kadın olduğu ve üst yönetici kadrosunda da kadın yönetici oranının yüksek oluşu da dikkat çekmektedir (group.renault.com).

2013 yılı sonu itibarıyla 2,6 milyonun üzerinde araç satan firma, ticari faaliyetlerinden 40,9 milyar avro ciro elde etmiş ve faaliyet karını 1,24 milyar avro olarak açıklamıştır. Ayrıca Renault son dönemde sürdürülebilir çevre sorunlarına yönelik çalışmalarını öne çıkarmaktadır. Renault elektrikli araç satışları konusunda % 37,1 pazar payı ile Avrupa lideridir (group.renault.com).

Renault otomotiv firmasının, Renault, Dacia ve Renault Samsung Motors olmak üzere üç ana bağlantılı markası bulunmaktadır. Bu markaların yanı sıra çok uluslu firmalarla son dönemde kurduğu stratejik ittifaklar çerçevesinde çeşitli üretim yatırımları ve AR-GE çalışmaları yapmaktadır. Renault özellikle Nissan ile güçlü bir ittifaka sahiptir. 1999 yılında kurulan Renault-Nissan Allianz ittifakı iki şirkete bağlı fakat ayrı bir yönetim kadrosuyla Hollanda'da bulunmaktadır (group.renault.com).

Renault-Nissan ittifakı 2013 yılında toplam 8,3 milyon araç satmıştır. Bu büyüklüğü ile Dünya otomotiv firmaları arasında dördüncü sırada yer almaktadır. Renault-Nissan ittifakı 2008 yılında Rusya'nın en büyük otomobil üreticisi AvtoVaz'ın çoğunluk hisselerini satın almıştır. 2010 yılında ise Daimler ile iş birliği anlaşması imzalamıştır. Nissan'ın Mitsubishi ile olan mevcut işbirliği de Kasım 2013 tarihinde Renault-Nissan ittifakını kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Ayrıca Çin'de üç otomotiv devinden biri olan Dongfeng firması ile de stratejik ortaklığa sahiptir. Renault'un kurmuş olduğu bu ittifaklar endüstriyel ve ticari faaliyetlerinde oldukça güç kazandırmıştır. Son dönemde yapmış olduğu çalışmalarla yeni gelişmekte olan pazarlarda hakimiyet alanını genişleten Renault'un daha da büyüyeceği ön görülmektedir (group.renault.com).

Türkiye otomotiv sanayinin yeni yeni kurulduğu bir dönemde yatırım yapma kararı alan Renault, 24 Temmuz 1969 tarihinde OYAK ve Yapı Kredi Bankası ile anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşmaya göre kurulan OYAK-Renault şirketinin hisselerinin % 44'ü Renault'a, % 43'ü OYAK'a ve % 13'ü Yapı Kredi Bankası'na ait olmuştur. OYAK-Renault, 1971 yılında Bursa'da 50.000 metrekare alana sahip fabrikasında yılda 20.000 adet otomobil üretme kapasitesiyle üretim faaliyetine başlamıştır. Bu fabrikada ilk olarak Fransa'dan gelen Renault 12 model otomobillerin montajı yapılmıştır. Daha sonraki yıl ise Renault marka otomobillerin satışı için " Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş. (MAİS)" kurulmuştur (Ayoğlu ve Kıymalıoğlu, 2006).

Renault 1992 yılında Yapı Kredi Banka'sının % 13'lük hissesini satın alarak çoğunluk hisselerinin sahibi olmuştur. Bu durum 1997 yılında Renault ve OYAK arasında yapılan anlaşmayla değişmiştir. İki şirket bu tarihte OYAK-Renault ve Renault MAİS firmaları üzerindeki paylarını eşitlemiştir. İki şirketin yeni hisse dağılımı OYAK-Renault için; % 51 Renault, % 49 OYAK olurken, Renault MAİS'de durum; % 49 Renault, % 51 OYAK şeklinde olmuştur (Ayoğlu ve Kıymalıoğlu, 2006).

Şirketin Bursa'da Organize Sanayi Bölgesi'nde kurulu bulunan fabrikası, bugün yıllık 360.000 adet otomobil ve 450.000 adet motor üretim kapasitesi ile Renault'un Batı Avrupa dışında en yüksek kapasiteye sahip iştiraki konumundadır. Oyak-Renault, Türk otomotiv sektöründe, otomobil ile birlikte motor, vites kutusu, ön ve arka takım, motor beşiği ve yürüyen aksamların üretimini gerçekleştiren tek kuruluştur. Şirket üretiminin büyük bir kısmını başta Avrupa ülkeleri olmak üzere pek çok ülkeye ihraç etmektedir. Türkiye'nin en eski otomobil firmalarından olan OYAK-Renault'un 5.739 çalışanı bulunmaktadır (www.oyak-renault.com.tr).

OYAK-Renault; Türkiye'nin en büyük sanayi kuruluşlarının açıklandığı ISO 500 listesinde 2012 yılında 3. sırada yer almıştır. Ayrıca Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin 2013 yılı Mayıs ayında açıklamış olduğu 2012 yılı ilk 1.000 ihracatçı firma listesinde 3.15 milyar \$ ihracat tutarı ile Türkiye genel sıralamasında 3. olmuş, sektörel sıralamada ise 2. sırada yer almıştır. Şirket 2013 yılında yapmış olduğu 267.000 adet araçlık dış satımla sektörde ilk sırada yer almayı başarmıştır. Türkiye otomotiv pazarında ise en çok binek otomobil satan marka olmuştur. Ayrıca satış ve pazarlaması Renault MAİS tarafından yapılan Dacia markası da 2013 yılının en hızlı büyüyen ticari araç markası olmuştur (OYAK, 2013).

Kuruluşundan günümüze kadar çalışmalarında kalite standartlarını hep ön planda tutmasıyla dikkat çeken Oyak-Renault, ISO 9001 Kalite Güvence Sistem Belgesi'ni sektörde ilk alan kuruluştur. Şirket ayrıca, ISO 14001 Çevre Yönetim Sistem Belgesi'ne sahiptir. Renault MAİS ise 2013 yılında TS ISO10002 belgesi olarak otomotiv sektöründe Genel Müdürlük ve Şubeleriyle bu belgeyi alan ilk otomobil firmalarından biri olmuştur. OYAK-Renault'un merkezi İstanbul'da bulunmaktadır (www.oyak-renault.com.tr).

- **Vizyon**

- ✓ Otomotiv sektöründe, yenilikçi, çevreye duyarlı ve güvenli ürün gamıyla sürekli müşteri memnuniyetini sağlayarak lider olmak

- **Misyon**

MAİS'in ticari politikalarını oluşturmak için RENAULT ve OYAK, hedefleriyle uyumlu olarak 6 stratejik hedef tanımlanmıştır:

- ✓ Karlı olmak ve ortakların beklentilerini karşılamak,
- ✓ Toplam pazarda sürekli olarak lider kalmak,
- ✓ Müşteri memnuniyeti ve sadakatini geliştirmek (ürün, satış ve satış sonrası hizmetleri),
- ✓ Renault marka imajı ve marka çekiciliğini geliştirmek,
- ✓ Şebeke etkinliğini güçlendirmek,
- ✓ Organizasyonun verimliliğini ve personelin aidiyet gururunu artırmak

- **Değerler**

- ✓ Ekip Ruhu
- ✓ Şeffaflık
- ✓ Profesyonellik
- ✓ Güven
- ✓ İkelilik
- ✓ Yaratıcılık

- **Kalite politikası:**

- ✓ Renault ve Dacia marka müşterilerinin beklentilerini anlamak, şikayetlerine yasal mevzuatlar çerçevesinde en üst düzeyde çözüm bulmak ve uygulamak, sürekli gelişmeyi sağlayarak müşteri memnuniyetini artırmak temel hedeftir.
- ✓ Bu hedefi gerçekleştirmek için tüm çalışanları, eğitim ve bilinçlendirilmesi çalışmaları ile çevreye saygılı, sosyal sorumluluk sahibi bireyler olarak geliştirilmelerini sağlamak, şirket faaliyetlerinin sürdürülmesinin vazgeçilmez değeridir.
- ✓ Kurulduğu 1968 yılından beri, otomotiv sektöründe sürekli değişim ve gelişim gerekliliğini ön planda tutan, hedeflediği geleceği sağlamak için tüm etik değerlere bağlı, kalite ve güvenilirliği tüm çalışanları ile sahiplenen lider ve yaratıcı bir kuruluş olmak ilkedir.

4.2.1. Diagnostic Externe

❖ Çevre Analizi

- ✓ Tüketici bilinçlenmesinin her geçen gün artması.
- ✓ İlgili firma birimlerinin, çevre kirlenmesine önem veren politikalar yürütmesi.
Enerjinin verimli kullanılmasını sağlamak, Renault'nun en önemli duyarlılığı arasındadır.
- ✓ Diğer üreticilere oranla daha farklı bir yol izleyen Renault, Dünya Çevre Günü'nde, çevreci yönüyle ön plana çıkıyor. Fransız üretici, önümüzdeki yıllarda karbon ayak izini azaltmayı ve sera gazı emisyonunu tamamen kesmeyi planlıyor. Her yıl 5 Haziran günü kutlanan Dünya Çevre Günü'nün 42. yıl dönümünde, Fransız otomotiv şirketi Renault, küresel ısınmayı ve karbon ayak izini azaltmayı önlemek için yapacağı çalışmalara dikkat çekiyor.

❖ PEST Analizi

▪ Politik Faktörler

- ✓ Özellikle son yıllarda Türkiye'de yaşanan siyasi istikrar nedeniyle, otomotiv sektöründe yaşanan ilerleme ve otomotiv sektörünün bundan doğrudan etkilenmesi.
- ✓ Otomotiv firmaları için düzenlenmiş kısıtlayıcı kanun ya da engel olmaması.
- ✓ Devletin, otomotiv sektörünü kalkındırmayı amaçlamış olması, bu yönde yapılan çalışmaların otomotiv sektörünü de olumlu etkilemesi.
- ✓ Hükümet tarafından yatırımcılara sağlanan vergi ve benzeri teşvik yada indirimler, sektörün en önemli fırsatlarından. Yatırım yapacak üreticilere, neredeyse ücretsiz arazi sağlanması, belli süreler boyunca vergi muafiyeti gibi avantajlar değerlendirilmek üzere sunulmuştur.

▪ **Ekonomik Faktörler**

- ✓ Düzelen ekonomik koşullar, ödeme koşulları ve buna bağlı olarak satın alma gücünün artması.
- ✓ Pazar çeşitliliği ve doğal olarak yoğun rekabetten dolayı karlılığın düşük olması.
- ✓ Devletin, ekonomik programında otomotiv sektörünün gelişmesini öncelikli maddelerden biri olarak kabul etmesi ve buna bağlı olarak otomotiv sektöründeki paralel büyüme.

▪ **Sosyal Faktörler**

- ✓ İnsan sağlığına zarar vermeyen egzoz emisyon ve CO₂ gaz salınım değerlerinde yeni nesil motorların üretilmesi.
- ✓ Markaya olan inancın ve güvenin tüketici, servis ve teknik kanalları bazında her geçen gün biraz daha artması.

▪ **Teknolojik Faktörler**

- ✓ Şirketin AR-GE yatırımlarının fazla olması.
- ✓ Sürüş keyfi ve performans, düşük maliyet, kalite ve sağlamlık.
- ✓ Elektrikli otomobil konusunda, diğer üreticilerden bir adım önde olan Renault'tan yüzde yüz elektrikli otomobil: 'Twizy' piyasada adından söz ettirecektir.
- ✓ Renault ve Formula 1 ile 35 senede 11 motor üreticiliği şampiyonluğu. Renault motorları için eşi benzeri olmayan bir başarı öyküsü. Renault motoru, çeşitli şasi'lere uyum sağlayabilir ve yüksek bir dayanıklılığa sahiptir. 2013 yılında her üç F1 yarış otomobilinden biri Renault'nun R.S.27 motoruyla donatılmıştır.

➤ **Endüstriyel Çevre**

▪ **Pazar ve Tüketiciler**

- ✓ Tüm üreticilerde olan gerekli sermayenin, Renault firmasında da olması sebebiyle finansman desteği yokluğu sıkıntısı yaşamaması
- ✓ Satış rakamlardan dolayı, sektörde öncü ve belirleyici olması.

▪ **Tedarikçiler**

- ✓ Hammadde alımında ve bunun yanında malzeme tedarikinde sıkıntı yaşamaması üretim konusunda oluşabilecek sıkıntıların önünü almaktadır.

▪ **Rakipler**

- ✓ Rakip markaların piyasada fazlaca bulunması, müşterileri çok kolay farklı otomotiv markalarına yöneltebilmektedir. Renault ise, piyasada kendini ispatlamış yönüyle rakiplerin çoğundan öndedir
- ✓ Renault, ekonomik olması ile birlikte özellikle Formula 1 tecrübesi yüksek performans motorlarını üretmesi sebebiyle, otomotiv sektöründe pazarın önde gelen isimlerinden biridir.
- ✓ Rakiplerin kendilerini üst düzey geliştirmesi ve rakip işletmelerin büyümesi, Renault'un kendisini büyütmesine ve geliştirmesine fazlaca katkı sağlamıştır.
- ✓ Zayıflayan rakiplerin ekonomik krizden dolayı oluşan potansiyel pazar payına göre Renault çok daha avantajlıdır
- ✓ Özellikle tasarruflu ve performanslı motorlarda ve yüksek güvenlikli araçlarda uygulamaların gelişmesi, Renault'u pazarda söz sahibi yapmıştır.

4.2.2. Diagnostic Interne

❖ **Üretim**

- ✓ Otomotiv sektöründe bulduğu yeniliklerle ve geliştirmiş olduğu teknolojilerle sektörde etkin bir yere sahip olması, sektörde söz sahibi olması.
- ✓ Oyak-Renault, Türk otomotiv sektöründe, otomobil ile birlikte motor, vites kutusu, ön/arka takım, motor beşiği ve yürüyen aksamların üretimini gerçekleştiren tek kuruluş.
- ✓ Bursa'da faaliyet gösteren Renault Fabrikası, çalışan 5739 işçisiyle, yıllık ortalama 360.000 otomobil ve 450.000 motor üretimi yapabilmektedir ki bu da istihdam ve gelir açısından ekonomiye üst düzey bir katkı yapmaktadır.
- ✓ Avrupa'nın en son teknoloji ile üretilen otomobillerden oluşması sebebiyle diğer rakipleriyle rekabetin artması.
- ✓ Fabrikalarda üretilen ürün yelpazesi geniştir. Binek ve ticari araç üretimiyle beraber çeşitli yedek parça üretimi yaparak, gerek kendi araçlarında gerekse de çeşitli firmalara satışını yapmaktadır.

❖ Dağıtım ve Pazarlama

- ✓ 2014'te Türkiye'de 23.219 araç satışıyla bu alanda ikinci sırada bulunmaktadır. Toplam pazardan oldukça yüksek pazar payı almaktadır.
- ✓ Faaliyet gösterdiğinden beri pazar payı, sürekli olarak büyümektedir.
- ✓ İnsana ve çevreye önem veren yaklaşımı, bol çeşitli ürün yelpazesi dağıtım kanallarının ve pazarlama olanaklarının gelişmesini sağlar.
- ✓ Dünya'nın her yerinde yapılanması ile potansiyel pazardan yararlanmayı hedeflemektedir.

❖ İnsan Kaynakları

- ✓ Çalışanlarına sunmuş olduğu kolaylıklarla yüksek verim almayı hedeflemektedir. Müşteri memnuniyetini öncelikli ele alan Renault, çalışanlarını memnun ederek bu hedefe ulaşacağını düşünmektedir.
- ✓ Özel Sağlık Sigortası ile şirket personeli için Özel Sağlık Sigortası yapılmaktadır.
- ✓ Maluliyet ve Vefat Tazminatı ile personelin malulen emekli olması halinde kendisine, vefatı halinde ise, yasal mirasçılara şirket tarafından tazminat ödenir.
- ✓ Dileyen çalışanlarına, şirketin belli oranda prim katılımı sağladığı Grup Emeklilik Planına dahil olabilme imkanı sunar.
- ✓ Çalışanlara servis imkanı sunulmaktadır.
- ✓ Çalışanlara öğle yemeği imkanı sunulmaktadır.

❖ Finansman

- Maxi koruma paketi ile müşteriye özel kredi koruma çözümleri sayesinde kullanılan kredi ya da taksitleri öderken beklenmedik bir gelişme olursa, krediyi geri ödemek konusunda güvende olmak adına bu şekilde bir imkan sunulmaktadır. Renault, bu konuda sıkıntı yaşamama adına müşteri için kredi koruma sigortası Maxi Koruma'yı öneriyor.

- İşsizlik sigorta ve desteği ile; Borçlanırken aklımızın bir köşesinde tuttuğumuz önemli bir risk. Renault Finans bu konuda da müşteriye tam kapsamlı işsizlik sigortası müşteriye en zor günlerinde korur.
- Geçici Süreli İş Görememe sigortası ve kredi desteği ile; Beklenmedik bir rahatsızlık veya talihsiz bir kaza, geçici bir süre çalışmaya engel olabilir, bu durumda kredi taksitlerini ödemede destek Renault'tan hazır.

4.3. Fiat Otomotiv Firması

Fiat S.p.A., 1 Temmuz 1899 tarihinde Giovanni Agnelli tarafından İtalya Torino'da kurulmuştur. Kuruluşundan bu yana otomotiv sektöründe öncü bir rol almıştır. İlk olarak seçkin bir tüketici grubu için otomobiller üreten firma kısa sürede hem İtalya'da, hem de yurt dışında popüler olmuştur. Çok kısa bir süre sonra Fiat, yarış konusunda da kimsenin geçemediği bir duruma gelmiştir. Yarışlar sayesinde ününü arttırmış ve büyümüştür. 1909 yılında Fiat, ABD'de bir fabrika kurmuş ve orada özel otomobillerin yanı sıra kamyonet, traktör, tren, gemi motorları ve uçak üretimi yapmıştır. 1922 yılında geniş kitlelere hitap eden otomobillerde üretmeye başlamıştır. Bu sayede ABD'de yüksek bir pazar payının sahibi olmuştur. 1950'li yılların ortalarında milyonlarca küçük Fiat modelinin (Seicento ve Cinquecento) seri üretimini yaparak İtalyan ekonomisine önemli katkılar yapmıştır (www.fiat.com.tr).

Dünya'nın en büyük endüstriyel grupları arasında yer alan Fiat firması bünyesinde Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Abarth ve Fiat Professional markalarını barındırırken aynı zamanda Maserati ve Ferrari gibi lüks arabaların satışını gerçekleştirmektedir. Ayrıca, Chrysler firmasıyla ortaklığı bulunup Chrysler, Jeep, Dodge ve Ram, SRT marka araçların satışını yapmaktadır. Exor Holding'in % 30 hissesine sahip olduğu Fiat, 2013 yılında Chrysler bünyesinde yapmış olduğu satışlar dahil olmak üzere 4,4 milyon araç satmıştır. Dünya genelinde 159 üretim tesisi ve 226.000 çalışanı bulunmaktadır. Ayrıca, 2013 yılında 86 milyar avro ciro elde eden şirket vergi öncesi karını 3,4 milyar avro olarak açıklamıştır (www.fiatspa.com).

Fiat'ın Türkiye serüveni 1968 yılında başlamıştır. Vehbi Koç'un çalışmaları sonucunda Bakanlar Kurulu kararıyla Türkiye'de yatırım yapması sağlanmıştır. Kurulacak fabrika ile ilgili anlaşma 23 Temmuz 1968 tarihinde Ankara'da imzalanmış, fabrikanın temeli 13 Nisan 1969 tarihinde atılmıştır. 12 Şubat 1971 tarihinde ise fabrikada seri üretime başlanmıştır (www.tofas.com.tr).

Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. (Tofaş) ismiyle kurulan bu fabrika da entegre üretim ve montaja dayalı olmayan bir üretim hedefiyle yola çıkmıştır. Tofaş'ın ilk kurulduğu yıllarda, yıllık 20.000 araç üretim kapasitesi bulunmaktadır. Ayrıca fabrikanın kuruluşta 61.848 metrekaresi kapalı olmak üzere toplam 735.170 metrekare alanı bulunmaktadır. Fabrikada ilk olarak, Fiat 124 model otomobiller üretilmiş, bu araçlar Murat 124 adıyla piyasaya sunulmuştur (www.tofas.com.tr).

Günümüzde, Türkiye'nin hem binek otomobil hem de hafif ticari araç üreten tek şirketi olan Tofaş, Bursa fabrikasında Minicargo projesi kapsamında Fiat, Citroen, Peugeot markalarına, Yeni Doblo projesi kapsamında ise Fiat, Opel ve Vauxhall markalarına üretim yapmaktadır. Yeni yatırımlarla büyüyen fabrikanın alanı 350.000 metrekaresi kapalı olmak üzere 1.000.000 metrekareye ulaşmıştır. Ayrıca, Bursa'nın ikinci, Türkiye'nin ise 6. büyük sanayi kuruluşu olan Tofaş, 400.000 araç üretim kapasitesine ve 6.500 çalışana sahiptir (www.tofas.com.tr).

Türkiye otomotiv sektörü içerisinde en büyük üç üretici ve ihracatçıdan biri olan Tofaş, 2013 yılında 7 milyar TL satış geliri ve 434 milyon net kar elde etmiştir. Ayrıca 2013 yılında ürettiği 240.000 bin adet ile Türkiye'nin üretiminin % 22'sini gerçekleştiren Tofaş, 160.000 adet otomobil ihraç etmiştir. İhracat hacmini bir önceki yıla göre % 4 artırarak 1,6 milyar avro ihracat geliri ile Türkiye'de en fazla ihracat geliri elde eden 3 otomotiv firmasından biri olmuştur. Tofaş, 80 ülkeye yapmış olduğu ihracatla 512 milyon dolar ihracat fazlası vererek ülke ekonomisine katkı sağlamaya devam etmiştir (www.tofas.com.tr).

Vizyon

- ✓ İhtiyaç duyulan kaynakları sağlayarak, tüm paydaşlarının iş sonucu beklentilerini gerçekleştirmektir. Müşteri memnuniyetinin en üst düzeyde olacağı şekilde hizmet vermek. Verdiğimiz hizmetlerle kalitenin adı olmak.

Misyon

- ✓ Satış ve satış sonrası hizmetlerimizle yenilikçi ve kaliteli hizmetin adresi olmak. Çalışanları ile sektörde standartların üstüne çıkarak lider olmak. Müşterilerine, satın alma sürecinden başlayarak, araca sahip olduğu süre boyunca seçkin ve yenilikçi bir deneyim yaşatmak. Değer zincirindeki herkesin potansiyelini en iyi şekilde ortaya koyabileceği bir çalışma ortamı yaratmak.

▪ Değerler

- ✓ Müşteriler velinimetimidir.
- ✓ En önemli sermayesi, insan kaynağıdır.
- ✓ Amacı, sürekli gelişmek için kaynak yaratmaktır.
- ✓ Daima “en iyi” olmak vazgeçilmez, en büyük hedefidir.
- ✓ Üstün iş ahlakı ve dürüst çalışma ilkelerine uymak, birinci düsturdur.

4.3.1. Diagnostic Externe

❖ Çevre Analizi

- ✓ Ekonomik döngünün hareketlenmesi ile otomotiv alım piyasasının yükselmesi sonucu, artan yeni otomotiv sektörüne paralel büyüme.
- ✓ Tüketici bilinçlenmesinin her geçen gün artması tüm firmalarda olduğu gibi Fiat firmasında da önemli bir etkidir.
- ✓ Kaynakları verimli kullanmak ve en yüksek verimi almak firmanın başlı başına hedefidir.

❖ PEST Analizi

▪ Politik Faktörler

- ✓ Özellikle son yıllarda yaşanan siyasi ve ekonomik istikrar nedeniyle, otomotiv sektöründe yaşanan ilerleme ve otomotiv sektörünün bundan doğrudan olumlu olarak etkilenmesi.
- ✓ Devlet tarafından otomotiv sektörünün kalkındırılması ve bu yönde yapılan çalışmaların otomotiv sektörünü de etkilemesi.
- ✓ Avrupa Birliği sürecinde, üretici firmaları otomotiv üretimi konusunda hükümetin teşviki ve firmaların da gelecek planlarını bu senaryo üzerine kurmaları ve bu konularda hazırlık çalışmaları yürütmeleri üretici firmaların işini kolaylaştırmıştır.
- ✓ Diğer firmalarda olduğu gibi, Fiat için de, devlet tarafından yatırımcılara sağlanan vergi indirimleri otomotiv sektörünün en önemli fırsatlarındandır.

▪ **Ekonomik Faktörler**

- ✓ Özellikle son yıllarda gelişen ve istikrarlı ekonomik koşullar ve buna bağlı olarak satın alma gücünün artması.
- ✓ Firma çeşitliliğinden dolayı yoğun rekabetin olması ve buna bağlı olarak karlılığın düşük olması.
- ✓ Devletin ekonomi programında, otomotiv sektörünün gelişmesini öncelikli hedef olarak kabul etmesi sonucu, otomotiv sektöründeki buna bağlı olarak büyüme

▪ **Sosyal Faktörler**

- ✓ Bir çok firmada olduğu gibi, insan sağlığına zarar vermeyen egzoz emisyon ve CO₂ gaz salınım değerlerinde yeni nesil motorların üretilmesi.
- ✓ World Class Manufacturing Gümüş Seviye Ödülü ve ISO 14001 Belgesine sahip fabrika, 5 üzerinden 4 puanla Avrupa standartlarında çevreci otomobiller üretmektedir. Fiat otomobiller JATO 2009 sonuçlarına göre, 127.8 g/km değerleriyle üçüncü defa Avrupa'nın en çevreci otomobili seçilmiştir. 2010 itibariyle yan sanayi ve tedarikçileriyle WCM standartlarında "Yeşil Satın alma" çalışmalarına başlanmıştır. Doğaya ve çevreye duyarlı Fiat yetkili bayi ve servislerde yapılan düzenlemeler ile çevre ile ilgili kanun ve yönetmeliklere uyumlu şekilde atıkları yönetmektedir.

▪ **Teknolojik Faktörler**

- ✓ En önemli etkenlerden bir tanesinin, sektörün AR-GE yatırımlarının fazla olması.
- ✓ Fiat Telepathy filondaki her aracın nerede olduğunu, ne kadar yakıt tükettiğini takip eden, tüm binek ve hafif ticari araçlara uygun, tak-çalıştır özelliğiyle montaj gerektirmeyen akıllı bir araç yönetim sistemidir. Kabloya, montaja gerek kalmadan araçlardaki servis soketine (OBD) takılarak kolay kurulumu ile hemen aktif olabiliyor. Fiat Telepathy ünitesi, aracın elektronik sistemlerine entegre şekilde çalışır. Araç üzerinde üretilen veriler işlenerek, www.fiattelepathy.com sitesi üzerinden araçların kullanım tarzları, ani kalkış, ani fren, motor devri, rölanti ve yakıt tüketim oranları üzerinden değerlendirilebilir, sürücü performanslarını iyileştirilebilir.

➤ Endüstriyel Çevre

▪ Pazar ve Tüketiciler

- ✓ Satış koşullarında öncü ve belirleyici olması.
- ✓ Müşteri memnuniyetini ve tam hizmet esasını felsefe edinen FIAT, sürekli genişleyen bayi ağıyla büyümeye devam etmektedir

▪ Tedarikçiler

- ✓ Hammadde alımını tek bir merkezden tedarik etmemesi sebebiyle, tek bir tedarikçiye muhtaç olmaması ve bunun yanında malzeme tedarikinde sıkıntı yaşamaması.

▪ Rakipler

- ✓ Diğer firmaların üstün teknoloji üretimini kullanmaları sonucu piyasaya hakim olmaları, otomotiv sektöründe rekabetin yoğun yaşanmasına neden olmaktadır.
- ✓ Rakip markaların piyasada fazlaca bulunması, müşterileri çok kolay farklı otomotiv markalarına yöneltebilmektedir.
- ✓ Diğer firmaların kendilerini geliştirmesi ve rakip işletmelerin büyümesi, Fiat'ın kendisini büyütmesine ve geliştirmesine katkı sağlamaktadır.
- ✓ Özellikle servis ve yedek parça ağıyla, Fiat pazarda söz sahibi olmuştur.

4.3.2. Diagnostic Interne

❖ Üretim

- ✓ Yılda sadece 20.000 adetlik üretim kapasitesiyle, 600'a yakın çalışanıyla mütevazı bir fabrikada; ilk üretime Murat, yani Fiat 124 modeliyle başlayan Tofaş, günümüzde 400.000 üretim kapasitesiyle, 7 bini aşkın çalışanıyla, 80'den fazla dünya ülkesine ihracat yapabilmektedir. Otomotiv sektöründe bir ilk olan ve fikri mülkiyet hakları tamamen Tofaş'a ait olan Minicargo projesi ile Peugeot ve Citroen markaları için de üretim yapmaktadır. Buna ek olarak, hafif ticari araç sınıfının öncüsü ve lideri Yeni Fiat Doblo'yu, Opel ve Vauxhall markaları için de farklılaştırarak üretmeye ve ihraç etmeye devam etmektedir.

- ✓ Araç filolarını oluşturmak, genişletmek ya da yenilemek isteyen müşterilerine verdiği hizmetlerden dolayı kurumlar tarafından en çok tercih edilen markalardan biri olan Fiat, firmaların tüm filo ihtiyaçlarına en verimli şekilde cevap vermeyi, onlarla sadece satışa yönelik olmayan, satış sonrası hizmetleri de içeren uzun vadeli iş ilişkileri kurmayı kendisine amaç edinmiştir.
- ✓ İtalyan dizaynını modellerine yansıtan Fiat, en son teknoloji ile üretilen otomobillerden oluşması sebebiyle diğer rakipleriyle rekabetin artması
- ✓ Ürün yelpazesi geniştir. Hafif ticari ve ağır ticari araç üretimiyle beraber çeşitli yedek parça üretimi yaparak gerek kendi araçlarında gerekse de çeşitli firmalara satışını yapmaktadır.

❖ Dağıtım ve Pazarlama

- ✓ Pazardan aldığı pay oldukça yüksektir.
- ✓ Pazar payı, kurulduğundan beri sürekli olarak büyümektedir.
- ✓ Dünya'nın her yerinde yapılanması ile potansiyel pazardan yararlanmayı hedeflemektedir.

❖ İnsan Kaynakları

- Değişime hızla uyum sağlayan, inovatif, çok yönlü, katılımcı, global bakış açısına sahip, kendisini ve çevresini sürekli geliştiren bireyleri bünyesine çekme, “sürekli geliştirme ve istekliliğini en yüksek seviyede tutma” vizyonu ile yola çıkan Fiat, personeline çok önem vermektedir.

❖ Finansman

Koç Fiat kredi, Türkiye'de Fiat Auto lisansı altında üretilen ve Türkiye'ye ithal edilen tüm Fiat araçlarla birlikte, 2. el araçların kredilendirilmesi hizmetini de en uygun koşullarla sunuyor. Daha kolay, daha hızlı ve daha esnek kredi koşullarıyla Fiat sahibi olmak için Koç Fiat Kredi müşterilerinin yanında.

5. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN BAŞLICA SORUNLARI

Ekonomideki her sektörün olduğu gibi otomotiv sektörünün de pek çok sorunu vardır. Kapasite kullanımının düşük olması, son yıllardaki artışına rağmen AR-GE yetersizliği, yabancı firmaların ileri teknoloji ve model çeşitliliği ile yarattığı rekabet, sektörün bilim çevreleri ile bağlantılarının zayıf olması bu sorunların ilk akla gelenleridir. Bunun yanında, sektörün diğer sektörlerle göre krizler ve talep daralmasına karşı daha duyarlı olması, otomotiv sanayine yönelik politikadaki yetersizlikler, girdi maliyetlerinin yüksekliği, sektörün finansman sorunları gibi başka sorunları da vardır. (Görener ve Görener, 2008)

Otomotiv ana sanayisinin, yan sanayi ile güçlü bağlarının olduğu bilinmektedir. Buna karşın, bu iki sektör arasındaki ilişkinin, gelişmiş batı ülkeleri ve Avrupa ülkelerindeki kadar güçlü olmadığı ve kendi bünyesinde bir takım yapısal sorunlar taşıdığı görülmektedir. (Akmatov, 2008: 30) Bir başka kaynakta ise, sektörün önündeki en önemli engeller; aşırı kapasite, zayıf ve istikrarsız iç pazar, yan sanayi ile işbirliği eksiklikleri, ithalat artışı piyasa istikrarsızlığı, yan sanayinin ihtiyaç duyduğu finansman konusundaki yetersizlikler, vergi yapısının karmaşıklığı ve vergilerin yüksekliği şeklinde sıralanmaktadır. (Görener ve Görener, 2008)

5.1. İthalata Bağımlılık

Türkiye’de otomotiv ihracatı ile ithalat arasındaki ilişkiyi inceleyen bir çalışmaya göre; 1990’ların sonundan itibaren Türk otomotiv sektörünün ithalata bağımlılığı sürekli artmaktadır. Çalışmanın bulgularına göre; otomotiv ihracatının ithalata bağımlılığı 1998-2002 döneminin sonunda dönemin başına göre üç kat artmıştır. Bağımlılığın bu kadar kısa sürede üç kat artmış olması, büyük bir yapısal soruna işaret etmektedir. Çünkü Türk otomotiv sorununun, ihracat yapabilmek için daima ithalat yapmak zorunda olduğu görülmektedir. Bu da sektörün döviz girişi kadar döviz çıkışına da yol açtığını göstermektedir. Ayrıca dış pazarlardaki girdi fiyatlarına bağımlılık da ayrı bir sorun ve risktir (İnançlı ve Konak, 2011).

Türkiye’de, 1990’ların sonlarına kadar otomotiv sanayinin temel girdileri iç piyasada üretilmiştir. Bu yıllardan itibaren ithal girdilerin oranı artmıştır. Özellikle teknolojik gelişmelerin sonucu olarak otomotiv sanayi; yabancı sermaye, ithal girdi ve ithalata bağımlı bir hale gelmektedir. Yabancı sermayeli otomotiv üreticileri, teknoloji farkından ve rekabet dolayısı ile girdilerinin önemli bir kısmını ana ülkeden ithal etmektedirler (İnaçlı ve Konak, 2011).

Bu durum da ülkede yabancı sermayeli işletme sayısı arttıkça, otomotiv sektörünün girdi ithalatının artmasına yol açmaktadır. Otomotiv sanayisinde ithalata bağımlılığa yol açan dört önemli gelişme görülmektedir. Bunları aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür;

- 1990’ların sonuna kadar otomotiv sanayisindeki girdilerin önemli bir kısmı yurt içinde üretilmesine karşın, bu dönemden itibaren uzmanlaşma ve teknolojideki gelişmeye bağlı olarak bazı aksamaların yurt içinden üretildiği, geri kalan aksamın ithal edilerek montaj sistemine geçildiği görülmektedir (Saygılı ve diğ., 2009: 12).
- İkinci olarak, otomotiv sektörüne yeni firmaların girişi ile ortaya çıkan yapısal değişikliktir. Yeni firmaların birçoğunun yan sanayi alt yapısı yoktur ve yan sanayi bağları zayıftır. Bu sebeple, sektöre yeni firma girişleri, girdi kullanımında ithalatın payının artmasına yol açmaktadır (Saygılı ve diğ., 2009: 12-13).
- Türkiye’nin otomotiv sanayindeki rekabet üstünlüğü ile ilgili avantajları ve zayıflıkları da ithal girdi kullanımını etkilemektedir. Hafif ve ağır ticari araçlar ile bunların alt sektörlerinde Türkiye’nin rekabet gücü daha yüksek iken, diğer alanlarda Türkiye’nin rekabet imkanları zayıftır. Bu da diğer zayıf alanlarda ithal girdi kullanımının payının yüksek olmasına yol açmaktadır (Saygılı ve diğ., 2009: 13).
- Yabancı ortaklı firmaların ana firmadan ve ana firma ülkesinden ithal girdiler kullanması da otomotiv sanayisindeki ithal girdi kullanımının ana nedenlerinden birisidir (Saygılı ve diğ., 2009: 14).

İmalat sanayisinde, firmaların ihtiyaç duydukları hammadde, malzeme ve makine teçhizat ithalini yapmalarının başlıca nedenleri; başka şirketlerle ilişkiler kurmak, yeni kredi imkanlarına kavuşmak, gerekli malzemenin ucuza alınması, kaliteli ürün almak, girdinin yurt içinde bulunamaması olarak sayılabilir. İmalat sanayisinde, makine teçhizat ithaline yol açan en önemli faktör olarak ise teknolojik yeniliklerin geldiği görülmektedir (Saygılı ve diğ., 2009a: 28-29).

Yurt içinde üretilen ara ve yatırım mallarının ithal ürünlere göre daha pahalı olması, firmaları ithalata yönlendirebilmektedir. Bu konuda yapılmış bir çalışmanın bulgularına göre; firmalar yaptığı ara malı ithalatının yaklaşık % 20'sini ve yatırım malları ithalatının ise % 8'ini ithal ürünlerin yurt içi ürünlere göre daha az maliyetli olması nedeniyle yapmaktadır (Saygılı ve diğ., 2009: 3).

İmalat sanayisindeki ithalatın bir diğer sebebi olarak, yurt içi üretimin yeterli olmaması veya üretimin hiç olmaması durumu gelmektedir. İmalat sanayisindeki ithalatın sebeplerini ele alan bir çalışmanın bulgularına göre, yurt içi imalatın olmaması firmaları ithalata yönlendiren en önemli faktördür. Bununla beraber ithalat yapan firmaların, ara malı ve yatırım malı ithalatının % 50'den fazlasını yurt içi üretimin yetersizliği nedeniyle yaptığı görülmektedir (Saygılı ve diğ., 2009: 4-5).

İmalat sanayisindeki girdi ithalatının bir diğer sebebi ise, teknolojik yeniliklerin firmaları ithalata zorlamasıdır. Teknolojik değişikliklerin olduğu dönemlerde firmaların rekabeti sürdürebilmek, en azından rekabet ettiği firmaların teknolojisine ulaşabilmek için teknolojik özellikleri yüksek yatırım malları ithal etme zorunluluğu ile karşı karşıya kaldığı görülmektedir. Sanayisi yeni gelişmekte olan veya teknolojik alt yapısı yeterli olmayan ülkelerde teknoloji transferi kaçınılmaz bir durum olarak ithalatı arttıran etkenlerdendir (Saygılı, 2009: 7).

Aşırı değerlenmiş döviz kuru, ekonominin ithalata olan bağımlılığını artırmaktadır. Çünkü Türk Lirası değer kazandıkça, firmalar karlarını koruyabilmek için iç piyasa yerine ithalata yönelmektedirler. Bunların yanında, geçici bir ithalat uygulaması olan, dahilde işleme rejimi de ithalatın artmasını teşvik eden bir uygulama olarak öne çıkmaktadır (Altıntaş, 2009).

5.2. Vergi Yüğü

Türkiye’de alınan vergiler, Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) ve Katma Değer Vergisi (KDV) şeklindedir. KDV, aracın fiyatına ÖTV eklendikten sonraki ortaya çıkan rakama % 18 vergi oranının uygulanması ile alınmaktadır. ÖTV oranları ise araçtan araca değişmektedir. Bu oran helikopter ve uçakta % 0,5, otobüste % 1, yat ve kotrada % 8 iken, toplumun genelinin satın aldığı otomobilde ise silindir hacmine göre % 60 ile % 84 arasında değişmektedir. Toplamda ise, yat kotra gibi motorlu araçların vergi oranı % 27 civarında iken, otomobillerden alınan vergi oranları silindir hacmine göre % 61,6 ile % 117 arasında değişmektedir (Bozdoğanoglu, 2008).

Burada ilgi çekici olan ise şudur, Türkiye’de motorlu taşıtlardan alınan vergiler bir servet vergisi olarak görülmektedir. Tüm toplumun bir “ihtiyaç” olarak gördüğü otomobillere uygulanan vergiler, ultra lüks zenginliğin simgesi olan yat kotra, helikopter gibi motorlu araçların vergisinin 4 katına kadar çıkabilmektedir. Oysaki otomobil, bütün toplumlarda olduğu gibi Türk toplumu için de öncelikli olarak bir ihtiyaçtır, zenginlik ve gösteriş ikincil bir durumdur. Bu durum, Türkiye’deki vergileme sisteminin açık bir tutarsızlığına işaret etmektedir.

Türkiye’deki otomotiv ürünlerine uygulanan vergiler, Avrupa ülkelerindeki ortalamaların çok üzerindedir. Bu da gelir seviyesi zaten yeterli olmayan toplumun, özellikle otomobil talebine olumsuz etkiler yapmaktadır (Akmatov, 2008: 29). Devletin motorlu taşıtlardan elde ettiği ÖTV geliri, ekonomik faaliyetlerin tamamından elde ettiği ÖTV gelirlerinin % 26’sını oluşturmaktadır (TEPAV, 2013).

Otomotiv sanayisinin giderleri içerisinde vergiler çok önemli bir yer tutmaktadır. Bir çalışmanın bulgularına göre; 2005 yılında sektörün ödemiş olduğu ücret ve vergilerin toplam miktarı 1.760 milyon TL iken bunun yarıdan çoğunu vergiler oluşturmaktadır (Görener ve Görener, 2008). Bu da açık bir şekilde gösteriyor ki sektörün ödediği vergi miktarı, çalışanlarına yapmış olduğu ücret ödemeleri toplamından daha yüksektir.

Motorlu taşıtlar için Avrupa’nın birçok ülkesinde ki uygulamalara baktığımız zaman, vergilerin aracın yük kapasitesi ve motor hacmi ile ilişkili olarak hesaplandığı görülmektedir. Fransa’da aracın yük hacmi kriter olarak öne çıkarken, Almanya ve İngiltere’de vergi hesaplamalarında yük hacmi ve motor hacminin hesaplamalarda bir ölçüt olarak ele alındığı görülmektedir (TEPAV, 2013).

Bu iki ülkede, bunların da yanında motorlu taşıtın çevresel kirlenme etkisi de vergilemenin bir kriteri olarak ele alınmaktadır. Çevreci tüketim yaklaşımının bir sonucu olarak bu kriterin birçok Avrupa ülkesinde hesaplamalarda kullanıldığı görülmektedir. Avrupa’da motorlu taşıtlar vergisi bir çeşit yol vergisi olarak alınırken, Türkiye’de ise motorlu taşıtlar vergisi bir servet vergisi olarak kabul edilmektedir. Hesaplamalarda ise aracın motor silindir hacmi ve aracın yaşı bir ölçüt olarak kullanılmaktadır. Ayrıca yük taşıtlarında ağırlık kriteri de bir vergileme aracı olarak göz önüne alınmaktadır. Aracın yaşının bir kriter olarak kabul edilmesinin sebebi, aracın yaşı arttıkça o kişinin servetinin azaldığı düşüncesi vardır. Yük kapasitesi de bir servet ölçütü olarak görülmektedir. Çünkü aracın yük taşıma kapasitesi arttıkça, kazancının ve servetinin artacağı varsayılmaktadır. Buna karşın, başta Danimarka olmak üzere Avrupa ülkelerinde ağırlık ölçütü o aracın yola vereceği hasarla ilişkilendirilmekte ve bir servet unsuru olarak değil de yol üzerindeki yıkıcı etki ve çevresel bir faktör olarak göz önüne alınmaktadır (Bozdoğanoglu, 2008; TEPAV, 2013).

Tablo 5.1. Bazı AB Ülkelerinde Binek Araçlar İçin Alınan Vergiler (2011 Yılı)

Ülkeler	KDV	Diğer Dolaylı Vergiler
Avusturya	20	Yakıt tüketimine bağlı olarak (en fazla % 16)
Belçika	21	Motor hacmi + Yaş (Valon bölgesinde CO2 emisyonuna)
Güney Kıbrıs	15	Motor hacmi + CO2 emisyonuna
Danimarka	25	79.000 Danimarka kronuna kadar yüzde 105 üzerinde % 180
İspanya	18	CO2 emisyonuna bağlı olarak (% 4,75-14,75 arasında)
Finlandiya	23	Fiyata + CO2 emisyonuna bağlı olarak (% 12,2-48,8)
Fransa	19,6	CO2 emisyonuna bağlı olarak (200-600 Euro arasında)
Yunanistan	23	CO2 emisyonuna + Motor hacmine bağlı olarak (% 5-50)
Macaristan	25	Motor hacmi + Emisyonlara bağlı
İrlanda	21	CO2 emisyonuna bağlı olarak (% 14-36 arasında)
İtalya	20	Ağırlık ve koltuk sayısı
Litvanya	21	50 Litvanya Litası
Letonya	21	CO2 emisyonuna bağlı olarak
Malta	18	Fiyat + CO2 emisyonuna bağlı olarak
Hollanda	19	Fiyat + CO2 emisyonuna bağlı olarak
Polonya	23	Motor hacmine bağlı olarak (% 3,2-18,6)
Portekiz	23	CO2 emisyonuna + Motor hacmine bağlı olarak
Romanya	24	CO2 emisyonuna + Motor hacmi + Emisyonlara bağlı
Slovenya	20	Fiyat + CO2 emisyonuna bağlı olarak

Kaynak Ekonomi Bakanlığı,

Türkiye’de motorlu taşıtlar vergisi, silindir hacmine göre hesaplanmakta ve aracın yaşına göre dilimli bir şekilde tahakkuk ettirilmektedir. Aynı silindir hacmindeki bir araçta, her üç yıl için bir vergi dilimi vardır. Buna göre, aynı silindir hacmine sahip 50 bin liralık bir araç ile 500 bin liralık bir araç aynı yaşta ise aynı vergi miktarı ile vergilendirilmektedir. Öte yandan, sıfır kilometre otomobil ile 3 yaşındaki bir aracın vergisi aralarında geçen zamandan dolayı önemli bir fiyat farkı oluşmasına rağmen aynıdır (Bozdoğanoglu, 2008).

Avrupa ülkelerinde motorlu araçlardan alınan vergiler toplamı İngiltere gibi bazı ülkelerde % 20 civarında iken, bazı ülkeler hariç Avrupa genelinde % 30 civarındadır. Bazı ülkelerde, aracın silindir hacmine göre ve karbondioksit gazı emisyonu miktarına göre bu oranın oldukça yüksek rakamlara çıktığı görülmektedir. Ancak rakamlar, Avrupa geneli açısından vergi oranlarının özellikli durumlar haricinde % 30 gibi bir ortalamaya sahip olduğunu göstermektedir (Bozdoğanoglu, 2008). 2012 yılında iç pazarda meydana gelen daralmanın en önemli sebeplerinden biri de ÖTV artışıdır. ÖTV artışı ile birlikte talep düşmüş, bunun yanında ihracattaki azalmanın da etkisiyle, üretim olumsuz etkilenmiştir (OSD, 2013a).

Tablo 5.2. Motorlu Taşıtlar Vergileri: 43 No’lu Tebliğe Göre I Sayılı Tarife

Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)				
	1 - 3 yaş	4 - 6 yaş	7 - 11 yaş	12 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
1-Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri					
1300 cm ³ ve aşağısı	537	375	210	159	58
1301 - 1600 cm ³ e kadar	859	644	375	265	102
1601 - 1800 cm ³ e kadar	1.514,00	1.185,00	698	426	166
1801 - 2000 cm ³ e kadar	2.385,00	1.839,00	1.080,00	644	255
2001 - 2500 cm ³ e kadar	3.578,00	2.598,00	1.623,00	970	385
2501 - 3000 cm ³ e kadar	4.987,00	4.339,00	2.711,00	1.460,00	537
3001 - 3500 cm ³ e kadar	7.595,00	6.834,00	4.117,00	2.056,00	755
3501 - 4000 cm ³ e kadar	11.940,00	10.310,00	6.073,00	2.711,00	1.080,00
4001 cm ³ ve yukarısı	19.541,00	14.654,00	8.679,00	3.902,00	1.514,00
2-Motosikletler					
100 - 250 cm ³ e kadar	102	78	58	37	16
251 - 650 cm ³ e kadar	210	159	102	58	37
651 - 1200 cm ³ e kadar	537	320	159	102	58
1201 cm ³ ve yukarısı	1.298,00	859	537	426	210

Kaynak: Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği

Tablo 5.3 Motorlu Taşıtlar Vergileri: 43 No'lu Tebliğe Göre II Sayılı Tarife

Taşıtların Cinsi ve Oturma Yeri /	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)		
Azami Toplam Ağırlık	1 - 6 yaş	7 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
1) Minibüs	644	426	210
2) Panel van ve motorlu karavanlar (motor silindir hacmi)			
1900 cm ³ ve aşağısı	859	537	320
1901 cm ³ ve yukarısı	1.298	859	537
3) Otobüs ve benzerleri (oturma yeri)			
25 kişiye kadar	1.623	970	426
26 - 35 kişiye kadar	1.947	1.623	644
36 - 45 kişiye kadar	2.166	1.839	859
46 kişi ve yukarısı	2.598	2.166	1.298
4) Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (azami toplam ağırlık)			
1.500 kg'a kadar	579	385	190
1.501 - 3.500 kg'a kadar	1.168	678	385
3.501 - 5.000 kg'a kadar	1.753	1.460	579
5.001 - 10.000 kg'a kadar	1.947	1.654	777
10.001 - 20.000 kg'a kadar	2.338	1.947	1.168
20.001 kg ve yukarısı	2.925	2.338	1.360

Kaynak: Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği

Otomotiv sektörü, hem dolaylı vergiler hem de dolaysız vergiler yoluyla vergilendirilmektedir (TEPAV, 2013). Türkiye’de motorlu taşıtların satışlarını en çok etkileyen konuların başında yüksek vergiler gelmektedir. Ülkemizde motorlu taşıtların satışında, Katma Değer Vergisi (KDV) ve Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) adıyla iki vergi uygulanmaktadır. Bu vergilerin hesaplanma biçimine göre, önce taşıtların satış fiyatı üzerine silindir hacmine göre belirtilen oranlarda ÖTV konulmakta, ortaya çıkan matrah ise KDV’nin hesaplanmasında kullanılmaktadır. Motor silindir hacmi 1600 cc ve altında olanlara uygulanan ÖTV oranı % 37, 1600 cc’nin üzerinde olanlara uygulanan oran ise % 84’tür. Bu toplam rakama daha sonra % 18 KDV eklenmektedir (Görener ve Görener, 2008). Bu arada dikkat edilirse, devletin kendi tahsil ettiği ÖTV için ayrıca KDV de tahsil ettiği görülmektedir.

Hesaplamalara göre, vergisiz satış fiyatı 25 bin TL olan 1600 cc altı motor hacmindeki bir otomobilin devlete vergi katkısı yaklaşık olarak 22 bin TL’dir. Buna beş yıllık kullanımda yapılacak yakıt ve benzeri masrafların vergileri de eklendiği zaman, bu otomobilin devlete sağladığı vergi gelirleri toplamda 40 bin TL’yi bulmaktadır (TEPAV, 2013). Aşağıda 1900 cc’lik motor hacmine sahip bir taşıtlar için örnek hesaplama verilmiştir.

1900 cc'lik bir taşıt için vergi hesaplama örneği;

Fatura Bedeli	: 30.000
ÖTV Matrahı	: 30.000
ÖTV Tutarı (% 84)	: 25.200
KDV Matrahı	: 55.200
KDV Tutarı (%18)	: 9.936
Toplam	: 65.136

Örnekte görüldüğü gibi bir taşıt, vergilerle fabrikanın fatura ettiği tutarın iki katını aşmaktadır. Bu da motorlu taşıtların ülkemizdeki satışları üzerinde baskı yaratan en önemli faktörlerden birisidir.

5.3. Ekonomik Sebepler

Geçmiş yıllardan bu yana otomotiv sanayisinin iniş ve çıkış dönemlerine göz atıldığı zaman, ekonomideki istikrarsızlıkların, dalgalanmaların ve krizlerin sektör için hayati nitelikli sonuçlara yol açtığı görülmektedir. Özellikle kriz dönemlerinde iç ve dış talep daralması nedeniyle sektörün kapasite azaltması, en sık görülen olumsuzluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Fiyat hareketlerindeki dalgalanmalar, enflasyonist ortamın belirsizliği, kur hareketleri gibi faktörlerin sektörü etkilediği görülmektedir.

TL'nin değer kazanması otomotiv ihracatını olumsuz etkilerken, TL'nin değer kaybetmesi özellikle yerli girdiyi yoğun olarak kullanan firmalara, dış piyasalarda rekabet etme imkanı vermektedir. (Sakıncı, 2008: 42) Bu açıdan aşırı değerli yerli para, sektör için önemli bir sorun olabilmektedir. Son yıllarda gündemdeki yerini kaybetmiş olsa da enflasyon ve fiyat hareketlilikleri de otomotiv sanayisi için önemli bir konudur. İşletmelerin fiyat hareketleri karşısındaki davranışlarını ölçmeye yönelik bir araştırmanın bulgularına göre; sektörde incelenen firmaların hepsi enflasyon planlaması yapmaktadır. Diğer yandan, hükümetin uyguladığı para ve maliye politikalarında görülen istikrarsızlıkların da işletmelerin enflasyon planlamalarını bozduğu ve işletmelerin bu sebeple uzun vadeli hesaplar yapmaktan kaçındıkları görülmektedir. Ayrıca, sektörde enflasyon oranlarının yüksek olduğu ileri sürülmektedir (Tunçsiper ve Köroğlu, 2006).

Tablo 5.4 Motorlu Taşıtlar İmalat Sanayisinde Üretici Fiyat Endeksi (2003=100)

Yıl	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
2004	101,9	102,6	102,0	101,6	105,0	106,3	105,3	105,9	107,4	107,8	108,6	108,8
2005	108,0	106,1	105,6	104,4	104,7	103,9	103,3	103,7	103,6	103,5	103,2	103,3
2006	102,8	102,8	103,1	103,0	105,8	110,9	110,7	112,6	113,1	113,2	113,2	114,3
2007	114,7	115,2	115,2	115,0	114,8	113,4	113,8	114,2	114,4	114,1	114,1	113,7
2008	113,6	113,6	114,7	118,3	118,5	117,1	113,2	110,6	111,6	112,3	112,9	113,3
2009	115,2	116,1	117,5	119,6	119,5	119,6	119,9	120,1	120,5	121,1	121,9	121,3
2010	122,7	123,6	124,7	122,6	121,9	121,7	122,3	122,6	122,5	122,5	122,0	122,5
2011	124,3	128,2	130,4	129,0	130,3	131,2	134,2	137,7	141,0	141,1	140,3	140,1
2012	142,3	142,4	143,0	143,2	141,8	141,7	141,7	141,4	141,3	142,4	142,9	142,9
2013	142,7	143,8	149,2	151,4	151,4	152,6	155,5	156,4	158,9	160,5	161,7	162,8

Kaynak: İSO, 2014.

Türkiye'nin genel enflasyon ve sanayi enflasyon rakamlarına bakıldığı zaman, otomotiv sanayisindeki üretici fiyat enflasyonunun ileri sürüldüğü kadar yüksek olmadığı görülmektedir. Çünkü TÜİK (2013: 544)'e göre, bütün sektörlerde 2003 taban değerinin 100 kabul edilmesi halinde 2003-2012 dönemi sonunda Türkiye'deki genel üretici enflasyon rakamı % 205'tir. Yani üretici fiyatları, ortalama olarak iki katına çıkmıştır. Sanayi üretici enflasyonu ise (2003=100) 2012 yılında % 201'dir. Sanayi üretici fiyatları da iki katına çıkmıştır. Oysaki yukarıdaki tabloda da görüleceği gibi otomotiv sanayisinde 2003 yılında 100 olan üretici fiyat endeksi, 2012 yılı sonu itibarıyla % 162 olmuştur. Dolayısıyla otomotiv sanayi üretici enflasyonu hem genel ortalamanın hem de sanayi ortalamasının çok altındadır. Bu bakımdan, bu konuda çeşitli çalışmalarda karşımıza çıkan otomotiv sanayisinde üretici fiyat enflasyonunun yüksekliği iddiası, çalışmamız açısından anlamını kaybetmektedir. Ancak bu konudaki tartışmaları ve resmi istatistik değerlerini de karşılaştırmalı olarak çalışmaya ekleme gereği duyulmuştur. Üretim enflasyonlarının tablosu karşılaştırmalı olarak hazırlanmış olup, bir karşılaştırma yapabilmek açısından çalışmaya eklenmiştir.

Tablo 5.5 Karşılaştırmalı Enflasyon Tablosu (2003-2012, %)

Yıl	Türkiye Geneli	Sanayi Üretim Endeksi	İmalat Sanayisi Üretim Endeksi	Otomotiv Sanayisi Üretim Endeksi
2003	100,00	100,00	100,00	100,00
2004	114,57	112,16	113,13	108,77
2005	121,32	120,12	121,70	103,29
2006	132,64	131,82	133,07	114,29
2007	141,01	139,75	140,50	113,67
2008	158,94	157,89	157,01	113,28
2009	160,91	159,49	156,10	121,34
2010	174,61	169,31	165,50	122,45
2011	193,96	190,19	187,55	140,08
2012	205,78	201,90	197,79	142,90

Kaynak: TÜİK, 2013: 544 ve İSO, 2014'ten hazırlanmıştır.

Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi sektördeki üretim enflasyonu, Türkiye ortalamalarının çok altındadır. Bunun yanında sektörün içinde yer aldığı imalat sanayisi ve sanayi üretim enflasyonları da sektörün ortalamalarının çok üzerindedir.

5.4. Kapasite Fazlası

Sektörün sorunlarının en başta geleni kapasite düşüklüğüdür. İşletmelerin yeterince kullanmadığı atıl kapasitelerinin yüksek olması, firma maliyetlerinin artmasına yol açmaktadır. Zarar etmemek için firmaların çoğunlukla bu maliyeti fiyatlarına yansıttığı, bunun da firmanın fiyat rekabeti yapmasını engellediği görülmektedir (Yurtseven, 2012: 24). Bunun yanında, artan ithalat da otomotiv sanayisinde bir kapasite fazlası yaratmaktadır. Bunun iki sonucu ortaya çıkmaktadır. Birincisi, sektör eksik kapasite ile çalışmak zorunda kaldığı için maliyetleri yükselmektedir. Diğer önemli sonuç ise sektör, iç piyasada zayıflamanın bir sonucu olarak dış pazarlara açılmaktadır (Görener ve Görener, 2008).

Türkiye otomotiv sanayisinin mevcut üretim kapasitesi, 2012 yılı itibariyle 1.638.000 adettir. Bunun 1,5 milyonu hafif araçlar olup, geri kalanı ağır araçlardır. Ancak sektörün yıllık üretim miktarlarına baktığımız zaman, bu kapasitenin tamamını kullanmadığını, kapasitenin önemli bir kısmının atıl kaldığı görülmektedir. Sektörün düşük kapasite ile çalışmasının uzun vadedeki temel sonucu ise, sektörün kapasite maliyetlerinden kurtulmak için zaman zaman ölçek düşürmek zorunda kalmasıdır (Görener ve Görener, 2008).

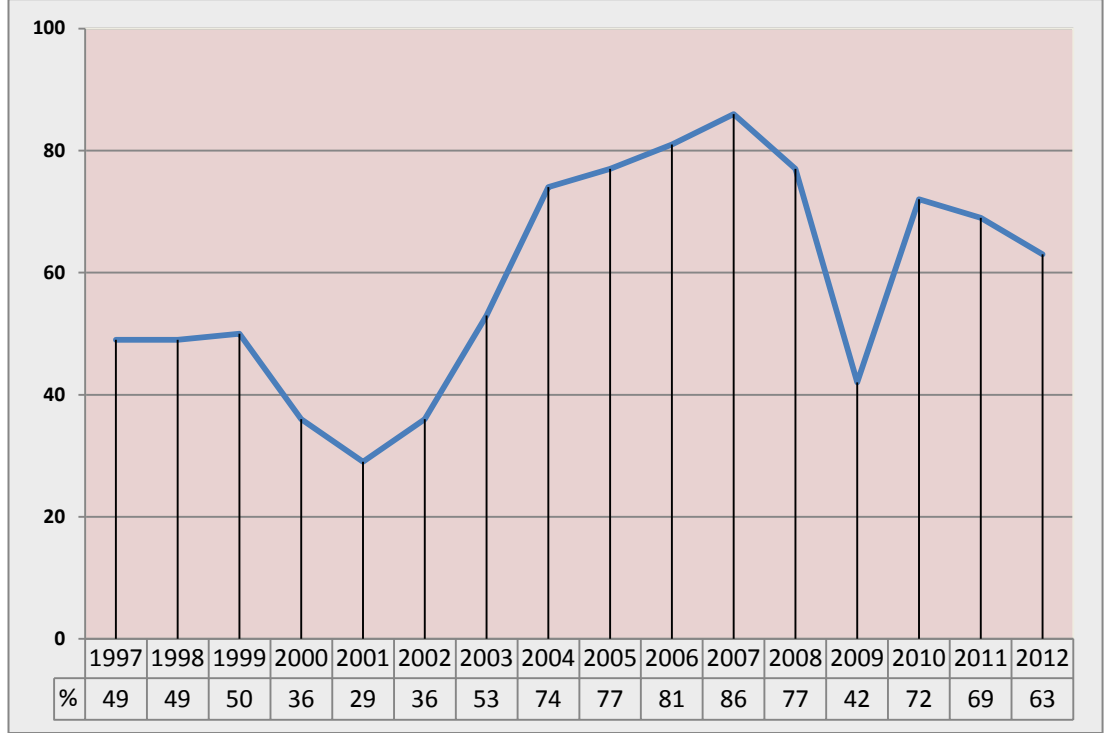
Üretilen ürün bakımından düşük segmentli ürün üreten otomotiv firmalarının finansal açıdan başarısızlıklar yaşadığı görülmektedir. Ayrıca bu tip firmalarda, kapasite kullanım oranı yükselse bile başarı düzeyleri orta seviye olarak kabul edilen düzeyin üzerine çıkamamaktadır. Ayrıca, ürün çeşidi sayısı ve kapasite kullanım oranı yüksek firmaların finansal açıdan oldukça başarılı oldukları görülmektedir (Özşahin ve Yüreğir, 2012).

Tablo 5.6 Türkiye’de Otomotiv Sanayisinin Kapasite Kullanım Oranları (%)

Araç Türü	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Hafif Araçlar	38	54	75	78	89	91	80	59	74	76	69
Ağır Ticari Araçlar	24	38	56	62	41	56	73	37	44	66	56
Toplam Taşıt Araçları	36	53	74	77	81	86	77	42	72	69	63
Traktör	16	44	59	58	62	46	35	33	67	100	77

Kaynak: OSD, 2013a.

Türkiye otomotiv sanayisinin kapasite kullanım düzeyine bakıldığı zaman, önemli ölçüde atıl kapasitenin varlığı görülmektedir. Motorlu taşıtlar üretiminde 2002 yılında kapasite kullanımını % 36 civarındadır. Kriz sonrası genişlemenin başlaması ile birlikte KKO’nun yükselmeye başladığı dikkat çekmektedir. 2004 yılında % 74’e ulaşan KKO, birçok anlamda en başarılı yıl olan 2007 yılında % 86 ile zirveye ulaşmıştır. Arkasından gelen 2008 Ekonomik Krizi ile bu oran tekrar düşüşe geçmiş ve 2009 yılında % 42’ye kadar düşmüştür. Ancak bu dip seviyesinin, 2001 Krizi sonrası gerçekleşen dip seviyesinden daha yüksek olduğu da görülmektedir. Krizden sonraki toparlanma ile birlikte KKO tekrar % 60’ların üzerine çıkmış olsa da henüz 2012 yılı itibarıyla % 63 seviyesinde olup, krizden önceki seviyenin oldukça altındadır.



Şekil 5.1 Otomotiv Sanayinde Kapasite Kullanım Oranının Değişimi (%)

Kaynak: OSD, 2013a.

Alt sektörler itibarıyla bakıldığında zaman, ağır ticari taşıtlar ile traktör üretiminde kapasite kullanımının aşırı dalgalı olduğu görülmektedir. Kimi yıllar çok aşağılara inen bu oranın, bazı yıllar % 100'lere bile ulaştığı görülmektedir. Öte yandan, hafif ticari araçlarda istikrarlı bir kapasite kullanımı oranının varlığı görülmektedir. Yılların ortalamasına bakıldığında zaman, hem istikrar hem de yükseklik açısından hafif ticari araçlarda kapasite kullanımının daha başarılı olduğu görülmektedir.

5.5. Yetersiz İç Talep

Otomotiv sanayisinin en önemli sorunlarından bir tanesi de iç talep eksikliğidir. Yapısal bir sorun olan iç talepteki yetersizlik nedeniyle sektör, büyük ölçüde düşük kapasite ile çalışmaktadır (OSD, 2013a). Avrupa ülkelerinde bin kişiye düşen otomobil sayısı 473 iken, Türkiye'de bu sayı henüz bunu üçte biri civarındadır. Bu da Türkiye'de otomobil talebinin henüz gelişmiş ülkelerin çok gerilerinde olduğunu göstermektedir (Yaşar, 2013; TEPAV, 2013). Bu, açık bir talep sorunudur ve Türkiye'de insanlar, yeterli kişi başı gelire sahip olamadıkları için hem Dünya hem de Avrupa ortalamalarının çok altında bir otomobil talebi yaratabilmektedirler.

Otomotiv sektöründe, firmalar belirgin bir şekilde yüksek fiyat politikası izlemektedirler. Bu yüksek fiyat politikasına bağlı olarak özellikle son yıllarda yerli otomotive yönelik iç talep düşük oranlarda kalmakta, tüketici yaklaşık olarak aynı fiyatlara satılan ithal otomobilleri tercih etmektedir. Bu yüzden yerli firmaların uygulamış olduğu bu yüksek fiyat politikası, sektörün önemli zayıflıklarından birisi olarak karşımıza çıkmaktadır (Akmatov, 2008: 71-72). Toplumsal refah düzeyi nedeniyle Türkiye’de zaten bir iç talep yetersizliği söz konusu iken, firmaların direkt kendilerinin fiyatları yüksek tutarak mevcut talebi de aşağı çekmeleri sektörün kendisinden kaynaklanan bir sorun olarak görülmelidir.

5.6. Küresel Firmalarla Rekabet

Yabancı sermayenin, 1990’lardan itibaren otomotiv sektörüne yönelmesi ile birlikte Türkiye pazarında otomotiv rekabeti şiddetlenmiştir (Tanyılmaz ve Erten, 2001: 38). Öte yandan Türk firmalarının küresel piyasalarda rekabet ettiği firmaların çoğu, yüzyıllık köklü geçmişe sahip olan ve devletlerinden geniş destekler alan çok güçlü firmalardır. Bu açıdan Türk firmaları, dış piyasalarda ve kendi ülkesinde zorlu bir rekabet ile karşı karşıyadır. Daha önce de ifade edildiği gibi yurt içi piyasanın % 60’tan fazlası artık yabancı firmaların elindedir. Türk otomotiv firmaları da buna karşılık özellikle Avrupa’da kendine güçlü bir yer edinmiştir.

Özellikle doymuş pazarların tüketicilerinde müşteri memnuniyeti yaratmak daha zordur. Bu bakımdan AR-GE temelli model tasarımı konusu, bu tür pazarlarda rekabet edebilmek için kullanılabilecek en önemli araçtır (Görener ve Görener, 2008). Türk otomotiv sanayisinin tasarımlar konusundaki zafiyeti ise, Tip Onay olarak adlandırılan sistemin gerekli kıldığı testler için henüz yeterli altyapıya sahip olmamasıdır (Yaşar, 2013). Son yılların rekabet trendinde firmaları öne geçiren önemli unsurlardan bir tanesi de ürün çeşitliliğidir. Marka ve model konusunda küresel ölçekli firmaların tasarım yeteneği oldukça gelişmiştir. Bu konuda son yıllarda Türkiye’de önemli yatırımlar ve çabalar olsa da henüz yeterli değildir. Nihayetinde Türk otomotiv sanayisinin ürün deseninin küresel rakiplerine göre oldukça zayıf olduğu görülmektedir (TEPAV, 2013).

6. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GÜÇLÜ YÖNLERİ

Türkiye’de otomotiv sektörünün daha da gelişebilmesi ve mevcut sorunların çözülebilmesi için çeşitli öneriler getirilmektedir. Bu bağlamda, sektörün güçlendirilmesi için yapılması gerekenleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Görener ve Görener, 2008);

- ✓ Rekabetçi yapı korunmalı,
- ✓ AR-GE faaliyetlerine gereken önem verilmeli ve bu konu için daha yüksek miktarda finansman kaynağı yaratılmalı,
- ✓ AR-GE ve tasarım yetkinlikleri konusunda çalışmaların artırılması,
- ✓ Sektörün ihtiyaç duyduğu teşviklerin sağlanması,
- ✓ Ana sanayi ile yan sanayi arasındaki bağlantıların güçlendirilmesi ve iki sektörün bağlantı sorunlarının çözülmesi,
- ✓ Avrupa ile vergi eşitliğinin sağlanarak, sektör üzerindeki vergi yükünün hafifletilmesi,
- ✓ Devlet ile özel sektör işbirliğinin sağlanması,
- ✓ AB dışındaki ülkelerden yapılacak yedek parça ithalatında kontrollerin daha sıkı yapılması,
- ✓ İhracat teşviklerinin artırılması,
- ✓ Müşteriye yönelik hizmet kalitesini artırıcı bir takım çalışmaların yapılması.

6.1. Sektörün Güçlü Yönleri

Türk otomotiv sanayisinin son yıllardaki gelişmelere bağlı olarak beşeri sermaye konusunda güçlü bir birikim elde ettiği görülmektedir. Bu çerçevede otomotiv sanayisinin özellikle hafif ve ağır ticari araç üretiminde gerekli model ve benzeri tasarımları yapacak her türlü iş gücüne sahip olduğunu söylemek mümkündür (Yaşar, 2013).

Güçlü yabancı ortaklıklar, güçlü yan sanayinin varlığı, kalite sistemleri konusunda ulaşılmış olan düzey gibi hususlar, sektörün güçlü yanlarını oluşturmaktadır (Görener ve Görener, 2008). Türkiye otomotiv sanayinin önemli bir özelliği ise, tasarım doğrulaması konusunda sahip olduğu yeterlilik düzeyidir. Bunun yanında, otomotiv sanayisinin önemli alt yapı bileşenlerinden olan laboratuvar, pist, hasarlı araç tespit testleri için gerekli olan pistler ve alanlar, rüzgar tüneli gibi konularda eksikliklerin önemli ölçüde giderildiği görülmektedir (Yaşar, 2013).

Türkiye otomotiv sanayisinin güçlü yönlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (Bedir, 2002);

- ✓ Gelişme potansiyeli olan bir iç pazar,
- ✓ Orta Asya ve Ortadoğu pazarlarına yakınlık,
- ✓ AB pazarlarına yakınlık,
- ✓ AB ile sürdürülen entegrasyonun etkileri,
- ✓ Sektörün sermaye yapısının güçlü olması ve sektördeki firmaların birçoğunun, dünyanın lider otomotiv firmaları ile kurmuş olduğu ortaklık ve benzeri bağlar,
- ✓ Yabancı ortakların Türkiye'yi bir yatırım üssü olarak kabullenmiş olmaları,
- ✓ Güçlü ve ürün yelpazesi geniş bir yan sanayinin varlığı,
- ✓ Teknik donanımına sahip işgücünün varlığı,
- ✓ Kalite uygulamaları konusundaki birikim.

Devletin, otomotiv sanayisine özel bir önem verdiği bilinmektedir. Bu konuda hazırlanan kalkınma planlarına ek olarak sektöre yönelik ihtisas raporları hazırlanmaktadır. İki ayrı kamu kurumunun tespitlerine göre Türk otomotiv sanayinin güçlü yönleri aşağıdaki gibi listelenebilir (DPT, 2007: 70; SGM, 2011).

- ✓ Doymamış iç Pazar,
- ✓ AB ile Gümrük Birliği ve Teknik Mevzuatta Uyum,
- ✓ Rekabetçi maliyetlerle, esnek üretim yapabilme yeteneği,
- ✓ Rekabetçi yan sanayi,
- ✓ Üretimde yüksek kalite standartları,
- ✓ İyi eğitilmiş, genç, dinamik, istekli ve kalifiye işgücü,
- ✓ Esnek ve uzun süreli çalışma olanakları,

- ✓ Teknik ve ticari beceri düzeyi,
- ✓ Uluslararası yönetim sistemleri yaygınlığı (kalite, çevre, güvenlik),
- ✓ Konjonktür ve standart değişimlerine uyum becerisi, üretim ve teslimatta (düşük miktarlara da) esneklik yetkinliği,
- ✓ Yabancı firma ortaklıkları ile gelişmiş yan sanayi “know-how” düzeyi,
- ✓ Girişimci kadroları varlığı.

Türk otomotiv sanayisinin zayıf yönlerini de aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (DPT, 2007: 70-72; SGM, 2011);

- ✓ Taşıt araçları satışlarındaki vergi yükünün yüksekliği,
- ✓ Akaryakıt üzerindeki vergi yükünün yüksekliği,
- ✓ Vergilerin AB’deki genel yaklaşımla uyumlu olmaması,
- ✓ Vergi oranlarında yapılan ani ve yüksek artışlar sonucu oluşan talep istikrarsızlığı,
- ✓ Teşvik mevzuatının rakip ülkelere göre rekabetçi olmayışı,
- ✓ AR-GE teşvik mevzuatının rekabetçi ve etkili olmayışı,
- ✓ Rakip ülkelere göre yüksek işgücü maliyeti,
- ✓ İhracat-ithalat prosedürlerindeki gereksiz bürokratik işlemler veya giderler ve AB prosedürlerinin etkin olarak uygulanamaması,
- ✓ Yüksek enerji maliyetleri,
- ✓ Akaryakıt kalitesinin yetersizliği,
- ✓ Taşımacılık altyapısının yetersizliği,
- ✓ Sektörel vizyon ve strateji belirsizliği,
- ✓ Ana sanayi ile yan sanayi ilişkilerinin yetersizliği ve yeterli sinerjinin yaratılamaması,
- ✓ İhracat teşviklerinin yetersizliği,
- ✓ Yüksek reel faiz ve temel girdi maliyeti yüksekliği,
- ✓ Makro ekonomik konjonktürün olumsuz etkisi,
- ✓ Maliyet artışları satış fiyatlarına yansıtılamaması,
- ✓ AR-GE çalışmalarına yeterli kaynak yaratılamaması,
- ✓ Endüstriyel tasarım kabiliyeti yetersizliği,
- ✓ Co - design yetkinliğine sahip firma azlığı,
- ✓ Yeterli test merkezlerinin olmaması.

Otomotiv sektöründeki başlıca fırsatlar ise aşağıdaki gibi listelenebilir (DPT, 2007: 70; SGM, 2011);

- ✓ Ekonomideki olumlu gidişata bağlı olarak iç talepte artış,
- ✓ Küresel pazarlarda ve komşu ülkelerde yeni olanaklar - yeni ihracat pazarları,
- ✓ Maliyetlerin göreceli olarak (AB'ye göre) düşüklüğü,
- ✓ Yeni araç projelerinde yan sanayimizin proje başlangıcında, tasarıma ortak olması,
- ✓ AB mevzuatına uyum çalışmaları (örneğin grup muafiyeti AB yenileme pazarındaki gücümüzü ve payımızı arttırmak için bir fırsat yaratmaktadır),
- ✓ Yeni yatırımlar için ülkenin çekici hale gelmesi.

Otomotiv sektörünün karşı karşıya olduğu başlıca tehditleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür (DPT, 2007: 70-71; SGM, 2011);

- ✓ AB Yeni Grup Muafiyeti Mevzuatı,
- ✓ Kullanılmış motorlu taşıtların AB'de serbest dolaşımı: ikinci el araç İthalatı çalışma barışının bozulması,
- ✓ “Enerji Verimliliği” ve “Çevre Kanunu” ile ilgili yürütülen yeni mevzuat çalışmalarındaki belirsizlikler,
- ✓ Hammadde fiyatlarındaki aşırı artış,
- ✓ Yerli paranın aşırı değerlenmesi,
- ✓ Doğu Avrupa ülkeleri, Çin ve Hindistan gibi ülkelerin yüksek katma değerli parçaları içeren yeni projelerde yer alabilme yetkinliğinin gelişmesi ve düşük maliyet sunabilmeleri,
- ✓ Kapasite arttırıcı ve teknolojik yatırım kararlarının karar vericilerce geciktirilmesi,

6.2. Otomotiv Sektöründe AR-GE Harcamaları Ve Etkileri

Otomotiv gibi ileri teknoloji gerektiren bir sanayi dalında, küresel rekabete girebilmek için Araştırma Geliştirme (AR-GE) harcamalarının yüksek oranda yapılması bir zorunluluktur (Başkol, 2009).

Günümüz üretiminde rekabete yansıyan en önemli özellik ise AR-GE konusudur. AR-GE yatırımları bir yandan teknolojiyi artırırken, diğer yandan model tasarlama konusunda işletmeleri rakiplerinden üstün hale getirmektedir. Gerek geçmişte gerekse günümüzde otomobil üretiminde, Japonları rakiplerinden üstün kılan temel faktör AR-GE'dir (Görener ve Görener, 2008).

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de Japon üretim sistemlerinin, hem verimliliği hem de üretkenliği ABD ve Avrupa'nın önündedir. Birçok Avrupa ülkesi ve ABD'li firma, yalın üretim tekniği ile üretim yapmaya başlamış olsa da bu konuda henüz Japonya'nın performansını yakalayabilmiş değiller. Bu farkı sayesinde Japon otomotiv sanayisi, 2000'li yıllarda ABD sanayisine göre % 18 civarında bir fiyat ve maliyet üstünlüğüne sahip durumdadır. Bu da Japonların aynı kaliteyi hatta daha yüksek kaliteyi, daha düşük maliyetlerle ve daha karlı bir şekilde rakiplerinden daha ucuza satabildiğini göstermektedir (Bedir, 2002).

Otomotiv sektörünün ithalata bağımlılığının azaltılması için özellikle yan sanayi alanında AR-GE yatırımlarının yapılması gerekmektedir. Öte yandan, yan sanayide teknoloji temelli üretimin artırılması için gerekli önlemlerin alınarak yan sanayinin yapısının, ana sanayinin girdi ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde değiştirilmesi gerekmektedir (İnaçlı ve Konak, 2011).

Geçmişin rekabet ortamı daha çok fiyat üzerine kurulu iken günümüzde kalite, pazarlama, ürün yaratıcılığı, hız gibi kavramlar öne çıkmaktadır. Öte yandan başta doymuş pazarlar olmak üzere, otomobil gibi kişisel ürünlerin tüketiminde, müşteri memnuniyetini yaratan farklı faktörlerin ağırlığını hissettirmeye başladığı görülmektedir. Farklılaşma ve yeni model yaratma yeteneği, müşteri eğilimleri açısından işletmelerin en önemli rekabet gücü haline gelmektedir. Bu noktada da AR-GE, işletmelerin kullanabilecekleri tek araçlarıdır (Bedir, 2002).

Otomotiv sanayisindeki rekabetin yoğunluğu, kalite yerine farklı konuları öne çıkarmaktadır. Bu güçlü rekabet ortamında, firmaların müşteri memnuniyetini sağlayabilmek için teknoloji öne çıkmakta bu da AR-GE yatırımlarının artırılmasını gerekli kılmaktadır (Yurtseven, 2012: 19).

Dünya otomotiv üretiminde yeni aktörlerin ortaya çıkması, teknolojik gelişmeler ve küreselleşme dolayısıyla rekabet etmenin daha da zorlaşması, dolayısıyla otomotiv sanayisindeki firmalar AR-GE çalışmalarını artırarak sektördeki varlıklarını sürdürmeye ve rekabet gücü kazanmaya çalışmaktadırlar. AR-GE, maliyetli bir konu olduğu için bu faaliyetlerin finansmanında ulusal kaynakların yanında yabancı kaynak kullanımı da öne çıkmaktadır (Türk, 2011: 1).

Gelişmekte olan ülkelerin, otomotiv sanayisinde oldukça yüksek oranlarda AR-GE harcamaları yaptıkları görülmektedir. Önemli bir örnek olarak, Almanya'nın 1999 yılında yaptığı tüm AR-GE harcamalarının % 30'unu otomotiv sektörüne yaptığı görülmektedir (Bedir, 2002). Buna karşın, Türkiye'nin AR-GE konusundaki durumuna baktığımız zaman, Türkiye'de otomotiv üretimi yapan firmalardan bir kaçının firma içinde bir AR-GE departmanı mevcut olup, sektörün genelinde AR-GE gerektiği şekilde ele alınmamaktadır. Ürün tasarımının öne çıktığı günümüz üretim sisteminde, az sayıdaki firmanın bu konuda yeteneğinin olduğu görülmektedir. Ancak hafif ve ağır ticari araçlarda, Türk otomotiv sektörünün ürün tasarımı konusunda önemli bir yeterliliğe sahip olduğu da dikkat çekmektedir (SGM, 2011).

Otomotiv sanayisi, ekonominin olduğu gibi Türkiye'deki AR-GE faaliyetlerinin de sürükleyicisi bir sektördür. 2013 yılı itibariyle Türkiye'deki mevcut 137 AR-GE merkezinin 50 tanesi otomotiv sanayi ile ilgilidir. Bunların 11 tanesi otomotiv ana sanayinde iken, 39 tanesi otomotiv yan sanayindedir. Bu merkezlerde 5.500 kişi çalışmaktadır. (OSD, 2013a)

Son yıllarda, Türkiye'de AR-GE faaliyetleri konusunda dağınık da olsa çeşitli çabaların olduğu ve bunun gittikçe artmaya başladığı görülmektedir. İstanbul Teknik Üniversitesi gibi üniversiteler ile birlikte OSD, TÜBİTAK gibi sektör kuruluşları ile kamu kurumları bu konudaki çalışmalara ağırlık vermeye başlamışlardır. Devletin de bu konudaki çabaları ile TÜBİTAK yönetiminde, AR-GE projelerinin finansmanında önemli aşamalar kaydedilmiştir. TÜBİTAK'ın kayıtlarına göre; 1995-2009 yılları arasında 167 adedi yan sanayi, 425 adedi de ana sanayi olmak üzere toplam 592 projeye hibe destekleri sağlanmıştır (SGM, 2011).

Bu projeler kapsamında yapılan 1,44 milyar TL'nin % 56'sı devlet tarafından yapılan hibelerle finanse edilerek, otomotiv sanayisine toplam 480 milyon TL tutarında AR-GE finansman desteği sağlanmıştır. 2000 yılından itibaren verilen destek rakamlarına bakıldığı zaman, geçmiş yıllarda yıllık 15-20 milyon düzeyinde kalan AR-GE desteklerinin, 2007 yılından itibaren yıllık 100 milyon TL'nin üzerine çıktığı görülmektedir. Türkiye, AR-GE harcamaları konusunda son yıllarda önemli bir gelişme gösterse de bu konuda yapılan harcamalar henüz milli gelirin % 1'i civarındadır (Türk, 2011: 22-23).

6.3. Otomotiv Sektörünün Güçlenmesinde Teknolojinin Önemi

Otomotiv sektörü, nitelik olarak dünyada rekabetin en yoğun olarak yaşandığı sektördür. Ayrıca teknolojik gelişmelerin en önce uygulandığı sektör olarak öne çıkmaktadır (Tanyılmaz ve Erten, 2001:7). Gelişmiş ülkelerin otomotiv sanayisinde oluşturmuş olduğu standartlar, tüketici istekleri bakımından bir kalıp oluşturmaktadır. Bu da otomotiv sanayinde üretilecek ürünlerin, ileri teknoloji içermesini zorunlu kılmaktadır (Görener ve Görener, 2008). Son yılların genel eğilimi, otomotiv üretiminde çevreci hassasiyetleri öne çıkaran motor teknolojileridir. Bu ise, sektörde daha yüksek oranlı AR-GE harcamalarını zorunlu kılan etkenlerdendir (TEPAV, 2013).

Türkiye'de otomotiv sektöründeki ve diğer sektörlerdeki teknoloji ihtiyacını gidermek için devlet, 2006 yılında hukuki düzenlemeler yapmıştır. Bu düzenleme ile başta otomotiv sektörü olmak üzere teknoloji gerekliliği yüksek olan sektörlerdeki alt yapının hazırlanması hedeflenmiştir. Bu hedefin bir sonucu olarak da Türkiye'nin rekabet edebileceği sektörlerde bölgenin ve dünyanın önemli üretim merkezlerinden birisi olması amaçlanmıştır (Başkol, 2009).

Türkiye, son yıllarda otomotiv sanayinin öneminden hareketle, sektörün geleceğine yönelik yeni projeksiyonlar geliştirmeye çalışmaktadır. Bu çerçevede, sektörün küresel rekabet gücünü artırabilmek için teknolojik donanımın yüksek olduğu ve katma değeri yüksek bir yapılanmayı oluşturmaya çalışmaktadır. Bu kapsamda 28.12.2008 tarihinde yapılan Ekonomi Koordinasyon Kurulu (EKK) toplantısında, küresel ekonomik krizin olası etkileri de göz önüne alınarak bir "Acil Önlemler" paketinin hazırlanmasına karar verilmiş ve sektörün geleceğe ilişkin stratejilerinin belirlenmesi için Sanayi Bakanlığı görevlendirilmiştir.

Hazırlanan “Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011-2014” ile sektörün geleceği için AR-GE, tasarım, küresel rekabet gibi temel hedefler oluşturulmuştur (SGM, 2011). Devletin, son yıllarda otomotiv sanayinde model geliştirme ve yeni ürün tasarımı konularındaki AR-GE yatırımlarına özel bir önem verdiği, özel sektörü bu konuda geniş imkanlarla desteklediği görülmektedir. Son yıllarda özellikle hafif ticari araçlardaki gelişmelerin önemli bir kısmının arkasında, devletin bu politikası vardır. Yapılan katkılar ve gerçekleştirilen çabaların bir sonucu olarak, günümüzde Türkiye hafif ticari araç üretiminde Avrupa’nın lideri konumundadır (Türk, 2011: 46-48).

Otomotiv sanayisinde değinilmesi gereken bir diğer teknolojik çalışma alanı ise elektrikli araçlarla ilgilidir. Elektrikli araçlar, günümüzde yaygın olarak kullanılan ve içten yanmalı motorlarla çalışan akaryakıt tüketen araçlar olmayıp, elektrik enerjisi ve buna uygun aksam ile yürüyen araçlardır. TOFAŞ ile TÜBİTAK işbirliğinde 2002-2003 yıllarında yürütülen bir ortak projenin sonucunda, Türkiye ilk elektrikli aracı olan ELİT-1’i üretmiştir. Daha sonra ise TÜBİTAK, İTÜ ve Ford OTOSAN işbirliği ile 2008 yılında Türkiye’nin elektrikli ilk minibüsü üretilmiştir. 2009 yılında ise, OTOKAR Doruk adı verilen ilk elektrikli otobüs üretilmiştir. Bu konuya özel bir önem veren Türkiye’nin, son yıllarda küresel piyasalarda yer alabilmek için TÜBİTAK üzerinden birçok projeyi yürürlüğe koyduğu ve bu projelerin önemli başarılarına imza attığı görülmektedir (Tuncay ve Üstün, 2012).

Bunların yanında, sektördeki firmaların da kendi çalışmalarını yürütmeye çalıştığı görülmektedir. Otomotiv yan sanayisinde çok sayıda firmanın ISO 9000 Serisi kalite belgelerine sahiptir. Ayrıca, yan sanayideki firmalardan bazılarının Avrupa’nın en saygın kalite ödülleri aldıkları görülmektedir (İGM, 2012).

7. SONUÇ

Otomotiv üretimi, bir sanayi sektörü haline geldiği zamandan bugüne, ona sahip olan ülkelerin ekonomik olarak kalkınmalarında büyük rol oynamış bir sektördür. 1990'lara kadar özellikle sanayileşmiş ülkelerin tekelindeki bir sanayi olarak karşımıza çıkan otomotiv sanayi, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin birçoğunda hayati bir mesele olarak ele alınmaktadır.

Günümüzde dünya otomotiv üretiminde, başta Çin olmak üzere gelişmekte olan ülkeler öne çıkmaktadır. Türkiye de 1980'lerden itibaren gerek sektörü dışa açarak gerekse sektöre yabancı sermaye çekerek bu alanda bir varlık göstermeye çalışılmaktadır. Özellikle 1990'lar sonrasında otomotiv sanayinde gerçekleşen yabancı yatırımlar sonrasında Türk otomotiv sanayisi güçlü bir yapıya kavuşmuş, yabancı ortaklıklar sayesinde küresel rekabette varlık göstermeyi başarmıştır.

Günümüzde adet bazında üretimin 84 milyonu geçtiği dünya üretiminde, Çin 20 milyon adedi aşan motorlu taşıtlar üretimi ile en yakın rakibi olan ABD'nin iki katı üretim yapmaktadır. Türkiye de bu piyasada üretilen araç sayısı bakımından 17. sırada yer almaktadır. Yabancı ortaklıkların kazandırdığı yeteneklerle Türk otomotiv sanayi, Avrupa'nın da en büyük üreticilerinden birisi haline gelmiştir. Otomobil üretiminde Avrupa'da 6. olan Türkiye, son yıllarda hafif ticari araçlar konusunda yapılan AR-GE yatırımlarının bir sonucu olarak bu alanda Avrupa liderliğine yükselmiştir. Türkiye, kamyon üretiminde de Avrupa'da 2. olmuştur. Bunlar sektörün ne düzeyde yeteneklere sahip olduğunu göstermesi bakımından önemlidir.

Türkiye, Avrupa ölçeğinde ulaştığı bu başarıya, Avrupa'ya en fazla ihracat yapan ülkelerden birisi olma unvanını da eklemiştir. Ayrıca bu ülkelerin Almanya, İngiltere ve İtalya gibi otomobil sanayisinin beşiği olması ise üzerinde önemle durulması gereken bir başarıdır. Türkiye'nin bu başarısının arkasında birkaç faktör vardır. Bunlardan en önemlisi, sektörün ihtiyaç duyduğu ileri teknoloji ve AR-GE harcamalarının finansman kapasitesinin varlığıdır.

Türk otomotiv sektörü, bu konuda avantajlara sahiptir. Çünkü montaj sanayisi döneminin tecrübelerinden ders çıkararak devlet, son yıllarda bu konuda projeler bazında sektöre önemli destekler sağlamaktadır. Bununla beraber sektördeki firmaların küresel ölçekli firmalarla kurmuş olduğu ortaklıklar ve işbirliği bağları, firmaların bu konuda sorun yaşamalarını önlemekte, firmalara geniş imkanlar sunmaktadır. Çalışmanın varsayımları bakımından yabancı sermayenin sektöre güç kattığı görülmektedir. Bu yönüyle çalışmanın bu varsayımı, çalışma ölçeğinde ortaya konulmuştur.

Yabancı sermaye, sektördeki işletmelerin önemli bir kısmında mevcuttur. Bazı firmalar ise yüzde % 100 yabancı sermayelidir. Bu durum, kökeni gelişmiş ülkelere ait olan bu ortaklıkların, ülkelerinin teknolojik imkanlarının transfer edilmesini kolaylaştırmakta ve sektörün teknolojik donanımını güçlendirmesine ayrı bir katkı sağlamaktadır. Öte yandan bu bağlar sayesinde sektörün dış piyasalarda pazarlama sorunu yaşamaması, sektörün nakit akışında ona avantajlar sağlamaktadır.

Sektöre günümüzdeki başarıyı getiren bir diğer husus ise, 1964 yılında çıkarılan MST ile getirilen koruma ve bu koruma döneminde sektörün emekleme dönemini sorunsuzca aşmış olmasıdır. Yüksek gümrük duvarlarının olduğu bir ortamda, iç piyasada oldukça rahat hareket eden sektörün bu dönemde, özellikle güçlü bir yan sanayi alt yapısı oluşturduğu görülmektedir. Günümüzde, bu birikim sayesinde Türk otomotiv yan sanayisi de ana sanayi gibi küresel firmalarla rekabet edebilmekte, onlara birçok yedek parça ve aksamı üretip satabilmektedir. Ancak yine de Türk otomotiv sanayinin bu başarılarına ulaşmasının arkasındaki asıl faktörün, Gümrük Birliği ile sektörde başlayan gerçekçi rekabet ve ekonomik krizlerin yarattığı etkiler olduğu görülmektedir. Çünkü her iki durum da sektöre başlangıçta ağır hasarlar verse de uzun vadede sektörün kendisini yenilemesine yol açarak sektörün güçlenmesini ve rekabet yeteneği kazanmasını sağlamıştır.

Gümrük Birliği ile Türkiye otomotiv piyasasının, dış piyasaların rekabetine açılması ile yerli pazar, büyük ölçüde Avrupalı üreticilerin eline geçmiştir. Bunun en önemli sebebi, montaj sanayisi dönemindeki karlı ortam dolayısıyla kendini yenileme gereği duymayan sektörün, güçlü küresel üreticilerle rekabet etme yeteneklerinin olmayışındır. Gümrük Birliği ile birlikte otomotiv üreticileri iç pazarı kaybedince, yabancı ortaklıklar yoluyla ve teknoloji temelli yenileme yatırımları ile dış pazarlara odaklanmışlardır.

Bu da uzun vadede, özellikle otomotiv ana sanayisinde model, tasarım gibi konularda belirli yeterliliklerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Nihayetinde Türk otomotiv sanayi, kendi ülkesinde kaybettiği pazarları rakiplerinin ülkelerinde sağlam bir şekilde yeniden elde etmiştir. Özellikle hafif ticari araç pazarında Türkiye'nin, Avrupa üretim ve pazar lideri olması bunu göstermektedir. Bu noktada çalışmanın elde ettiği bulgulara dayanarak, eğer ki Gümrük Birliği'nin sektörde yarattığı bu gerçekçi rekabet olmasaydı, sektör iç piyasanın belki de tamamına hükmedebilirdi, ancak dış piyasalarda bu kadar güçlü olamazdı. Çünkü sektörün bu rekabet ortamından önceki dönemlerde dış piyasalarda herhangi bir varlığı yoktur. İç piyasanın yasal güvencelerle korunaklı bir limana dönüştürülmesinden dolayı da ihracata ihtiyaç duymamıştır. Netice itibariyle sektörün çaresiz kalması, sektörü ülke ekonomisi ve sanayisi için önemli bir varlık haline getirmiştir. Bugün, ölçek itibarıyla Türkiye otomotiv sanayi toplam ihracatın % 15'inden fazlasını gerçekleştirmektedir. Gümrük Birliği öncesinde ihracat konusunda oldukça yabancı olan bir sektörün bugün bu ölçekte bir ihracat kapasitesine ulaşması muhakkak ki Gümrük Birliği ile ilişkili bir durumdur.

Montaj sanayisi ile birlikte oluşan tabloda, Türkiye bu durumdan aslında çokta olumlu etkilenmemiştir. Montaj sanayisinin artması ve beraberinde, montaj sanayisi ile birlikte Türkiye otomotiv üretimi konusunda sekteye uğramıştır. Üretime gereken önem verilememiş ve sadece montaj kısmı ile yetinilmiştir.

Ekonomik krizlerin otomotiv sektörüne uzun vadeli olumlu etkileri ise iki şekilde gerçekleşmiştir. Bunlardan birincisi, ekonomik krizler sonrasında Türkiye'ye giren yabancı sermaye yatırımlarının artması yoluyla olmuştur. Toyota, Hyundai gibi küresel markaların Türkiye'de fabrika kurmaları 1994 Krizi sonrası olmuştur. 1997 Asya Krizi ve 2001 Ekonomik Krizi sonrasında da önemli ölçüde yabancı sermaye girişi olmuş ve özellikle otomotiv yan sanayisinde önemli yabancı yatırımlar olmuştur. Bütün bu olgular, uzun vadede krizlerin otomotiv sanayisine yabancı yatırımlar yapılmasını artırdığını göstermektedir. Krizler sonrasında yerli paranın devalüe edilmesine bağlı olarak girdilerin ucuzlamasının, bu sermaye girişlerini artırdığını düşünmekteyiz. Öte yandan, krizlerle birlikte uygulamaya konan küresel destekli yapısal uyum programları da yabancı sermayenin uygun ortamın oluştuğuna ilişkin kanaatini güçlendirmekte ve krizler sonrasında girişler artmaktadır.

Krizlerin sektörü güçlendirici ikinci etkisi ise, pazar kaybı nedeniyle sektörün kendisine çeki düzen vermesiyle ortaya çıkmaktadır. Krizler nedeniyle iç talebin daralması, sektörün başlangıçta üretimini düşürmesine yol açmaktadır. Ancak iç piyasada azalan talebi telafi etmek için sektör, gerekirse düşük kar payları ile de olsa dış piyasalarda pazar arayışına girmektedir. Türk otomotiv sanayisindeki ihracat artışlarının önemli bir kısmı, krizlerden sonrasına denk gelmektedir. Özellikle yan sanayinin, bu konuda daha başarılı olduğu görülmektedir. Konya yan sanayi firmalarında görüldüğü gibi, işletmeler kriz döneminde satışa odaklanarak yabancı piyasalarda varlık göstermeye çalışmaktadırlar. Bu da zaman içerisinde bir ihracat alt yapısının ve tecrübesinin oluşmasına yol açmaktadır.

Sonuç olarak, ekonomik krizler otomotiv talebini düşürse de sektörün yeteneklerini geliştirmektedir. 2008 Krizi sonrası dönemde ana sanayi ihracatı önemli ölçüde düşüş gösterirken, yan sanayi ihracatının artış göstermesi de bunu doğrular niteliktedir. Buradaki durum da aynen Gümrük Birliği sonrasında ortaya çıkan pazar kaybının yarattığı etkiyle aynıdır. Bu iki olgudan hareketle, Türk otomotiv sanayisinin korumaya alındığı dönemler için şu tespiti yapmak da mümkündür; MST ile getirilen koruma sanayinin kurulma yıllarında, sektörün büyüüp serpilmesi için hayati bir öneme sahip olmuştur. Ancak sektörün dış rekabete açılmasında geç kalınmış olması, sektörün tembelleşmesine ve iç piyasanın karlı ve güvenli limanlarında yetenek geliştirememesine yol açmıştır. Bu durum, bu çalışmanın bulguları doğrultusunda varılmış bir kanaattir, ancak daha net sonuçlara ulaşabilmek için dönemler açısından karşılaştırmalı araştırmalara ihtiyaç vardır.

Çalışma açısından, iç içe geçmiş üç tespiti daha ifade etmek gerekmektedir. Bunlar sektörün kriz dönemi ve kriz sonrası genişleme dönemine ilişkin tekrarlı bir şekilde sergilediği karakteristik özelliklerdir. Bu tespitler, çalışmanın başlarken kabul ettiği bir diğer varsayım olan otomotiv sektörünün krizlere duyarlılığı ile ilgilidir. Bunlardan birincisi, sektörün kriz sonrası dönemde aşırı daralmasıdır. Bu çalışmanın bulgularına göre; ekonominin genelindeki daralma % 5-10 aralığında kalırken, sektörün daralması % 25'i bulmaktadır. Bu durum, nitelik itibarıyla sektörün krizlere karşı aşırı duyarlı olduğunu göstermektedir. Bu konuda sektöre yönelik bir takım emniyet supaplarının geliştirilmesi gerekmektedir.

Bu konudaki ikinci durum ise, sektörün kriz sonrası genişleme dönemlerinde, ekonominin genelinden çok daha iyi bir performans göstermesidir. Kriz sonrası genişleme dönemlerinde ekonominin büyüme performansı % 5-10 aralığında kalırken, sektörün üretim rakamları 2001 Krizi sonrasında görüldüğü gibi arka arkaya iki yıl boyunca % 50 civarında artış gösterebilmektedir. Bu dönem kadar güçlü olmasa da sektörün 2008 Krizi sonrasında da benzer bir performansının olduğu görülmektedir.

Sektörle ilgili olarak bu anlamdaki üçüncü tespit ise, kriz sonrası dönemlerde sektörün bu güçlü büyüme performansına karşın iç piyasada yeterince pay alamamasıdır. Çünkü kriz sonrası genişleme dönemindeki kur politikalarının da etkisiyle, iç piyasadaki satışların önemli bir kısmı ithalat ile karşılanmaktadır. Kriz sonrası dönemlerde özellikle otomobil talebinde büyük bir genişleme olduğu ve sektörün de önemli ölçüde düşük kapasite ile çalıştığı düşünüldüğünde, sektörün daha hızlı toparlanabilmesi için kriz sonrası dönemlerde sektörün payının artırılmasının çözümü üretilmelidir. Bu konuda devlet, gerekirse çeşitli politikalarla kriz sonrası genişlemeyi sektör lehine çevirecek önlemler almalıdır.

Mevcut durum itibarı ile bile sektör son on yılda ekonominin toplamda ancak % 70 büyüme gösterebildiği şartlarda, % 297 büyümüştür. Bu da sektörün özel olarak öne çıkartılması durumunda nelerin başarılabilirliği hususunda önemli ipuçları taşımaktadır. Sonuç olarak; bugün Türkiye'nin ihracatının yaklaşık % 15'ini tek başına gerçekleştiren sektöre, önem verilmesi doğru bir politikadır. Ancak bu politikaların, uygun vergi politikaları ile desteklenmesi gerekmektedir. Diğer yandan sektörün gelişmesi için teknoloji olmazsa olmaz koşuldur. Bunu sağlamanın en ideal yolu ise yabancı sermayeden geçmektedir. Çünkü yabancı sermaye bir ülkeye girerken kendi gelişmiş teknolojisini de getirmektedir. Bunun yanında, yabancı sermaye pazar imkânlarını da beraberinde getirmektedir. Bu bakımdan devlet politikalarının asıl öne çıkarması gereken konu, otomotiv ana ve yan sanayisinin yabancı ortaklıklar konusunda elini daha da güçlendirmektir.

Bütün bu iyimser tabloya karşın, Türk otomotiv sektörünün gerek kendi yapısından gerekse devletin özellikle vergi politikalarından kaynaklanan önemli sorunları vardır. Birkaç ülke hariç Avrupa'daki çoğu ülkede olduğundan daha fazla vergilendirilen ana sanayi, iç piyasada talep sorunu yaşamaktadır. Devlet, her ne kadar bir yandan AR-GE destekleri ile sektörü desteklese de sektörü bunaltan vergi oranları ile sektörü iç piyasada olumsuz rekabet şartlarına maruz bırakmaktadır.

KAYNAKLAR

- Akmatov, E. (2008). *Gümrük Birliği Sürecinde Otomotiv Sektörüne Yapılan Yabancı Yatırımları ve Ülke Ekonomisi Üzerindeki Etkileri*, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- Altıntaş, H. (2009). Türkiye’de Doğrudan Yabancı Sermaye Girişi ve Dış Ticaret Arasındaki İlişkinin Ekonometrik Analizi: 1997-2007, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 64(2), 1-30.
- Altuğ, M. (2010). *1960 ile 1980 Yılları Arası Türk Otomotiv Sektörünün Gelişimi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul
- Ayaoğlu, D., Kıymalıoğlu, Ü. (2006). *Oyak-Renault: Otomotiv Sanayinin Gelişimindeki Rolü ve Türk Ekonomisindeki Yeri*. Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Y.2006, C.11, S. 349-360.
- Başkol, M. (2009). *Türkiye Otomotiv Sektörünün Rekabet Gücü Üzerine Bir Değerlendirme*, Mühendis ve Makine Dergisi, 50(596), Eylül, 26-34.
- Bedir, A. (2002). *Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi*, Devlet Planlama Teşkilatı İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Yayın No DPT: 2660, Kasım, Ankara.
- Çengelci, A. (1998). *Türkiye’de Otomotiv Endüstrisinin Sektörel Analizi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (2007). *9. Kalkınma Planı Otomotiv Sanayi İhtisas Komisyon Raporu*, Ankara.
- Düzgün, R., Türker, O., Ecevit, E. (2009). *İlk 500 Sanayi Kuruluşunda Yabancı Sermaye Payının Sektörel Analizi ve Bazı Göstergeler İtibarıyla Yabancı Sermayeli İşletmelerin Performansı*, Erciyes Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı: 33, Temmuz-Aralık, 135-160.
- Engin, C., Polat, E. (2010). *Türk Otomotiv Sektörü ve Küresel Finansal Krizin Sektöre Etkileri*, Ekonomi Bilimleri Dergisi, Cilt 2, Sayı 1, 35-43
- Entemiz, G. (2009). *Rekabet Ortamında Otomotiv Sanayinin Yer Seçimi Yönlendiricileri Ve Mekansal Etkileri “İstanbul Metropolitan Alan Ve Yakın Çevresi” Örneği*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

- Erçakar, E.M., Karagöl, E.T. (2011)., *Türkiye’de Doğrudan Yabancı Yatırımlar*, Seta Analiz, Ekonomi Ve Toplum Araştırmaları Vakfı, Sayı:33.
- Gövdere, B., Topuz, H. (2009). *Türkiye ve AB’nin Yeni Üyelerinin Yabancı Yatırım Endeksleri Açısından Karşılaştırılması*, C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 10(1), 117-135.
- Görener, A., Görener, Ö. (2008). *Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler*, Journal of Yasar University, 3(10), 1213-1232.
- Güner, G. (2013). *Otomotiv Sektöründe Müşteri Memnuniyetinin Satışa Etkileri: “Ford Örneği”* Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Güneş, S. (2012). *Türk Toplumunu ve Otomobil*, SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı: 25, Mayıs, 213-230.
- Güven, Y. (2008). *Türkiye’de 1980 Sonrası Dönemde Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Sektörel Analizi ve Ekonomik Kalkınmaya Etkisi*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, 3(1), Nisan, 75-97.
- Halis, M., Yıldırım, M., Özkan, B., Özkan, G. (2007). *Yabancı Girişimciliği Etkileyen Faktörlerin Değerlendirilmesine Yönelik Bir Araştırma*, Selçuk Üniversitesi Karaman İ.İ.B.F. Dergisi, Sayı: 12, Yıl: 9, Haziran, 304-318.
- İnaçlı, S., Konak, A. (2011). *Türkiye’de İhracatın İthalata Bağımlılığı: Otomotiv Sektörü*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi, 6(2), Ekim, 343-362.
- İstanbul Sanayi Odası. (2002). *Avrupa Birliğine Tam Uyum Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi*, Otomotiv Sanayi Sektörü Yayın no: 2002/4
- Karabulut, T. (2002). *Türk Otomotiv Sanayinin Ekonomik Yapısı Ve Otomobil Talep Analizi*. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Doktora Tezi. Konya.
- Kaymak, E.M. (2009). *20. Yüzyılda Alternatif Enerji Kaynaklarının Gelişimi Ve Buna Paralel Olarak Otomobil Tasarımına Etkileri*, Anadolu Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- Khan, S. (2011). *Technology Transfer Effectiveness Through International Joint Ventures (IJVs) To Their Component Suppliers: A Study of The Automotive Industry Of Pakistan*. Birmingham Business School College of Social Sciences University of Birmingham. Doktora Tezi
- Kılıç, M. (2011). *Türkiye’de Otomotiv Sektörünün İstihdam İçindeki Yeri: Adana Temsa Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sivas.

- Konya Sanayi Odası (KSO). (2013). *Konya Otomotiv Sanayi Sektör Raporu*, Dış Ekonomik İlişkiler ve Projeler Koordinatörlüğü, Ocak, Konya.
- Özşahin, M., Yüreğir, O. H. (2012). *Otomotiv Sektörünün Kendini Örgütleyen Haritalar İle Finansal Analizi*, Ç.Ü. Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi, 28(2), 155-164.
- Peker, H. S., Yılmaz, M. L. (2011). *2008 Küresel Finansal Krizinin Konya Otomotiv Yan Sanayi Sektörüne Etkileri Üzerine Bir Uygulama*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Dergisi, 14(1-2), 1-11.
- Sakıncı, S. (2008). *Gümrük Birliği'nin Türk Otomotiv Sanayi Üzerindeki Etkileri*, İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Saydan, R. (2004). *1900'lerin İlk Yıllarında Ford- General Motors Rekabeti (Üretim ve Pazarlama Anlayışının Karşılaştırılması)*, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı: 11, ss: 154-159.
- Sönmez, A. E. (2010). *Otomotiv Ana ve Yan Sanayi*, Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, Ankara.
- Tanyılmaz, K.; Erten, A. N. (2001). *Dünyada ve Türkiye'de Otomotiv Sektörü*, Birleşik Metal-İş Yayınları, No: 01/3, Mart, İstanbul.
- Teker, E.; Felekoğlu, B. (2007). *Dünya Otomotiv Endüstrisinde Küresel Gelişmeler ve Bu Gelişmelerin Türk Otomotiv Endüstrisi Üzerindeki Etkileri*, Makine ve Mühendis Dergisi, Otomotiv Özel Sayısı, 48(568), Mayıs, ss: 26-30.
- Toydemir, Y. (2008). *2001 Krizinin Firmaların Mali Yapıları Üzerine Etkisi, Otomotiv Sektörünün İncelenmesi Ve Bir Uygulama*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Tuncay, R. N.; Üstün, Ö. (2012). *Otomotiv Sektör Kurulu Raporu (Elektrikli Araçlarda Geçmişten Geleceğe Bakış)*, Müstakil Sanayici İşadamları Derneği (MÜSİAD) Araştırma Raporları, Haziran, İstanbul.
- Tunçsiper, B.; Köroğlu, Ö. (2006). *Enflasyonun Otomotiv Sektöründeki İşletmeler Üzerindeki Etkisi: Balıkesir İli Örneği*, Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı: 15
- Türk, A. (2011). *Türkiye'deki Otomotiv Sanayi AR-GE Kapasitesinin İncelenmesi ve Avrupa Birliği İle Kıyaslanması*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Türkiye Cumhuriyeti Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü (SGM), (2011). *Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011-2014*, Şubat, Ankara.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK), (2013). *İstatistik Göstergeler 1923-2012*, Yayın No: 4132, Aralık, Ankara.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), (2013a). *Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri 2012*, Yayın No: 4028, Ağustos, Ankara.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB). (2014), *Türkiye Otomotiv Ticaret Meclisi Sektör Raporu 2012*, TOBB Yayın No: 2014/210, Ankara.

Yaşar, O. (2013). *Türkiye’de Otomotiv Ana ve Yan Sanayi ve Marmara Bölgesi’nde Kümelene*, Turkish Studies, 6(8), Spiring, 779-805.

Yavan, N.; Kara, H. (2003). Türkiye’de *Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Bölgesel Dağılışı*, Coğrafi Bilimler Dergisi, 1(1), ss: 19-42.

Yurtseven, B. B. (2012). *Otomotiv Sektöründe Yabancı Sermaye Yatırımları ve Türk Ekonomisine Etkilerinin Değerlendirilmesi; 2010 Örneği*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Elektronik Kaynaklar

Araçların İmal, Tadil Ve Montajı Hakkında Yönetmelik, Resmi Gazete Tarihi: 28.11.2008, Sayı: 27068, Erişim: 25.04.2014.
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.12620&MevzuatIli ski=0&sourceXmlSearch=ara%C3%A7%20imal>.

Bozdoğanoglu, B. (2008). Motorlu Taşıtların Alımında Uygulanan Vergiler ve Motorlu Taşıtlarda Vergilendirme Tekniğinin AB Uygulamaları İle Karşılaştırılması, *Yaklaşım Dergisi*, Sayı: 192, Aralık, Erişim: 07.03.2014,
<http://uye.yaklasim.com/MagazinDetail.aspx?magazinid=192>.

Car history 4u., Erişim : 17.02.2014 , <http://www.carhistory4u.com/>

Fiat Türkiye, Erişim: 26.04.2014.
<http://www.fiat.com.tr/fiatdunyasi/Sayfalar/FiatTarihi.aspx>

Fiat SpA, Erişim: 26.04.2014.
<http://www.fiatspa.com/en-US/group/Pages/group.aspx>

Ford Corporate (Ford kurumsal) , Erişim: 27.04.2014.
<http://corporate.ford.com/our-company>

Ford Otosan, (2014). *2013 Yılı İlişkili Taraf İşlemlerine İlişkin Rapor*, Erişim: 27.04.2014.
<http://www.fordotosan.com.tr/downloads/yatirimciiliskileri/%C4%B0li%C5%9Fkili%20Taraf%20%C4%B0%C5%9Flemlerine%20%C4%B0li%C5%9Fkin%20Rapor.pdf>

Ford Otosan, (2014a). *2013 Yılı Faaliyet Raporu* , Erişim: 27.04.2014.
<http://www.fordotosan.com.tr/downloads/yatirimciiliskileri/2013%20Faaliyet%20Raporu.pdf>

- Fortune Global 500, Erişim: 20.03.2014. <http://fortune.com/global500/2013/royal-dutch-shell-plc-1/>
- Güteryüz Otomotiv A.ř. (2014). *Ürünler*, Erişim: 01.04.2014. <http://www.guleryuz.com/?page=urunler>
- Hattat Tarım Makineleri A.ř. (2014). *Hakkımızda*, Erişim: 01.04.2014. <http://www.hattatarim.com.tr/hakkimizda>.
- Hukuki Mevzuat, Yönetmelikler, Erişim: 10.03.2014. http://www.hukukimevzuat.com/?x=yonetmelikler&frame=1&harf=i&sort_x=kurum&sort_y=DESC&start=100
- İhracat Genel Müdürlüğü (İGM), (2012). Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Raporu, Erişim: 20.02.2014. <http://www.ibp.gov.tr/pg/sectorpdf/sanayi/otoyansanayi.pdf>.
- İmalat Sanayi Yönetmeliği, Resmi Gazete, 06.01.1983, Sayı: 17920, Erişim: 01.04.2014. http://www.hukukturk.com/fractal/hukukTurk/pages/findMevzuatDetail_mynet.jsp?pInstanceId=274&pGuideHeader=.
- İnventors.about. , Erişim: 17.02.2014. http://inventors.about.com/od/cstartinventions/a/Car_History.htm.
- İnağ, N. (1996). *Fransa'da Özelleştirme, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası*, Erişim: 08.05.2014. <http://www.tcmb.gov.tr/research/discus/9627tur.pdf>.
- Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 11.06.2009, Sayı: 27255, Erişim: 27.12.2013. <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspix?MevzuatKod=7.5.13108&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=%20>.
- Karayolları Trafik Yönetmeliği, Resmi Gazete Tarihi: 18.07.1997 Resmi Gazete Sayısı: 23053 Mükerrer, Erişim: 27.12.2013. <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspix?MevzuatKod=7.5.8182&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch>.
- Mbclubtr., Erişim: 14.02.2014. www.mbclubtr.com
- Montaj Sanayi Talimatı Sirküleri, Seri No: 3, Resmi Gazete, Sayı: 11819, 7 Eylül 1964, Erişim: 25.04.2014. <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/11819.pdf>.
- Motorlu Araçlar Ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliği (2007/46/AT), Resmi Gazete Tarihi: 28.06.2009, Sayı: 27272, Erişim: 25.04.2014. <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspix?MevzuatKod=7.5.13168&sourceXmlSearch=motorlu%20ara%C3%A7lar&MevzuatIliski=0>.

- Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği Seri No: 43, Resmi Gazete, Sayı: 28867 (Mükerrer), 30 Aralık Pazartesi 2013.
<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/12/20131230M1-7.htm>
- OICA, Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles. Erişim: 26.12.2013, <http://www.oica.net/>.
- Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD). (2014). *Genel Değerlendirme "Ocak 2014"*, Erişim: 01.04.2014.
<http://odd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/823/Sektorel%20Değerlendirme%20Ocak%202014.pdf>.
- Otomotiv Sanayi Derneği (OSD). (2013). *Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi*, Rapor No: 2013/5, Temmuz, Erişim: 01.04.2014, <http://www.osd.org.tr/yeni/wp-content/uploads/2013/10/iso500-2012.pdf>.
- Otomotiv Sanayi Derneği (OSD). (2013a). *Otomotiv Sanayi 2012 Yılı Değerlendirme Raporu*, Rapor No: 2013/03, Mart, Erişim: 01.04.2014.
<http://www.osd.org.tr/yeni/wp-content/uploads/2013/10/2012yilideğerlendirme.pdf>.
- Otomotiv Sanayi Derneği (OSD). (2013b). *Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret (1992–2012)*, Rapor No: 2013/10, Mayıs, Erişim: 01.04.2014.
http://www.osd.org.tr/yeni/wp-content/uploads/2013/10/disticaret1992_2012.pdf.
- Otomotiv Sanayi Derneği (OSD). (2013c). *Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bülteni*, 2013/1, Erişim: 01.04.2014, <http://www.osd.org.tr/yeni/wp-content/uploads/2013/09/cata2013.pdf>.
- Otomotiv Sanayi Derneği (OSD). (2014). *Otomotiv Sanayi 2013 Değerlendirme Raporu*, 2014/3, Mart, Erişim: 01.04.2014, <http://www.osd.org.tr/yeni/wp-content/uploads/2014/03/OSD-2013-y%C4%B1%C4%B1-değerlendirme-raporu.pdf>.
- Oyak , (2013). *2013 Faaliyet Raporu* Erişim: 28.04.2014.
http://content.oyak.com.tr/oyakdosyalar/media/editor/files/KURUMSAL/faaliyet-raporlari/OYAK_FR_2013.pdf
- Oyak Renault, Erişim: 28.04.2014, <http://www.oyak-renault.com.tr/>
- Ölmezoğulları, N. (2012). Türkiye Ekonomisinde Yapısal Uyum Süreci Ve İstikrar, *Türkiye Ekonomi Kurumu Tartışma Metni*, 2012/68, Ağustos, Erişim: 01.04.2014,<http://www.econstor.eu/bitstream/10419/81575/1/722275994.pdf>.
- Renault Group (Renault Grup). Erişim: 28.04.2014. <http://group.renault.com/>
- Rug.nl, Erişim: 17.02.2014.
<http://www.rug.nl/science-and-society/university-museum/prominent-professors/stratingh?lang=en>

- Saygılı, Ş., Cihan, C., Cihan, Y., Hamsici, T. (2009). *Türkiye İmalat Sanayinin İthalat Yapısı*, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Araştırma Ve Para Politikası Genel Müdürlüğü, Taslak Rapor Özeti, İstanbul, Erişim: 01.04.2014, http://www.tcmb.gov.tr/yeni/iletisimgm/turkiyeimalatsanayii_ozet.pdf.
- Saygılı, Ş., Cihan, C., Cihan, Y., Hamsici, T. (2009a). *Türkiye İmalat Sanayinin İthalat Yapısı*, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Araştırma Ve Para Politikası Genel Müdürlüğü, İstanbul, Erişim: 01.04.2014, http://www.tcmb.gov.tr/yeni/iletisimgm/turkiyeimalatsanayii_ozet.pdf.
- Tarım Veya Orman Traktörleri, Bunların Römorkları Ve Birbiriyle Değiştirilebilir Çekilen Makineleri İle Sistemleri, Aksamaları, Ayrı Teknik Üniteleri İle İlgili Tıp Onayı Yönetmeliği (2003/37/AT). Resmi Gazete Tarihi: 08.06.2008, Sayı: 26900, Erişim: 25.04.2014. <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.12194&sourceXmlSearch=makina&MevzuatIliski=0>.
- Tekin, M. ve Zeren, M. (2005). *Konya Otomotiv Yan Sanayinin Rekabet Gücü Hakkında Bir Arastırma*. V. Ulusal Üretim Araştırmaları Sempozyumu, İstanbul Ticaret Üniversitesi. www.iticu.edu.tr/uploads/kutuphane/pdf/uas/M01011.pdf.
- Thehenryford, Erişim: 26.03.2014. <http://www.thehenryford.org/exhibits/hf/Chronology.asp>
- Tofaş, Erişim: 29.04.2014. <http://www.tofas.com.tr/tr/hakkinda/Pages/Hakkimizda.aspx>
- Türkan, E. (2005). *Türkiye’de Ekonomik Aktivite İçinde Yabancı Sermaye Payı, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası*, Erişim: 01.04.2014, http://www.tcmb.gov.tr/yeni/evds/yayin/kitaplar/yabanci_sermaye.pdf.
- Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Türkiye Yatırım Tanıtım ve Destek Ajansı (2014). *Türkiye’de Doğrudan Yabancı Yatırım*, Erişim: 01.04.2014. <http://www.invest.gov.tr/tr-TR/investmentguide/investorsguide/Pages/FDIinTurkey.aspx>
- Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırmalar Kurumu (TÜBİTAK) (2002). *Motorlu Araçlar*, Erişim:21.12.2013. http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/mm/Ek3.pdf
- Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırmalar Kurumu (TÜBİTAK) (2003). *Elektrikli Araçlar*, Marmara Araştırma Merkezi Erişim: 21.12.2013. http://www.normenerji.com.tr/menus/elektrikli-araclar_190220120138391025288910.pdf
- Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı (2009). *2009 Yılı Tablolar*, Erişim: 25.04.2014. <http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=2833DD88-D8D3-8566-45206057C78AA9E3>

- Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı (2014), *Tablolar*, Erişim: 25.04.2014.
<http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=EFE25C9F-D8D3-8566-4520E25B804C70E2>
- Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı (2014), *Uluslararası Doğrudan Yatırım İstatistikleri*, Erişim: 25.04.2014.
<http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=F91901DD-D8D3-8566-4520D35C6C07575F>.
- Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı (Teşvik Uygulama Ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü), *Uluslararası Doğrudan Yatırım Verileri Bülteni*, Mart 2014, Erişim: 01.04.2014, <http://www.ekonomi.gov.tr/upload/B10387E1-EA0A-F9FF-87C3B92B53686FCE/UDY%20B%C3%BClteni%20-%20Mart%202014.pdf>.
- Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV). (2013). *Dünya ve Türkiye Otomotiv Sektörü 2013*, Otomotiv Distribütörleri Derneği, Erişim: 01.04.2014.
<http://www.odd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/821/ic%20dokumanlar.pdf>
- Türk Traktör (2014). Hakkımızda, Erişim: 25.04.2014.
http://www.turktraktor.com.tr/kurumsal_genel.aspx?id=78.
- Trade Atlas. (2014). Erişim: 20.01.2014 <http://www.tradeatlas.com/page/gtip-nedir-gtip-no-sorgulama-gtip-no-ogrenme?ID=gtip-nedir>
- Uluslararası Yatırımcılar Derneği (YASED) (2011), Türkiye Ekonomisinde Yabancı Sermayeli Firmaların AR-GE Etkinliklerinin Analizi: Mevcut Durum, Sorunlar Ve Çözüm Önerileri, YASED AR-GE Çalışma Grubu Ve ODTÜ Tekpol İşbirliği, Erişim: 01.04.2014.
<http://www.yased.org.tr/webportal/Turkish/Yayinlar/Pages/RaporTurEkonoYabancıAR-GE.aspx>
- Uluslararası Yatırımcılar Derneği (YASED) (2013). *Uluslararası Doğrudan Yatırımlar Raporu*, 2013-1.Yarı, Ağustos 2013, No: 6, Erişim: 21.04.2014,
<http://www.yased.org.tr/webportal/Turkish/Yayinlar/Documents/UDYAgustos2013T.pdf>.
- United Nations Conferance on Trade and Development (UNCTAD), *World Investment Report*, Global Value Chains: Investment And Trade For Development, Erişim: 19.03.2014.
http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2013_en.pdf.
- Wikipedia, Erişim 15.02.2014.
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b8/Patent-Motorwagen_Nr.1_Benz_2.jpg

ÖZGEÇMİŞ

Kubilay BATMAN, 30 Temmuz 1987 yılında İstanbul'da doğdu. Eğitim hayatına İstanbul'da İcadiye İlköğretim Okulu'nda başladı. Ortaokulu, Tokat Erbaa Fevzi Çakmak İlköğretim Okulu'nda tamamladıktan sonra, 2001 yılında başladığı Tokat Erbaa Yılmaz Kayalar Anadolu Lisesi'nden 2005 yılında mezun oldu. Balıkesir Polis Meslek Yüksek Okulu'na 2006 yılında başladı ve 2009 yılında bu okuldan mezun oldu. Aynı yıl lisans öğrenimine de başlayarak, 2011 yılında, Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme Bölümü'nde lisans öğrenimini tamamladı. 2012 yılında, Haliç Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi İşletme Anabilim Dalı İşletme Programı'na yüksek lisans öğrencisi olarak katıldı. Halen İstanbul İl Emniyet Müdürlüğü bünyesinde polis memuru olarak görev yapmaktadır.