

**T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE YABANCI SERMAYE
YATIRIMLARI**

ve

**TÜRK EKONOMİSİNE ETKİLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ; 2010 ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

**Beraet Berna YURTSEVEN
0950Y72109**

İstanbul, Eylül 2012

**T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE YABANCI SERMAYE
YATIRIMLARI
ve
TÜRK EKONOMİSİNE ETKİLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ; 2010 ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

**Beraet Berna YURTSEVEN
0950Y72109**

Danışman: Prof. Dr. Erdoğan ALKİN

İstanbul, Eylül 2012

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ONAY SAYFASI

Yüksek Lisans Öğrencisi Beraet Berna Yurtseven'nin "Otomotiv Sektöründe Yabancı Sermaye Yatırımları ve Türk Ekonomisine Etkilerinin Değerlendirilmesi; 2010 Örneği" konulu tez çalışması jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret Yüksek Lisans tezi olarak (oybirliği / oy çokluğu) ile başarılı bulunmuştur.

İmza

Tez Danışman	: Prof. Dr. Erdoğan ALKİN
Jüri Üyesi	: Doç. Dr. Asım SALDAMLI
Jüri Üyesi	: Doç. Dr. Esin OKAY

Hazırlamış olduğum tez özgün bir çalışma olup YÖK ve İTİCÜ Lisansüstü Yönetmeliklerine uygun olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, bu çalışmayı yaparken bilimsel etik kurallarına tamamiyle uyduğumu; yararlandığım tüm kaynakları gösterdiğimi ve hiçbir kaynaktan yaptığım ayrıntılı alıntı olmadığını beyan ederim. Bu tezin ihtiva ettiği tüm hususlar şahsi görüşüm olup İstanbul Ticaret Üniversitesinin resmi görüşünü yansıtmamaktadır

ÖZET

Türkiye’de otomotiv sanayi, gelen yabancı sermayeli yatırımların da katkısı ile hızla gelişmiştir. Türk otomotiv sanayi yüksek kapasitesi, geniş ürün yelpazesi, kalitesi, kaliteli insan kaynağı ve yüksek standartlarıyla Avrupa başta olmak üzere dünya otomotiv sanayi pazarında değeri giderek artan bir konumdadır. Sektörde 1970’lerde %15 olan yerli parça kullanım oranı bugün bazı araçlarda %90’lar seviyesini aşmıştır.

Bu çalışmada, günümüzün küreselleşen dünyasında Türk - Otomotiv Sanayinin durumu, yabancı sermayeli otomotiv sektör yatırımının Türk Otomotiv Sanayi ve Türk ekonomisine etkileri, sektörün avantajları, dezavantajları ile birlikte ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türk Otomotiv Sanayi, Sektöre Yönelik Yabancı Sermaye Yatırımları, Sektörün Sorunları, Çözüm Önerileri, Türk Ekonomisine Etkisi

ABSTRACT

Turkish automotive industry has developed rapidly with the contribution of the foreign capital investments. The Turkish automotive industry has high-capacity, wide product range, quality, qualified human resources and high standards. Increasing the value of the Turkish automotive industry day by day . in the 1970s, 15% of domestic usage rate has exceeded the level of 90% of the some vehicles of today's.

In this study, in today's globalized world, Turkey - state of the automotive industry, foreign capital investment in the automotive sector, the effects of the Turkish Automotive Industry and the Turkish economy, the industry advantages and disadvantages are penned.

Keywords: Turkish Automotive foreign capital investments in the sector, the sector problems, Solutions, the effect of the Turkish Economy

**Berna Yurtseven, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret Bölümü.*

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
Özet (Abstract)	iii
Tablo Listesi	ix
Şekil Listesi	x
Kısaltmalar	xi
GİRİŞ	1
1. OTOMOTİV SANAYİ SEKTÖRÜ	3
2. YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI	6
2.1. Yabancı Sermayeli Yatırımların Ev Sahibi Ülke Ekonomisine Etkileri	7
2.1.1. Ödemeler Bilançosuna Etkileri	10
2.1.2. İstihdama Etkisi	10
2.1.3. Rekabet Gücüne Etkisi	11
2.1.4. İnsan Kaynaklarını Geliştirme ve İstihdam Üzerindeki Etkileri	12
2.1.5. Teknoloji Transferi Üzerine Etkileri	13
2.1.6. Uluslararası Ticaret Üzerine Etkileri	14
2.1.7. Sermaye Birikimi ve Kalkınma Üzerindeki Etkileri	15
3. OTOMOTİV SANAYİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ PAYI	18
3.1. Sektörün Sorunları ve Çözüm Önerileri	24
3.2. Türk Otomotiv Sanayi Sektöründe 2010 yılı Ekonomik Değerlendirmesi	26
3.3. Sektörün İstihdam Üzerindeki Etkisi	34

4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDEKİ YABANCI SERMAYELİ YATIRIMLARIN TÜRK EKONOMİSİNDEKİ ETKİLERİ	36
4.1. Türkiye'ye Otomotiv Sanayinin Gelişi	36
4.2. Türk Otomotiv Sanayinde Yabancı Sermayeli Yatırımlar ve Ekonomik Yansımaları.....	39
4.3. Otomotiv Sanayinin Türkiye'de Kuruluşu ve Gelişimi	57
4.4. Otomotiv Sanayinin Türkiye Ekonomisindeki Katkıları	61
4.5. Otomotiv Sanayi Sektöründe Yabancı Sermayeli Yatırımların Etkileri	64
5. SONUÇ	72
6. KAYNAKÇA	75

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No.
Tablo 1. Yabancı Sermayeli Şirket Sayısındaki Artış Oranları.....	8
Tablo 2. Otomotiv Sanayi Dış Ticaret Payları (2010-2011)	27
Tablo 3. 2003-2010 Dönemi Türkiye Otomotiv Sektörü Motorlu Araç Üretimi.....	29
Tablo 4. 2010 yılı 12 Aylık Otomobil Üretim Payları.....	30
Tablo 5. Otomotiv Sektörü 2009-2010 Ekonomik Değerlendirme Rakamları	32
Tablo 6. Seçilmiş Markalar Nezdinde Trafığe Kaydı Yapılan Otomobil Sayısı.....	33
Tablo 7. Otomotiv Sanayi Üretim Pazar İthalat, İhracat Oranları(2009/2010).....	35
Tablo 8. Sektörel paylar içindeOtomotiv Sanayi	35
Tablo 9. 2010 yılı Değerlendirmesinde Yer Alan Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Firmaları.....	44
Tablo 10. 1982-2010 Yılları Arasında Otomotiv Firmalarını 500 Büyük Sanayi Kuruluş İçindeki Payı (%)	47
Tablo 11. İlk 500 firma içindeki Otomotiv Sanayi Firmalarının Sıralaması	48
Tablo 12. Türk Otomotiv Sanayinde Firmaları	53
Tablo 13. OSD 2010/2011 Dış Ticaret Rakamları	55

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 1. Otomotiv Sanayi ve Etkileşimde Bulunduğu Sektörler	5
Şekil 2. Otomotiv Distribütörleri Derneği Otomotiv Pazarı 2010	32
Şekil 3. Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri- Türkiye'deki Başlıca Kara Taşıtları(2009-2010)	34
Şekil 4. Seçilmiş Yıllara Göre Üretim Kapasitesi.....	45

KISALTMALAR

a.g.e.	: Adı Geçen Eser
AİA	:Avrupa İşletmeler Ağı
AB	: Avrupa Birliği
ACEA	: European Automobile Manufacturers' Association
Ar-Ge	: Araştırma ve Geliştirme
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
CEO	: Chief Executive Officer
DYSY	: Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları
DTM	: Dış Ticaret Müsteşarlığı
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
EF	: Ekonomik Forum
GOÜ	: Gelişmekte Olan Ülkeler
GTİP	: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonları
GB	: Gümrük Birliği
KOBİ	: Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler
İAV	:İktisadi Araştırmalar Vakfı
İGEME	: İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi
İTO	: İstanbul Ticaret Odası
İSO	: İstanbul Sanayi Odası
IMF	: International Monetary Fund
OICA	: Organisation for Economic Co-operation and Development)
ODD	: Otomotiv Distribütörleri Derneği
OSD	: Otomotiv Sanayii Derneği
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
s.	: Sayfa
TAYSAD	: Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği
TTGV	: Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı
TİM	: Türkiye İhracatçılar Meclisi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TAİ	: Türkiye Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş.

GİRİŞ

Günümüzde tüm dünya ülkelerinin ekonomilerinde önemli yer tutan otomotiv sanayi etkileşimde olduğu sektörleride çok yoğun etkilemektedir. Sektörün yarattığı katma değer, vergi geliri, istihdam, ihracat, ekonomik büyüme ve ticaret hacmi sektörü ekonomide en üst noktalara taşımaktadır. Diğer taraftan sektörün sürekli olarak gelişim içinde olması teknolojik gelişmenin sektördeki önemi sektörün önemli unsurlarını oluşturmaktadır. Gelişmekte olan ülkelere söz konusu teknoloji transferi ise çoğunlukla yabancı sermayeli yatırımları ile sağlanmaktadır.

TÜİK verilerine göre otomotiv sektörü dış ticareti 2005 yılında toplam 11.398.847.618 \$ iken bu rakam 2010 yılında 15.770.829.987\$'a ve 2011 yılı sonunda ise 23.146.387.344'e yükselmiştir. Sektörün ekonomideki payı anılan ihracat rakamları ile göstermektedir ki giderek ekonomide etkisi artmaktadır. Otomotiv sektörü üzerine yeterli derece kaynak bulunmadığı ve sektörün Türk ekonomisindeki payının yadsınamaz bir öneme sahip olması sebebi ile üzerinde özellikle durmak istediğim bir konu olmuştur. Sektör Dünya ekonomisinde hızla gelişmekte ve önemi artmaktadır. Bu çalışma, otomotiv sanayindeki yabancı sermayeli yatırımların Türk ekonomisine istihdam, gelir, ticaret hacmi ve ekonomik büyüme konularındaki katkılarını göstermek amacı ile araştırılmıştır. Sektörün Türkiye'deki yeri, önemi, sektörde yer alan yabancı sermayeli firmaların dünden bugüne, sektörde yer alan yerli üreticilerimize kattıkları, özellikle 2010 verileri içinde sektörün değerleri ile ilgili süreçlerin incelenmesi amacıyla araştırılmıştır. Ancak araştırma konusu gereği olarak, otomotiv sanayi incelenirken dünya otomotiv sanayi üzerinde durulmuştur. Sektörün Türkiye'deki etkisi de yine uluslararası firmaları ve sektörün dünya ülkelerindeki gelişimi ve konumu incelenerek ele alınmıştır.

Çalışmada, öncelikle sektörün tanımı, etkileşimde olduğu sektörler, önemli unsurları, ekonomimizdeki yeri, geçmişten günümüze otomotiv sanayinin gelişimi; Türkiye'deki gelişimi, yabancı sermayeli yatırımların ev sahibi ülke ekonomisine katkısı, sektördeki yabancı sermayeli yatırımların Türk ekonomisine katkısı incelenmiş ve sektördeki önemli dernek, kurum kuruluşlar, firmalar ile görüşülmüş, röportajlar yapılmıştır.

Çalışmanın esasını teşkil eden, yabancı sermayeli yatırımlar ve ülke ekonomilerine etkisi, Türk otomotiv sanayinde yabancı sermayeli yatırımlar bölümlerinde; Türk otomotiv sanayinde yabancı sermayeli yatırımların Türk ekonomisine etkisi konusu ayrıntılı biçimde incelenmiş, örneklerle, sektörün nabzını tutan sektörel dernek raporları ele alınmış ve röportajlar ile zenginleştirilerek aktarılmıştır. Sektörün geleceği konusunda sektörün değerleri incelenmiş çalışmaya eklenmiştir.

Çalışmada sektördeki yabancı sermaye algısı iki taraflı olarak incelenmiş, iyi yargılar ve kötü yargılar üzerinde durularak genel olarak sektörde yarattığı değer incelenerek, yarattığı ekonomik katkı araştırılmıştır.

1.OTOMOTİV SANAYİ SEKTÖRÜ

Motorlu karayolu taşıtları, bir yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, yük veya yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere belirli teknik mevzuata göre üretilmiş bulunan dört veya daha fazla lastik tekerlekli taşıt araçlarıdır. Bu çalışmamda, motorlu karayolu taşıtları veya araçları üreten sanayi “Ana Sanayi” olarak adlandırılmaktadır. Otomotiv “Yan Sanayi” ise, yurt içi ve dışındaki üretim ile yenileme pazarına doğrudan veya dolaylı olarak ana sanayi tarafından belirlenen teknik dokümanlarına uygun orijinal ve eşdeğer mamul, yarı mamul, modül ve sistem üreten sanayi koludur. Otomotiv sanayi deyiimi, bu iki alt sektörün tümünü kapsamaktadır.¹

Otomotiv sanayi, karayolunda yük ve yolcu taşımak amacıyla üretilen, kapasite ve ağırlıklarına göre çeşitli kategorilerde sınıflandırılan motorlu karayolu taşıtlarını kapsamaktadır.²

Dünya otomotiv sanayinde, parça üretim ve tasarımının yan sanayi tarafından yapılması, buna karşılık ana sanayinin pazar şartları ve tüketici tercihlerine uygun ürün geliştirmesi ile ana sanayide müşterek tasarım faaliyetleri önem kazanmıştır.³

Otomotiv yan sanayi kuruluşları, otomotiv üreticisinin bir yan kuruluşu olabildiği gibi, ana sanayinden bağımsız olarak otomotiv yan sanayi ürünleri ile birlikte birçok başka ürün üreten firmalar da olabilmektedir.

Otomotiv yan sanayi grubu içerisinde ise başlıca üretim kalemleri;

- Komple motor ve motor parçaları,

¹ T.C. Başbakanlık DPT,” Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, (Çevrimiçi), http://plan9.dpt.gov.tr/oik35_otomotiv/35otomotiv.pdf, (Erişim Tarihi:20.12.2011), s.1.

² Avrupa İşletmeler Ağı (AIA), AB’ne Uyum Sürecinde Sektör Rehberleri Otomotiv Sanayi, İstanbul, 2011,s.9.

³ İAV, Türkiye Otomotiv Sektörünün Bugünü ve Yarını Seminer, İstanbul, 2005,s.2.

- İç ve Dış Lastikler
- Aktarma organları,
- Fren sistemleri ve parçaları,
- Hidrolik ve pnömatik aksamlar,
- Süspansiyon parçaları,
- Emniyet aksamları,
- Kauçuk ve lastik parçalar
- Şasi aksam ve parçaları,
- Dövme ve döküm parçalar,
- Elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri,
- Akümülatörler,
- Oto camları ve bujiler olarak sıralanabilir.⁴

Entegre yapı, etkilere hızlı cevap verebilmek, etkin yönetim, kalite ve müşteri hizmetleri, memnuniyeti otomotiv sektörünün başlıca başarı kriterlerini oluşturmaktadır. Üretimden dağıtıma, müşteri hizmetlerine kadar birçok alana yayılan süreçleri içeren sektörde başarılı olmak isteyen şirketlerin belli başlı yetenekleri kendi içlerinde geliştirmiş ve uyguluyor olmaları gerekmektedir.⁵

Ayrıca, sektör, dünyanın bir numaralı ‘taşıt aracı’ üreticisi olan AB’nin ekonomik ve sosyal yapısı açısından büyük önem teşkil etmektedir.⁶

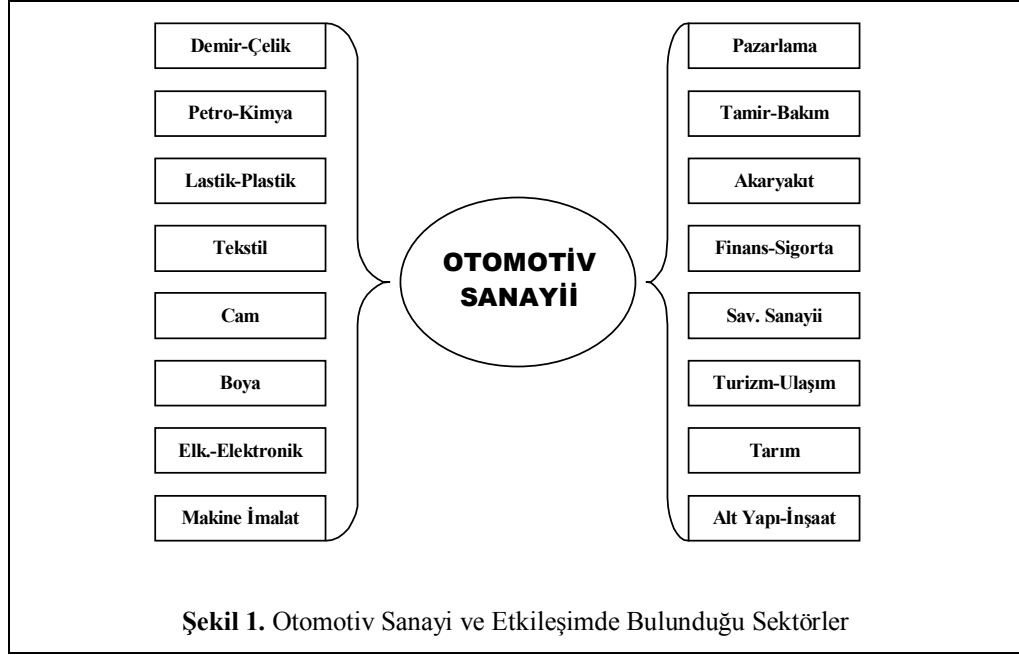
Otomotiv sektörü, ekonomiye katkısı ve diğer sektörlerle öncülük etmesi açısından ekonomi içindeki en önemli sektörlerden birisidir. Otomotiv sanayi yapısı nedeni ile birçok sektörle bağlantısı olan bir sektördür. Bu sektörler üzerinde oldukça fazla etkisi olması; otomotiv sektörünün bulunmuş olduğu ülkenin ekonomisi üzerinde büyük bir etkiye sahip olmasına neden olmaktadır. Otomotiv sanayi demir-çelik, hafif metaller, petro-kimya, lastik, plastik gibi temel sanayi dallarının başlıca ürün alıcısıdır ve

⁴ İTO, **Otomotiv Sektörü Raporu**, İstanbul, 2007, s.4.

⁵ “ Otomotiv Sektöründe Başarılı Olmanın Sırları”,
(Çevrimiçi)<http://www.kobifinans.com.tr/tr/sektor/011002/>(Erişim Tarihi:08.02.2011),p.3,

⁶ AİA, **AB’ne Uyum Sürecinde Sektör Rehberleri Otomotiv Sanayi**, İstanbul, 2011, s.9.

otomotiv sektöründeki teknolojik gelişmelerin paralelinde bu sektörleri de teknolojik gelişmeye zorlayan ve katkı sağlayan bir sektördür. Turizm, alt yapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araçlar otomotiv sektörü ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından ilgilendirmektedir.⁷



Kaynak: İTO, **Otomotiv Sektörü Raporu**, İstanbul, 2007, s.4.

Otomotiv sanayi hükümetler açısından genel olarak kayıt içi olmasından dolayı vergi tahsili açısından güvenilir bir sektördür. Bu bağlamda motorlu araçların trafiğe çıkmadan önce kayıt ve tescillerinin yapılma zorunluluğu vergi alımını kolaylaştırmakta ve vergi gelirlerinin kaybını önlemektedir. Bu nedenle hükümetler vergi gelirlerini artırmak amacıyla güvenilir olmasına da bağlı olarak bu alandaki vergi oranlarını yüksek tutmakta ve vergi indiriminden kaçınmaktadırlar.

⁷T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu 2010/3**, Ankara,2010, s.21.

2. YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI

Genel bir tanımlama ile bir ülke sakinlerinin kendi ülkelerinin sınırları dışında servet edinmelerine yabancı sermaye yatırımları veya uluslararası yatırım ünvanı verilmektedir. Uluslararası sermaye hareketleri, uluslararası sınırları aşarak ülkeye giren yada ülkeden çıkan fonları ifade etmektedir.⁸

“Herhangi bir ekonomide belirli bir dönemde elde edilen ulusal gelirin bir kısmı tasarruf edilmektedir. Sadece tasarruf oranının yüksekliği ekonomik büyüme için yeterli değildir. Yapılan tasarrufların yeni üretken yatırımlara dönüştürülmesi gereklidir. Yeni yatırımlar üretime makine,teçhizatın ilave edilmesi veya yeni bir fabrikanın kurulması şeklinde fiziki sermaye birikiminde artış anlamına gelmektedir. Yeni yatırımlar ekonomide üretim kapasitesinin ve üretim düzeyinin artmasına neden olmaktadır. Gelir düzeyinin düşük olması tasarrufların ve dolayısıyla sermaye birikimin ve yatırımların da yetersiz olmasına neden olmaktadır. Gerekli fiziki sermaye yatırımlarının yapılmaması üretim artışının ve büyümenin gerçekleştirilememesine neden olmaktadır. Genellikle az gelişmiş ülkelerin karşılaştığı bu sorun yoksulluk kısır döngüsü olarak adlandırılır. Tasarruf yetersizliğinin giderilmesi ise iki şekilde; dış borçlanma ve doğrudan yabancı -sermaye yatırımları yoluyla mümkündür. İç tasarruflar yetersiz olduğunda, ülkeler belli bir büyüme hızını yakalamak ve gerekli gördükleri yatırım oranını gerçekleştirmek için dış borçlanmaya giderler veya daha fazla yabancı sermaye yatırımı çekmeye çalışırlar. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları, gittiği ülkenin tasarruf yetersizliği sorununun çözümüne veya sermaye birikimine katkıda bulunarak ekonomik büyümeye neden olmaktadır. Diğer yandan yabancı sermaye sahip olduğu ileri düzey yönetim bilgisini ve üretim teknolojisini de yatırımda bulunduğu ülkeye götürmektedir. De Mello (1999), doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının ekonomik büyümeyi dolaylı olarak şu şekilde etkilediğini ifade etmektedir. İşgücünün eğitimi, becerinin kazanılması, yeni yönetim alışkanlıkları ve

⁸ Haldun Soydal, “Türk Otomotiv Sanayinde Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Swot Analizi ile Değerlendirilmesi”, (Çevrimiçi) <http://www.belgeler.com/blg/q96/turk-otomotiv-sanayinde-dogrudan-yabanci-sermaye-yatirimlerinin-swot-analizi-ile-degerlendirilmesi-asesing-the-direct-foreign-investments-in-turkish-automotive-industry-with-swot-analysis> (Erişim Tarihi: 10.04.2012), s.4.

organizasyon düzenlemeleri yoluyla direkt teknoloji transferi alıcı ülkede bilgi birikimi artışı sağlamaktadır.”⁹

2.1.Yabancı Sermayeli Yatırımların Ev Sahibi Ülke Ekonomisine Etkileri

Ülkemizde son dönemlerde en çok tartışılan ve gündemde olan bir konuda cari işlemler dengesi açıktır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları ile ithalatı azaltıcı, ihracatı artırıcı etki sağlanarak dış ticaret açığının kapatılmasına olumlu etki gerçekleştirilirse ödemeler dengesi dolayısıyla cari işlemler dengesi de bundan olumlu yönde etkilenecektir. Yabancı sermaye yatırımlarının ödemeler dengesine olan etkisi iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Birincisi, yabancı sermaye yatırımları ile birlikte ülkenin döviz rezervinin artması; ikincisi ise, ithalatı ikame ederek ve ihracattan sağlanan kazançla ödemeler dengesine sağlayacağı katkıdır.

Yatırım yapmak üzere ülkeye gelen yatırımcı fabrika veya işletmesini kurma aşamasında, birçok girdiye ihtiyacı olacaktır. Bu girdilerin büyük bir kısmı ev sahibi ülke tarafından sağlanacağı için, yabancı sermaye girişi, döviz kazandırıcı bir etki yaratmaktadır.

Ülkelerin dış kaynak ihtiyacını ortaya çıkartan başka bir neden ise, dış ticaret açıktır. Dışarıdan ithal edilen mal ve hizmetlerin, ülkeye gelen yabancı sermaye ile birlikte yurt içinde üretilmeye başlanması, ithal ikamesini sağlamaktadır. Ayrıca yabancı sermayeli firmaların üretmiş olduğu mal ve hizmetlerin tamamı yurtiçi piyasasın da tüketilmemekte, üretilen mal ve hizmetlerin belirli bir kısmını dış piyasaya ihraç etmektedirler.¹⁰

Yabancı Sermayeli firmaların ihracat yapma özelliklerinin olması ödemeler dengesine olumlu katkılar sağlamaktadır. Yabancı yatırımcılar, ev sahibi ülkede yapmış oldukları

⁹Seymur Ağayev, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Geçiş Ekonomileri Örneğinde Panel Eştümleşme ve Panel Nedensellik Analizleri”, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, ss.159-184 (Ocak 2010), s.24.

¹⁰ Haldun Soydal, “Türk Otomotiv Sanayinde Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Swot Analizi ile Değerlendirilmesi”,(Çevrimiçi)<http://www.belgeler.com/blg/q96/turk-otomotiv-sanayinde-dogrudan-yabanci-sermaye-yatirimlarinin-swot-analizi-ile-degerlendirilmesi-asesing-the-direct-foreign-investments-in-turkish-automotive-industry-with-swot-analysis> (Erişim Tarihi: 10.04.2012), ss.587- 588

yatırımları sonucu elde ettikleri karları ana ülkelerine transfer etmeyi amaçlarken, ev sahibi ülke de, bunun tam tersine karların yurt içinde kalmasını ve yurt içindeki yeni yatırımlara kanalize edilmesi hedefindedir. Sonuçta ev sahibi ülke açısından, ödemeler dengesine yabancı sermaye yatırımlarından olumlu etkinin olabilmesi için gelen yabancı sermayenin artış hızının, transfer edilen sermaye gelirinin artış hızından fazla olması gerekmektedir.

Tablo 1: Yabancı Sermayeli Şirket Sayısındaki Artış Oranları

Yıllar	Artış Azalış
2008	- % 4
2009	- % 7
2010	+ % 13

Kaynak:Hazine Müsteşarlığı

2010 yılı sonu itibarıyla Türkiye’de 25.948 adet uluslararası sermayeli şirket faaliyette bulunmaktadır. Bu şirketlerin 21.133 adedi uluslararası sermayeli şirket ve şube kuruluşu, 4.815 adedi ise yerli sermayeli şirketlere yapılan uluslararası sermaye iştirakidir. Uluslararası sermayeli şirket sayısında; 2008 yılında %4, 2009 yılında ise %7 oranlarında azalma olurken, 2010 yılında %13 düzeyinde artma olduğu gözlenmiştir. Dünya genelinde 2009 yılında imalat ve hizmet sektörlerinde yapılan uluslararası doğrudan yatırımlarda düşüş yaşanmıştır. Ancak, uluslararası doğrudan yatırım içinde imalat sektörünün payı düşerken, hizmetler sektörünün payı artmıştır. 2009 yılında küresel ekonomik krizden olumsuz yönde etkilenen motorlu kara taşıtı, römork ve yarı-römork imalatı 2010 yılında toparlanmaya başlamış, motorlu kara taşıtı üretimi 2010 yılında dünya genelinde %25,8 oranında artış göstermiştir.¹¹

Türkiye’de Sanayideki istihdam 2010 yılı 3. dönemi itibariyle bir önceki yılın aynı dönemine göre %5,5, bir önceki döneme göre % 2,2 artmıştır¹²

¹¹ Hazine Müsteşarlığı Sanayi Genel Müdürlüğü, Uluslar arası doğrudan yatırımlar, Ankara, 2010, s.20.

¹² Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD), **Pazar Değerlendirme Raporu Aralık 2010**, İstanbul, 2010, s.6.

Yabancı sermayeli yatırımlar, ev sahibi ülkenin ödemeler bilançosu üzerinde çeşitli etkiler yaratmaktadır. Daha öncede belirttiğimiz üzere, fabrika kurmak için ülkeye gelen ilk kurucu yatırım sermayesi bir defaya mahsus olmak üzere ev sahibi ülkenin ödemeler bilançosuna olumlu katkıda bulunmaktadır. Doğrudan yatırım üretimine başladığı zaman, gerek ihracat yoluyla ve gerekse ithal ikamesi şeklinde ödemeler bilançosuna katkıda bulunmaya devam etmektedir. Diğer taraftan doğrudan yatırımı gerçekleştiren şirket, hammadde ve diğer girdileri, üretimini devam ettirebilmek için ithal etmek zorundadır. Bu ithalat, şüphesiz ev sahibi ülkenin ödemeler bilançosunda olumsuz bir etki yaratmaktadır. Ayrıca yabancı şirketin yabancı üretim faktörlerine ödemiş olduğu faktör gelirleri, ev sahibi ülkenin dış dengesini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Yine, yabancı şirket tarafından mahalli olarak yatırılan yüksek gelir, marjinal tüketim meyline de bağlı olarak ev sahibi ülkenin ithalatını uyarabilmektedir. Son olarak, yabancı şirket ev sahibi ülkede üretimini durdurduğu zaman yine bir defaya mahsus olmak üzere ülkeye getirmiş olduğu sermayeyi ülke dışına çıkaracağı için ödemeler bilançosu üzerinde olumsuz bir etkide bulunabilmektedir. Ülkenin ekonomik kalkınması için yatırımların özellikle sabit sermaye yatırımları çok büyük önem taşımaktadır. Eğer ülkenin yüksek bir gelişme hızı elde edebilmek için yeterli kaynağı yoksa (yatırımlarını finanse edecek yeterli sermayeye sahip değilse), ortada iki çözüm yolu bulunmaktadır. Ülke ya eski sermayelerini (rezervleri) kalkınma için kullanacak ya da yabancı sermayeleri yurda çekmeye gayret edecektir. Bu ise, ülkenin dış borçlanması veya ülkeye yabancı sermaye girişi ile sağlanacaktır. Özetle, gelişme yolunda olan ülkeler ekonomik kalkınma çabalarında başarıya ulaşabilmeleri için “sermaye (tasarruf) açığını” ortadan kaldırmak durumundadırlar. Çünkü tasarruf, kalkınma için gerekli olan yatırımları finanse ettiği için, bu ülkelerin gelişmesinde en önemli bir noktadır.¹³

Yabancı sermayeli yatırımların yatırımcı ve ev sahibi ülke ekonomileri üzerindeki etkileri yabancı sermaye yatırımlarının hem yatırımı yapan ülkeye, hem de yatırım yapılan ülkeye etkileri yoğun biçimde bulunmaktadır. Ebetteki bu etkiler ülkenin

¹³ Prof Dr. Rıdvan Karluk, ” Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Büyümeye Katkısı” (Çevrimiçi)https://docs.google.com/document/d/1OPydzPvriNw-XltqOiqH_yWqKBmwZo4jrOT-HoypN1o/edit?pli=1# (Erişim Tarihi: 17.03.2012)

gelişmiş veya gelişmekte olan ülke olmasına göre de farklılık göstermektedir. Doğrudan yabancı yatırımların yatırımcı ülke ekonomisi üzerinde olumlu ve olumsuz etkileri olabilmektedir. Bu durum yatırımların kısa ve uzun dönemde incelenmesine bağlı olarak değişim gösteren etkiler yaratmaktadır.

2.1.1. Ödemeler Bilançosuna Etkileri

Yatırımcı ülkeden çıkan sermayenin ödemeler bilançosu üzerindeki ilk etkisi negatif olarak gözükmektedir. Ülkenin ödemeler bilançosunun açık vermesine veya mevcut açıkların büyümesine neden olmaktadır. Fakat uzun dönemde, yatırımlar sonucunda gelen kâr transferleri ödemeler dengesinde olumlu bir yönde etki yaratmaktadır. Bunun dışında sermaye transferi yatırımcı ülkelerin ihracatına olumlu etkiler yaparak ödemeler dengesinin sağlanmasına yardımcı olmaktadır. Otomotiv sektörüne yatırım yapılan ülkede üretime başlandığında bağlı şirketler ana şirketten sermaye teçhizatı, parça, hammadde taleplerinde bulunmaktadırlar. Bu, ülkenin ticaret hacminde ve ihracatında bir artış sağlanmış olup, doğrudan yabancı yatırımlar yoluyla ülkeler daha iyi pazarlama ve dağıtım kanallarına sahip olmaktadır.¹⁴

2.1.2. İstihdama Etkisi

Yabancı sermayeli yatırımların istihdam üzerindeki etkisi de ödemeler bilançosunda olduğu gibi kısa dönemde olumsuz, uzun dönemde ise olumlu olmaktadır. Bu yatırımlar kısa dönemde değerlendirildiğinde yabancı ülke için istihdam olanağı yaratmaktadır. Fakat uzun dönemde bu yatırımlardan elde edilen gelir ve tecrübe ülkedeki yatırımlara yöneldiğinde yatırımcı ülkenin istihdamında bir artış olduğu gözlenmektedir. Yabancı sermayeli şirketler temel girdilerin çoğunluğunu ana ülkeden getirdiklerinden yurt

¹⁴ Yasemin Duru, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri” (Yüksek Lisans Tezi) s.14.

dışında gerçekleştirilen yatırım, ana şirketin üretimini artıracığından ülke istihdamına da olumlu katkıda bulunabilmektedir.¹⁵

2.1.3. Rekabet Gücüne Etkisi

Günümüzde rekabet ulusal boyutları aşarak, uluslararası bir hal almıştır. Bu nedenle de firmalar varlıklarını sürdürebilmek ve daha karlı olabilmek için dünya piyasalarıyla bütünleşme yoluna gitmektedirler. Bu aşamada da doğrudan yabancı yatırımlar önemli bir çözüm yolu olmakta, yabancı yatırımcı doğrudan yabancı yatırım yoluyla gittiği ülkede ticari ilişkilere oranla bir rekabet gücü kazanmaktadır. Haberleşme ve ulaşım gibi olanaklar da göz önüne alındığında yatırımcı ülkenin rekabet gücü daha da artmaktadır.¹⁶

Özellikle Uzak Doğulu otomotiv üreticisi firmalar Avrupa pazarlarına yakın olmak amacıyla 1990 sonrası Türkiye’de üretim yapmaya başlamış olup, Otomotiv üreticisi firmalar, Ar-Ge maliyetleri, pazardaki büyümenin sınırlı kalması, müşterilerin daha talepkar olmaları gibi sebeplerle birleşme yoluna giderek söz konusu rekabette üst sıralarda olmayı hedeflemişlerdir. Otomotiv sektöründe firmalar birbirleriyle kıyasıya rekabet içinde, birçok ülkede ki birçok firma değişik model ve tipte araç üretmektedir. Bu rekabet kaliteyi ve uygun fiyatı da beraberinde getirmekte, tüketici taleplerine uygun ürünleri geniş seçme seçeneği içinde bulabilmektedirler.¹⁷

1990’lı yıllara gelinceye kadar Türkiye’de otomotiv sektöründe oligopol piyasasının özellikleri görülürken liberalizasyonla birlikte özellikle 1990 sonrası bir çok yabancı otomotiv firması Türkiye’de yatırıma başlamıştır. Bu firmaların üretime başlaması

¹⁵ Yasemin Duru, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri” (Yüksek Lisans Tezi) s.14’den, Mehmet Burak İdr, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının İktisadi Etkileri: Türk Otomotiv Sektörü Örneği”, İstanbul: Marmara Üniversitesi Y.Lisans Tezi, 2001,s.50

¹⁶ Yasemin Duru, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri” (Yüksek Lisans Tezi) s.14.

¹⁷ Yasemin Duru, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri” (Yüksek Lisans Tezi) s.19’dan, F Lloyd,” Globalization and Competition Policies, Weltwirtschaftliches Archive” Vol:134-2., 1998, ss.166-170.

firma sayısını artırarak sektörü daha rekabetçi bir hale getirmiştir. Fiyat tek belirleyici unsur olmaktan çıkarak, kaliteli üretim önem kazanmıştır. Özellikle otomotiv yan sanayine yönelik üretim yapan yerli firmaların birçoğu, kaliteli ürünler üretebilmek için yoğun bir çalışma ve araştırma içerisine girmişlerdir. Yerel bir firmanın, doğrudan yabancı yatırımlardan kaynaklanan rekabete verebileceği ani tepki, daha dikkatli ve maliyet açısından daha bilinçli politikalar uygulamak şeklinde olmak zorundadır. Bu rekabet yerel şirketi yenilik yapmaya ve Ar-Ge'ye teşvik etmektedir.¹⁸

Ancak Çin'de olduğu gibi yabancı sermayeye belli alanlarda yatırım yapmak (otomotiv sektörü vb.), teknoloji transfer etmek, ihracata yönelik üretim gibi sınırlamalar, yerli yatırımcıların rekabetten zarar görmesini engellemiş olacaktır.¹⁹

2.1.4. İnsan Kaynaklarını Geliştirme ve İstihdam Üzerindeki Etkileri

Küresel rekabet, uluslararası pazara tek merkezden üretip satmak yerine, müşterilerin olduğu yerde çok fabrikalı bir yapılanmaya doğru yönlendirmiştir. Bu yapılanma yabancı sermayenin istihdama olan etkisini özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından öne çıkarmaktadır.²⁰

Bu kapsamda yabancı sermayeli yatırımcıların yatırımda bulunma şekilleri ve üretim yapacağı sektör istihdam açısından önem taşımaktadır. Eğer yabancı sermaye mevcut bir yerli şirketle birleşerek veya o şirketi satın alarak geliyorsa, ek bir istihdam yaratması söz konusu olmayacaktır. Yeni yapılan yatırımlar ise yeni iş sahalarının açılmasına yardımcı olup bu da istihdama katkı sağlamaktadır. Ayrıca yabancı sermaye ülkenin doğal kaynaklarını işletmek için geliyorsa bu yaratacağı istihdamla sınırlı kalırken, endüstri kesimine gelen yabancı sermayenin istihdama katkısı daha yoğun olmaktadır. Büyük ölçekli firmaların genelde imalat sanayine yöneldikleri göz önüne

¹⁸Yasemin Duru, "Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri" (Yüksek Lisans Tezi) s.20'den, .Hakan Çetintas,**Global Bir Ekonomide Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Rekabet. Dış Ticaret**"**Müstesarlığı Dergisi**, Sayı 22.2001,s.13

²⁰ Faruk. Cömert, "Yabancı Sermayenin Dünü, Bugünü, Geleceği". Hazine Dergisi, Sayı 12., 1998, s.5.

alındığında, üretim ve istihdamda önemli katkılarının olduğu söylenebilmektedir. Otomotiv sektöründe yabancı sermaye genellikle yerli şirketlerle birleşme yoluna gittiğinden ve bu sanayi kolu sermaye yoğun teknoloji gerektirdiğinden istihdama yeterli katkısı olmamaktadır. Ancak otomotiv sektöründe talebe bağlı olarak özellikle yan sanayideki istihdam artışına önemli katkılar sağlamaktadır.²¹

Yabancı sermayeli yatırım doğrudan istihdamın yanında dolaylı istihdam etkisi de yaratabilmektedir. Yatırımın yerli ekonomi ilişkisi arttıkça, bir yandan ürettiği mallar yerli endüstrilerde girdi olarak kullanılırken, diğer yandan da üretim için gerekli girdiler yerli endüstrilerden sağlanmaktadır. Sektöre yönelik söz konusu yatırımların, dolaylı istihdam üzerindeki etkisini artırmaktadır.²²

2.1.5. Teknoloji Transferi Üzerine Etkileri

Daha öncede bahsedildiği gibi, Ar-Ge, yenilikçilik, bilgi ve iletişim teknolojilerinin geliştirilip, yaygınlaştırılması, daha yüksek katma değerli üretim yapısına geçiş, sektöre ilişkin son derece önemli unsurları oluşturmaktadır. Bu stratejik hedefe yönelik olarak ulusal düzeyde en fazla Ar-Ge çalışmalarının yürütüldüğü sektör de yine otomotiv olarak ön plana çıkmaktadır.²³

Teknoloji, yeni bir mal ortaya çıkartan veya mevcut malların daha ucuz ve kaliteli biçimde üretimine olanak veren her türlü bilgi, beceri ve süreçleri içermektedir.²⁴

²¹ Yasemin Duru, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri” (Yüksek Lisans Tezi) s.16’dan, Karl P. Sauvant, “Foreign Direct Investment and Transnational Corporations in Services. Services and Development: The Role Of Foreign Direct Investment and Trade, UNCTAD, United Nations”, New York, 1989, ss.13-14.

²² Yasemin Duru, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri” (Yüksek Lisans Tezi) s.16’dan, İsa Uysal, “Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Türkiye Açısından Doğrudan Yabancı Yatırımların Analizi ve Değerlendirilmesi”, Ankara 2003, s. 38.

²³ Otomotiv Teknoloji Platformu, **Otomotiv sektörü Ar-Ge Kurum ve Kuruluşları**, İstanbul, 2011 s.5.

²⁴ Faruk. Cömert, “Yabancı Sermayenin Dünü, Bugünü, Geleceği”. Hazine Dergisi, Sayı 12., 1998, s.22.

Bir ülke ekonomisinin sermaye stoku hiç artmasa dahi, teknolojik gelişme ile önemli ölçüde ürün ve verim artışı sağlanabilmektedir. Bu açıdan hammaddenin ürüne dönüştürülmesinde teknoloji en önemli noktada yer almaktadır. Bu kapsamda, yabancı sermayeli yatırımlar, yatırım yapılan ülkeye uluslararası standartlarda üretim yapılması, ileri teknoloji aktarımı ve yan sanayinin kalitesinin artırılması yönünde i katkılar sağlamaktadır. Yatırım yapan şirketlerin aktardıkları teknoloji bilgisi sayesinde yatırım yapılan ülkedeki üreticilerde fazla külfet altına girmeden uluslararası standartlarda üretim yapılabilmektedir. Dolayısıyla bu etki, söz konusu üreticilere bağlı yan sanayi üzerinde de olumlu etkileri yaratmaktadır.²⁵

2.1.6. Uluslararası Ticaret Üzerine Etkileri

Yabancı sermaye yatırımlar, uluslararası ticaretin gelişmesine katkıda bulunmakta ve bu yolla yatırım yaptıkları ülke ekonomisini etkilemektedirler. Küreselleşen dünyada ekonomi en etkili güç haline gelmiştir. Uluslararası nitelikte olan yabancı firmaların dış piyasalar konusundaki geniş deneyimleri ile dünyanın her yerine yayılan satış ve pazarlama ağları, yatırım yapılan ülkenin de bu imkanlardan yararlanarak ihracatını artırmasına yardımcı olmaktadır.²⁶

Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren çok uluslu firmaların geniş pazarlama/dağıtım ağları mevcuttur. Bu konu yabancı sermayeli yatırımların ülkemizdeki sektöre yönelik üreticilerin üzerinde durmaları gereken en önemli özellikleridir. Yatırım yapılan GOÜ’de ise pazarlama konusu büyük sorun oluşturmaktadır. Büyük otomotiv firmalarının bu kanalları ile sorun azaltılmış olmaktadır. Gündemde olan yerli otomobil üretimi konusunda bir Türk markasının sektörde uluslararası piyasada isim yapmış firmaların bayileri kanalı ile yayılmasının çok daha verimli sonuçlar doğuracağı öngörülmektedir. Uluslararası piyasalarda güven kazanmış bilinirliği olan isimlerle

²⁵ Yasemin Duru, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri” (Yüksek Lisans Tezi) s.17.

²⁶ Yasemin Duru, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri” (Yüksek Lisans Tezi) s.18.

birlikte anılmak, söz konusu pazarda tek olarak anılmaktan çok daha çabuk ve kesin sonuç verecektir. Buradaki en önemli husus ise akıllı ortaklık kavramıdır. Bilinirliği olan firma, bizim üretimimizden kar elde etmeyi hedeflerken, bizde bilinirliğimizin artırarak, kalitemizi pazara kanıtlayarak bir marka oluşturabiliriz. Yabancı yatırımların uluslararası ilişkilere de etkisi vardır. Yabancı yatırımlarla, ülkenin dış dünya ile ilgili münasebetlerinin ekonomik ve politik boyutu da giderek genişler. Bu yatırımlar sayesinde sermaye ihraç eden devletlerle siyasi ilişkilere canlılık gelir. Uluslararası kuruluşlarda da sermayeci devletler, kendi yatırımlarının bulunduğu devletlere daha itina ile yaklaşmaktadır.²⁷

2.1.7. Sermaye Birikimi ve Kalkınma Üzerindeki Etkileri

Gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınmada karşılaştıkları en önemli sorun sermaye birikimi yetersizliğidir. Ülkelerin refaha ulaşmalarının ölçütü olarak kişi başına düşen milli gelir kullanılmaktadır. Kişi başına düşen milli gelirin artırılması, üretim kapasitesinin genişletilmesiyle, bu da her yıl bir öncekine oranla yatırımların artırılması ile mümkün olmaktadır. Bu ise ancak, ekonomide her yıl yaratılan toplam kaynakların belli bir kısmının tüketilmeyerek, tasarruf edilmesi ve yatırıma dönüştürülmesiyle mümkün olmaktadır. Ancak GOÜ’de kişi başına düşen milli gelirin düşük olması marjinal tasarruf eğilimini de düşürmektedir. Dolayısıyla yeterli miktarda tasarruf yapılamamaktadır²⁸

Bu noktada yabancı sermaye kurduğu işletme, tesis gibi yollarla sermaye birimine ve üretim kapasitesine direkt olarak katkıda bulunarak, hem başlangıçta getirdiği sermaye

²⁷ İrfan Kaya Ülger, “Dünya’da ve Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Beklentileri”YASED Yayınları, 1988, s. 268.

²⁸Özgür Çatıkkaş, “Çok Uluslu Şirketler Teorisi Çerçevesinde Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının incelenerek Türkiye Açısından Değerlendirilmesi” İstanbul:Marmara Üniversitesi Y.Lisans Tezi., (2000).s.80

ile hem de sağladığı kârları yeniden yatırıma aktararak üretim kapasitesini artırmaktadır.
29

Doğrudan yabancı yatırımların ülkenin sermaye stokuna doğrudan katkısı yanında, yerli sermayeyle işbirliği yaparak ve yatırım yaptığı sanayi dalı ile ilgili yan sanayilerde yatırımları teşvik ederek, dolaylı bir şekilde sermaye birikimini hızlandırdığı da söylenebilmektedir.³⁰

Otomotiv sektörü diğer birçok sektörle ilişki içinde olduğundan, dolaylı bir biçimde sermaye birikimini de etkilemektedir.³¹

Yabancı sermayeli yatırımlar yeni yatırım fırsatını da beraberinde getirerek yerli firmaları yatırım yapma konusunda cesaretlendirmektedir. Ayrıca, doğrudan yabancı sermaye ile limanlar, enerji santralleri, otoyollar ve telekomünikasyon vb. altyapı yatırımlarının yapılması, yerli firmaların yatırım olanaklarını artırmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerin, sermaye birikimlerinin yetersizliği ekonomik kalkınmalarını gerçekleştirecek düzeyde sermaye yatırımı yapmalarını engellemektedir. Çünkü, söz konusu ülkeler kişi başına düşen gelir seviyelerinin yetersizliği yüzünden toplam harcamalarını gıda vb. birincil ihtiyaçlar üzerinde yoğunlaştırmakta ve düşük oranlarda tasarruf yapabilme yeteneğine sahip olmaktadırlar. Nitekim küresel tasarrufların yaklaşık %80'i az sayıdaki yüksek gelirli ülkeler tarafından gerçekleştirilmektedir³²

Yabancı sermaye yatırımları, diğer dış kaynaklarla kıyaslandığında, doğrudan yatırım şeklinde yapılması nedeniyle yatırım yapılan ülkede üretim kapasitesinin artırıcı etki yaratmaktadır. Ayrıca yabancı sermaye kâr amacıyla hareket ettiği için, yatırımlarını

²⁹Yasemin Duru, "Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri" (Yüksek Lisans Tezi) s.22

³⁰Yasemin Duru, "Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri" (Yüksek Lisans Tezi) s.22.

³¹ Yasemin Duru, "Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri" (Yüksek Lisans Tezi) s.21'den, Ercan Tezer, Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği Yayın Organı, 1999, Sayı 40,s.89.

³² Yasemin Duru, "Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri" (Yüksek Lisans Tezi) s.22'den, Harun Bal, Uluslararası Finansman, Dış Borç Yönetimi ve Türkiye. Ankara: TBB Yayınları., 2001, s.7

otomotiv sektöründe olduğu gibi en verimli alanlara yapma eğilimindedir. Dolayısı ile bu tür yatırımlar teknoloji ve üretim metotlarının yaygınlaşmasını da desteklemektedir.

3. OTOMOTİV SANAYİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ PAYI

Otomotiv sektörü sağladığı katma değer, yarattığı istihdam ve ihracat potansiyeli, etkileşim içinde olduğu demir-çelik, petro-kimya, hafif metal, tekstil, cam, elektrik-elektronik gibi temel sanayi kollarıyla, gelişmiş ülke ekonomilerinde olduğu gibi, ülkemizde de ekonominin önemli bir gücüdür. Turizm, altyapı, inşaat, ulaştırma ve tarım sektörlerinin ihtiyaç duyduğu her çeşit motorlu araç, sektör tarafından sağlanmakta, sektör, kendi bünyesi dışında, hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleri ile de yakından ilişkili olmaktadır. Ayrıca, savunma sanayinin gelişmesine de en önemli desteği veren bir sanayi dalıdır.

Bütün bu özelliklerinin yanı sıra, sektör ileri teknolojinin Türkiye'ye transferinde öncü olmakta, teknolojinin kullanımı için yetiştirdiği elemanlar ülkemizin stratejik öneme sahip diğer sektörleri için de çok önemli bir yetişmiş insan gücü potansiyeli oluşturmaktadır. Otomotiv sektörü bugün olduğu gibi gelecekte de Türk ekonomisi için hayati önem taşıyan konumunu koruyacaktır. Vergi gelirlerine, istihdama ve ödemeler dengesine çok büyük katkılar bulunan sektörün daha da gelişip uluslararası rekabet gücünü artırması, Türkiye ekonomisinin büyümesi açısından büyük önem taşımaktadır.

33

Daha öncede belirtildiği üzere, otomotiv sanayi ve bu sanayinin öncüsü olarak otomobil endüstrisi sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotifini olarak görülmektedir. Otomotiv sanayinin başarısı, üreticilerin, tedarikçilerin ve bu alanlarda çalışanların teknolojiyi kullanabilme yeteneğine önem taşımaktadır. 19.yüzyılın sonlarında emek sanat bağımlı üretimden günümüze kadar çeşitli aşamalar geçiren otomotiv sanayi, ulaşılmış olduğu teknolojik düzey ve gelişme potansiyeli ile önemini korumakta ve her geçen gün artırmaktadır. Otomotiv sanayini diğer sanayi kollarından farklı kılan en

³³ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu 2011/1**, Ankara,2011, s.20.

önemli özelliği, ekonominin diğer sektörleri ile olan yoğun yakın ilişkilerinin varlığıdır. Otomotiv sanayi özellikle demir-çelik, petro-kimya, lastik ve plastik, tekstil, cam, boya, elektrik-elektronik ve makine imalat gibi sektörlerle müşteri eksenli, pazarlama, tamir-bakım, akaryakıt, finans-sigorta, savunma sanayi, turizm-ulaştırma, tarım ve alt yapı-ınşaat gibi sektörlerle de tedarikçi olarak bir takım etkileşimler içerisindedir. Bu bağlamda otomotiv sanayi müşteri olarak etkileşimlerde bulunduğu sektörlerde teknolojik gelişmenin hız kazanmasına, tedarikçi olarak etkileşimlerde bulunduğu sektörlerde de yeni istihdam alanlarının yaratılmasına imkan sağlamaktadır.

Dünyadaki en büyük boyutlu üretim organizasyonu olan otomotiv üretimi içinde, her yıl 60 Milyondan fazla araç üretimi yapılmaktadır. Dünya genelinde yaşanan rekabet ana firma sayısını azaltırken, az sayıda firma ile daha yoğun biçimde üretim yapmak yönünde ilerleyen bir seyirle karşı karşıya kalmaktayız. Müşterilerin talepleri giderek artmakta olup, Batı Avrupa, Amerika ve Japonya da araç üretiminde durgunluk yaşanmakta ve Doğu Avrupa, Hindistan ve Çin de araç üretimi hızla artmaktadır. Türk Otomotiv Sanayinin gelişebilmesi ve sürdürülebilirliği için ülke ve firma bazında kendimizi korumamız ve hedeflerimizi belirlememiz büyük önem arz etmektedir. Bunun için hangi müşteri sınıfını, hangi tip aracı hedef alındığı stratejik politika haline getirilmelidir. Sektörde gelişmenin anahtarlarından biride tasarım yapabilmektedir.³⁴

Bu çerçevede, pazardaki yoğun rekabet nedeniyle müşteri memnuniyetinin önemli bir bölümü ancak teknolojik gelişme ile sağlanabilmekte. Bu sebeple sektörde, yoğun Ar-Ge ve sürekli gelişme esas unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Otomotiv sektörü, kendisi dışında, ham madde ve yan sanayi ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde geniş iş hacmi ve istihdam yaratmaktadır.³⁵

Dünya'da otomotiv sektörü, gün geçtikçe gelişen ve ülke ekonomileri için önemi giderek artan bir sektördür. Bu sektörde firmalar arası rekabet hızla yükselmekte ve

³⁴ Oya Coşkunöz Yöney, "Otomotiv Teknolojileri", **5.OTEKON Otomotiv Teknolojileri Kongresi**, 7-8 Haziran 2010, p.8

³⁵ İSO, "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu - 2010", İstanbul, 2010

buna bağı olarak verimlilik artışı, kaynakların etkin kullanımı, idari ve teknik organizasyon gibi ana unsurlar büyük önem kazanmaktadır. Bu kapsamda; Ar-Ge'ye yatırım, kalite yönetimi, ana ve yan sanayi arasında işbirliğine dayanan ilişkiler, nitelikli iş gücü istihdamı, esnek üretim yöntemlerinin uygulanması ve etkin pazarlama gibi özellikler küresel pazar içinde öne çıkmayı belirleyen unsurların başında gelmektedir.³⁶

Dünya otomotiv sanayinde küresel ölçekte 20 civarında ülkede faaliyet gösteren yaklaşık olarak 50 adet motorlu taşıt üreticisi firma bulunmaktadır. Üretim genel olarak otomobil ve ticari araç olarak sınıflandırılmaktadır. Sanayide yapılan üretimin yüzde 90 gibi büyük kısmı otomobil ve kamyonetlerden oluşan hafif araçlar sınıfından oluşmaktadır.³⁷

Otomotiv sektörü, dünyanın en büyük yatırımlarının gerçekleştiği sektörlerden birisidir. Sektörde, Ar-Ge ve üretim kapsamında 85 Milyar Euro'luk yatırım harcaması gerçekleştirilmekte ve yatırım yapılan ülkelerde 433 Milyar Euro'nun üzerinde vergi geliri sağlanmaktadır. Otomotiv sektörünün 2 Trilyon Euro civarında cirosu bulunmaktadır. Bu veri dünyanın ilk sıralarda yer alan sayılı büyüklükteki ülkeler arasında altıncı büyük ekonomiye karşılık gelmektedir.

Benzer yapı, ülkemiz otomotiv sanayi için de geçerlidir. Otomotiv sektörü, üretim içindeki payı ve ekonomik katkı oranı değerlendirildiğinde, imalat sanayi içinde önde gelen sektörler arasında yer almaktadır. Sektörün yurtiçinde yaratmış olduğu değerler (yurtiçi girdi kullanımı ve katma değer toplamı) ekonomide büyük bir öneme sahip olduğunu bize göstermektedir. Sektörün imalat sanayi toplam üretimi içindeki payı imalat sanayi sektörler ortalamasının da üstündedir.³⁸

2010 yılına baktığımızda, Türkiye otomotiv sektöründe talepteki durum değişme eğiliminde olmuştur. 2010 yılının ilk yarısına bakıldığında, toplam üretim 2009'un aynı dönemine oranla %39'luk bir sıçrayışla 547.022 araca ulaşmıştır. Ayrıca, ihracat ve

³⁶ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu 2011/1**, Ankara, 2011, s.8.

³⁷ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011-2014**, Ankara, 2011, s.15.

³⁸ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu 2011/1**, Ankara, 2011, s.8.

ithalat sırasıyla %43,8 ve %4,5 oranlarında artmıştır. Küresel ekonomik krizin etkileri zayıflamaya başladıktan sonra, Türkiye otomotiv sektörünün 2011 ile 2013 yılları arasında yıllık ortalama %4,5 ile %5 arasında bir büyüme hızı yakalaması beklenmektedir.³⁹

Ülkemiz dış ticaretinde büyük önem arz eden sektörde, 1990-2010 yılları arasındaki ihracatımızın sürekli olarak arttığını görmekteyiz. Otomotiv sanayi sektörü, 2006 yılından itibaren sektörler bazında Türkiye'nin en fazla ihracat yapan sektörü olma özelliğini elde etmiştir.⁴⁰

Türkiye'de otomotiv sanayinin güçlü sermaye yapısı, yabancı ortaklıklar, güçlü yan sanayinin varlığı, nitelikli işgücü, coğrafi konum, esnek üretim yapabilme yeteneği, kalite sisteminin sağlanmış olması rekabet açısından sektörün güçlü yanlarını temsil ederken; düşük kapasite kullanım oranından kaynaklanan yüksek üretim maliyeti, dış pazarlarda yaşanan sorunlar, ana - yan sanayi ilişkilerinin yetersizliği ve yeterli sinerji yaratılamaması gibi unsurlar sektörün zayıf yönleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde otomotiv sektöründe uluslararası boyutta ciddi rekabet yaşanmaktadır. Geçmişte ağırlıklı olarak fiyat rekabeti söz konusu iken, günümüzde fiyatla beraber kalite, ürün çeşitliliği ve geleceğe yatırım rekabet açısından önemli unsurlar haline almıştır.⁴¹

Türkiye'de otomotiv sektöründe; Teknolojiye dayalı yüksek seviyede yeni tasarım ve üretim, üretim sistemlerini geliştirmek ve uygulamak için yetkinlik kazanılması, küresel boyutta katma değeri yüksek, yenilikçi, çevreci ve satın alınabilir ürünler için yeni tasarım ve üretim sistemlerinin geliştirilmesi ve sürdürülebilir, rekabetçi otomotiv sanayi'ne ulaşılmasında gelişmiş teknolojilerin ülkemize transferi önemli rol oynamaktadır. Türkiye'de sektörün yarattığı katma değer, istihdama katkısı, vergi

³⁹ T.C. Başbakanlık Yatırım ve Destek ve Tanıtım Ajansı, **Türkiye Otomotiv Sektörü Raporu**, İstanbul, 2010, s.9.

⁴⁰ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011-2014**, Ankara, 2011, s.11.

⁴¹ T.C. Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, **Türkiye Otomotiv Sektörü Raporu**, İstanbul, 2010, s.22.

gelirleri ve birçok sektörde talep yaratıcı durumu ile ekonomik açıdan büyük önem taşımaktadır.⁴²

Sektörde, Ar-Ge ve üretim kapsamında 85 Milyar Euro'luk yatırım harcaması gerçekleştirilmekte ve yatırım yapılan ülkelerde 433 Milyar Euro'nun üzerinde vergi geliri sağlanmaktadır. Sektörün 2 Trilyon Euro civarında cirosu bulunmaktadır. Bu veri, dünyada ilk sıralarda yer alan sayılı büyüklükteki ülkelerin ekonomisine karşılık gelmektedir. Daha öncede belirtildiği gibi, eğer otomotiv sektörü bir ülke olsaydı, bu ülke dünyanın altıncı büyük ekonomisi olarak anılabilirdi. Dünya ekonomisi ölçeğinde bu kadar büyük bir paya sahip olan sektör 8 Milyondan fazla doğrudan istihdama sahiptir. Bu rakam dünya imalat sektörü istihdamının yüzde 5'inden daha fazlasına tekabül etmektedir. Dünya otomotiv sektöründe dolaylı istihdam ile birlikte 50 Milyondan daha fazla kişinin istihdam edildiği tahmin edilmektedir. Dünya otomotiv sanayisinde küresel ölçekte 20 civarında ülkede faaliyet gösteren yaklaşık olarak 50 adet motorlu taşıt üreticisi firma bulunmaktadır. Üretim genel olarak otomobil ve ticari araç olarak sınıflandırılmakta olup, sanayide yapılan üretimin yüzde 90 gibi büyük çoğunluğunu otomobil ve kamyonetlerden oluşan hafif araçlar sınıfından oluşturmaktadır. Üretim adetleri otomobil sınıfına göre nispeten az olan diğer araç sınıfları (minibüs, midibüs, otobüs, kamyon, çekici vb.) ise istatistiklerde ticari araçlar olarak isim bulmaktadır.⁴³

Günümüzde sanayileşmiş ülkelerin tamamına yakınında otomotiv sanayi firmaları, ülkelerin en büyük şirketleri arasında yer almakta; üretim büyüklüğü ve yarattığı katma değer açısından da toplam imalat sanayi içerisinde yine ilk sıralarda bulunmaktadır. Otomotiv sanayinin '**üç büyükleri**' olarak adlandırılan ABD, AB ve Japonya'da ekonomik açıdan yaşadıkları dalgalanmalar ile diğer ülkeleri ve sektörün bağlantıda olduğu diğer alt sektörleri de yakından etkilemektedirler. Fabrikalardan alımını durduran otomotiv sektörü üreticilere sekte vurabilmektedir.⁴⁴

⁴² Otomotiv Teknoloji Platformu, **Stratejik Araştırma Programı (SAP) Raporu**, 2011, s.21.

⁴³ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu 2010/3**, Ankara,2010, s.10

⁴⁴ Çoban, **a.g.e**, ss.25-28

Otomotiv sektörü kendi bünyesi dışında, hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleriyle de yakından ilişkili olup savunma sanayinin gelişmesine de büyük ölçüde destek vermektedir. Gelişmiş pazarlardaki çevreye ve güvenliğe yönelik yüksek standartlar ve tüketici istekleri, otomotiv sanayinde yoğun bir teknolojik gelişmeye yol açmaktadır. Bunun sonucu olarak, müşteri tercih ve beklentileri büyük oranda değişikliğe uğramakta ve bütün ürün yelpazesi bu oranda değişmektedir. Bu noktada sektör içinde gelişim şart olup yenilikçilik sektörde ağır basan özellikler arasında yer almaktadır. Otomotiv sanayi tedarik zinciri içinde doğrudan ve dolaylı olarak çok geniş istihdam olanakları sağlayan bir sanayi dalıdır. Bugün gelinen noktada, ülkemizde sektörde taşıt aracı üretimi yapan otomotiv ana sanayide 50 Bin'den fazla, yan sanayide 200 Bin'den fazla olmak üzere yaklaşık 250 Bin'den fazla kişi istihdam edilmektedir, bu sayı satış, dağıtım, pazarlama ağlarında çalışan kişileri de düşündüğümüzde 400 Bin'lere ulaşmaktadır.⁴⁵

İstanbul Sanayi Odası(İSO) tarafından hazırlanan üretim, satış, satış hâsılatı, brüt katma değer, öz kaynak, net aktifler, vergi öncesi dönem kârı/zararı, ihracat ve istihdam kriterleri çerçevesinden otomotiv sektörü “Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu” çalışmasına göre tekstil ve gıda sektörleri ile kıyaslandığında 1982–2009 yılları arasındaki ISO 500 çalışmaları çerçevesinde, sektördeki firmaları ile çok büyük başarılar ulaştığı gözlemlenmektedir. Özellikle firmaların büyüklüklerini belirleyen “üretimden satışlar” kriteri eğrisinin otomotiv sektöründe sürekli artış gösterdiğini görülmektedir. Buna göre 500 büyük firma arasında otomotiv sanayinin payı 1982'de yüzde 5,6; 1992'de yüzde 10,2; 2003'te yüzde 13,2; 2007'de yüzde 15,6 iken, küresel kriz nedeni ile 2008 yılında yüzde 12,7'ye gerilemesi ise de 2009'da yüzde 13,1, 2010 yılında ise yüzde 14 olmuştur. Gıda sektörünün payı ise yüzde 13 olmuştur.⁴⁶

⁴⁵ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011-2014**, Ankara, 2011, s.13.

⁴⁶ OSD, **Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayii** İstanbul, Eylül 2011..

Otomotiv sektöründe gerek ithalat anlamında gerekse ihracat anlamında birçok ürün dış ticarete yer almaktadır. Bu sektörde ithalat ve ihracat dengesi oldukça önemlidir. İthal ve ihraç edilen mamullerin mali yükü oldukça fazladır. Bu yükün dengede tutulması ülke ekonomisi için oldukça önemlidir. Otomotiv sektörü piyasadaki değişimlerden çok hızlı etkilenmektedir. Bu nedenle yıldan yıla bu sektörde dalgalanmaların fazla oluşu son derece normal karşılanmaktadır. Türkiye 2010 yılında GTİP 87.00 kapsamındaki motorlu kara taşıt araçları dış ticaretinde, toplam 13,4 Milyar ABD Doları ithalata karşılık 13,8 Milyar ABD Doları ihracat gerçekleşmiştir. 2007, 2008 ve 2009 yıllarında 3 ilâ 5 Milyar ABD Doları seviyelerinde gerçekleşen dış ticaret fazlası yaşanan küresel kriz nedeniyle azalmış ve 2010 yılında 394 Milyon ABD Doları olarak gerçekleşmiştir. Otomotiv sanayi, 2010 yılında ihracatta sektör sıralamasında birinci sırada yer almış ve toplam ihracattaki payı yüzde 15,3 düzeyinde gerçekleşmiştir. 500 büyük sanayi kuruluşu arasında bu pay yüzde 27,3 olmuştur⁴⁷.

İhracatta AB'nin ağırlıklı pazar olması önemli bir ihracat planlamada önemli bir üstünlük sağlarken aynı zamanda risk unsuru da oluşturmaktadır. Bu nedenle ihracatın diğer pazarlarda da geliştirilmesi, açılımlarda bulunulması büyük önem arz etmektedir.

3.1. Sektörün Sorunları ve Çözüm Önerileri

Otomotiv sektörünün en önemli sorunları arasında hiç şüphesiz kapasite kullanım oranlarının düşüklüğü gelmektedir. Atıl kapasite seviyesinin yüksek oluşu işletme maliyetlerinin yükselmesine neden olmakta, bu da ürün fiyatlarına yansımakta ve dolayısıyla da pazarlama faaliyetleri zorlaşmaktadır. İş gücü maliyeti, yatırımcılar açısından büyük önem taşımaktadır. Yeni yatırımların hangi ülkeye yapılacağı konusunda belirleyici rol oynamaktadır. Türkiye'deki işgücü maliyeti, Batı Avrupa ülkelerine göre daha düşük olmakla birlikte; Doğu Avrupa ülkeleri, Rusya, Hindistan ve Çin'e göre rekabetçi değildir. İşçilik ücretlerinin yüksek olduğu Avrupa ülkelerinde otomasyon konusu süratle önem kazanmakta ve üretim merkezlerinde uygulaması

⁴⁷ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu 2011/1**, Ankara, 2011, s.22'den OSD, Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi Raporu, Temmuz 2010.

artmaktadır. Ülkemizde rekabet avantajını arttırabilecek, ilk yatırım maliyeti yüksek olan bu konudaki çalışmaların yalın üretim anlayışı ile birleştirilip geliştirilmesi gerekmektedir. Sanayinin rekabet gücünün devamı ve özellikle rakip ülkelere göre önemli bir üstünlük sağlayan işgücünün korunması, işçi-işveren ilişkilerinin iyileştirilmiş bir ortamda bulunmasına bağlıdır.⁴⁸.

Günümüzde otomotiv sektöründe maliyetlerin azaltılması konusunda önemli adımlar gerçekleştirilmektedir. En önemli maliyet azaltma çalışmaları arasında üretim noktalarının pazarlara yakın kurulmasıdır.

Bu üretim modeli, bir taraftan yatırımcı şirkete ucuz işgücü, hammadde temini ve teşviklerden yararlanma gibi maliyet düşürücü katkı sağlarken; diğer taraftan yatırımın yapıldığı ülkede yeni istihdam yaratması, yerli sanayiye ve ekonomiye kaynak sağlaması nedenleriyle de toplumlarda yerli üretimi sahiplenme duygusu yaratarak, ürüne sosyoekonomik rekabet gücü kazandırmaktadır. Detaylı bir analiz gerçekleştirildiğinde otomotiv sektöründe işlev gören bir firmayı etkileyen oldukça fazla faktör bulunmaktadır. Bu faktörler; işletmenin hem iç yapısı ile ilgili hem de dış faktörler ile ilgilidir. Otomotiv sektöründeki firmaların finansal başarı elde etmelerinde uygulamış oldukları pazar ve finansal stratejilerinin, sermaye yapısının, yönetim ve üretim yapısının yanında makro bir takım göstergelerin de etkisi olduğu açıktır. Bu sektördeki firmaların finansal başarısını etkileyen bu göstergeler içerisindeki her bir göstergenin veya bir kaç göstergenin birlikte etki derecesini tanımlayabilmek hem ülke ekonomisi açısından hem de firmalar ve onlara kaynak sağlayacak yatırımcılar açısından büyük bir önem taşımaktadır. İhracatın, işletmelerin iç pazarlar dışında, dış pazarlarda da etkili olarak önemli maliyet bileşenlerinden düşük kapasite kullanım oranlarının yükselmesini sağlayacağı ve bunun sonucunda da işletmenin finansal başarısını arttıracığı açıktır. Bunun dışında, yabancı ortak yüzdesi, Ar-Ge proje sayısı, patent sayısı gibi değişkenlerin ihracat oranı ve finansal başarı ve üzerinde etkisi yüksek olmaktadır⁴⁹.

⁴⁸ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu 2011/1**, Ankara,2011, s.26'dan İSO, Otomotiv Sektörü (2007).

⁴⁹ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu 2011/1**, Ankara,2011, s.26'dan, Özşahin, M., 2009. "Türkiye Otomotiv Sektörünün Kendini Örgütleyen Haritalar ile Finansal Analizi", Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

3.2. Türk Otomotiv Sanayi Sektöründe 2010 yılı Ekonomik Değerlendirmesi

Otomotiv sanayi 2010 Yılı Ocak ayında 1 Milyar ABD Doları, 2011 yılı aynı ayında ise 1,1 Milyar Dolar Otomotiv sanayi bu ihracat değeri ile sektörel sıralamada birinci sırada yer almıştır. 2010 Ocak ayında toplam 60 bin motorlu araç ihraç edilirken 2011 yılı aynı ayında bu sayı yüzde 5 artarak 63 bin seviyesine yükselmiştir. 2011 yılı sonu itibariyle toplam ihracatın 800 bin adet civarında olacağı tahmin edilmektedir. 2011 yılı Ocak ayında bir önceki yıla göre, toplam otomotiv sanayi ithalatındaki artış yüzde 127, otomobil ithalatındaki artış ise yüzde 134 düzeyindedir. Bu nedenle, 2011 yılında da otomotiv pazarında ithalatın payının yüksek olması beklenmektedir.

2009 yılında toplam ihracat, 2008 yılı aynı dönemine göre yüzde 23 oranında azalarak 102 milyar ABD doları oldu. Otomotiv sanayi, 2009 yılında sektör sıralamasında birinci sırada yer aldı ve toplam ihracattaki payı yüzde 16,6 düzeyinde gerçekleşmiştir. 2009 yılında toplam taşıt aracı ihracatı, 2008 yılı aynı dönemine göre yüzde 31 azalarak 629 bin adet oldu. 2009 yılında otomobil ihracatı, yüzde 26 düşüş ile 389 bine, ticari araç ihracatı ise yüzde 38 azalarak 240 bin adede geriledi, traktör ihracatı yüzde 15 azaldı ve 8.885 adet düzeyinde gerçekleşmişti.⁵⁰

2010 yılına geldiğimizde; Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre Aralık 2010 ayında ihracat geçen yılın aynı ayına göre %21,28 artarak, 2010 yılının aylık bazda en yüksek seviyesi olan 11 milyar 564 milyon Dolara yükselmiş olduğunu görmekteyiz. 2010 yılı 12 aylık toplam ihracat ise %11,30 artışla 113 milyar 686 milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılı ihracat hedefi ise 127 milyar Dolar olarak açıklanmıştı. Türkiye’de, Aralık ayında toplam ihracatının %82,14’ünü gerçekleştiren Sanayi grubunda %22,32 artışla 9 milyar 499 milyon Dolarlık ihracat yapılmıştı. Sanayi sektörlerinde 2010 yılı Ocak-Aralık döneminde toplam ihracatın %82,26’sının gerçekleştiren, %15,01 artışla 93 milyar 521 milyon Dolara ulaşmıştır. TİM sonuçlarına göre Otomotiv sektörü geçen sene olduğu gibi 2010 yılında da Türkiye’de

⁵⁰ OSD, **Otomotiv Sanayii 2010 yılı Değerlendirme Raporu**, İstanbul, 2011, s.23

en fazla ihracat yapan sektör konumunda olmuştur. Otomotiv sektöründe 2010 Aralık ayında %11,55 artışla 1 milyar 715 milyon Dolar ve 2010 Ocak-Aralık döneminde %16 artışla 17 milyar 383 milyon Dolarlık ihracat gerçekleşmiştir.

Tablo 2:Otomotiv Sanayi Dış Ticaret Payları (2010-2011)

SEKTÖREL BAZDA İHRACAT RAKAMLARI				
1- Tarım	2010	2011	DEĞİŞİM	PAY (11 %)
A)Bitkisel Ürünler	1.712.145	1.872.628	9,37	15,52
B)Hayvansal Ürünler	116.354	146.112	25,57	1,21
C)Ağaç Ve Orman Ürünleri	316.730	335.378	5,89	2,78
2- Sanayi	9.492.813	9.851.257	3,78	81,62
A)Tarıma Dayalı İşlenmiş Ürünler	978,107	941.288	-3,76	7,80
B)Kimyevi Maddeler Ve Mam.	1.403.475	1.402.067	-0,10	11,62
C)Sanayi Mamulleri	7.111.231	7.507.902	5,58	62,21
Otomotiv Endüstrisi	1.712.675	1.766.332	3,13	14,64
3-Madencilik	343.256	345.241	0,58	2,86
Toplam	11.548.241	12.069.125	4,51	100

Kaynak :OSD

Türkiye İstatistik Kurumu(TÜİK) verilerine göre; 2010 yılı 12 aylık döneminde 2009 yılının aynı dönemine göre ihracat %11,5 artarak 113 milyar 930 milyon Dolar, ithalat ise %31,6 artarak 185 milyar 493 milyon Dolar olarak artarak 113 milyar 930 milyon Dolar, ithalat ise %31,6 artarak 185 milyar 493 milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir. 2010 Ocak-Aralık döneminde ise bir önceki yılın aynı dönemine göre dış ticaret açığı %84,5 artarak 71 milyar 563 milyon Dolar değerine ulaşmış, 2009 yılı Ocak-Aralık döneminde 72,5 olan ihracatın ithalatı karşılama oranı 2010 yılının aynı döneminde 61,4'e gerilemiştir. TÜİK verilerine göre; 2010 Aralık ayında ve 2010 Ocak-Aralık döneminde fasıllar düzeyinde en büyük ihracat kalemi "Motorlu Kara Taşıtları ve Aksam Parçaları"nda gerçekleşmiş olup, 2010 Aralık ayı Otomotiv ürünleri ithalatı 1 milyar 891 milyon Dolar, ihracatı ise 1 milyar 429 milyon Dolar oldu ve 462 milyon Dolar civarında dış ticaret açığı oluşturmuştur. Ocak-Aralık 2010 dönemi "Motorlu Kara Taşıtları ve Aksam Parçaları" ithalatı ise 13 milyar 422 milyon Dolar, ihracatı ise

13 milyar 816 milyon Dolar oldu ve 394 milyon Dolar dış ticaret fazlası gerçekleşmiştir.⁵¹

Otomotiv sektörü Türkiye ekonomisinin de lokomotif ve uluslararası bir sektördür: 2009 yılında Türkiye’de üretilen araçların yaklaşık %76’sı ve 2010’un ilk yarısında üretilen araçların %73’ü çoğunluğu Avrupa’ya olmak üzere ihraç edilirken, Türkiye’deki motorlu araç satışlarının 2009 yılında yaklaşık %56’sını ve 2010’un ilk yarısında %57’sini ithal araçlar oluşturmuştur. Hem ithalat hem de ihracatta yaşanan bu büyüme, sektörün önde gelen üreticilerinin Türkiye’deki tesisleri küresel üretim planlarına dâhil etmesiyle ortaya çıkmıştır. Küresel ve bölgesel satış amacıyla her geçen gün daha çok sayıda model Türkiye’de üretilmeye başlarken, Türkiye’de üretilmeyen diğer araçlar ise ithal edilmiştir. Türkiye’nin bu şekilde küresel üretim planlamasına dâhil olması, AB ile yapılan ve 1996’dan beri yürürlükte olan Gümrük Birliği ile mümkün olmuştur.⁵²

Sektörün 2001-2010 yılları arasında ulaştığı ihracat değerleri; 2008 yılında yaklaşık 18,3 Milyar Dolar ile önemli bir seviyeye ulaşan ihracatın 2009 krizi ile 12,3 Milyar Dolar seviyesine gerilemiştir. Ancak, 2010 yılı itibariyle tekrar artışa geçerek 2010 yılını 13,8 Milyar Dolar ile kapamıştır. İthalat değerlerinde ise ihracat rakamlarına göre çok daha az bir artış olduğu gözlemlenmiştir. 2007 ile 2008 yılları arasında ithalat miktarı yaklaşık olarak aynı seviyede kalırken, sektörün ihracatı 2,4 Milyar Dolar artış göstermiştir.⁵³

Türk otomotiv sanayinde 1963 yılında yıllık 11 bin adet olan üretim sayısı sürekli artarak 1976 yılında 146 bin adet/yıl değerine ulaşmış, bundan sonra ise azalmış ve 1976 yılındaki üretim değerlerine ancak 10 yıl sonra yeniden ulaşılabilmiştir. 1980 yılından sonra ise üretimde sürekli artış sağlanmış ve üretim miktarı 1993 yılında 453 bin adet/yıl değerine ulaşmıştır. Türk otomotiv sanayisinin kurulduğu dönem kabul

⁵¹ ODD, **Pazar Değerlendirme Raporu Aralık 2010**, İstanbul, 2010, s.6.

⁵² T.C. Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, **Türkiye Otomotiv Sektörü Raporu**, İstanbul, 2010, s.7.

⁵³ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011-2014**, Ankara, 2011, s.11.

edilebilecek 1960–1980 arası dönemde büyük ölçekli ve istikrarlı üretimin yapıldığını söylemek zordur. Ancak 1980’li yılların başlangıcında üretimde belli bir istikrarın yakalandığı kabul edilebilir. 1994–1999 yılları arasında yaşanan kriz ve çöküş döneminden sonra 1993 yılındaki üretim düzeyine 2000 yılında tekrar ulaşılmıştır. 2001 ve 2002 yıllarındaki ağır kriz dönemlerinden sonra büyük ölçekte üretimlerin yapıldığı 6 yıllık istikrarlı bir artış dönemi yaşanmıştır. Bu dönemdeki üretimin artışında, geliştirilen yeni modellerle küresel pazarlarda sağlanan ihracat artının önemli rolü bulunmaktadır.⁵⁴

Tablo3.2003–2010 Dönemi Türkiye Otomotiv Sektörü Motorlu Araç Üretimi

Yıllar	Otomobil (Adet)
2003	294.116
2004	447.152
2005	453.663
2006	545.682
2007	634.883
2008	621.567
2009	510.931
2010	603.394

Kaynak: Çoban.a.g.e.s.28.

Türkiye otomotiv sanayinin 2003 ile 2010 yılları arasındaki üretim rakamlarının verildiği Tablo 2’ye bakıldığında; otomotiv sanayinin 2008 yılında 1,15 milyon adet üretim gerçekleştirdiği görülmektedir. Bu değer son 10 yılın en yüksek üretimi olarak göze çarpmaktadır. Yaşanan son küresel krizin de etkisiyle, iç pazardaki talep azalmasına ek olarak, ihracattaki keskin daralma 2009 yılında devam etmiştir. Bu durum, toplam araç üretiminin yüzde 24 oranında azalmasına neden olmuştur. 2009 yılında toplam üretim 870 Bin adede gerilemiştir. Ancak, otomotiv sanayi kriz ortamından hızlı bir şekilde çıkmış ve 2010 yılında 1,1 Milyon adet üretim seviyesine yükselmiştir. Otomotiv sektörü, üretim içindeki payı ve ekonomik katkı oranı

⁵⁴ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011-2014**, Ankara, 2011, s.9.

değerlendirildiğinde, imalat sanayi içinde önde gelen sektörler arasında yer almaktadır. Sektörün yurtiçinde yaratmış olduğu değerler (yurtiçi girdi kullanımı ve katma değer toplamı) ekonomide çok önemli bir yere sahiptir. Sektörün imalat sanayi toplam üretimi içindeki payı yüzde 9,2 olup imalat sanayi sektörler ortalamasının yüzde 4,5 üstündedir⁵⁵.

Tablo 4. 2010 yılı 12 Aylık Otomobil Üretim Payları

FİRMALAR	OTOMOBİL	%
A.I.O.S	0	0
B.M.C	0	0
FORD OTOSAN	0	0
HATTAT	0	0
HONDA TÜRKİYE	20.305	3
HYUNDAI ASSAN	77.000	13
KARSAN	0	0
M.BENZ TÜRK	0	0
MAN TÜRKİYE	0	0
OTOKAR	0	0
OYAK RENAULT	307.083	51
TEMSA	0	0
TOFAŞ	115.720	19
TOYOTA	83.286	14
TÜRK TRAKTÖR	0	0
TOPLAM	603.394	100

Kaynak:Otomotiv Sanayii Derneği, Otomotiv Sektörü Raporu

Sektörün, toplam üretim içinde yurtiçi katkı oranı da imalat sanayi ortalamasına göre yüzde 80,4 daha yüksektir. Yurtiçi girdi kullanım oranı ile katma değer oranının toplamı olan ekonomik katkı değeri yüzde 81,4'tür. Sektörün ithal girdi kullanım oranı birçok sektöre göre daha düşüktür. Sektörün ihracatı, üretiminin yaklaşık %70'ine karşılık gelmekte ve bunun %90'ına yakını AB ülkelerine gerçekleştirilmektedir. İhracatın

⁵⁵ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu 2011/1**, Ankara,2011, s.15'den, İSO, İmalat Sanayinin Temel Göstergeler Açısından Yapısal Analizi, Nisan 2010.

%58'i otomobil, %42'si ise hafif ve ağır ticari araçlardan oluşmakta, otomotiv sanayi, bu rakamlarla Türkiye'nin toplam ihracatının %15,3'ünü gerçekleştirerek, ihracatın sektörel dağılımında 2006 yılından bu yana sahip olduğu lider konumunu sürdürmektedir.⁵⁶

2009 yılına bakıldığında yaşanan küresel kriz sebebiyle üretimde ani bir düşüş yaşanmış ancak otomotiv sanayi 2010 yılında bu krizin üretim rakamlarını yakalayabilmiştir.⁵⁷

Otomotiv sanayi, kriz döneminde bile ürettiğinin büyük kısmını ihraç etmiştir. Özellikle hafif ticari araçlar ve otobüs üretimi açısından, Avrupa'da ilk sıralarda yer alan Türk Otomotiv Sanayinin gerçekleştirdiği ihracat ile ülkemizi bölgenin üretim üssü konumuna getirmiştir.⁵⁸

Küresel pazarlar için ürün tasarımının önemi, dünyanın her yerinde giderek artmaktadır. Firmaların ürün geliştirme etkinliklerinde endüstri tasarımcıları anahtar rol oynamaktadır.⁵⁹

2010 yılı Aralık ayında geçen yılın aynı ayına göre toplam pazar %69,3 artarak 154.734 adete, üretim %19,2 artarak 111.792 adete, ithalat %98,7 artarak 92.119 adete, ihracat ise %3,3 artarak 70.382 adete ulaşırken, ihracat değeri de %5,1 artarak 1 milyar 559 milyon Dolar seviyesine ulaşmıştır. 2010 yılı Ocak-Aralık döneminde de geçen yılın aynı dönemine kıyasla toplam pazar %37,7 artarak 793.172 adete, üretim %25,9 artarak 1.094.557 adete, ithalat %48,3 artarak 465.408 adete, ihracat %20 artarak 754.469 adete ve ihracat değeri de %8,9 artarak 15 milyar 906 milyon dolara ulaşmıştır.

⁵⁶ AİA, **AB'ne Uyum Sürecinde Sektör Rehberleri Otomotiv Sanayi**, İstanbul, 2011, s.12.

⁵⁷ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011-2014**, Ankara, 2011, s.10.

⁵⁸ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011-2014**, Ankara, 2011, s.11.

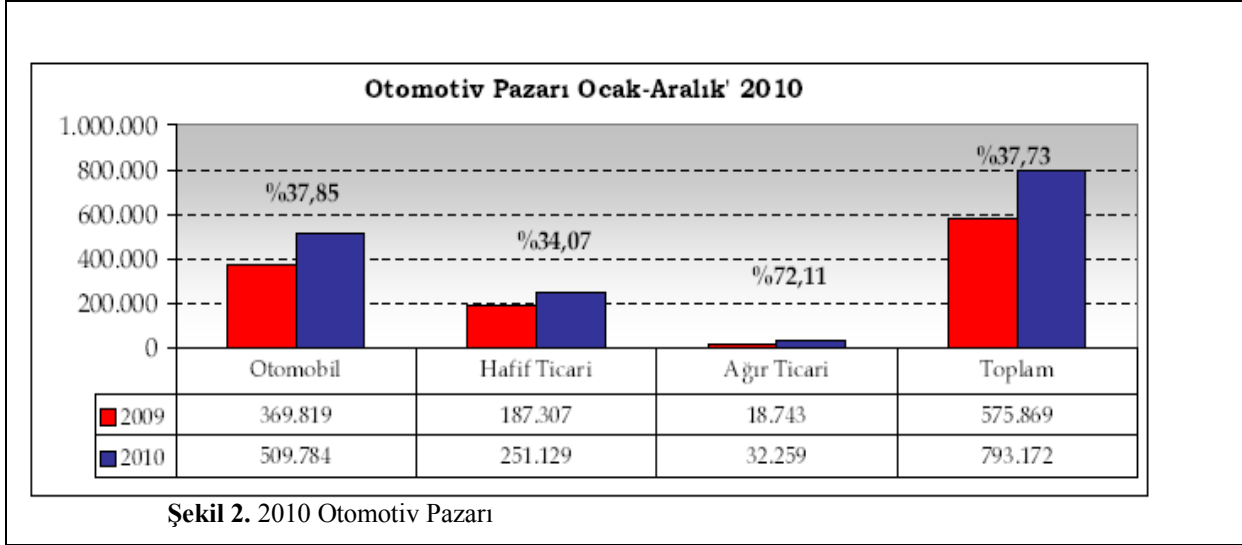
⁵⁹ Mimar Sinan Üniversitesi, **Otomobil Koltuğu İçin Araştırma Ve Tasarım Projesi 2001**, İstanbul 2001, s. 118

Tablo 5. Otomotiv Sektörü 2009-2010 Ekonomik Değerlendirme Rakamları

DÖNEM		Pazar*	Üretim	İthalat	İhracat	İhracat **
		(adet)	(adet)	(adet)	(adet)	(\$)
ARALIK	2009	91.386	93.770	46.365	68.158	1.483.317.035
	2010	154.734	111.792	92.119	70.382	1.559.446.303
	%	69,3	19,2	98,7	3,3	5,1
OCAK - ARALIK	2009	575.869	869.605	313.921	628.970	14.608.653.488
	2010	793.172	1.094,557	465.408	754.469	15.905.756.475
	%	37,7	25,9	48,3	20,0	8,9

Kaynak: Otomotiv Distribütörleri Derneği Raporu Aralık- 2010

2010 yılı Aralık ayında, geçen yılın Aralık ayına göre toplam pazar %69,3 oranında artarak 154.734 adet olarak gerçekleşti. 2010 yılı Ocak-Aralık döneminde toplam pazar satışları geçen yılın aynı dönemine oranla %37,7 artarak 793.172 adet oldu. 2010 yılında toplam otomotiv pazarında, Aralık ayı ve Ocak-Aralık döneminde en yüksek satışa ulaşılmıştır.⁶⁰



Şekil 2. 2010 Otomotiv Pazarı

Kaynak:OSD, **Otomotiv Sanayi**, Aralık 2010 Raporu

⁶⁰ ODD, **Pazar Değerlendirme Raporu Aralık 2010**, İstanbul, 2010, s.7.

Diğer taraftan trafikteki motorlu kara taşıtları istatistiklerine baktığımızda 2009 yılında 14.316.700 adet olan motorlu kara taşıt sayısının 2010 yılında; 15.095.603 olduğunu görmekteyiz.⁶¹

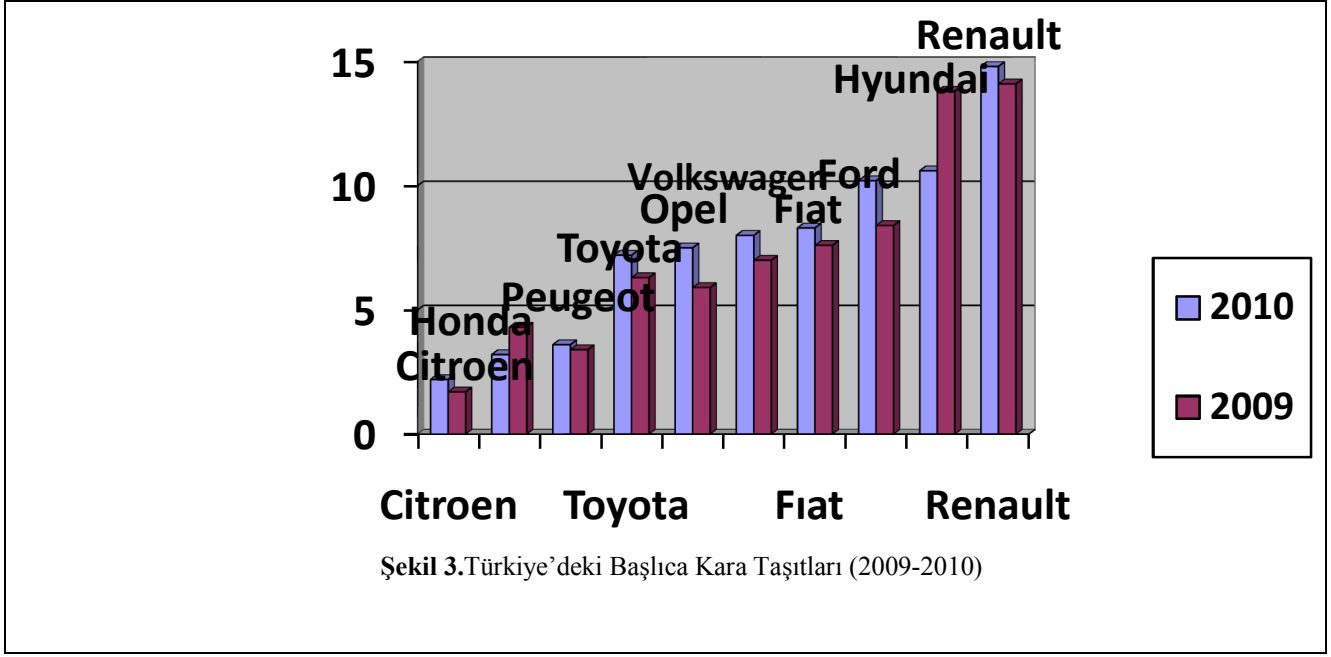
Tablo 6. Seçilmiş Markalar Nezdinde Trafığe Kaydı Yapılan Otomobil Sayısı 2009-2010

	2009	2010
TOPLAM	357 986	485 619
Audi	6 142	9 926
BMW	6 207	10 613
Chevrolet	9 269	16 260
Citroen	5 952	10 736
Fiat	27 036	40 284
Ford	29 969	49 327
Honda	15 344	15 299
Hyundai	49 276	51 457
Mercedes	9 251	12 195
Opel	21 077	36 189
Peugeot	11 999	17 594
Renault	50 379	72 094
Toyota	22 732	34 753
Volkswagen	25 000	38 831
Volvo	2 151	2 927
Diğer	66 202	67 134

Kaynak: Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri

Otomobiller marka bazında incelendiğinde, 2009 yılında % 14,1 ile Renault ilk sırada yer alırken, %13,8'lik pay ile Hyundai 2'inci sırada yer almaktadır. 2010 yılında da ilk sırayı %14,8 ile Renault almış olup, Hyundai %10,6'lık pay ile 2. sırada yer almıştır.

⁶¹ TÜİK, **Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri 2010**, Ankara, 2011, s.1.



Kaynak: Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri

3.3. Sektörün İstihdam Üzerindeki Etkisi

Otomotiv sanayi, tedarik zinciri içinde doğrudan ve özellikle dolaylı olarak çok geniş istihdam olanakları sağlayan bir sanayi dalıdır. Gelişmiş otomotiv sektöründe, uluslararası sürdürülebilir rekabet için üretim ve yönetimde yetenekli insan gücü temel olarak kabul edilmektedir. Ülkemizde, otomotiv ana sanayide 50 bin, yan sanayide 200 bin olmak üzere yaklaşık 250 bin kişinin istihdam edildiği ve bu sayının dağıtım, pazarlama ve satış ağlarında çalışanları ile birlikte 400 bin kişi olduğu tahmin edilmektedir. 2007 yılı imalat sanayi toplam istihdamı içindeki payı açısından motorlu kara taşıtları yüzde 4,8 ile sektör payları ortalamasının yüzde 4,5 üzerinde yer almaktadır⁶².

Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşu kapsamında otomotiv sanayinin istihdamı 57.000 kişinin üstünde olmuştur. Bu kapsamda, sektörün alt sektörleri ve etkileşim halinde olduğu diğer sektörlerle daha ayrıntılı olarak, bahsedilmektedir.

⁶² T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu 2011/1**, Ankara,2011, s.18'den İstanbul Sanayi Odası, İmalat Sanayinin Temel Göstergeler Açısından Yapısal Analizi, Nisan 2010.

Tablo 7. Otomotiv Sanayi Üretim, Pazar, İthalat, İhracat Rakamları (2009-2010)

KONULAR		AYLIK		YILLIK		
		2009	2010	2009	2010	2010/2009 %
ÜRETİM	Toplam	93.770	111.793	896.650	1.094.557	26
	Otomobil	48.917	56.646	510.931	603.394	18
PAZAR	Toplam	91.386	154.734	575.869	793.172	38
	Otomobil	57.178	99.461	369.819	509.784	38
İTHALAT	Toplam	46.365	92.119	313.921	465.408	48
	Otomobil	35.223	69.911	243.542	354.150	45
İHACAT	Toplam	68.158	70.382	628.970	754.469	20
	Otomobil	38.108	39.972	388.994	439.999	13
İHRACAT ABD Doları	Toplam	1.483.317	1.559.446	14.608.653	15.905.756	9
	Otomobil	556.923.038	567.653.381	6.092.414.843	6.200.089.720	2

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği

Toplam ihracatımızda 2010 yılında ilk sırada otomotiv endüstrisi %15.3 ile yer almakta olup, araç üretimimizin %68'si 2010 yılın içinde ihraç edilmiştir.

Tablo 8. Sektörel Paylar İçinde Otomotiv Sanayi

Sıra	Sektörler	2009 toplam	2010 toplam	2010 % Pay
1	Otomotiv Endüstrisi	15.043.181	17.382.809	15,3
2	Hazır giyim ve konfeksiyon	13.301.704	14.644.153	12,9
3	Demir çelik ürünleri	11.029.428	12.302.328	10,8
4	Kimyevi maddeler ve mamulleri	9.660.896	12.720.421	11,2
5	Elektrik-elektronik ve makine	8.558.030	9.630.539	8,5
6	Tekstil ve hammaddeleri	5.513.638	6.528.299	5,7
7	Makine ve aksamları	5.607.888	6.355.791	5,6
8	Demir ve demir dışı metaller	4.494.326	5.796.890	5,1
9	Hububat, bakliyat, yağlı tohumlar	3.649.069	4.112.524	3,6

Kaynak: OSD

4.OTOMOTİV SEKTÖRÜNDEKİ YABANCI SERMAYELİ YATIRIMLARIN TÜRK EKONOMİSİNDEKİ ETKİLERİ

Türk otomotiv sanayinin Ekonomideki katkısı ve yerinden bahsederken, sektörü yabancı sermayeli yatırımcılar, yabancı ortaklıklardan bağımsız düşünemeyiz. Sektörün gelişimi, sektörün kuruluşu ve gelişimindeki etkileri ile yabancı sermayeli ortaklıkları içermektedir.Bu kapsamda sektörün Türkiye ekonomisindeki etkisinden bahsederken sektörde Türkiye'ye gelen yabancı sermayeli yatırımları değerlendirmekteyiz.

4.1. Türkiye'ye Otomotiv Sanayinin Gelişi

1950'li yıllarda ülkeye giren otomobil, kamyon ve traktör gibi araçların ve yedek parçalarının satıldığı bir merkez İstanbul'da Sirkeci ve Taksim bölgesiyken, Bursa'daki eski at arabası ustalığı, yeni gelişmeye başlayan otomotiv sanayine çok yakınlık arz eden bir konumdaydı. Bu yıllarda, traktörün tarım üzerindeki faydalarının görülmesinin sonucunda, Türkiye'de yerli olarak traktör üretimi için çeşitli girişimlerde beraberinde başlamıştır. Çeşitli girişimler sonucunda da, 'Masey-Harris', 'Ferguson', 'International Harvester', 'Fordson', 'Deutz', 'Lanz', 'Vevey' kuruluşlarının temsilcileri ile görüşmeler yapılmış ve işbirliği olanakları araştırılmıştır.Yabancı kuruluşların bir kısmı, traktör üretiminin Ankara'daki 'Motor Fabrikası'yerine, başka bir yerde kurulacak fabrikada gerçekleştirilmesini talep etmekte, bir kısmı; Türkiye'de yapılacak yerli aksamın 200 Dolar'lık değeri aşmaması şartını ileri sürmekte idi. Bazı firmalar ise üretilecek traktörün dışındaki traktörün ihraç edilmeyeceği şartını talep etmişlerdi. Bazı ithalatçı firmalar yerli traktör üretiminin Türkiye için macera olacağı düşüncesini savunmaktaydılar.⁶³

Otomotiv sanayinin en önemli sektörü olan otomobil üretiminde ise ilk teşebbüs, Koç Ticaret Şirketi'nin, Ford Motor'un Türkiye Genel Temsilciliğini alması ile başlamıştır.

⁶³ Önder Küçükerman, **Türk Otomobiliyle 50 Yıl**, İstanbul: MAS Matbaacılık, 2004, ss.12-13

1956 yılında Koç Ticaret Şirketi'ne Ford Motor tarafından ortak üretim yapma konusunda *Montaj Hakkına Sahip Bayi* (Dealer Assembler) statüsünde imtiyaz verilmiştir. Elde edilen bu imtiyaza bağlı olarak 1959 yılında Ford Motor Company ve Koç Grubu'nun girişimiyle 'Otomotiv Sanayi A.Ş.' (Otosan) kurulmuştur. Böylece, Türk Otomotiv Sanayi, açısından ve özellikle de otomobil üretimine dönük yatırımlar bakımından ilk adım atılmıştır. 1960 yılında Otosan bütünüyle Türk olan kadrosuyla, ilk olarak günde 4 adet 'Ford Concul' otomobil ve 8 adet 'Ford Thames' kamyon üretmeye başlamıştır⁶⁴.

Otomobil alanında yapılan diğer bir girişim ise, 1961 yılında dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in emriyle Eskişehir Devlet Demiryolları fabrikasında üretilen *Devrim* isimli otomobil olmuştur. Ancak bu çalışma günümüzde sinemayada konu olan, deposuna benzin konmadığı için deneme aşamasında kalan başarısızlığı ile yalnızca 4 adetlik prototip üretimi ile sınırlı kalmıştır⁶⁵

1962 yılında Uzel, M. Ferguson lisansı ile İstanbul'da kurmuş olduğu fabrikasında traktör üretimine başlamıştır. 1954 yılında kurulan Türk Traktör'den sonra Uzel firmasının da traktör alanında üretime başlaması, Türkiye ekonomisinin o dönemlerdeki tarım ağırlıklı yapısının otomotiv sanayine bir yansımasıdır.

1964 yılında çıkarılan "*Montaj İmal Tadil Talimatnamesi*" ile Türk otomotiv sanayinin gelişimi hızlandırılmak istenmiş ve 1966 yılında ilk Türk otomobili olan *Anadol* üretilmiştir. *Anadol*'un üretimi 1980'li yıllara kadar devam etmiştir.

1968 yılında Koç Ticaret Şirketi ile İtalyan Fiat firmasının ortaklığında Türk otomotiv sanayinin ilk otomobil fabrikası olma özelliğini taşıyan Tofaş kurulmuştur.

1969 yılında ise yine otomobil üretmek amacıyla Oyak Grubu ile Fransa'nın Renault firması ortak yatırım kararı almışlardır. Her iki firmada 1971 yılında Bursa'da kurmuş oldukları fabrikalarında otomobil üretimine başlamışlardır. Bu bağlamda Tofaş ve Oyak-Renault firmaları Türkiye'de otomotiv sanayinin gelişiminde önemli görevler üstlenmişlerdir.

⁶⁴ Küçükerman, **a.g.e.**, ss.14

⁶⁵ Orhan Çoban, **Rekabet ve Firma Stratejisi**, İstanbul: İnterbasım Yayın, 2010, s.88'den, Selim İlter, "Türkiye'de ve Dünya'da Otomotiv Sanayiine Bakış", İSO Dergisi, S.344(Kasım 1994), s.39.

1980'li yıllara kadar sürdürülen ithal ikamesine dayalı politikalar nedeniyle Türk otomotiv sanayi sadece iç pazara yönelik olarak üretim faaliyetini sürdürmüştür. 1980'li yıllarla birlikte benimsenen liberal politikalarında etkisiyle otomotiv sanayinin dışa açık, modern teknolojiyi kullanan, ekonomik ölçeklerde üretim yapan, fiyat ve kalite açısından uluslararası rekabet gücünü sahip bir sanayi konumuna getirilmesi amaçlanmıştır. Fakat o dönemde uygulamada olan yüksek gümrük vergileri ve tarifeleri, üretimde istikrar sağlanmasına imkan sağlamakla birlikte, sanayinin rekabet gücünü artıramamasına sebep olmuştur.

1990'lı yıllarla birlikte koruma oranlarının azaltılmasına da bağlı olarak Türk otomotiv sanayinde önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Ekonomi politikalarında değişikliklere ve hızla artan talebe bağlı olarak otomotiv sanayinde faaliyet gösteren yabancı firmalar, ilişki içerisinde oldukları yerli firmalarla yeni arayışlara yönelmişlerdir. Özellikle Uzak Doğu Asya orijinli firmalar Türkiye'de üretim tesisi kurma amacıyla bir takım girişimlere başlamışlar ve 1994 yılında Toyota, Hyundai ve Honda, otomobil üretimi için yatırım kararı ve izni almışlardır. Bu firmalardan Toyota 1994 yılında Hyundai ve Honda ise 1997 yılında üretime başlamışlardır. Söz konusu firmaların üretime başlamalarının yanısıra 1996 yılında AB ile gerçekleştirilen Gümrük Birliği'yle birlikte Türk otomotiv sanayinde daha yoğun bir rekabet süreci yaşanmaya başlamıştır.

2000'li yıllardan itibaren otomobil sektörünün önde gelen firmalarından olan Toyota, Renault ve Fiat gibi firmalar, Türkiye'deki üretim tesislerini küresel eksenli gelişme projelerine dahil etmişlerdir. Söz konusu firmalar üretim tesislerinde gerçekleştirmiş oldukları modernizasyonlar sayesinde Dünya piyasalarına üretim yapar hale gelmişlerdir. Kamyon ve otobüs sektöründe faaliyet gösteren Mercedes-Benz ve MAN firmaları ise ihracat eksenli stratejilerinde Türkiye'deki tesislerini üretim üssü olarak seçmişlerdir. Ayrıca, BMC firması kendi A&G faaliyetleriyle geliştirdiği kamyonlarını 1998 yılından beri AB pazarlarına ihraç etmektedir.

Tüm bu gelişmeler Türk otomotiv sanayinin rekabet gücünün zaman içinde arttığını göstermiştir. Türk ekonomisinin genel anlamda istikrarlı bir yapı arz etmemesi ve sürekli olarak ekonomik krizlerin yaşanması, otomotiv sanayini olumsuz yönde etkilemektedir. Türkiye ekonomisinin istikrarlı bir sürece girmesi, Türk otomotiv

sanayinin de istikrara kavuşması ve rekabet gücü elde etmesi açısından oldukça önemlidir.⁶⁶

2000'li yıllarda yüksek katma değer ile dünya pazarları için üretim anlayışını benimseyen Türk otomotiv sektörünün ihracatı hızla artmış ve 2008 yılında 22,7 milyar dolarla sektörün toplam 18,6 milyar dolar olan ithalatını geçerek dış ticaret fazlası vermiştir. Ancak küresel krizle birlikte her iki büyüklük de azalmıştır. Kriz döneminin etkilerinin azalması ile birlikte, 2010 yılında ithalat 21 milyar dolar ile kriz öncesi değerini aşarken ihracat tam olarak toparlanmayarak 16, 5 milyar dolarda kalmıştır. Buna karşın Türkiye'nin en fazla ihracat yapan sektörleri arasında 2010 yılı itibarıyla birinci sırada yer almakla beraber, otomotiv sektörünün üretiminde ithal girdi oranı oldukça yüksek değerlerde seyretmektedir. Diğer taraftan dünyada tüm girdilerin ülke içinden tedarik edilmesi mümkün değildir. Özellikle Otomotiv sektöründe yerinde tedarik uygulaması çok yaygın ve küresel durum halini almıştır. Türk otomotiv sektörünün ürettiği araçların %75-80'ini ihraç ettiği göz önüne alındığında, ithalat kısmını kısmak, sektörün rekabet gücüne olumlu etki ederek, ihracatın artmasına katkı sağlayacaktır.⁶⁷

4.2.Türk Otomotiv Sanayinde Yabancı Sermayeli Yatırımlar ve Ekonomik Yansımaları

Türk otomotiv sanayi piyasa yapısı, talep, üretim ve kapasite, verimlilik, dış ticaret ve teknolojinin gelişimi,ilişkide olduğu sektörlerle arasındaki dinamik yapısı ile ülke ekonomisi içinde önemli bir yer tutmaktadır.

⁶⁶ Çoban, a.g.e, ss.77-79.

⁶⁷YASED, **Türkiye'nin Cari Açığı Makro ve Mikro Açıldan Değerleri ve Çözüm Önerileri**, İstanbul, 2011,s.:24-25

Çeşitli sanayi dalları arasında tüm dünya piyasalarına hitap edebilecek bir dal olması, otomotiv sanayine ayrı bir önem kazandırmakta, dolayısıyla ürünün türü yönünden bir pazar kısıtlaması bulunmamaktadır.⁶⁸

Otomotiv sanayi ürünlerinin ana ve yan sanayi olarak dış ticaretimizde küçümsenemeyecek oranda paya sahip olduğu, son yıllardaki ihracat ve ithalat rakamlarına bakarak kolaylıkla anlaşılabilir. İthal ikameci bir anlayışla iç piyasaya dönük olarak kurulmuş olan Türk Otomotiv Sanayi, bugüne değin gerçekleşen sektördeki gelişmeler sonucunda, 2010 yılı toplam 113.883.219.000 Dolarlık ihracatımız içinde, en yüksek kalem olarak (Motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet ve diğer) 13.812.677,000 Dolar ile ilk sırada yer almaktadır.⁶⁹

Dünya çapında rekabetin yoğun olduğu otomotiv sanayinde etkin olan ülkelerin ihracatlarını artırma çabaları her geçen gün artmaktadır. Türkiye’de yan sanayinin ihracat imkanları ana sanayiye oranla daha yüksek olup, Almanya ve Fransa gibi araç ihracatımızın fazla olduğu ülkelere otomotiv yan sanayi ürünlerinin ihracatımız daha yüksektir.

Günümüzde Orta Doğu ülkelerinin yanı sıra Orta Asya ülkelerine de ihracatın arttığı görülmektedir. Bu ülkelere otobüs ve kamyon gibi ticari araçların ihracatı yoğun biçimde olmaktadır. Türkiye’de 1980 yılına kadar, otomotiv sanayi ihracatı oldukça düşük seviyede gerçekleşirken, 1980 yılından itibaren ihracat teşvik politikalarıyla ihracata ağırlık verilmiş olup, bugün en yüksek ihracat kaleminizi otomotiv sanayi sektörü oluşturmaktadır.⁷⁰

**tekelci, inhisarcı

⁶⁸Yasemin Duru, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri” (Yüksek Lisans Tezi) s.71’den , Yavuz Besorak, “Sanayinin Dünü Bugünü ve Yarını, Yan Sanayi Semineri”, Ankara: M_M Yayınları, 1998,s.111.

⁶⁹TÜİK, ”Veritabanlarında Dinamik Sorgulama ve İstatistiksel Tablolar”, **Dış Ticaret İstatistikleri**,(Çevrimiçi)http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt_id=12(Erişim Tarihi:03.05.2012)

⁷⁰ Çoban, a.g.e, s.72

2010 yılı “En Çok İhracat Yapan İlk 50 Kuruluş” arasında OSD üyesi 6 firma bulunmaktadır:

1. Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş (1),
2. Ford Otomotiv Sanayi A.Ş (3),
3. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.S (5),
4. Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.Ş (B.V*),
5. Mercedes Benz Türk A.Ş (18),
6. Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş (46) ⁷¹

Otomotiv sanayinde ithalat hammadde, yarı ürün ve komple araç ithalatı olarak gerçekleşmektedir. 1984 yılına kadar koruma altında olan otomotiv sanayi, liberalize edilen ithalat ile ilk kez bu yıl dış rekabete açılmıştır. İthalatın serbestleştirilmesi ile ithal araçlar ilk kez Türkiye otomotiv pazarında 1984 yılında %12’lik bir pay almıştır.⁷²

Türkiye’de üretilen otomotiv sanayi mamullerinin % 65-95’i yerli parçalarla üretildiği için, komple taşıt ithalatına nazaran, ülkeye büyük ölçüde döviz tasarrufu temin edilmiş olmaktadır. Yapılan hesaplara göre komple bir taşıta ödenecek ithal bedeli döviz ile yurt içinde 5 adet taşıt aracı imal edilmektedir. Bundan sağlanan döviz tasarrufu ödemeler dengesine de katkı sağlamaktadır. Türkiye’nin otomotiv ürünleri ithalatının artmasının önemli nedenlerinden biri de yüksek vergilerle talebin bastırılması ve yanlış teşviklerle üretici sayısının artırılmasıdır. Türkiye’nin taşıt araçları, bunların aksam ve parçaları ithalatının % 70-75’i AB ülkelerinden yapılmaktadır. Japonya, Güney Kore ve son yıllarda Malezya’nın da dahil olduğu Uzak Doğu ülkelerinin payı % 20 civarında seyretmektedir. 1996 yılında AB ile Gümrük Birliğine girilmesiyle birlikte, AB orijinli otomotiv sanayi ürünleri ithalatı büyük bir artış göstermiştir⁷³

⁷¹ OSD, **Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayii Raporu**, İstanbul, 2011, s.2.

⁷² Çoban, **a.g.e**, s.134

⁷³ Çoban, **a.g.e**, s.74’den Gazi Bilgin, “Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Ticareti ve Türkiye Ekonomisinin Durumu”, Ankara:DTM Yayını Temmuz 1999, s.28.

Otomobil ana sanayi ithalatı ülkeler bazında incelendiğinde Almanya, Fransa, İspanya ve Japonya'nın ilk sıraları paylaştıkları görülmektedir⁷⁴

Otomotiv sanayinde, ithalat oldukça önemli bir yere sahiptir. 2010 yılı verileri, Türkiye'deki toplam taşıt aracı pazarının %58,7'sinin, otomobil pazarının ise %69,5'inin ithal araçlardan oluştuğunu göstermektedir. Sektörün ihracatında olduğu gibi, ithalatında da AB' ülkeleri ön plana çıkmaktadır.⁷⁵

Türk otomotiv sanayinin istihdam açısından oldukça farklı bir konumu bulunmaktadır. Bu farklılık otomotiv sanayinin diğer iş kolları ile ilişkilerinden kaynaklanmaktadır. Otomotiv sanayinde özellikle istihdam anlamında meydana gelen bir gelişme daha öncede belirtilen ilişkide olduğu sektörler, otomotiv yan sanayi, otomotiv sanayi bakım ve onarım hizmetleri ile taşımacılık sektörünü doğrudan etkilemektedir. Otomotiv sanayinde ücretli çalışanların payı ilk 500 sanayi kuruluşu içinde 1983'de sadece yüzde 3 iken bu oran istikrarlı olarak artmıştır. 1982-2008 yılları arasında istihdam yüzde 16'ya kadar ulaşmıştır. Küresel kriz nedeni ile gerilen istihdam payı daha sonra yüzde 10 düzeyinde korunmuştur.

4 üretici firmamız "En Çok Kişi Çalıştıran İlk 50 Kuruluş" listesinde yer almıştır:

1. Ford Otomotiv Sanayi A.Ş (2),
2. Tofas Türk Otomobil Fabrikası A.Ş (3),
3. Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş (6),
4. BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş (33),⁷⁶

Otomotiv ana sanayindeki her bir kişilik istihdam, bağlı sektörler de dikkate alındığında, yaklaşık 20 kişiye iş imkanı yaratmaktadır. Dolayısıyla 2008 yılı verilerine göre ana sanayinde 45 bin kişinin istihdam edildiği dikkate alındığında, otomotiv sanayinin toplamda yaklaşık 1 milyon kişiye istidam imkanı yarattığı söylenebilir. Sonuç olarak, Türk otomotiv sanayi istihdamında 2004-2008 döneminde genel anlamda

⁷⁴ DTM,"Otomotiv Sektörü"(Çevrimiçi)<http://www.dtm.gov.tr/IHR/sector/otomotiv.htm> (Erisim Tarihi: 08/06/2011).

⁷⁵ AİA, **AB'ne Uyum Sürecinde Sektör Rehberleri Otomotiv Sanayi**, İstanbul, 2011, s.13.

⁷⁶ OSD, **Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayii Raporu**, İstanbul: OSD Yayınları,2011

bir artış trendi görülmüş ve 2007 yılında 47.452 kişilik istihdam ile en yüksek düzeye ulaşmıştır.⁷⁷

⁷⁷ Çoban, **a.g.e.**, ss 95-98

Tablo 9: 2010 Yılı Değerlendirmesinde Yer Alan Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Firmaları

Firma	2010	2009	TL					Sermaye Dağılımı (%)	
			Satış Hasılatı	Brüt Katma Değer	Dönem Kar Zararı	İhracat (000 \$)	İstihdam (Adet)	Özel	Yabancı
Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.	3	6	7.689.918.851	1.232.028.489	708.287.230	2.643.720	7.988	58,96	41,04
Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş.	4	3	6.449.317.844	745.800.285	341.287.230	3.236.949	5.877	49	51
Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.	5	5	5.448.847.625	1.041.969.046	299.271.999	2.346.818	6.874	62,14	37,85
Toyota Otomot. Sanayi Türkiye A.Ş.	14	13	2.326.270.180	B.V.	B.V.	B.V.	B.V.	0	100

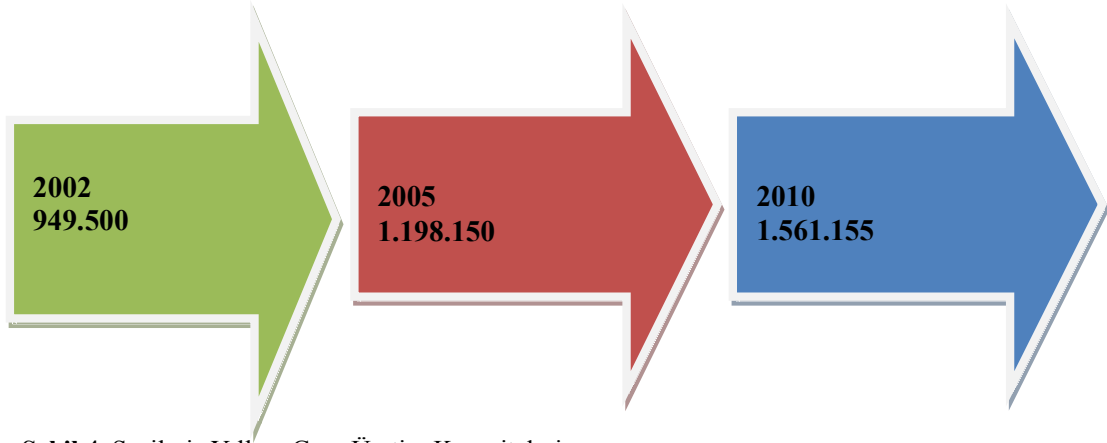
(Tablo 9. Devam)

Mercedes Benz Türk A.Ş.	15	22	3.484.149.812	642.631.815	250.726.161	499.026	4.209	7	85
Hyundai assian Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.	37	43	1.150.155.807	B.V.	B.V.	112.194	B.V.	15	85
Bosch Sanayi Tic. A.Ş.	40	37	1.023.734.995	B.V.	B.V.	679.763	4.927	0	100
Türk Traktör ve Ziraat Mak. A.ş.	42	84	1.021.679.933	316.686.400	483.489.008	215.883	1.641	62,5	37,5
Delphi Automotive System Ltd.Şti.	68	83	731.720.691	B.V.	B.V.	376.419	5.586	0	100
BMC San. ve Tic.A.Ş.	78	88	644.975.536	2.042.425.830	22	51.542	2.657	100	0

Kaynak:OSD 2010 Yılı Değerlendirme Raporu **Not:**2010 yılı için 1ABD Doları:1,514TL olarak kabul edilmiştir.(B.V*): Bilgi Verilmemiştir

Sektör ilişkin olarak, İstanbul Sanayi Odası tarafından hazırlanan “2010 Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu” çalışmasının genel sıralamasında otomotiv sanayi firmaları üretimden satışlar, satış hasılatı, üretici fiyatları ile yaratılan brüt katma değer, öz kaynak, net aktifler, vergi öncesi dönem kar/zarar, ihracat ve çalışan sayısı büyüklük sıralamalarının en üstünde yer aldıkları görülmektedir. 2010 yılı verilerine göre Ford Otosan, Oyak-Renault ve Tofaş “Üretimden Satışlar” ve “Satış Hasılatı” sıralamalarında, ilk beş, Brüt Katma Değer, Özkaynak, Aktif Varlık Toplamı ve Dönem Karı sıralamalarında ise ilk 20 firma arasında yer almaktadır.⁷⁸

Otomotiv sanayinde motorlu taşıt yıllık üretim kapasitesi 2010 yılı itibariyle 1,5 milyon adeti geçmiştir. 1990’lı yılların başında özellikle otomobilde talebin her yıl yüzde 25’ler düzeyinde ve istikrarlı olarak artışı ile ana ve yan sanayide yoğun yatırımlar yapılmıştır. Kapasite artışı yanında özellikle rekabet için teknoloji yenileme, yeni model yatırımları ile Ar-Ge çalışmaları bu dönemde büyük hız kazanmıştır. Öte yandan 1990’lı yıllarda ana ve yan sanayideki üretici firmalarla, pazarlama kuruluşlarında yeniden yapılanma çalışmaları tamamlanmıştır.



Şekil 4. Seçilmiş Yıllara Göre Üretim Kapasiteleri

⁷⁸ OSD, **Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayii Raporu**, İstanbul: OSD Yayınları,2011.

Otomotiv sanayinde son 10 yıllık süreçte yıllık üretim kapasitesi yüzde 70 civarında artmıştır. Ulaşılan bu noktada, kapasite kullanım oranlarının önemi daha da artmaktadır. Kurulu yüksek kapasitenin düşük oranlarda kullanılması üretim maliyetlerinin artışıdaki temel etkenlerden biridir. Söz konusu olumsuzluk, özellikle kriz dönemlerinde kendini daha da şiddetli hissettirmiştir. Müşterilerin daha düşük fiyatla daha yüksek kalite, konfor isteklerinden doğan yoğun rekabet, Ar-Ge harcamalarının artışı sonucunda azalan kar oranları gibi nedenlerle söz konusu etkileniş daha da artmaktadır. 2010 yılında krizin etkilerini yitirmesiyle birlikte otomotiv sanayi yüzde 72 oranında bir kapasite kullanımı gerçekleştirmiştir.⁷⁹

Otomotiv sanayi, dinamik üretim yapısı, ticaret hacmi, yarattığı istihdam ve katma değer açısından tüm dünya ülkeleri ekonomilerinde ilk sıralarda yer almaktadır. Ayrıca, demir çelik, petro-kimya, lastik, tekstil, cam, elektronik, makine gibi etkileşimde bulunduğu bir çok sektöre de önemli katkılar sağlamaktadır.

Bu bağlamda kurulduğu 1950’li yıllardan günümüze kadarki süreçte otomotiv sanayinin Türkiye ekonomisi açısından da önemi her geçen gün artan sektörün, ülkemiz yıllık üretim değerleri açısından tekstil, gıda, demir-çelik, metal eşya ve petro-kimyadan sonra altıncı sırada yer aldığı görülmektedir. İşgücü verimliliği açısından ise Türk otomotiv sanayi, kimya ve metal ana sanayinden sonra katma değeri en yüksek üçüncü sektör konumundadır.⁸⁰

İstanbul Sanayi Odası tarafından yayınlanan "500 Büyük Sanayi Kuruluşu" adlı yayından hareketle; otomotiv sanayinin 1982-2010 dönemini kapsayan üretimden satışlar, satış hasılatı, katma değeri, öz sermayesi, net aktifleri, dönem karı, ihracatı, istihdamı ve firma sayısına ilişkin verileri Tablo 13 de verilmiştir.

⁷⁹ T.C. DPT, **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 2007,s.75

⁸⁰ Çoban, **a.g.e**, s.77’den Gazi Bilgin, “Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Ticareti ve Türkiye Ekonomisinin Durumu”, Ankara:DTM Yayını Temmuz 1999, s.12.

Tablo 10:1982-2010 Yılları Arasında Otomotiv Firmalarının 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçindeki Payı

Yıllar	Üretimden Satışlar (KDV Hariç)	Satış Hasılatı (KDV Hariç)	Brüt Katma Değer	Öz Kaynak	Net Aktifler	Dönem Karı/Zararı (VÖ)	İhracat	İstihdam	Firma Sayısı
1982	6	5	5	7	4	7	--	3	4
1983	6	5	6	4	4	5	3	3	5
1984	6	5	5	3	4	3	4	4	4
1985	6	5	5	3	3	3	5	3	5
1986	6	6	5	3	4	3	4	4	5
1987	7	6	5	5	4	6	2	4	5
1988	8	7	6	3	3	6	3	4	5
1989	7	5	5	3	3	7	3	3	5
1990	9	8	7	3	4	12	3	5	5
1991	9	8	7	5	4	6	3	5	6
1992	10	9	7	4	4	11	3	5	6
1993	13	11	11	5	6	21	4	6	6
1994	6	5	5	6	4	8	4	6	5
1995	8	7	7	7	6	9	9	6	6
1996	9	8	7	7	6	13	8	6	6
1997	9	9	7	8	7	15	6	6	6
1998	12	11	11	11	11	14	8	10	6
1999	9	9	4	6	8	4	13	6	6
2000	11	12	8	7	7	13	12	7	6
2001	9	7	4	6	6	2	14	6	5
2002	9	9	4	5	8	-1	7	7	6
2003	13	12	6	8	9	10	22	9	8
2004	17	16	7	9	9	13	27	11	9
2005	16	15	7	8	9	11	27	12	8
2006	15	14	6	8	8	9	28	13	8
2007	16	14	6	7	8	8	30	13	8
2008	5	5	3	7	7	3	7	16	12
2008	13	12	11	7	7	11	26	14	8
2009	13	12	5	6	7	7	27	11	7
2010	13	13	5	5	7	9	22	11	7

Kaynak:İstanbul Sanayi Odası

500 firma içinde yer alan otomotiv sanayi firmalarının sıralamadaki yerleri ise Tablo-10' da düzenlenmiştir.

Tablo 11: İlk 500 Firma İçinde Otomotiv Sanayi Firmalarının Sıralaması (2009-2010)

	FİRMA	SIRALAMA	
		2010	2009
1	Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.	3	6
2	Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş.	4	3
3	Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.	5	5
4	Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.Ş.	14	13
5	Mercedes-Benz Türk A.Ş.	15	22
6	Hyundai Assan Otomotiv San. Ve Tic. A.Ş.	37	43
7	Bosch San. Ve Tic. A.Ş.	40	37
8	Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş.	41	84
9	Delphi Automotive Emniyet Sistemleri Ltd. Şti.	68	81
10	Bmc Sanayi Ve Ticaret A.Ş.	78	88
11	Honda Türkiye A.Ş.	91	100
12	Karsan Otomotiv Sanayii Ve Ticaret A.Ş.	109	162
13	AutolivCankor Otomotiv Emniyet Sistemleri San. ve Tic. A.Ş.	125	142
14	Otokar Otobüs Karoseri Sanayi A.Ş.	141	134
15	Man Türkiye A.Ş.	142	71
16	Temsa Global Sanayi Ve Ticaret A.Ş.	149	123
17	CMS Jant ve makina Sanayi A.Ş.	158	209
18	Federal –Mogul Piston Segman ve Gömlek üretim Tesisleri A.Ş.	171	185
19	Standard Profil Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.	181	176
20	Hema Endüstri A.Ş.	218	297
21	Yazaki Otomotiv Yan San ve Tic. A. Ş.	225	213
22	Coşkunöz Metal Form Makina End. Ve Tic. A.Ş.	245	226

(Tablo 11. Devam)

23	Major SKT Oto Donanım San. ve Tic. A.Ş.	260	262
24	Anadolu Isuzu Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.	268	293
25	Beyçelik Gestamp Kalıp ve Oto Yan Sanayi Pazarlama ve Tic. A.Ş.	296	254
26	Hayes Lemmerz İnci Jant Sanayi ve Tic. A.Ş.	314	444
27	Tümosan Motor ve Traktör San. A.Ş.	326	B.V.
28	Tırsan Treyler San. Tic. Ve Nakliyat A.Ş.	334	B.V.
29	Hayes Lemmerz Jantaş Jant San. ve Tic. A.Ş.	335	B.V.
30	Ermetal otomotiv ve Eşya San. Tic. A.Ş.	372	355
31	Teknik Malzeme Tic. Ve San. A.Ş.	381	432
32	Toyota Boshoku Türkiye Otomotiv ve Tic. A.Ş.	421	346
33	Bosch Fren Sistemleri San. ve Tic. A.Ş.	457	442
34	Zf Sachs Süspansiyon Sistemleri San. ve Tic. A.Ş.	461	B.V.

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği Rapor, 2011/19.

Tablo 11’de göre, ilk 500 firma içerisinde otomotiv sanayi firmalarının önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir.

Bu bağlamda 2010 yılı verilerine göre “En Çok Kar Eden İlk 50 Kuruluş” arasında otomotiv sanayi firması, “En Çok İhracat Yapan İlk 50 Kuruluş” arasında otomotiv sanayi firması, “En Çok Kişi Çalıştıran İlk 50 Kuruluş” listesinde ise , otomotiv sanayi firması bulunmaktadır. Türk otomotiv Sanayinde 2015 yılı için 2 milyon adet araç üretimi, 1,5 milyon adet ihracat, 50 milyar \$ ihracat geliri ve toplam 600 bin kişi istihdamı stratejik hedef olarak belirlenmiştir⁸¹

⁸¹Çoban, a.g.e, s.90’dan, OSD, “Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni”, 2009-I, İstanbul:OSD Yayını, 2009 ss.2-3

Son yıllarda ihracat performansı her geçen gün artan Türk otomotiv sanayi açısından potansiyel pazar niteliği taşıyan bölge ülkeleri, Bağımsız Devletler Topluluğu, Kuzey Afrika, Ortadoğu ve Türk Cumhuriyetlerinde ihracata yönelik gerekli tanıtıcı çalışmalar yapılması halinde, otomotiv sektörü ürünleri ihracatında daha yüksek oranda artış sağlanabileceği ifade edilmektedir. 2010 yılı verilerine göre sektörel açıdan ihracatta ilk sırada yer alan Türk otomotiv sanayi ekonomi açısından lokomotif sektör olma niteliği kazanmıştır.

Yabancı Sermayeli Yatırımların Türkiye ekonomisine etkisi, kimileri tarafından olumlu bulunurken kimileri tarafından olumsuz bulunarak yabancı yatırımlara şiddetle karşı çıkmaktadır.

Türkiye'nin sermaye birikimi yetersizliği diğer bir ifade ile tasarruf açığını kapatabilmesi önerileri arasında yabancı sermaye yatırımlarını çekebilmesi başta gelmektedir. Halen kamu kaynaklarının büyük bir bölümü cari harcamalara ayrılmakta olup, geri kalan kısım borç ve faiz ödemelerine ayrılmaktadır. Yatırımlara yeterince kaynak ayrılamamaktadır. Türkiye yatırım yapmak için ya ihracatını artırmalı ya da dış borca ihtiyaç duyacaktır. Ülke birikimlerinin yetersiz, ihracatı artırmanın zor olması ve dış borçlarla yatırım yapmanın göreceli olarak pahalı ve riskli olduğu bir ortam oluşturması koşullarını göz önünde bulundurduğumuzda; yabancı sermayenin getireceği teknoloji, know how, modern işletme ve pazarlama yöntemleri önemli bir kaynak olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca doğrudan yabancı yatırımları ülkeye vergi geliri başta olmak üzere kar ölçüsünde hükümetler için de bir vergi kaynağı oluşturmaktadır.

Diğer yandan, Türkiye'de son yıllarda üzerinde durulan cari açık büyük bir problem haline dönüşmektedir. Cari açıkla mücadele etmek için üç temel şeyin yapılmasına ihtiyaç vardır; birincisi ihracatı hızla artırmak, ikincisi ithalatı kıstak veya en azından ithalatın çok yavaş artmasını sağlamak, üçüncüsü yabancı sermaye yatırımlarını ülkeye çekmek şeklindedir. Diğer taraftan doğrudan yabancı sermaye yatırımları büyümeyi teşvik ederken ihracatın artmasında ve ithalatın kısılmasında da doğrudan ve dolaylı olarak etkileri bulunmaktadır.⁸²

⁸² Zübeyir Turan, "Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ülkemiz Ekonomisine Etkileri ve Katkıları", (Çevrimiçi) <http://www.mevzuatdergisi.com/2010/05a/01.htm> (Erişim Tarihi:21.01.2011)

Yabancı sermayeye, büyük bir tehlike gözüyle bakılmaktadır. Çünkü çok daha canlı, güçlü ve sürekli bir ulusal yatırım eğilimi olmadıkça, yabancı sermaye bir “ekonomik işgal” etkisinde yaratabilen bir etkide olabileceği düşünülmektedir. Durumun kötü olarak nitelendirilebilecek diğer tarafı ise, yabancı sermayeye, yabancı patronlar, yöneticilerin bağlanmış olmasıdır.

500 büyük sanayi kuruluşumuzun sermayeleri içinde yabancı ağırlığı neredeyse toplamın beşte birine yaklaşmıştır. Bu da Türk sanayine yönelik bir sızma hareketinin belirtisi olarak yorumlanmaktadır. Yabancı firmalar (dolayısıyla yabancı karar merkezleri) Türk sanayindeki ve sanayi işletmeleri üzerindeki hakimiyet derecesini artırmaktadır. Ayrıca yabancı ortağı olan şirketlerin önemli bir kısmı yabancı hakimiyet ve yönetimine geçmiştir. Söz konusu firmalarda karar yetkisi artık yabancılarda olarak nitelendirilmektedir. Yabancı sermayenin “şirket sayısı”, “yabancı sermaye payı” ve “yabancı ortak payı” olarak giderek artması, daha fazla karın daha fazla yurtdışına transferi, ekonomik kararlarda yabancılardan yetkisinin artması, baskı grubu olarak güçlenmesi sonucunu doğurmaktadır.⁸³

Türkiye otomotiv sektöründe teknolojik olarak önemli gelişme kaydetmiştir. Özellikle otomotiv yan sanayi firmalarının birçoğu dünya standartlarında üretim yapmaktadır. Avrupa’da bozuk mal oranı en az olan ülke Türkiye’dir.⁸⁴

Esasen teknolojiye erişmenin en kestirme yolu firmaların kendi teknolojilerini kendilerinin üretmesidir. Ancak bu gelişmekte olan ülkelerdeki maddi imkansızlıklar sebebiyle olmamaktadır. Globalleşen dünyada piyasadaki diğer işletmelerle rekabet etmek de ileri teknolojilerle mümkün olduğundan teknoloji transferi günümüz rekabet koşullarında büyük önem arz etmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde (GOÜ) olduğu gibi Türkiye’de de otomotiv sektörüne yapılan yabancı yatırımların teknolojinin gelişmesine yaptığı katkı yeterli ölçüde olmamaktadır. Bunun başlıca sebebi ise, Ar-Ge

⁸³ Zübeyir Turan, “Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ülkemiz Ekonomisine Etkileri ve Katkıları”, (Çevrimiçi) <http://www.mevzuatdergisi.com/2010/05a/01.htm> (Erişim Tarihi:21.01.2011)

⁸⁴ Yasemin Duru, “Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri” (Yüksek Lisans Tezi) s.17’den, Richard D. Robinson, “The International Transfer of Technology”, Bollinger Publishing Company. Cambridge, Massachusetts, 1998, s.25.

faaliyetlerinin çoğunlukla ana ülkede yapılmasından, yeterli düzeyde yeni düzeyde teknolojinin transfer edilmemesinden kaynaklanmaktadır.⁸⁵

Otomotiv sanayinde başarıya ulaşmak için sadece teknolojinin transferi de yeterli düzeyde olmalıdır. İthal edilen teknolojiden hareketle yeni buluş ve fikirlerin geliştirilmesi, yeni teknolojilerin üretilmesi gerekmektedir.⁸⁶

Daha öncede bahsedildiği üzere, artık küresel ısınma ve karbondioksit salınımının azaltılması sebepleri ile yeni üretim teknikleri, elektrikle çalışan otomobiller ve teknolojinin Ar-Ge'nin bu konularda yoğunlaştığı bir sektörle karşı karşıyayız. Her gün değişen tüketici talepleri doğrultusunda sektördeki tüm üretim zincirinin bunu takip etmesi gerekmekte olup, yabancı sermayenin de bu konuda yerli üreticilere transfer yapması önem arz etmektedir.

Otomotiv sektörünün AB'de doğrudan istihdamı 2,2 Milyon kişidir. Bu rakam dolaylı istihdamla birlikte 9,8 Milyon kişiye çıkmaktadır. AB otomotiv sektöründe doğrudan istihdamın toplam imalat sektöründeki payı yüzde 6,5; dolaylı istihdamın ise yüzde 28,3'tür.⁸⁷

Türkiye'de 1950'li yıllarda montaj sanayi şeklinde yapılanmaya başlayan otomotiv sanayinde 1964 yılında çıkarılan *Montaj İmal Tadil Talimatnamesi* ile çalışmalar hızlanmış ve sanayide faaliyet gösteren üretici firma sayısı zamanla artmıştır. Hali hazırda Tablo-11'de de görüldüğü üzere Türk otomotiv sanayinde toplam 17 firma üretim faaliyetini sürdürmektedir.

⁸⁵Yasemin Duru, "Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri" (Yüksek Lisans Tezi) s.18'den, Mehmet Burak İldır, "Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının İktisadi Etkileri: Türk Otomotiv Sektörü Örneği", İstanbul: Marmara Üniversitesi Y.Lisans Tezi, 2001,s.142.

⁸⁶ Yasemin Duru, "Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri" (Yüksek Lisans Tezi) s.18'den, Mustafa Özenç, "Dünya'da ve Türkiye'de Sınai ve Ticari Mülkiyet Hakları (Patentler, Ticari Markalar, Telif Hakları) İnceleme Yarışması" İstanbul: YASED Yayınları, No:40., 1992,s.63.

⁸⁷T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu 2011/1**, Ankara,2011, s.17.

Tablo 12. Türk Otomotiv Sanayi Firmaları

Firmalar	Üretim Yeri	Üretime Başl. Tarihi	Kapalı Alan (Bin M ²)	Toplam Alan
AIOS	İstanbul	1966	82	299
Askam	Gebze	1964	35	109
BMC	İzmir	1964	122	782
Ford Otosan	İstanbul	1959	87	186
	Eskişehir	1983	72	1.100
	Kocaeli	2001	345	1.600
Honda Türkiye	Gebze	1997	77	292
Hyundai Assan	Kocaeli	1997	100	1000
Karsan	Bursa	1966	80	200
MAN Türkiye	Ankara	1966	111	316
M. Benz Türk	İstanbul	1968	153	511
	Aksaray	1985	82	558
Otokar	Sakarya	1963	141	552
Otoyol	Sakarya	1966	88	346
Oyak Renault	Bursa	1971	258	510
Temsal	Adana	1987	105	555
	Sakarya	2008	22	153
Tofaş	Bursa	1971	352	935
Toyota	Sakarya	1994	212	917
Türk Traktör	Ankara	1954	79	273

Kaynak: OSD, Otomotiv Firmaları.

Bölgesel bazda değerlendirildiğinde firmaların üretim yeri olarak genellikle Marmara bölgesini tercih ettikleri görülmüştür. İstanbul ve Kocaeli'nde 4, Bursa ve Sakarya'da 3, Ankara'da 2, Eskişehir, İzmir, Aksaray ve Adana'da ise 1'er firma üretim faaliyetini sürdürmektedir. Söz konusu firmalardan Türk otomobil endüstrisinde en büyük kapasiteye sahip firmalarından Tofaş ve Oyak Renault, üretim üssü olarak Bursa'yı tercih etmiştir.

Otomotiv sanayinin diğer bir açılımı ise firmaların sektörel bazda faaliyet alanları ve ürün çeşitliliğidir. Ürün çeşitliliği dikkate alındığında tabloda yer alan firmalardan;

- AIOS, kamyon, kamyonet, midibüs,
- Askam, kamyon, kamyonet, çekici,
- BMC, kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs, otobüs, çekici,
- Ford Otosan, Otomobil, kamyon, kamyonet, minibüs,
- Honda Türkiye, otomobil,
- Hyundai Assan, otomobil, minibüs, kamyonet,
- Karsan, kamyonet, minibüs, midibüs,
- MAN Türkiye, kamyon, otobüs,
- M. Benz Türk, kamyon, midibüs, otobüs, çekici,
- Otokar, minibüs, midibüs, kamyonet, otobüs,
- Otoyol, kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs,
- Oyak Renault, otomobil,
- Temsal, kamyon, kamyonet, midibüs, otobüs,
- Tofaş, otomobil, kamyonet,
- Toyota, otomobil,
- Türk Traktör ve Uzel ise traktör sektöründe faaliyet göstermektedir.

Otomotiv sanayinin kendine has özelliklerinden biriside firmaların ortak yatırım ve üretim politikalarıdır. Bu bağlamda Türk otomotiv sanayi firmaları ile AB orijinli firmalar ile geçmişten bugüne çok yakın ilişki içerisinde olmuştur. Tarihsel gelişim

süreci irdelendiğinde, AB firmaları tarafından gerçekleştirilen yatırımların Türk otomotiv sanayinin temelini oluşturduğunu da ifade edebiliriz.⁸⁸

Yabancı sermaye yatırımlarının, yatırım yaptıkları ülke ekonomisi üzerinde yarattığı etkiler bahsedildiği üzere çeşitlilik göstermektedir. Söz konusu etkiler olumlu veya olumsuz olabileceği gibi zaman içinde farklılıklar da gösterebilmektedir Sermaye ithalatçısı ülkeler çeşitli politikalar uygulayarak yabancı sermaye yatırımlarını teşvik ederken bu yatırımlardan da bazı faydalar beklemektedirler. Yabancı sermaye ithalatçısı ülke, yabancı yatırımlardan ekonomiyi canlandıracak, kalkınmayı hızlandıracak etkiler beklemektedir.

Tablo 13: Otomotiv Sanayi Derneği 2010-2011 Dış Ticaret Rakamları

2010 ve 2011 Yıllarında Dış Ticarete 3.000 Milyon \$ “ Dış Ticaret Fazlası ve Dış Ticaret Açığı” Değer/000 \$							Fark Değişim 2011/2010
FASILLAR	2010 (Ocak- Kasım)			2011 (Ocak-Kasım)			
	İthalat	İhracat	Fark	İthalat	İhracat	Fark	
Toplam	168.409.564	104.500.849	-63.903.715	220.232.528	122.502.213	-97.730.315	53
Örme Giyim Eşyası ve aksesuarları	911.103	6.983.769	6.069.366	1.024.722	7.709.605	6.684.882	10
Yenilen meyvalar, kabuklu yemişler, turunçgil ve kavun kabuğu	277.458	3.041.204	2.763.746	338.827	3.681.616	2.924.236	12
Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarları	1.411.979	4.166.155	2.754.176	1.757.380	4.681.616	2.924.236	6
Demir veya çelikten eşya	1.750.326	4.355.423	2.605.097	2.314.897	5.231.835	2.916.938	12
Motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet ve diğer	11.945.188	12.867.172	921.984	15.520.970	14.352.540	-1.168.436	227
Hava taşıtları, uzay araçları, aksam ve parçaları	2.576	272.949	-2.303.679	3.443.080	310.480	-3.132.600	36
Optik, fotoğraf, sinema a, ölçü, kontrol, ayar cihazları, tıbbi alet	3.040.223	330.811	-2.700.412	3.723.616	396.302	-3.327.314	23
Organik kimyasal müstahsallar	3.957.282	464.260	-3.493.022	5.103.357	492.176	-4.611.181	32
Elektrikli makine ve cihazlar, aksam ve parçaları	13.133.071	6.766.054	-6.376.017	15.370.135	7.967.196	-7.402.939	16
Plastik ve plastikten mamul eşya	8.758.261	3.355.202	-5.403.059	11.676.432	4.207.931	-7468.501	38
Demir ve Çelik	11.452.557	7.811.194	6.611.363	18.696.762	10.161.112	8.535.650	29
Kazan, makine ve cihazlar, aletler,	18.581.084	9.360.594	-10.223.490	24.717.076	10.452.722	-14.264.354	40

Kaynak: TÜİK Dış Ticaret Verileri

⁸⁸ Çoban, a.g.e., ss. 79-83

Son yıllarda artan küresel likidite, şirket birleşme ve devralma (M&A) işlemlerini arttırmıştır. Gelişmekte olan piyasalar içinde en cazip pazarlardan biri olarak öne çıkan Türkiye, bu konjonktürden önceki yıllara göre çok daha fazla yararlanmaktadır..Türkiye son yıllarda global sermayenin ilgi gösterdiği önemli ülkelerden biri konumundadır. Bunun önemli göstergelerinden biri de şirket birleşme ve devralma operasyonlarıdır. Bu durumu Türkiye'nin düşük enflasyon, yüksek büyüme, IMF ve AB çataları ile desteklenen ekonomik istikrarına bağlayanlar, yabancıları Türkiye'yi yatırım yapılması gereken bir pazar olarak değerlendirilmesine yönelttiği kanısındadırlar⁸⁹

2009 yılı itibarıyla, Türkiye'nin toplam ihracat gelirlerinin %17,4'ünü temsil eden, 16,9 milyar ABD doları tutarında ihracat hacmine sahip otomotiv sektörü son yıllarda ülkenin ihracat açısından en büyük sektörü haline gelerek, 2010 yılının ilk yarısında toplam ihracat geliri 8,7 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir.

2009 verilen göre 869,605 2010 verilerine göre 1,094,557 motorlu araç üretimi gerçekleşmiş olup, söz konusu üretim artışı %25 oranında gerçekleşmiştir⁹⁰.

Üretimde gözlenen %14,3'lük yıllık bileşik büyüme oranının %85'inden fazlası dört büyük firma tarafından gerçekleşmiştir. Daha öncede bahsi geçtiği gibi, otomotiv sektöründeki önemli miktarda yabancı yatırım bulunmaktadır. Dört büyük üreticiden üçü olan Ford Otosan, Oyak-Renault ve Tofaş-Fiat, Türk ve yabancı otomobil üreticileri arasında kurulmuş olan ortaklıklardır. Diğer büyük üretici olan Toyota ise artık yüzde yüz Japon iştirakidir.

Son on yıl içinde, Türkiye'de kişi başına düşen otomobil sayısı büyük bir artış göstermiştir. 1.000 kişiye ortalama 500 otomobilin düştüğü Fransa ve Almanya ile 1.000 kişiye 104 otomobilin düştüğü Türkiye kıyaslandığında, bu rakamın ileriki yıllarda daha da artması beklenmektedir.

⁸⁹Zübeyir Turan, "Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ülkemiz Ekonomisine Etkileri ve Katkıları", (Çevrimiçi) <http://www.mevzuatdergisi.com/2010/05a/01.htm> (Erişim Tarihi:21.01.2011)

⁹⁰OİCA, "World Motor Vehicle Production By Country And Type", 2009-2010 OICA Correspondents Survey,(Çevrimiçi)<http://oica.net/wp-content/uploads/all-vehicles-2010.pdf>(Erişim Tarihi:12.10.2011)

1990'lı yılların başlarından beri, Türkiye'de araç üretimine yatırım yapılması için teşvikler verilmektedir. Bu süre zarfında, teknoloji transferi ve yabancı sermaye yatırımlarının getirilmesi konusunda devlet tarafından kolaylıklar sağlanmış ve destekler verilmiştir. Özellikle kalite yönetim sistemlerinin kurulmasıyla birlikte, gerçekleşen yoğun eğitim programlarının ardından modern üretim teknikleri kullanılmaya başlanmıştır.⁹¹

Otomotiv Sanayi sektör temsilcileri Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) Genel Sekteri Prof Dr. Ercan TEZER, TIRSAN Treyler A.Ş. Stratejik Satın alma yetkilisi Berk OZKISLALI, Telsama Metal Dan. İth. İhr. San. ve Tic. Ltd. Şti. Yöneticisi Tamer KUNLAR, İstanbul Ticaret Odası KOBİ Araştırma ve Geliştirme Şubesi Türk Yan Sanayi Borsası Şefi Mert ÖZCÖMERT ile yaptığım görüşmelerim ve Bosch Sanayi ve Tic. A.Ş. Genel Müdürü Steven Young'ın YASED'e vermiş olduğu röportaj neticesinde elde edilen bilgiler başlıklar altında aynen yansıtılmıştır;

4.3. Otomotiv Sanayinin Türkiye'deki Kuruluşu ve Gelişimi

Otomotiv sanayinin kuruluşu Türkiye'nin ekonomi politikalarıyla yakından ilgilidir. Cumhuriyetin ilk yıllarında kamu ağırlıklı bir yatırım politikası izlenmiş ve Türkiye'nin öncelikli ihtiyacı olan tekstil, gıda gibi ve daha endüstriye dayalı çay, seker, un fabrikalarının kurulması gibi temel ihtiyaç maddelerinin üretimine yönelik kamu yatırımlarının ağırlıklı olduğunu görmekteyiz. Söz konusu kamu yatırımının dönemdeki sermaye eksikliği ve girişimci eksikliğinin çok büyük etkisi bulunmaktadır. Harpten çıkmış Cumhuriyetin yeni oluşmuş döneminde sadece ve sadece kamu oyu ile ilgili yatırım yapılan dışarıdan borç almadan kendi kaynakları ile gelişen bir strateji izlenmiştir. Daha sonra bu dünya harbinde etkisiyle ciddi sorunlarla karşılaşıya kalınmış 1950'den itibaren özel sektörü daha çok yatırıma taarruz eden ve yabancı sermayeye de olanak sağlayan yeni bir politika oluştuğunu görmekteyiz. Nihayet 1960'dan itibaren kamu özel sektör yatırımlarının bir plan anlayışı içinde ve ekonominde ciddi sınırlarla korunması suretiyle daha çok sanayinin geliştirilmesine yönelik, sanayileşmeye yönelik yeni bir stratejinin izlendiğini görmekteyiz. Burada özellikle 1960'lı yılların içinde

⁹¹ T.C. Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, **Türkiye Otomotiv Sektörü Raporu**, İstanbul, 2010, s.3.

Türkiye’de motorlu araçların üretimi ile ilk girişimlerin başladığı görülmektedir. O girişimlerin temelinde öncelikle tarımın ihtiyacı olan traktör üretimi ile sanayinin ihtiyacı olan veya ekonominin ihtiyacı olan otobüs ve kamyon gibi ulaştırma ürünleri motorlu araçlarının üretimi söz konusu olmuştur. İlk yatırımlara baktığımızda traktör üretimi ve akabinde de kamyon ve otobüs üretimi olduğunu görmekteyiz. Bu durum 1970’li yıllara kadar devam etmiştir. O zamanki ekonomik koşullarda aşırı koruma, ithalata karşı ithalat sıfır hemen hemen, ve yüksek gümrük oranları bulunmaktadır. Her türlü ürünü yurt içinde üretmek gibi bir felsefe bulunmakta, sanayileşme politikasının temelini de ithal ikamesi oluşturmaktadır. Komple bir aracı ithal etmek yerine parça parça getirip bazı parçalara yerli ürün eklemek işçilik eklemek suretiyle biraz daha katma değer yaratmak amacıyla Türkiye’de traktör otobüs ve kamyon üretiminin başladığını görmekteyiz. Otomobil üretimi uzun tartışmalardan sonra başlangıcı 1970’li yıllarda iki Avrupa firmasının Türkiye’ye yatırım ile başlamıştır. Bunlardan biri Tofaş Renau diğeri de Fiat dır. Bu firmalar Bursa’da o zamanın koşullarına göre öngörülen ölçeklerde 10 bin adet/yıl ölçeklerde üretime başlamışlardır. 1972 yılında bir imalat süreci başlamış, bu imalat süresi içinde 70-80 yılları içinde ciddi politikalarla Türkiye’de yan sanayinin gelişmesi desteklenmişti. Özellikle Sanayi ve Ticaret Bakanlığında montaj sanayi talimatnamesi Türkiye’de yerli ürünlerin alımını teşvik eden yerli aksam ve parçanın üretimini teşvik eden bir kararname eğer bir firma Türkiye’de bir mal üretiyorsa Türkiye’deki üreticiler o malı almakla mükellefler ithalat hemen yasaklanıyordu bu konuda. Bu korumacı politikaların bir amacı vardı elbette; sanayi gelişirken korumak. Yüksek rekabetin önünde korumak. Çünkü Türkiye’de sanayileşme gelişmiş batı ülkelerinin 100- 200 sene gerisinde başlayan bir süreç olmuştur. Onların gelişmiş ekonomileri ve gelişmiş ürünleri karşısında rekabet etme şansı yoktu. Bu sebepten korumacılık bir süre daha devam etti. Fakat korumacılık devam ederken şuda gözlemlendi; bir sanayiye gereğinden fazla korursanız sanayi atalete düşer gelişmesini durdurur ve rekabet olmadığı içinde aynı malın uzun yıllar üretimini devam ettirir yeni ürünler yaratmaz yenilikler yapmaz. Rekabet olmadığı içinde kalitede çok fazla bulunmaz. Nitekim 70’li yılların sonuna gelindiğinde manzara bu şekildeydi. Bir üretim vardı, bir sanayi kurulmuştu ama rekabet gücü yoktu. 24 ocak 1980’den itibaren politikalar değişti, büyük bir devrim oldu. Büyük ve radikal bir değişim oldu ve Türkiye ithal ikamesinden ihracat ağırlıklı üretime doğru yöneldi bu da daha fazla yenilik yapan daha fazla rekabetçi ürünleri üreten bir Türkiye demektir. Bunun içinde 70-80 den itibaren giderek koruma oranları zaman içinde azaltıldı. Bu sırada Gümrük Birliği(GB), Avrupa ile oluşmuş olan Ankara Anlaşması ve katma protokolleri gereği 25 yıllık bir geçiş dönemi oluşmuştu. Bu geçiş dönemi sonucunda da Avrupa ile GB gerçekleşecek Avrupa’dan gelen mallarda vergi ve benzeri tarife dışı engeller ortadan kalkacaktı, yani 1980’den itibaren Türkiye artık kendisini yavaş yavaş küresel rekabete götüren bir yol

izlemiştir. Bu yol zor bir yoldu alışkanlıklardan vazgeçmek ve yeniden yapılandırma gerekiyordu. Bu politikalar ile Türkiye 1990'lı yıllara gelmişti. Arada geçen dönemde ihracatta sanayi ürünlerinin ağırlıklı olduğunu görüyoruz. Daha ziyade gıda ve tarım ürünlerine dayalı sanayini geliştirdi ama daha çok yüksek teknoloji gerektiren makine imalat sanayide çok fazla bir gelişme olmadığını görüyoruz. 1992 yılına gelindiğinde artık Gümrük Birliğinin yürürlüğe gireceği 2005 yılı tartışılmaya başlandı 1990 yıllarının başında tartışılan tüm mevzuat özellikle gümrük mevzuatı, rekabet mevzuatı sanayi mülkiyet mevzuatı Avrupa Birliği ile paralel hale getirilmek için yoğun çalışmalar yapılmıştı. 2005'de girilmesi öngörülürken bir yıl gecikmeli olarak 2006 yılından itibaren Türkiye AB ile yeniden karar almış ve 1 Ocak 2006 yılından itibaren Avrupa'da yapılan sanayi mallarını üretimi ithalatı keza Türkiye'den Avrupa'ya yapılan ihracat karşılıklı olarak her türlü gümrük vergisi ve tarife dışı engelin dışına bırakılmıştı. Gümrükler sıfırlanmıştı. Birden sanayimiz sıfır gümrüklü ithalatla karşı karşıya kalmıştı. Bunun hazırlığını çok iyi yaptığımızı söyleyebilirim. Tüm üretim teknolojilerini yeniledik fabrika kapasitelerini tekrar düzenledik üretilen ürünleri güncel ürün haline getirdik. Gümrük Birliği karşısında eski ürünleri muhafaza etme şansımız yoktu ithalat var ithalat serbest sıfır olan ithalat da artarak hız kazandı bugün satılan 100 otomobilden 70'i ithal hale geldi son on yılda bu ithalatın ağırlığı devam etmektedir. Bu yoğun ithalat karşısında sanayi kendini bırakacak vazmi geçecek sanayi yabancı ortakları ile birlikte ki burada yabancı sermayenin çok büyük rolü var, tekrardan yabancı bir yapılanma haline girdi. ortakların şirketlerdeki ortaklık payları ve ortaklık etkinlikleri arttı Eskiden sadece basit bir sermaye ortaklığı vardı yönetimde ortaklık yoktu şimdi tam entegrasyon dediğimiz sürece girildi. Bugün Türkiye'deki yabancı sermaye ortaklığı ile çalışan fabrikalar küresel şirketlerin bir şubesi gibi çalışıyor bu da bütün süreçler üretim, planlama, kalite kontrol, maliye, fiyat, tasarı olayı gibi tüm süreçler ortak karşılıklı olarak denetleniyor. Dolayısıyla biz burada ürettiğimiz her malı küresel pazarları için üretiyoruz. Türkiye'ye olduğu kadar ve yurt dışına uyan her türlü malın ithalatımız serbest iç pazarda devam ediyor. Başlangıçta sanayinin devam edemeyeceği etmeyeceği rekabet gücünün olmayacağı çok tartışılmıştı . Biz sanayi olarak burada derneğin rolünü göz ardı etmemek lazım neyin ne getireceğini biliyor ona görede hazırlığımızı yapıyoruz. Tüm radikal değişimleri yerine getirdik. Öncelikle insan gücümüzü ulusal rekabet seviyesine yükseltti, bu gelişim eğitimle olmuştur. Tesislerimizi ulusla rekabetin gerektirdiği teknoloji ile donattık ve nihayet ürünlerimizde küresel pazarların kabul ettiği ürünler seviyesine çıkardık. Malumunuz, bizdeki otomotiv sanayii her zaman montaj sanayii olarak kalmış , öyle bırakılmaya da devam etmiştir. Ancak, bilgi birikimimiz ve azmimiz ile bizleri montaj sanayii olarak bırakmaya çalışanlara karşı, ürettiğimiz ara mallar ile ciddi bir güç kazandık. Ama her nasılsa, bildiğim kadarı ile 17 markanın şu veya bu şekilde montaj

yapıldığı ülkemizde, maalesef ki tüm yan sanayii CKD(Tamamen Sökülüp Takılabilir) cenderesi altındadır.

Literatürden hepimizin bildiği gibi, Türk otomotiv endüstrisinin temelleri, Türk yapımı ilk otomobillerin geliştirilme çalışmalarına başlandığı 1960'lı yıllara dayanmaktadır. Türk otomotiv sektörü, temellerinin atıldığı yıllardan bu yana hızlı bir sanayileşme ve gelişme süreci içerisinde montaj ağırlıklı ortaklıklardan tasarım yeteneği ve geniş üretim kapasitesine sahip dünya çapında bir endüstriye dönüşmüştür. Uluslararası kalite ve güvenlik standartlarını yakalayan, hatta bu standartların ötesine geçen, günümüz Türk otomotiv endüstrisi, katma değerli üretim anlayışı sayesinde son derece verimli ve rekabetçi hale gelmiştir. Tarihsel süreçte, 1971 – 80 arasında otomotiv yan sanayindeki hızlı gelişim sektörü ateşlemiş 1981- 90 arasında liberalleşmeyle birlikte ülkemize modern teknolojinin girişi, 1991-95 arasında ihracat potansiyelimizin ortaya çıkmasını sağlamıştır. 1996 – 2004 aralığında ise küresel rekabette güçlü bir oyuncu olarak ortaya çıkan Türkiye 2005'ten itibaren kendi ar-ge tasarım ve teknolojisini yönetebilir bir konuma ulaşmıştır. Yakın zamanda yerli otomobil ile ilgili muhtemel yeni gelişmeleri de hep birlikte yakından takip etmekteyiz. Kısaca, sektördeki ihracat ve Ar-Ge kapasitesi; üretimdeki yüksek verimlilik, ana sanayinin temel öğeleri ve yan sanayi arasındaki iş birliği, üniversite-sanayi projelerinde yaratılan pozitif etkileşim ve gelişmiş lojistik imkânlarla desteklenmektedir. Türk otomotiv endüstrisi, AB'ye uyum sürecinin gerektirdiği çevre ve teknik standartları ile, uluslararası diğer mevzuatlara tam uyumludur. Müşteri beklentilerini kolaylıkla karşılayan üretim kabiliyeti, Türkiye'nin bu sektördeki güçlü yanlarından biri olarak öne çıkmaktadır.

4.4. Otomotiv Sanayinin Türkiye Ekonomisindeki Katkıları

Bugün Türkiye'de üretilen ürünlerin yüzde 80'i yurt dışına ihraç ediliyor. Motorlu araçlarda gelinen nokta çok önemli bir nokta hem kalite hemde fiyat bakımından Gümrük Birliğini getirdiği başta sıkıntılar yaşandı. Pazar payımızı kaybettik pazardaki gücümüzü kaybettik tamam ama biz şimdi son 5 yıllık duruma bakarsak AB ile aramızdaki dış ticaret bakımından pozitif noktadayız. İthal ettiğimizden daha fazla araç satmışız bulunmakta. Bu radikal değişim durdu mu? duracak mı? hayır! On yıldan beri kendimize yeni bir hat seçtik bu hatta üretimde

rekabetçi olmak kadar tasarımı da rekabetçi olmak ve çok ciddi anlamda tasarım ve Ar-Ge faaliyetleri büyük bir gelişme içinde artık kendi tasarımı olan aksam parça ile kendi tasarımı olan motorlu araçları üretmeye başladık. Bunun sonucunda da muhtemelen koşullar uygun gelirse küresel pazarlar için yerel markaların geliştirme sürecine girecektir. Bunun için önümüzde aşılması gerek engeller bulunmaktadır. 1 numaralı unsurda iç pazarda güçlenmek mevzudur. İç pazarda üretilen 100 araçtan 30'u yerli ise bu pazar için bu işi tutturmak kolay değildir. Bu işi yapan ülkelere baktığımızda, Güney Kore, Japonya onlarda ithalatın çok düşük olduğunu ve markalarının iç pazarda güçlendiğini görürüz. Bizim için pazarımız hem küçük baskı altında dar yüksek vergiler nedeni ile, hemde bu dar pazarda bizim pazar payımız son derece düşük, bu sene 600 bin otomobil satılıyor. Bunu 180 bini bizimdir. Şu anda pazarda imalat yapan 5 tane firma bulunmakta, pazarda 13 firma ve 53 markasında ürünleri bulunmakta. Otomotiv sanayi aslında bir tedarik zinciridir. Bu hammaddeyi alır, aksam parça yaparlar, aksam parçalar bir araya getirilir araç yapılır. Dolayısıyla burada üç tane önemli zincirin halkası bulunmakta. Bir, hammaddemiz, iki bundan üretilen ara mallar yani otomobilin camı, çerçevesi, amortisörü, motorun aksam, koltuğun kumaşı, içerdeki plastik parçalarıdır. Sonra bunları da bir araya getirerek araç yapan fabrikalar bulunmaktadır. Kendi bünyemizde yapmış olduğumuz üretime ek olarak dışarıdan tedarik ettiğimiz parçaları bir araya getirerek araç yapıyoruz. Bir araçta yaklaşık 5000 grup parça bulunmakta. Bu 5000 parça farklı teknoloji üretilmektedir. Farklı karakteristikleri nitelikler farklı dolayısıyla tedarik zincirinin tümüne baktığımız vakit, bu 5000 parça yerinde zamanında istenilen zamanda istenilen kalitede istenilen fiyatta istenen yeterlilikte bir araya gelecek, birbirine bağlanıp araç çıkartacak. Bu ciddi bir stratejik yaklaşım gerektirmektedir. Buna tedarik zinciri yönetimi denilmektedir. Bu yapılırken de kaliteyi, maliyeti istenen seviyede muhafaza edilecek, lojistiği minimum stokla yerine getireceksiniz. O gün kaç araç götürülecekse o kadar parça götürülecek aracı montaj hattına sevk etmeniz gerekmektedir. Bu tedarik zinciri içinde hammadde üreticileri var, aksam parça üreticileri var ve nihayet buradan gelen parçaları bir araya getiren kendi ürettiği ürünlerle aracı yürüten onu yapan pazarlayan bütün ömrü boyunca aracın garanti sorumluluğunu taşıyan bizim gibi üreticiler var. Bu durum stratejik işbirliği gerektiren bir hadisedir. Nihai ürün hammaddesiz yapılamaz, nihai ürünü ara malsız yapamayız. Dolayısıyla burada karşılıklı bağımlılık söz konusu uzun vadeli stratejik ortaklık var. Bir ülkede motorlu araç üretiminin başarılı olabilmesi için, küresel pazarlarda, makul fiyatlarla satılabilir fiyatlar elde edebilmek için mümkün olduğunca tedarikini içerden yapması lazım. Yurt dışında tedarik edilen ürünler için yol parası ve stok parası ödenecektir. Avrupa'dan Türkiye'ye eşyanın gelmesi 15 gün almaktadır. Nakliye ve stoka ihtiyaç bulunmaktadır. Dolayısıyla içerde tedarik yapmak bu ortamda en akıllıca yoldur. Ancak tedarikin bağlı olduğu da koşullar vardır.

Bunlardan biri de sürdürülebilir kalitedir. Bugün aldığınız eşya ile yarın alacağınız eşya ile gelecekte alacağınız eşyanın kalitesinde en ufak bir hata olmaması gerekmektedir. Çünkü her bir parça kalite testinden geçemez ,300.000 araba 400.000 otomobil üreten bir fabrikaya gelen 400.000 parçayı laboratuarda ölçmek istese bile mümkün olmamaktadır. Orada sürdürülebilir bir kalite olması gerekmektedir. Ciddi bir kalite yönetimini gerektiriyor. Türkiye bu konuda çok başarılıdır. Türkiye kalite meselesini aşmıştır. Artık üreticilerde tüm önemli belgeler bulunmakta. Belge haricinde kalite yaşanmaktadır. İkinci konu tedarik güvenliği imalat programına göre günde yüz araca yapılacaksa o gün yüz tane parçanın montaj hattına gelerek hazır bulunmuş olması gerekmektedir. Eğer bu sayı 99 ise bir sayı eksik yapılmış demektir. Beş bin parçadan 4999 tanesi geliyorsa yine eksik yapılmış demektir. Dolayısıyla burada tedarik güvenliği lazımdır. Tedarik güvenliği ise; tedarikçinin yönetiminin çok güvenilir bir yönetim olmasından geçmektedir. Genellikle KOBİ niteliğinde olan patron nitelikli bu tedarikçi firmalarda, zaman zaman patronların yanlış davranışları gözlenmiştir. Patronun yanlış davranışından şirket kapanırsa, söz konusu imalat hattında sıkıntıya düşecektir. Ana sanayici bugün tedarik ettiği bir parçadan vazgeçerek yarın başka bir tedarikçiden aynı parçayı alamaz çünkü o parçanın denetlenmesi kontrol edilmesi test edilmesi gibi süreçler gerekmektedir ve bunlar uzun vade maliyetli süreçlerdir. Bir tedarikçinin tedarikçi olabilmesi için en azından 3, 4 yıllık deneme sürecinden geçmesi gerekmekte, kendisini kanıtlanması lazımdır. Dolayısıyla tedarikçinin idari yapısının güven vermesi lazım, ona güvenerek ana sanayici 500.000 araç üretimini planlayacak, 2 yıl sonra ben kapattım diyen bir tedarikçi ile çalışamaz. Dolayısıyla tedarikçinin profesyonel yönetim anlayışına sahip olması lazımdır. KOBİ'lerde bu genellikle sıkıntıdır, patron şirketi, patron kararına bağlıdır her şey. Örneğin patron kalite yönetim yetkilisini işten çıkartır, yeni eleman alır ve kalite sistemi çökebilir. Gerçek bir hikayeden yola çıkarak konunun önemine vurgu yaparsak; sibop üretimi yapan bir firma kalite kontrol yöneticisini değiştiriyor ve ertesi gün gemiye yüklenen tüm araçların lastiği yoldayken iniyor. Yeni gelen kalite yöneticisinin yaptığı bir hatadan kaynaklanan büyük sorunlar doğuran bir durum ortaya çıkıyor. Üretim yapılırken çok küçük bir hata sibobun içindeki lastiğin alaşımındaki farklılık yüzünden bütün araçların lastik sipoblari iniyor. 2000 otomobil gemide lastikleri inmiş olarak kıyıya yanaşıyor ortaya çıkan manzara ise çok güven kırıcı olmuştur. Yüksek rekabetin yaşandığı Avrupa pazarında böyle bir olay örneğin Fiat sa Fiat'ın araçlarının lastiği inik gibi bir imaj sunuyorsun.

Pazara bir giriş yaparken başkasının ekmeğini alarak o pazarda yer almanız sağlanıyor. Bizim Renau, Ford ve Fiat'da muvaffak olmamız, Mercedes de Almanya'da muvaffak olmamızın en çok karşısında duranlar orada çalışan insanlardır. Renau 400.000 üretimini bugün Türkiye'de yapacaksa Fransa'da yapmayacak anlamına gelmektedir. Oradaki insanların işini kaybetmesi

anlamına geliyor buda. Yani güvence verebilen çok önemlidir. Sonrada istikrarlı fiyat en önemli unsurdur. Bizim ürünümüzün fiyatını biz tayin etmiyoruz, pazar ediyor, Avrupa pazarı bu fiyatı belirliyor. Bir ürünün fiyatını belirledikten sonra pazar, o fiyattan geriye giderek, maliyetleri hesaplıyoruz. Üzerine de azda olsa kar elde etmemiz lazım, artık bir ürünü üretirken maliyetleri hesaplayarak üzerine de kar koyarak bir fiyat çıkarıp sunulması söz konusu değildir. Artık fiyatları belirleyen pazardan yola çıkarak, tüm tedarik zincirine tek tek sorarak, fiyat bu, sen bu kadara düşürmelisin demelidir tedarikçi. Çünkü aynı ürün için fiyatı Japon, Alman, Fransız indiriyor, nasıl indiriyor yeni teknoloji buluyor, yeni yöntem bulmuş, indirim yapmış zararına indirmez veya birçok unsur tehlikesi bulunan dış pazara karşı yerli tedarik gerekli zorunlu evet ama üç unsur asla göz ardı edilmeden; kalite, tedarik güvenilirliği ve fiyat. Bu üç unsur olduğunda, aldım verdim kavgasında olmaz ve diğer tarafta sürekli fiyatımızı aşağıya çeken bir pazar var dolayısıyla biz geriye doğru giderken, tedarikçimize diyoruz ki fiyatlarını her sene verimlilik oranında düşüreceksin, verimlilik artacak, yöntemler artırılacak, yönetim yenilenecek, yeni yöntemler kullanılacak insanlar daha verimli çalışacak, çalışanları daha memnun ve mutlu etmek gerekecektir. Üreticiler bir yerine 10 üreteceklerdir. Çalışanların mutluluğu çok önemlidir. Bunu şirketlerin yerine getirme zorunluluğu var ki o şirketten çıkan ürün kaliteli olsun. Müşterisine güven versin. Bizdeki sıkıntı hammadde konusundadır, özellikle plastik yetersizliği konusunda ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır. Plastik üretimi Türkiye’de yeterince olamıyor çünkü çok geniş bir alan Türkiye’de ciddi bir kimya sanayi yok, köklü büyük şirketler yok ve plastik çok gelişen bir teknoloji, eskiden tek çeşit kullanılan malzeme bugün 3 çeşit olmuştur; yumuşak sert pütürlü, hepsi ayrı nitelikte olan plastiklerdir. Lastiğin malzemesi değişmiştir. Metal zaten bambaşka bir ürün sürekli hafifi yapılmaya uğraşılan bir metal sektörü var. Örneğin İzmir’de bir firmamız bulunmakta dünya pazarlarına satış yapan, tek hedefi her yıl 3 gr 5 gr daha hafif cant üretmektir. Buradaki hedef ise artık karbondioksit azaltılması için uğraş var dünyada ve ağırlığı hafifleyen araç içinde hafif malzeme büyük önem taşımaktadır. Olayın zinciri ise bu şekildedir, dolayısıyla cantın ağırlığını düşürmeye çalışan teknoloji için daha kuvvetli bir malzeme kullanmak gerekmektedir. İnce çelik kullanmak gerekmektedir, ancak gücüde yüksek olmalıdır.

Bosch Sanayi ve Tic. A.Ş. Genel Müdürü Steven Young’ın YASED’vermiş olduğu röportajda; Türkiye’deki yerli otomobil üretimi için “ Şahsen , ilk yerli otomobil için en yeni teknolojiden başlayıp onu yakalamak gerektiğini, bu nedenle de elektrikli otomobilin büyük bir fırsat olduğunu düşündüğünü ifade etmiştir. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı ağırlanarak, Bosch Bursa Fabrikası’nın Türkiye’deki otomotiv uygulama merkezi olmasının yanı sıra know-how transfer merkezi haline geldiğini ifade

ederek, Bu kapsamda Bursa'nın hem ana hemde yan sanayi açısından Türkiye'nin en önemli merkezi olduğunu vurgulayarak .Önümüzdeki süreçte yerli otomobil üretimiyle ilgili olarak da bölgenin başrol oynayabileceğini belirtmiştir.⁹²

4.5. Otomotiv Sanayi Sektöründe Yabancı Sermayeli Yatırımların Etkileri

Otomotiv Sanayi Küresel bir sanayidir. Dünyada üretilen 80 milyon aracın yüzde 90'ını 6 ülkeye ait, 10 firma tarafından üretilmektedir. Bazı firmaların yıllık 9-10 milyonluk üretimi bulunmaktadır. Ülkemizde bu küresel sermayenin parçasıdır. Türkiye motorlu araçlar konusunda dünyada söz sahibi olmak istiyorsa ciddi olarak, mecburen küresel şirketlerle burada evlilikler işbirlikleri yapmak durumundadır. Bu bağlamda adına yabancı sermaye denen bizim küresel sermaye diye adlandırdığımız bir sermaye yapısına ihtiyaç vardır. Yabancı sermaye terim olarak kötüdür yabancı el demektir. Türkçede tanınmayan bilinmeyen potansiyel tehlike olarak düşünülen dolayısı ile biz buna küresel sermaye diyoruz. Küresel sermayenin akıllı ortaklıklar sayesinde, önemli katkıları olabilmektedir. Türkiye'de de motorlu araçlar sektöründe çok ciddi küresel sermaye bulunmaktadır. Aksam parçaları var, onlar teknoloji getiriyorlar, know-how getiriyorlar bişey daha getiriyorlar bu çok göz ardı ediliyor. Pazar ve satış network'ünü getiriyorlar. Örneğin Türkiye kendi modelini üretse bu ürünü küresel pazarlarda satmak için ciddi bir networke ihtiyacı olacaktır. En çok tartışılmayan tarafta budur. Araç tasarlamayı biliyoruz üretmeyi de biliyoruz, biz zaten şu anda hali hazırda üretim yapıyoruz. Satış pazarlamayı da biliyoruz ama bu ağı kurmak çok büyük bir yatırım işi bütün dünyada binlerce on binlerce bayiniz olacak, ürettiğiniz aracı damıtacaksınız, tüketiciler gidip oradan satın alacak, şimdi küresel sermaye bize teknoloji getiriyor, know how getiriyor ve birde bizim ürettiğimiz ürünün satışını yapıyor. Tofaş bugün ürettiği ürünleri Avrupa da pazarlayamaz çünkü 300 bin otomobil üretiyor. Bunun için orada network kursa kesinlikle maliyetini karşılayamaz Fiat networkunde satışını yapıyor ve Fiat markası ile satılıyor. Tofaş markası ile ortaya çıkarsanız kimse almaz. Çünkü tüketicinin otomobili algılamasında 3 faktör bulunmaktadır; 1)hangi ülkede üretildiği? Şimdi Türkiye'de bir algılama anketi yapıldı, Almanya İtalya Japonya İtalya2da üretiliyorsa farklı farklı algulamalar oluşuyor. Almanya makinede iyi bir imaja sahipVokswagen'i yapmışlar Man kamyonlarının, BMW, Mercedes ikinci markadır. Sonrada modelin algılaması geliyor. Piyasada Çin'in de yaptığı araba var o da

⁹² YASED, Nisan 2012,s.31.

yürüyor ama kimse ona itibar etmiyor. Böyle bir imaj var en azından Çinliler yapıyorsa bu işi iyi yapamıyorlardır diye düşünülüyor. Dolayısıyla yabancı sermayenin yapmış olduğu katkı bu. Tamam bu işi yabancı sermaye kurdu onun yönetiminde miyiz? biz hayır değil fabrikaların üretimin yüzde 90'ında Türk CEO'lar bulunmakta. Bu ortaklıkta yönetim bende demektir, biz firmanın bilgisini alıyoruz bu bedava olmamakta, o da bizim malımızı satıyor oradan komisyon alıyor. Yabancı sermayede burada üretim yapıyor, katma değer sağlıyor, vergi ödüyor, içindeki insanlar iş buluyor. Böyle bir ortaklık var dolayısıyla yabancı sermayeyi iyi kullanmak kaydı ile ülkenin gelişmesinde önemli katkı sağlanabilmektedir. Otomotiv sanayide bunun en belirgin yansıması bulunmaktadır. Bizim sanayimizin büyük bir özelliği nihai ürün fatura ile satılmak durumundadır. Buzdolabı, çamaşır makinesi faturasız alınabilir ama otomotiv sektörüne ilişkin ürünler faturasız alınmaz yani ürün üretilir ama plakası olmadan bahçeden dışarı çıkarılamaz. Eğer bir ürün faturalıysa o ürünü oluşturan bütün ürünlerinde faturalı olması gerekmektedir. Bu tedarik zincirinin tümünü kayıt içine almakta, dolayısıyla çok ciddi vergi geliri yaratmaktadır. Sınaide araçların üstünde büyük vergi bulunmaktadır. Kullanılan benzinin üzerinde yüksek vergi vardır aynı biçimde. Dolayısıyla otomotiv sanayi aslında önemli bir vergi gelir kaynağıdır. İkincisi istihdam yaratır, yüksek kaliteli istihdam yaratır. Teknoloji önderidir. Otomotiv sanayinin olduğu bir ülkede teknolojik gelişme daha hızlı olur. Çünkü teknoloji endeksli ürünler talep eden bir pazar vardır. Yüksek kalitede çelik, değişik basınçta lastik isteriz. Lastiği alüminyumunu farklı teknolojide isteriz. Dolayısıyla sektör teknolojinin gelişmesinde öncü olmaktadır. Çok kaliteli, insan gücünde otomotiv sanayini bir nevi okul haline getirmiştir. Bizde çok iyi yetişen insanlar bugün TAI'nin yani uçak sanayinin temelini otomotiv sanayinin mühendisleri oluşturur. İyi mühendisler oraya transfer olmuştur yine gemi sanayinin de içinde bu sektörden bir çok arkadaş bulunmaktadır. Dolayısı ile bir nevi mühendislik okulu gibidir. Aynı zamanda otomotiv sanayi Ar-Ge'nin lideridir. Üniversite sanayi işbirliğinde de örnek girişimleri vardır. Örneğin üniversiteler ile kontrat bazında insan gücü yetiştirme anlaşması yapılmaktadır. Staj programları oluşturulur, mühendislerimizi yüksek lisans doktora için destekleriz. Tedarik zinciri içinde birlikte işbirliği yaptığımız bir çok tedarikçi bulunmaktadır. Tabi buda çarpan etkisiyle onlara iş yaratan bankalar, sigortacılar, bayi teşkilatı satış sonrası hizmetlerini etkilemekte, dolayısıyla ülkede hem satış pazarlama bayi teşkilatına hemde tedarikçi hammadde sanayine, ulaştırma, taşımacılık, lojistik geniş alanda çarpan etkisiyle iş sağlayan bir sanayi konumuna gelmektedir. Avrupa ile kıyaslarsak; Türkiye'deki motorlu araçlar sanayi Avrupa'daki üretimin bir şubesi konumundadır. Avrupa otomotiv sanayinin seçkin şirketleri Türkiye 'de üretim zincirine sahiptir. Avrupa ile ilişkilerimizde gayet iyidir. Akıllı ortaklık her zaman karlıdır, yabancı sermayenin kendi karları

*vardır bizimde kendi karlarımız vardır. Her iki tarafında kazanacağı ortaklık karlı olmaktadır. OSD olarak biz küresel sermaye ile işbirliğinde, karşılıklı kazanç içinde olgumuzu biliyoruz.*⁹³

*Sektörün ihracat oranları artmakta ve üretimde kullanılan malzemelerin ithalatı azalmaktadır. Lokal üretim ve sermayenin artmasıyla piyasa canlanmaktadır. Treyler sektörü olarak, ana üreticiler için 3-4 adedi geçmemektedir. Onlarca küçük üretici Türkiye pazarındaki oranı ile rekabete katılamamaktadır. Üretimin %20 - %30 civarı ithal pazara, büyük çoğunluğu ise yerli pazara yapılmaktadır. Treyler üretiminde üretilen parçaların hem niteliği hemde niceliği önemlidir. Araç tiplerine göre (ekonomik araç, kaliteli araç, hafif araç vb.) bu oran değişebilir, ama nitelikle ilgili kalite algısı her zaman en önemlisidir. Son dönemde ithal tedarikçilerimizin Türkiye yatırımları hız kazanmıştır. Türkiye'deki üretim adetleri artarken, Avrupa'nın sabit sermayesi, ithal tedarikçileri Türkiye'de üretime itmektir. 2012 için planlanan bütçe adetleri Avrupa için sabit seyrederken, Türkiye'deki ana üreticiler hedeflerini %10 - %15 arttırmaktadır. Yerli üreticilerimizin ürünlerini Avrupa'da tanıtmak ve yerli pazarda ithal firmaların know-how'larını öğrenebilmek için yabancı sermayeli ortaklıklar önem arz etmektedir. Türk üreticilerimiz üretimlerinin kalitesini arttırırken, yurt dışındaki pazarlarını da genişletme fırsatı bulabilirler.*⁹⁴

OEM (Orijinal Ekipman Tedarikçisi), katma değeri düşük yada yükte ağır parçaları burada ürettirirken, aldıkları yatırım teşviklerdeki %60'lık CKD payını, ara mallarda kullanmaktadırlar. Biz gövdeyi ve yürüyen aksamı yapsak da "yürüten" aksam dışarıdan geldiği için yol alınamamakta. Belirtildiği gibi 17 montaj ve buna yakın bir sayıda da marka piyasada faaliyettedir. Bu firmaların yerli üretim payları ise CKD'den dolayı, %40'ı geçememektedir. Bir otomobilin yerli üretim olması üretilen parçaların hem niteliğine hemde niceliğine bağlıdır. Yerli üretim dendiğinde A'dan Z'ye yerli üretim fikrine kapılırsa, yanılır. Önemli olan marka yaratmaktır.

Ancak, marka yaratmaya yönelik ciddi girişime daha rastlanmamıştır. Montaj sanayine yönelik bir yapılanmada fazlasını da beklemek hayal olur. Türk Otomotiv sanayinin gelişiminde yabancı yatırımların payı nerede ise yüzde 100 dür. Yeni yeni ciddi ortaklıklar meydana çıkmaktadır. Otomotiv sanayi'nin Türk ekonomisine dünden

⁹³ Ercan Tezer, Kişisel Görüşme, 2012

⁹⁴ Berk Özkışlalı, Kişisel Görüşme, 2011

bugüne etkisinin boyutlarını; iğnesini ithal eden bir memleketi, ara mallarda rakipleri ile kora kor mücadele eden bir duruma getirmiş olmasına baktığımızda anlayabiliriz.

Sektöre yönelik üretimi Avrupa ile kıyasladığımızda biz pratik, hızlı, kaliteli ve ucuz üretmeyi öğrenmiş durumdayız. Bir de icat etmeyi öğrendik mi çok daha ileride olacağımızı söyleyebiliriz. Avrupa 'yı bu konuda kaşif, pahalı ve yaşlı işgücüne sahip ama tecrübe ile işi götüren olarak niteleyebiliriz..

Yerli üreticilerimize yabancı sermayeli ortaklıkları kesinlikle önermekteyiz. Yabancı sermayeli ortaklıklardaki tecrübe ve keşfetme bizdeki pratiklik ve genç iş gücü ile birleştiğinde çok başarılı sonuçlar doğurmaktadır⁹⁵

Mevcut verilere bakıldığında, yerli ve yabancı toplam 17 ana üretici ve 4000'e yakın yan sanayi şirketinin faaliyet gösterdiği Türk otomotiv sektöründe, 300.000 nitelikli çalışan doğrudan istihdam edilmektedir.

Yine mevcut birlik ve derneklerin bizlere sunduğu rakamsal verilere göz attığımızda, otomotiv sektörü, üretim içindeki payı ve ekonomik katkı oranı değerlendirildiğinde, imalat sanayi içinde önde gelen sektörler arasında yer almaktadır. Sektörün yurtiçinde yaratmış olduğu değerler (yurtiçi girdi kullanımı ve katma değer toplamı) ekonomide çok önemli bir yere sahiptir. Sektörün imalat sanayi toplam üretimi içindeki payı yüzde 9,2 olup imalat sanayi sektörler ortalamasının yüzde 4,5 üstündedir. Sektörün, toplam üretim içinde yurtiçi katkı oranı da imalat sanayi ortalamasına göre yüzde 80,4 daha yüksektir. Yurtiçi girdi kullanım oranı ile katma değer oranının toplamı olan ekonomik katkı değeri yüzde 81,4 olarak tespit edilmiştir. Sektörün ithal girdi kullanım oranının birçok sektöre göre daha düşük olduğu ortaya çıkmaktadır.

Bir otomobilin yerli üretim olması üretilen parçaların niteliğine veya niceliğine bağlı olması, bakış açısına göre değişkenlik arz etmektedir. Yani hem niteliğe, hem de niceliğe bağlıdır demek mümkün. Açıklamak gerekirse; örneğin ülkemizde üretim yapan yabancı firmalara ait fabrikalarda, otomobillerin çeşitli parçalarını üreten birçok yan sanayici firmamız bulunmaktadır. Bu firmalar aydınlatma, elektrik sistemi ve kabloları, çeşitli mekanik parçala gibi birçok parçayı ana sanayicilere sağlamakta ve bunlar üretimde kullanılmaktadır.

⁹⁵ Tamer Kunlar, Kişisel Görüşme, 2011

Ancak, bu ve benzeri parçaların tümü ülkemizde üretilse bile, otomobillerin asıl bileşenleri olan motor ve aktarma organlarının yerli üretimi daha büyük önem kazanmaktadır. Yani “katma değeri yüksek” ürün üretilmiş olacaktır. Bu açıdan öncelikli olarak “nitelik” devreye girmektedir. Nitelik olarak ise belirli bir oran verildiğinde, yalnızca motor ve aktarma organlarının üretimi “yerli oranı” açısından toplamda düşük bir miktarmış gibi görünecektir. Bu anlamda diğer birçok parçanın da yerli üretimi sonucu bu oran daha üst seviyelere çıkacaktır. Bu yüzden parçaların hem niteliği, hem de niceliği önem kazanmaktadır.

Özellikle otobüs, kamyon gibi araçların üretiminde sanayimiz oldukça gelişmiş durumda ve %100'e yakın yerli üretim oranları yakalanmış vaziyettedir. Ancak Türkiye’de binek araç üreten firmalar yabancı markalar olduğundan, bunların yerli üretimleri sadece kısıtlı miktarda parçaların yurtiçinden temin edilmesi ve genellikle ithal edilen parçaların montajı şeklinde gerçekleşmektedir. Bu kapsamda gerçek anlamda bir yerli üretimden bahsetmek mümkün değildir ancak yine de ülkemiz ihracatı ve istihdam açısından en önemli sektörlerden birini oluşturmaktadır.

Otomotiv yan sanayi ise son derece gelişmiş durumdadır ve mekanikten elektrik elektroniğe kadar birçok parçanın yerli üretimi son derece kaliteli ve istenen şekillerde gerçekleştirilebilmektedir. Bu açıdan aslında sektörde büyük bir yerli üretim kapasitesi ve potansiyeli bulunmaktadır.

Türk Otomotiv Sanayinin Gelişiminde yabancı yatırımların payına baktığımızda, Türkiye’de otomotiv sektörünün temelleri ağır koruma önlemlerinin bulunduğu bir iç piyasada Ford, Renault ve Fiat lisansları altında sınırlı bir üretimin başladığı 1960’lı yıllara dayanmaktadır. Halen çeşitli otomobil markaları ülkemizde üretim yapmakta, dünyaca ünlü çeşitli markalar ise Türkiye’de fabrika açma için çalışmalarını sürdürmektedir.

Özellikle Ford, Renault ve Fiat’ın çeşitli ortaklık ve lisans anlaşmaları ile ülkemizde üretim yapması ve bazı parçaların ülkemizde üretilmesi, daha sonra bazı modellerin tamamen yerli üretimine geçilmesi ile otomotiv yan sanayi çok büyük gelişme göstermiş ve bugünkü başarılarına ulaşmada mihenk taşı olmuştur.

Otomotiv gururla bahsettiğimiz sektörlerin başında gelmektedir. Otomotiv sektörü sadece ekonomik değil, sosyolojik ve psikolojik boyutları ile de değerlendirilmesi gereken bir sektördür. Zira son kullanıcının beğeni ve beklentilerinin son derece yüksek seviyelere ulaştığı günümüzde tüm boyutlar hesaba katılmak durumunda. 1990'lı yılların başlangıcından bu yana, Türkiye'de otomotiv sektörünün gelişmesini destekleyen devlet teşvikleri sağlanmış, devlet, teknoloji transferine ve yabancı sermaye yatırımlarına kolaylık sağlamış ve teşvikler vermiştir.

Sonuç olarak, Toyota, Honda ve Hyundai gibi uluslararası yatırımcılar Türkiye pazarına girmiş ve daha önceden pazara girmiş olan Ford, Fiat ve Renault gibi şirketler de yatırımlarını artırmışlardır. Parça tedarikçileri de büyük yatırımlar yapmıştır. Önde gelen yabancı otomotiv parçası üreticileri ortak girişimler aracılığıyla yurt içi piyasada yer edinmişler, üretim ve ihracatta büyük oranda pay sahibi olmuşlardır. Bosch, Autoliv, Pirelli, ZF, Valeo, Denso ve diğer birçok otomotiv parçası devi Türkiye piyasasında faaliyetlerini yürütmektedir. Yerli parça üreticileri tarafından da oldukça büyük yatırımlar yapılmaktadır. Bu gelişmelerin etkilerini şu şekilde özetlemek mümkündür;

- Özellikle kalite yönetimi sistemlerinin kurulmasıyla birlikte üretim kalitesi önemli ölçüde artmıştır.

- Sektör, AB düzenlemelerini benimsemiş ve AB düzenlemelerinin ulusal düzenlemeler haline getirilmesi ve uygulamaya koyulması konusunda kamu kuruluşları ile etkin ve örnek niteliğinde bir iş birliği oluşmuştur.

- İhracat önemli ölçüde artmış ve Türkiye'de üretim global üreticilerin küresel planlarına dahil edilmiştir. Otomotiv parçaları sektörünün ihracat potansiyelinin önde gelen uluslararası otomotiv üreticilerinin yurt içi piyasadaki varlığı ile bir araya gelmesi ülkeye önemli miktarda yabancı yatırımcıyı çekmiştir.

Avrupa otomotiv sektörüyle Türk otomotiv sektörünün kıyaslamasına ilişkin elde pek çok veri ve grafik mevcuttur. Krize dair verilerden yola çıkarsak, 2009 yılında, 48 milyonu binek araç ve 13,7 milyonu da ticari araç olmak üzere, tüm dünyada toplam 61,7 milyon adet motorlu araç üretilmiştir. Türkiye, 2009 yılındaki üretimi 1 milyon adedin altına düşmüş olsa da, halen en büyük 20 araç üreticisinden biridir. Sektör

özellikle binek araçlarında olmak üzere, son beş yılda hızlı bir büyüme yaşamış; ancak bu durum 2008 yılının son çeyreğinde değişmiş ve 2009 yılında küresel gerilemeye bağlı olarak düşüş gözlenmiştir. Türkiye dünyanın 17. ve Avrupa'nın 7. büyük otomotiv üreticisidir.

Son yıllarda büyüme oranları dünya çapında farklılık göstermiştir. 80 yılı aşkın bir süredir en büyük üretici konumunda olan ABD'de üretim, henüz ekonomik kriz başlamamışken durgunluğa girmiş, hatta düşüş göstermiştir. 1999 yılında 13 milyon adet seviyesinde olan ABD araç üretimi 2008 ve 2009 yıllarında 8,7 milyon ve 5,7 milyon adet olarak gerçekleşmiştir. Avrupa'daki geleneksel üreticiler olan Almanya, Fransa, İspanya, İngiltere ve İtalya'da son on yıl içinde yavaş ya da negatif büyüme olmuştur; buna karşılık Orta Avrupa ülkelerindeki yeni tesislerde üretim artmıştır. Liderliği 2006 yılında ABD'den devralan Japonya'da 2009 yılında üretilen araç sayısı 7,9 milyondur.

Yerli üreticilerimize yabancı ortaklıklar konusunda önerileri değerlendirdiğimizde; son dönemde ortaya çıkan risk sermayesi, "Joint Venture" vb. uygulamalar ile çeşitli maddi sıkıntılar aşılabılır ve bu firmalar ile birlikte Ar-Ge yatırımları, üretimi iyileştirecek başka yatırımlar vb. yapılabilir. Bu yüzden yabancı yatırımı ve yabancı ortaklıkları bir olumsuzluk olarak görmemek, bu firmaların ortaya çıkaracağı çeşitli potansiyel fırsatlardan iyi faydalanmak gerekmektedir. Zaman içinde yerli üreticilerimizin yabancı yatırımcılar kanalıyla teknoloji transferi, altyapı gibi kritik noktaları iyi analiz ederek içselleştirmesi ülkemiz açısından bence son derece önemlidir.

Sektördeki yabancı sermayeli firmaların Türkiye pazarına girmek istemeleri, bu sektöre olan güvenleri, Türkiye'de uzun süredir diğer rakip firmaların üretip yapıyor olması, bu pazarı cazip kılmaktadır. Aynı zamanda düşük girdi ve üretim maliyetleri vb. faktörler bu yatırımların ülkemize gelmesini sağlamaktadır. Çeşitli fabrikaların kurulması, yeni işyerlerinin ve ofislerin açılması sayesinde özellikle istihdam anlamında çeşitli fırsatlar ortaya çıkmaktadır. Önceki sorunuzda da belirttiğim gibi, çeşitli ortaklıklar ile bu

firmalardan teknoloji transferleri, birlikte yapılacak Ar-Ge çalışmaları, bu firmaların sektördeki mevcut prestijleri vs. gibi imkanlar fırsat olarak kullanılabilir.⁹⁶

⁹⁶ Mert Özcömert, Kişisel Görüşme, 2011

5. SONUÇ

Dünyada gözlemlendiği gibi ülkemizde de küreselleşme süreciyle birlikte doğrudan yabancı sermaye hareketlerinin artmış olduğunu ve etkilerinin belirgin hale gelmeye başladığını görmekteyiz.. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını son yıllarda etkin biçimde çeken Türkiye’de bu yatırımların ne yönde bir etkide bulunduğu hususunda bir fikir birliği söz konusu olmamak ile birlikte, sektöre yönelik edinilen literatür taraması, raporların değerlendirilmesi ve sektörde yer alan yan sanayici ve ana sanayiciler ile fuarlar toplantılar ve her türlü işbirliği organizasyonlarımızda, elde etmiş olduğum şifahen ve yansıtıldığı gibi röportaj sonuçlarımdan otomotiv sanayi sektörünün Türk ekonomisine olumlu yönde katkıda bulunduğunu ifade edebilmekteyim.

Sektöre yönelik doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının olumlu ve olumsuz etkileri karşımıza birlikte çıkmaktadır aslında , ancak bu noktada söz konusu yatırımları akıllı ortaklık olarak ele alarak bizim de karlı çıkacağımız, ileriye dönük projelerimiz gerçekleştirebileceğimiz girişimlerimizin zemini olarak görmeli ve değerlendirmeliyiz. Günümüzde tüm dünya küresel bir pazar halini almıştır. Sektörde yenilikçilik Ar-Ge çok büyük önem taşımaktadır. Sektörde teknolojinin önemi ve değeri gün be gün artmaktadır ve yatırımlara yeterince kaynak ayrılmadığından, sermaye birikimi oluşturulamadığından yabancı sermayeyi çekmek avantajlı sayılabilmektedir. Bunun yanında yabancı sermayenin gittiği ülkeye bir vergi geliri oluşturduğu da karşımıza somut bir gerçeklik olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca doğrudan yabancı yatırımlar ülke ekonomisi içinde cari açıkla mücadele etmekte oldukça yarar sağlayabilecek bir yöntem olmakta ve diğer ülkelerle rekabet gücünü artırmaktadır.

Diğer taraftan doğrudan yabancı yatırımlar ulusal yatırımların yetersiz kaldığı bir ülkede işgal etkisi yaratabilecek bir unsur olarak da değerlendirilmektedir. Tüm büyük kuruluş, şirket ve işletmelerin yabancıların ellerinde bulunması ülke ekonomisinin bir anlamda yabancılara mahkum olması anlamına geldiği yargısı yaratmakta buda yabancı sermayeye yabancı, el kötü anlamları yüklemektedir.

Türkiye iç pazarı geniş, tüketici yapısı yüksek olan, yatırımcılara kolaylıklar sağlayan, yatırım mevzuatı ve liberal bankacılık sistemi ile üretim ve yönetim süreçlerindeki eğitilmiş beyaz yakalı çalışanlar ve becerisi yüksek mavi yakalı çalışanları ve ucuz insan kaynağı, doyumluğa ulaşmamış iç Pazar yapısı, gelişmekte olan komşu pazarlara erişim kolaylığı, coğrafi yapısı avantajları ile yabancı yatırımları çekmek hususunda yüksek potansiyele sahip bir ülke konumundadır.

2010 ülkemizin en büyük ilk on sanayi kuruluşundan 3 ünün otomotiv şirketi olması sektörün ekonomi açısından önemini yansıtmaktadır. Hem ana sanayi hem yan sanayi alanında orijinal parça üretimi düzeylerinde Ar-Ge deneyimide yine Türkiye'deki Otomotiv Sanayinin güçlü yanlarını ifade etmektedir.

Otomotiv sanayi sektörü 400 binlere varan yarattığı yüksek istihdam yanında ilişkide olduğu diğer alt sektörler içindeki lokomotif etkisi ile ekonomideki canlılığı yaratan en önemli sektörlerden biri olma özelliğini oluşturmaktadır. 2010 yılı içinde sektördeki 4 üretici firmamız i “En Çok Kişi Çalıştıran İlk 50 Kuruluş” listesinde yer almaktadır. (Ford Otomotiv Sanayi A.Ş., Tofas Türk Otomobil Fabrikası A.Ş., Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş, BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş)

2010 yılı “En Çok İhracat Yapan İlk 50 Kuruluş” arasında sektörde yer alana 6 firma bulunmaktadır. (Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş , Ford Otomotiv Sanayi A.Ş , Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.S, Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.Ş, Mercedes Benz Türk A.Ş , Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş.)

Tüm bu açılardan değerlendirdiğimizde Otomotiv Sanayi dünya ekonomisindeki önemini Türkiye’de de korurken sektörün Türkiye’deki varlığı, gelişimi, yabancı sermaye akışıyla beraber ekonomiye kattığı değeri göz önünde bulundurmanız önem taşımaktadır. Otomotiv sektöründeki yabancı sermayeli yatırım beraberinde istihdam, katma değer, ihracat, ticaret hacmi, alt sektörlerine sağladığı fayda, Ar-Ge gücü gibi katkıları ile Türk ekonomisine güç katmakta olup, ülkemizde ulusal yatırım gücünü artırmaya yönelik hareketler hız kazanmalı ve yabancı yatırımlar, faydalarından yoksun kalınmayacak ancak ülke ekonomisini de bir anlamda elden çıkararak zora düşürmeyecek düzeyde tutulmalıdır.

Söz konusu yatırımlar akıllı ortaklık çerçevesinde ülkemiz ekonomik gücüne katkısı artırılarak devam ettirilmesi yönünde girişimlerde bulunulmalıdır. Diğer taraftan söz konusu yatırımların en önemli geleceğe dönük etkisi ise ülkemizde sektöre yönelik çalışmalar, bir Türk otomobil markasının yaratılması noktasında uluslararası pazarlara girişimizde de fayda sağlayabilecek bir ivme yaratabilecektir. Söz konusu yatırımlarla akıllı ortaklıklar çerçevesinde gelecekte bizimde söz konusu dünya pazarlarında güven ve kaliteli olarak anılan firmalarla çalışma , bir pazarlara girişlerimizde teşvik edici ve yardımcı olabilecek hareket alanları yaratılabilmektedir.

Sonuç olarak, söz konusu yabancı sermaye yatırımlarına sektörde işgal gözüyle bakılmamalı, sektörde yarattıkları ekonomik etki, istihdam, gelişimi teşvik edici ve Türk ürünlerinin kalitesi için dünya pazarlarında iyi bir bakış yaratılmalı, geleceğe dönük yatırımların, ilişkilerin temeli olarak bakılmalı, konu akıllı ortaklık olarak değerlendirilmelidir. Sektörde Türkiye'nin yeri ve önemi olgusu arttırılmaya devam edilmelidir.

KAYNAKÇA

AVRUPA İŞLETMELER AĞI (AİA), **AB'ne Uyum Sürecinde Sektör Rehberleri Otomotiv Sanayi**. İstanbul, 2011.

ALTUN, Şafak, **Türkiye'de Yabancı Sermayenin Tarihsel Gelişimi**. İstanbul: G.M. Matbaacılık. 2007

COŞKUNÖZ YÖNEY, Oya. "Otomotiv Teknolojileri". **5.OTEKON Otomotiv Teknolojileri Kongresi** . 7-8 Haziran 2010.

ÇOBAN, Orhan. **Rekabet ve Firma Stratejisi**. İstanbul: İnterbasım Yayın. 2010

ÇETİNER, Yılmaz. **Otomobilin Öyküsü- Otomotiv Sanayi Nasıl Kuruldu.2.b.. A.D.** Yayıncılık. İstanbul:1996

DURU, Yasemin "Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ekonomik Etkileri" (Yüksek Lisans Tezi). 2010

DPT, **Türkiye'de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi**, Ankara:DPT Yayını. 2009

DIŞ TİCARET MÜSTEŞARLIĞI (DTM). "Otomotiv Sektörü"
(Çevrimiçi)<http://www.dtm.gov.tr/IHR/sector/otomotiv.htm>(Erisim Tarihi: 08/06/2011).

GÜVEN, Yılmaz. "Türkiye'de 1980 Sonrası Dönemde Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Sektörel Analizi ve Ekonomik Kalkınmaya Etkisi". **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi**. SS.75-97 (Nisan 2008)

İSTANBUL TİCARET ODASI (İTO), **Otomotiv Sektörü Raporu**. İstanbul. 2007

İKTİSADİ ARAŞTIRMALAR VAKFI (İAV). **Türkiye Otomotiv Sektörünün Bugünü ve Yarını Seminer**. İstanbul. 2005

İSTANBUL SANAYİ ODASI (İSO), **Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu – 2010**. İstanbul. 2010

İŞTEKOBİ, "Otomotiv Yan Sanayi Sektörüne Bakış"(Çevrimiçi)
<http://www.istekobi.com.tr/sectorler/otomotiv-yan-sanayi-s3/sectore-bakis/otomotiv-yan-sanayi-b3.aspx>, (Erişim Tarihi) 21.04.2011

KÜÇÜKERMEN, Önder. **Türk Otomobiliyle 50 Yıl**. İstanbul: MAS Matbaacılık. 2004

KÜÇÜKERMEN, Önder. **40. Yılında Tofaş**, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları. 2008

KOBİFİNANS "Otomotiv Sektöründe Başarılı Olmanın Sırları".
(Çevrimiçi)<http://www.kobifinans.com.tr/tr/sector/011002/>(Erişim Tarihi)08.02.2011

MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ, Otomobil Koltuğu İçin Araştırma Ve Tasarım Projesi 2001. İstanbul 2001

MORGAN, James, Jeffrey K. Liker, **Toyota Ürün Geliştirme Sistemi- İnsanları, Süreci ve Teknolojiyi Nasıl Bütünleştiriyorlar?.** İstanbul: bzd Yayın ve İletişim Hizmetleri. 2006

OTOMOTİV SANAYİİ DERNEĞİ (OSD), Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayii İstanbul. Eylül 2011

OSD, Otomotiv Sanayii 2010 yılı Değerlendirme Raporu. İstanbul. 2011

OTOMOTİV DİSTRİBÜTÖRLERİ DERNEĞİ (ODD). Pazar Değerlendirme Raporu Aralık 2010 İstanbul, 2010

OTOMOTİV TEKNOLOJİ PLATFORMU(OTP). Otomotiv Sektörü Ar-Ge Kurum ve Kuruluşları. İstanbul. 2011

OSD,Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayii Raporu, İstanbul. 2011

OTP, Stratejik Araştırma Programı (SAP) Raporu. 2011

SUBCONTURKEY,“İTO-İstanbul Ticaret Odası Başkanı Murat Yalçın taş: Türk Yan Sanayi Sektörünün Gelişimi Röportaj“ **Subcon Turkey Dergisi**, Y.7. S.75. Temmuz 2010

TAŞIT ARAÇLARI YAN SANAYİCİLERİ DERNEĞİ (TAYSAD), TAYSAD Sektör Raporu, İstanbul, Ocak 2011

T.C. BAŞBAKANLIK DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI(DPT)” . **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu”.** (Çevrimiçi), http://plan9.dpt.gov.tr/oik35_otomotiv/35otomotiv.pdf, (Erişim Tarihi)20.12.2011

T.C. SANAYİ VE TİCARET BAKANLIĞI,. **Otomotiv Sektörü Raporu 2011/1.** Ankara. 2011

T.C. SANAYİ VE TİCARET BAKANLIĞI, **Otomotiv Sektörü Raporu 2010/3.** Ankara. 2010

T.C. SANAYİ VE TİCARET BAKANLIĞI. **Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011-2014.** Ankara, 2011

T.C. BAŞBAKANLIK YATIRIM DESTEK VE TANITIM AJANSI. **Türkiye Otomotiv Sektörü Raporu.** İstanbul. 2010

T.C. BAŞBAKANLIK YATIRIM DESTEK ve TANITIM AJANSI. **Türkiye Otomotiv Sektörü Raporu.** İstanbul. 2010

TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU (TÜİK). **Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri 2010**. Ankara. 2011

MAKİNE MÜHENDİSLERİ ODASI (TTMOB), **11.Otomotiv Sempozyumu Kalıpcılık ve Tasarım – Bildiriler Kitabı**. Bursa. 2009

T.C. BAŞBAKANLIK YATIRIM DESTEK ve TANITIM AJANSI, **Otomotiv Sektörü**, (Çevrimiçi)<http://www.invest.gov.tr/tr-TR/sectors/Pages/Automotive.aspx>(Erişim Tarihi) 12.02.2012

TURAN, Zübeyir, “Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ülkemiz Ekonomisine Etkileri ve Katkıları”. (Çevrimiçi) <http://www.mevzuatdergisi.com/2010/05a/01.htm>(Erişim Tarihi)21.01.2011

TÜİK, ”Veritabanlarında Dinamik Sorgulama ve İstatistiksel Tablolar”.**Dış Ticaret İstatistikleri**.(Çevrimiçi)http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt_id=12(Erişim Tarihi) 03.05.2012

ÖZCÖMERT, Mert. “Türk Otomotiv Yan Sanayi”. TSE Dergisi. İstanbul. 2010

The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). “World Motor Vehicle Production By Country And Type”. **2009-2010 OICA Correspondents Survey**.(Çevrimiçi)<http://oica.net/wp-content/uploads/all-vehicles-2010.pdf>(Erişim Tarihi)12.10.2011

ULUSLARARASI YATIRIMCILAR DERNEĞİ(YASED). **Türkiye’nin Cari Açığı Makro ve Mikro Açidan Değerleri ve Çözüm Önerileri**. İstanbul. 2011

WOMACK, James Womack. Daniel JONES ve Daniel ROOS. **Dünyayı Değiştiren Makine- Otomobilin Geleceği**. (Çeviri:OSD). Panel Matbaacılık. 1990