

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

**KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE OTOMOTİV
SEKTÖRÜ VE BU SÜREÇTE TÜRKİYE’NİN YERİ**

Yüksek Lisans Tezi

Neslihan KARGIN

0750Y72105

İstanbul, 2009

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

**KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE OTOMOTİV
SEKTÖRÜ VE BU SÜREÇTE TÜRKİYE’NİN YERİ**

Yüksek Lisans Tezi

Neslihan KARGIN

0750Y72105

Danışman: Prof. Dr. Kerem Alkin

İstanbul, 2009



T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ONAY SAYFASI

Yüksek Lisans Öğrencisi Neslihan Kargın'ın "Küreselleşme Sürecinde Otomotiv Sektörü ve Bu Süreçte Türkiye'nin Yeri" Konulu tez çalışması jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret Yüksek Lisans tezi olarak oybirliği/oyçokluğu ile başarılı bulunmuştur.

İmza

Tez Danışmanı :

Jüri Üyesi :

Jüri Üyesi :

ONAYLI

Yukarıdaki jüri kararı Enstitüsü Yönetim Kurulunun/...../2009 tarih ve kararı ile onaylanmıştır.

Prof.Dr. Kerem ALKİN
Müdür

ÖZET

Günümüzde otomotiv sektörü, gelişmiş ve hatta gelişmekte olan ülkelerin ekonomileri için “anahtar” rolünü oynamaktadır. Güçlü bir otomotiv sektörü, sanayileşmiş ülkelerin ortak özelliklerinden biri olarak öne çıkmaktadır. Otomotiv sektörünün bu denli bir öneme sahip olmasının başlıca nedeni, sektörün diğer sektörlerle olan yakın ilişki içerisinde olmasıdır.

Osmanlı Döneminde 1895 yılında ilk kez Türk halkının hayatına giren otomobil, o günden bugüne önemli gelişmeler kaydetmiştir. Dünyada yaşanan küreselleşme sürecinde, Türk otomotiv endüstrisi dünyanın sayılı otomotiv endüstrileri arasında yerini almış ve son dönemde Türkiye'nin ihracat şampiyonu olma başarısını elde etmiştir.

Gerek ülke ekonomisine katkısı, gerekse birçok farklı sektöre öncülük eden otomotiv sektörü, önemli sektörlerden biri haline gelmiştir. Bu çalışmada, sektörün incelenmesi çerçevesinde öncelikle otomotiv sektörünün dünyadaki ve Türkiye'deki gelişimi ve mevcut durumu ele alınmış, ülkelerin ekonomilerine katkılarından bahsedilmiş ve sonrasında küreselleşen dünya pazarında Türkiye'nin bu rekabetteki konumuna değinilmiştir.

ABSTRACT

In our age, automobile industry play a key role in economies of developed an even developing countries. A powerful automobile industry is one of the common aspects of industrilized countries. The main reason for automobile industry's having such an importance is that it is in close relationship with other industries.

The aautomobile that was met with Turkish people for the first time in 1895, during Ottoman Empire, has developed significantly. As the world getting more global, Turkish aautomobile industry has become the one of the distinguished automobile industries and has lately succeeded in becoming the top product of export.

It became one of the important industries not only by contributing to Turkish economy but also by helping other industries grow bigger. In this study, first the progress and the current situation of automobile industry in the world and in Turkey are examined. Then its contribution to the countries' economies and the status of Turkey in global competitive market are analyzed.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
Özet	iii
Abstract	iv
Tablolar Listesi	vii
Grafikler Listesi	viii
Şekiller Listesi	ix
Kısaltmalar	x
GİRİŞ	1
1. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ	3
1.1. Dünya Otomotiv Endüstrisi	3
1.1.1 Dünya Otomotiv Endüstrisinin Tarihsel Gelişimi	3
1.1.2. Otomotiv Endüstrisinde Arz-Talep Dengesi	5
1.2. Türkiye’de Otomotiv Endüstrisi	20
1.2.1. Türkiye’de Otomotiv Endüstrisinin Tarihsel Gelişimi	21
1.2.2. Arz-Talep Dengesi	26
1.2.3. İhracat İmkanları	28
1.2.4. Sektörde İthalatın Gelişimi	33
2. DÜNYA OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNİN GENEL DURUMU VE KÜRESEL REKABETİN ETKİLERİ	37
2.1. Dünya Otomotiv Endüstrisinde Küreselleşme Süreci	37
2.1.1. Küresel Otomotiv Piyasaları	38
2.1.2. Küresel Pazarlarda Önde Gelen Üreticiler	51
2.2. Otomotiv Endüstrisinde Yeniden Yapılanma	59
2.2.1. Otomotiv Endüstrisinde Şirket Evlilikleri	59
2.2.2. Yerel Üretim	60
2.2.3. Otomotiv Endüstrisinde İşbirlikleri	61
2.3. Sektördeki Fırsat ve Riskler	63
3. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN KÜRESEL REKABET AÇISINDAN KONUMU, FIRSATLAR VE TEHDİTLER	65
3.1. Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Dış Ticaret Yapısı	65
3.1.1. Türkiye Otomotiv Sektöründe İhracat ve İthalat Arasındaki Denge	69
3.1.2. Türkiye Otomotiv Endüstrisinde Yerel Rekabet Süreci	72
3.2. Türkiye Otomotiv Endüstrisinin Küresel Rekabetteki Konumu	78
3.2.1. Otomotiv Endüstrisinin Ülke Ekonomisindeki Yeri	83
3.2.2. Otomotiv Sektörüne Sağlanan Finansal Destekler	88
3.2.3. Otomotiv Sektörüne Sağlanan Yatırım Teşvikleri	89
3.2.4. Otomotiv Endüstrisinde Yabancı Sermayenin Konumu	89

3.3. Küreselleşmenin Türk Otomotiv Endüstrisi Üzerindeki Etkileri	91
3.3.1. Küresel Krizin Türk Otomotiv Sektörüne Etkileri	92
3.3.2. Sektörün İmajının Küresel Rekabetteki Konumu	94
3.4. Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Küresel Rekabette Tehdit ve Fırsatları	95
3.4.1. Otomotiv Üretiminin Toplum Üzerindeki Etkileri	99
3.4.2. Otomotiv Endüstrisine Politik Etkiler	101
SONUÇ	104
KAYNAKÇA	107

TABLULAR LİSTESİ

	Sayfa No.
Tablo 1. Dünya Motorlu Araç Üretimi (1000 Adet).....	6
Tablo 2. Motorlu Araç Üretiminin Bölgesel Dağılımı.....	7
Tablo 3. Ortalama Bir Otomobil Montaj Tesisinin Özellikleri, 1989.....	14
Tablo 4. Japon ve Amerikan Otomobillerinde Uzun Dönem Birim Maliyet.....	16
Tablo 5. Otomotiv Ana Sanayi Firmaları Hakkında Genel Bilgiler	24
Tablo 6. Yıllara Göre Türkiye’de Otomotiv Sanayii Üretimi(Adet)	26
Tablo 7. Yıllara Göre Üretim Miktarları ve Kapasite Kullanım Oranları.....	28
Tablo 8. Türk Otomotiv Sektörünün Ticaret Yaptığı Ülkeler ve İhracatları	33
Tablo 9. DİE Verilerine Göre Otomotiv Sektörü Dış Ticareti (\$).....	68
Tablo 10. Lider Sektörlerin İhracattaki Payları.....	69
Tablo 11. Türkiye'nin Motorlu Kara Taşıtları Ticareti	71
Tablo 12. Motorlu Taşıtların Üretim Miktarları (2007)	74
Tablo 13. Açıklanmış Göreceli Üstünlük.....	79
Tablo 14. İthalatın Sızma Oranı.....	79
Tablo 15. Uzmanlaşma Katsayısı.....	80
Tablo 16. Dış Rekabete Açıklık.....	81
Tablo 17. İhracat Piyasa Payı.....	81
Tablo 18. İhracat / İthalat Oranı.....	82
Tablo 19. Otomotiv Sektöründe İstihdam Alanları.....	86
Tablo 20. Otomotiv Sanayii İstihdam Alanları.....	87
Tablo 21. Yatırım Teşvik Belgelerinin Sektörel Dağılımında Taşıtların Payı... 89	
Tablo 22. Türkiye’de Otomotiv Sanayi Firmaları ve Yabancı Sermaye Oranları	91

GRAFİKLER LİSTESİ

	Sayfa No.
Grafik 1. OICA 2007 Yılı Ülkelere Göre Motorlu Araç Üretimi.....	8
Grafik 2. Yan Sanayiden Tedarik Edilen Parçaların Tasarım Durumu.....	18
Grafik 3. 1998-2008 Yılları Arası Otomobil Üretimi.....	27
Grafik 4. 1998-2008 Yılları Arası Otomobil İhracat.....	30
Grafik 5. 1998-2008 Yılları Arası Otomobil İthalatı.....	34
Grafik 6. Dünya Motorlu Araç Üretim Miktarları.....	41
Grafik 7. Dünya Motorlu Taşıtl Üreticileri ve Üretim Miktarları	52
Grafik 8. Türk Otomotiv Sanayii Üreticilerinin Uluslar arası Verilerle Kıyaslanması..	87
Grafik 9. Otomotiv Satış Vergileri.....	96

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa No.
Şekil 1. Otomotiv Sanayiinde Üretim Süreci ve İş Akım Şeması	11
Şekil 2. Otomotiv Sektörünün Ekonomiye Katkısı	65

KISALTMALAR

a.g.e.	:	Adı Geçen Eser
a.g.m.	:	Adı Geçen Makale
A.I.O.S.	:	Anadolu ISUZU Otomotiv Sanayi
AB	:	Avrupa Birliği
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ACEA	:	Association des Constructeurs Europeens d'Automobiles
AR-GE	:	Araştırma - Geliştirme
ASEAN	:	Association of Southeast sian Nations
AT	:	Avrupa Topluluğu
BMW	:	Bayerische Motoren Werke
cc	:	Cubic Centimeter
CEO	:	Chief Executive Officier
Co.	:	Company
ÇHC	:	Çin Halk Cunhuriyeti
DiE	:	Devlet İstatistik Enstitüsü
DPT	:	Devlet Planlama Teşkilatı
EFTA	:	European Free Trade Association
GM	:	General Motors
HMC	:	Hyundai Motor Company
JIT	:	Just in Time
KDV	:	Katma Değer Vergisi
M.A.N.	:	Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg
MOE	:	Middle Ost Europe
NAFTA	:	The North American Free Trade Agreement
OEM	:	Original Equipment Manufacturer
OGT	:	Ortak Gümrük Birliği Tarifesi
OICA	:	Uluslararası Motorlu Araç Üreticileri Birliğinin
OSD	:	Otomotiv Sanayicileri Derneği
ÖTV	:	Özel Tüketim Vergisi

PVC	:	Polivinil Klorür
s.	:	Sayfa
SPC	:	Statistical Process Control
STA	:	Serbest Ticaret Antlaşması
TİM	:	Türkiye İhracatçılar Meclisi
TMC	:	Toyota Motor Company
TQM	:	Toplam Kalite Yönetimi
TSK	:	Türk Silahlı Kuvvetleri

GİRİŞ

Çalışmanın esas hedefi 21. yüzyılda etkisinin iyiden iyiye hissedildiği küreselleşmenin, tüm dünyada ekonominin lokomotifini olarak kabul edilen otomotiv sektörü üzerindeki etkileri ve Türkiye'nin bu süreçteki yerini ortaya koymaktır.

Otomotiv sektörü genel olarak karayolu taşıt araçları (binek otomobili, otobüs, midibüs, minibüs, çekici, kamyon ve traktör) ile bu araçların imalatında kullanılan parçaları imal eden bir sanayi dalı olarak tanımlanmaktadır.

Küreselleşmenin en fazla görüldüğü sektörlerden biri olan otomotiv sektörü, ülkelerin ekonomilerinde etkili rol oynamaktadır. Ayrıca, demir-çelik, petro-kimya, otomotiv yan sanayi, lastik gibi sanayi dallarında başlıca alıcı konumundadır. Bu açıdan bakıldığında çok sayıda ve farklı iş kollarında tedarikçileri bulunduğu söylenebilir. Turizm, altyapı, inşaat, tarım ve ulaştırma gibi çeşitli sektörlerin ihtiyaç duydukları birçok motorlu araçta otomotiv sektörü tarafından sağlanmaktadır. Bu sektörde meydana gelen değişimler ekonomiyi önemli ölçüde etkilemektedir. Sektörde son yıllarda artan rekabet, değişen pazar yapısı ve küreselleşme nedeniyle gerçekleşen şirketler arası birleşmeler ve satın almalar sonucunda üretici firmaların sayısının giderek azaldığı gözlemlenmektedir. Günümüzde yaklaşık yirmi firma, dünya otomotiv sanayinin ve pazarının % 90'ından fazlasına hakim konumdadır.

Türkiye'de otomotiv sektörü; yarattığı katma değer, istihdama katkısı, vergi gelirleri ve birçok sektör için itici güç olmasıyla ekonomik açıdan büyük önem taşımaktadır. Ayrıca sektör, gelişmiş teknolojilerin ülkemize transferinde de önemli rol oynamaktadır.

Bütün bu özelliklerin yanı sıra, sektör ileri teknolojinin Türkiye'ye transferinde önder bir rol oynamakta, teknolojinin kullanımı için yetiştirdiği elemanlar bu ülkenin stratejik öneme sahip diğer sektörleri için de çok önemli bir yetişmiş el emeği potansiyeli oluşturmaktadır.

Başlangıçta Türkiye’de ithal ikamesi modeli üstüne kurulan otomotiv sektörü bugün ulaştığı noktada ülkenin önde gelen sektörleri arasında yer almaktadır.

Elde edilen bilgiler neticesinde önümüzdeki 10 yıl içerisinde Türkiye’nin dünya otomotiv üretimi sıralamasında ilk 10’a girmesi ve AB’de ilk 3 ülke arasında olması beklenmektedir.

Kısaca otomotiv sanayii; ülkenin, hammadde imalat ve savunma sanayiilerinin gelişmesinde, istihdamın artırılmasında, sosyal ve ekonomik gelişmenin sağlanmasında, milli gelirin artırılmasında ve geniş bir alana yayılmasında önemli bir paya sahiptir. Bu anlamda otomotiv ana sanayii yan sanayii ile birlikte ülkenin ekonomik ve sosyal gelişmesini destekleyen bir özellik arz etmektedir.

Çalışmanın birinci bölümünde, otomotiv sektörünün tanımı yapılmış, sektörün dünyadaki tarihsel gelişimi ve arz-talep dengesi açıklanmıştır. Bununla birlikte, Türk Otomotiv Endüstrisi’nin tarihsel gelişimine, arz-talep dengesi arasındaki ilişkiye, ihracat imkanları ve ithalatın gelişimine değinilmiştir. Ayrıca ek olarak, otomotiv üretiminin toplum üzerindeki etkileri ve politik etkiler açıklanmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde küreselleşme sürecinde otomotiv sektöründe yaşanan gelişmeler, sektörde önde gelen piyasalar ve üreticiler açıklanmış, küreselleşmenin sektör üzerindeki etkilerine ve sektörde yaşanan fırsat ve risklere yer verilmiştir.

Üçüncü bölümde, ilk bölümde kısaca değinilen otomotiv sektöründe dış ticaretin yapısına geniş bir şekilde yer verilmiş ve yerel rekabetteki durum hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca, yerel otomotiv endüstrisinin küresel rekabetteki konumu ve sektörün ülke ekonomisindeki yerine değinilmiş ve kürselleşmenin yerel endüstri üzerindeki etkileri incelenirken, 2008 yılında Amerika’da patlak veren global krizin etkilerine yer verilmiştir.

Çalışmanın sonuç bölümünde ise, o ana kadar elde edilen veriler yorumlanmış ve bu doğrultuda Türkiye’nin, bu süreçte otomotiv endüstrisinde adından söz ettiren bir ülke konumuna gelebilmesi için izlemesi gereken yollar belirtilmiştir.

1. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

1.1. Dünya Otomotiv Endüstrisi

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 araçları üreten sanayi “Otomotiv 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 deyimi, bu iki alt sektörün tümünü kapsamaktadır.¹

Otomotiv ana sanayi grubu içerisinde değerlendirilen başlıca ürünler binek otomobil, otobüs, midibüs, minibüs, kamyon, kamyonet ve traktörlerdir. Ana sanayi 8701, 8702, 8703 ve 8704 GTİP'leri kapsamaktadır.²

1.1.1. Dünya Otomotiv Endüstrisinin Tarihsel Gelişimi

İnsanlık VIII. yy. itibariyle tekerleği taşıma aracı olarak kullanılmaya başlamıştır. XIV. yüzyıl ortalarından itibaren, araba denen bu tekerlekli taşıtlara süspansiyon sistemi düşünüldü ve uygulanmaya başlanmış ve XVI. yüzyıl sonlarında ise, dört ve sekiz desteğe dayanan, manzarayı kapamayan çatı şekilleriyle üstleri kapatılmaya da başlanmıştır.³

XIV. ve XV. yüzyıla kadar gerçekleştirilen teknolojik gelişmeler hep kişisel olup, organize yenilikler değildi. Teokratik rejim devletleri uzun yıllar devam eden savaşlar nedeniyle fakir düşmüşlerdir. XV. yüzyılda yapılan Rönesans hareketleri

¹ Atila Bedir, “**Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi**”, Kasım, 2002 www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/3270/oik687.pdf -(Erişim Tarihi: 10.02.2009)

² http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/IHR/OtomotivElektrikDb/otomotiv_sektoru.doc (Erişim Tarihi: 11.02.2009)

³ Yakup İcingür ve Ali Çengelci, “**Türkiye’de Otomotiv Endüstrisinin Sektörel Analizi**” (Çevrimiçi) http://www.obitet.gazi.edu.tr/makale/Makaleler/T27_Sektor.htm , (Erişim Tarihi: 15.02.2009). par.1.

teknolojik gelişmelerde bir kıpırdanma getirmiştir. XV. yüzyılda madenlerin işleme ve üretim tekniklerinin gelişmesi ile birlikte o günlerin teknolojisiyle, önce bazı takım tezgahların yapılmasına yönelik faaliyetler hız kazanmıştır.

Henry Ford'un çabalarıyla gerçek anlamda seri üretime 1910'da Amerika Birleşik Devletleri'nde geçilmiştir. Dünyada otomotiv sanayiinin gelişimi 3 temel dönem altında incelenebilir:

Birinci dönem; 1910 yılından itibaren ABD'de Ford fabrikalarında başlayan kitlesel üretim giderek yayılmış, ABD ve diğer pazarlarda etkinliğini sürdürmüştür. Ford 19 yılda, 15 milyon otomobil üretmiştir. 1908'de Ford T modelinin piyasaya çıktığı dönemde, Carpo Durant tarafından kurulan General Motors Co., Buick 'in ardından iki yıl içinde Cadillac, Chrsysler, Oldsmobile ve Oakland'daki Champion buji fabrikalarını grubuna katmıştır.

ABD'de diğer bir otomobil imparatorluğunu da John M. Willys kurmuştur. 1907'de de Owerland şirketinin yönetimini ele geçirerek, Studebaker da dünyanın en büyük otomobil yapımcısı haline gelmiştir. Bu dönemde İngiltere'de William R.Morris ve Herbert Austin, Fransa'da Andre Gustave Citroen ve Louis Renault küçük ve ucuz otomobiller üretmektedir. Ford; İngiltere, Almanya, İspanya, Fransa ve Danimarka'da fabrikalar kurmuş, General Motors Co. 1925'te İngiliz Wauxhall, 1929'da Opel şirketlerini satın almıştır. Fransa da ise, Peugeot, Citroen ve Renault 1920'lerde üretime başlamıştır. 1925'te toplam üretimin %40'ını Citroen sağlamaktadır. Bu yıllarda kurulan, yeni bir Fransız şirketi olan Simca 1930'lara kadar hızla büyümüştür.⁴

İkinci dönem; 1950'li yılların sonlarına doğru Avrupalı üreticiler kitlesel üretim içersinde mamul farklılaşmasına dayalı bir yöntemle üretimlerini arttırmışlar ve dış ülkelerde yatırımlarını genişletmişlerdir. Diğer yandan II. Dünya Savaşı'nı takiben dünya otomotivindeki en büyük gelişme Japonya'da gerçekleşmiştir. 1950'lerden itibaren seri üretimde hızlı bir gelişme gösteren Japon otomotiv sektörü, ABD'li ve Avrupalı üreticiler için gelecekte çok önemli rakip olacağıın sinyalinin vermeye başlamıştır.

⁴ <http://www.bilgipasaji.com/forum/diger-ders-odevler-420/75433-otomotiv-uretiminin-tarihsel-gelisimi.html>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 13.02.2009), par. 10-12

Üçüncü dönem; 1970’li yıllarda Japonya yeni üretim yöntemleri ile maliyet ve kalite de önemli gelişmeler sağlayarak uluslar arası rekabette ilk sıraya yükselmiştir. Japonya’nın otomotiv endüstrisindeki atılımları ve kısa sürede yakaladıkları başarı ABD ve Avrupa üreticilerinin önemli sarsıntılar geçirmelerine neden olmuştur. Japonya’nın hızlı yükselişi Avrupalı üreticileri oldukça endişelendirmiş hatta, 1980’lerin sonlarına doğru Japon otomobillerinin Avrupa’ya ithalatı ile ilgili önemli kısıtlamalar ve tedbirler alınmıştır. Bunun üzerine Japon üreticileri Avrupa’nın önde gelen markalarına rakip olabilecek lüks otomobiller üretilip, bu otomobilleri ABD ve diğer kıtalara pazarlayarak bu kıtalarda Avrupalı modellerle önemli pazar rekabetine girişmiştir. Sektörün gelişimdeki önemli tarihler şu şekilde sıralanabilir:

- ✓ 1910 – ABD’de Ford fabrikalarının seri üretimi
- ✓ 1950 – Avrupa ’da ürün farklılaşmasına dayalı üretim
- ✓ 1970 – Japonya ‘da yalın üretim
- ✓ 1975 – Gelişen pazarlarda ABD ve Avrupa markalarının ilk yatırımları (Türkiye, Meksika, Güney Amerika)
- ✓ 1980 – Japonya’nın dünya pazarlarına girmesi ve ABD ve Avrupa’da yeni yatırımlara girmesi
- ✓ 1990 – Güney Kore’de üretimin hızla gelişmesi ve Doğu Avrupa ve gelişen diğer pazarlarda yeni yatırımlar yapması
- ✓ 2000 – Asya-Pasifik bölgesinde yatırımlar⁵

Türk ekonomisi için çok büyük önem taşıyan otomotiv endüstrisi, yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren lokomotif sektörlerden biri haline gelmiştir.

1.1.2. Otomotiv Endüstrisinde Arz-Talep Dengesi

2007 yılında dünya toplam motorlu araç üretimi, 2006 yılına göre yüzde 5,4 oranında artarak 73 milyon adede yükselmiştir. 2007 yılı motorlu araç üretimi AB (27 ülke)’de 2006 yılına göre yüzde 5,3 oranında artarak 19,6 milyon adet olmuş ve AB’nin Dünya otomotiv üretimindeki payı yüzde 27 düzeyinde gerçekleşmiştir. AB

⁵ a.g.m. 15-17

(yeni üyeler)'nin 2007 yılı otomotiv üretimi 2006 yılına göre yüzde 25,2 gibi önemli bir oranda artarak 2,9 milyon adede yükselmiştir. ⁶

Tablo 1. Dünya Motorlu Araç Üretimi (1000 Adet)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
AB								
Otomobil	16.761	17.373	17.237	17.224	17.822	15.997	16.194	17.082
Hafif Ticari Araç	2.317	2.055	1.998	2.150	2.296	1.797	1.860	1.910
Ağır Ticari Araç	649	615	587	611	712	592	620	705
Toplam	19.727	20.043	19.822	19.985	20.830	18.386	18.674	19.697
Değişim (%)		2	-1	1	4	-12	2	5
Toplam Dünya								
Otomobil	42.376	39.826	41.358	41.993	44.228	46.863	49.983	53.042
Hafif Ticari Araç	15.589	14.280	14.282	14.858	16.780	16.110	15.484	16.131
Ağır Ticari Araç	2.245	2.199	3.354	3.748	3.137	3.510	3.790	3.929
Toplam	60.210	56.305	58.994	60.599	64.145	66.483	69.257	73.102
Değişim (%)		-6	5	3	6	4	4	6
AB'nin Payı (%)	32,8	35,6	33,6	33,0	32,5	27,7	27,0	26,9

Kaynak: Murat Ertekin, Hasan Köse ve M. Bahadır Güllü, "Küresel Otomotiv Piyasaları ve Türk Otomotiv Sanayi", (Çevrimiçi), http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/DisTicaretDegerelendirmeDb/otorapor_net.doc, (Erişim Tarihi: 01.03.2009), s.5

NAFTA Bölgesi, 15,5 milyon adetlik motorlu araç üretimi ile Dünya üretimden yüzde 21'lik bir pay almıştır. NAFTA Bölgesinde üretim yüzde 2,9 azalırken, G.Amerika'da yüzde 15,5 oranında artmıştır. Doğu Avrupa ülkelerindeki üretim yüzde 13 artış ile 2 milyon adede, Asya Pasifik Bölgesi'nde ise yüzde 8,5'lik artış ile 30,6 milyon adet düzeyine ulaşmıştır. Bölgede yer alan ülkelerden Japonya'da üretim yüzde 1, Çin'in üretimi yüzde 22, Hindistan'ın üretimi ise yüzde 14,4 artmıştır. Bu Bölge, toplam dünya motorlu araç üretimi içindeki yüzde 42'lik payı ile ilk sırada yer almaktadır.

2007 yılında otomobil üretimi yüzde 6,1 artarak 53 milyon adede yükselmiştir. AB (27 ülke)'nin otomobil üretimi yüzde 5,5 iken, AB (yeni üyeler)'in üretimdeki artış yüzde 26,7 düzeyinde olmuştur. Doğu Avrupa ülkelerindeki otomobil üretimi yüzde 12,8 oranında artarak 1,5 milyon adede yükselmiştir.

⁶ <http://www.sedefed.org/default.aspx?pid=54444&nid=43554>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 23.02.2009)

NAFTA Bölgesinde otomobil üretimi yüzde 6,1 azalırken, G.Amerika’da yüzde 16,8 oranında artmıştır. 2007 yılında Asya-Okyanusya Bölgesi, 24,2 milyon adetlik otomobil üretimi ile Dünya otomobil üretiminden yüzde 46 pay almıştır. Toplam üretimde olduğu gibi, Asya-Pasifik Bölgesinde otomotiv üretiminde en büyük artış yüzde 21,9 ile Çin’de gerçekleşmiştir.⁷

Tablo 2. Motorlu Araç Üretiminin Bölgesel Dağılımı

Otomobil Üretimi (x 1.000)			
Bölge / Ülke	2006	2007	Değişim (%)
Avrupa	21.396	22.754	6,3
AB-15	16.284	16.702	2,6
AB-Yeni Üyeler	2.392	2.995	25,2
AB-(27 ülke)	18.676	19.670	5,3
D.Avrupa	1.732	1.958	13,0
Türkiye	988	1.099	11,2
Amerika	19.093	19.138	0,2
NAFTA	15.909	15.454	-2,9
G.Amerika	3.190	3.684	15,5
Asya-Pasifik	28.268	30.672	8,5
Japonya	11.484	11.596	1,0
Çin	7.278	8.882	22,0
Hindistan	2.017	2.307	14,4
G.Kore	3.840	4.086	6,4
Tayland	1.194	1.238	3,7
İran	905	997	10,2
Diğer Asya Ülkeleri	1.550	1.566	1,0
Diğer Dünya Ülkeleri	571	538	-5,8
TOPLAM	69.334	73.102	5,4

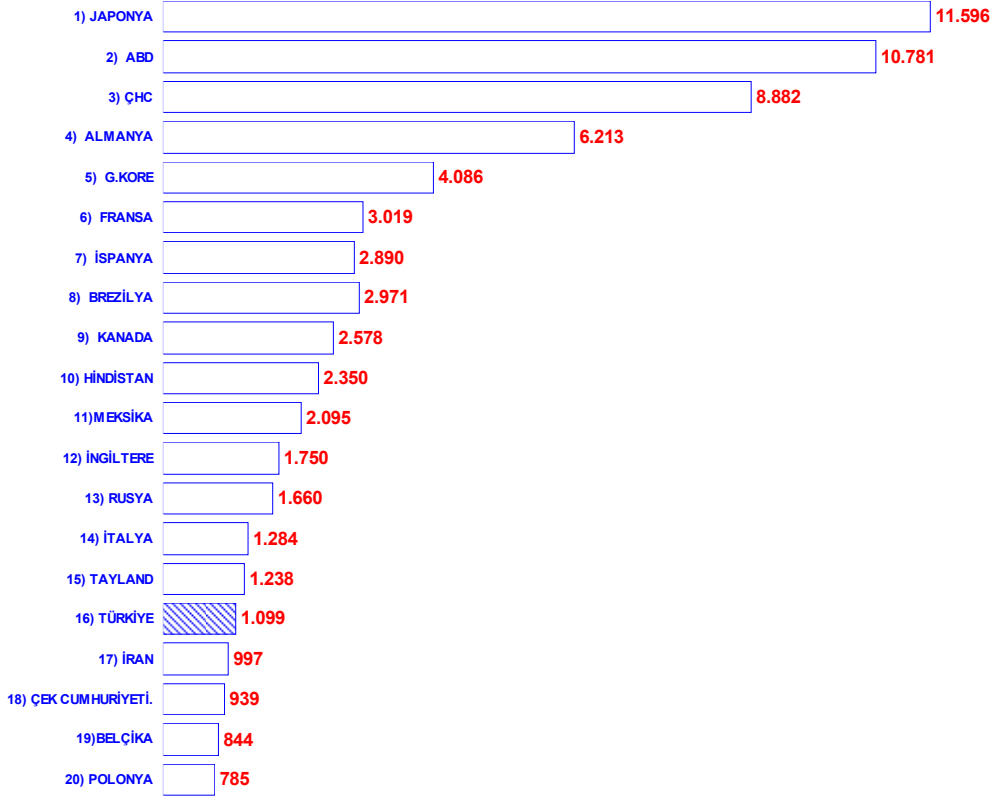
Otomobil Üretimi (x 1.000)			
Bölge / Ülke	2006	2007	Değişim (%)
Avrupa	18.104	19.251	6,3
AB-15	13.943	14.225	2,0
AB-Yeni Üyeler	2.255	2.857	26,7
AB-(27 ülke)	16.198	17.082	
D.Avrupa	1.360	1.534	12,8
Türkiye	546	635	16,3
Amerika	9.332	9.325	-0,1
NAFTA	6.892	6.475	-6,1
G.Amerika	2.440	2.850	16,8
Asya-Pasifik	22.206	24.159	8,8
Japonya	9.755	9.945	1,9
Çin	5.233	6.381	21,9
Hindistan	1.473	1.708	16,0
G.Kore	3.489	3.723	6,7
Tayland	299	309	3,3
İran	800	882	10,3
Diğer Asya Ülkeleri	1.157	1.211	4,7
Diğer Dünya Ülkeleri	340	307	-9,7
TOPLAM	49.982	53.042	6,1

Kaynak: Murat Ertekin, Hasan Köse ve M. Bahadır Güllü, “**Küresel Otomotiv Piyasaları ve Türk Otomotiv Sanayi**”, (Çevrimiçi), http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/DisTicaretDegerelendirmeDb/otorapor_net.doc, (Erişim Tarihi: 01.03.2009), s.8.

2007 yılı dünya motorlu taşıt aracı üretiminde, Japonya 11,6 milyon adetlik üretimi ile birinci sırada yer alırken, ikinci sırada 10,8 milyon adetlik üretimi ile ABD ve üçüncü sırada ise 8.9 milyon adetlik üretimi ile Çin’in bulunduğu görülmektedir. 2007 yılı Dünya sıralaması incelendiğinde, 2006 yılı ile karşılaştırıldığında, ilk üç sıranın değişmediği görülmüştür. Buna rağmen, 2006 yılında onuncu sırada yer alan Meksika ile on birinci sıradaki Hindistan, on dördüncü sıradaki Tayland ile on beşinci sıradaki İtalya 2007 yılı sıralamasında yer değiştirmiştir. Ayrıca, 2006 yılı sıralamasında on dokuzuncu olan İran, önemli bir

⁷ Murat Ertekin, Hasan Köse ve M. Bahadır Güllü, “**Küresel Otomotiv Piyasaları ve Türk Otomotiv Sanayi**”,(Çevrimiçi),http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/DisTicaretDegerelendirmeDb/otorapor_net.doc, (Erişim Tarihi: 01.03.2009)

hamle yaparak, 2007 yılı itibariyle, Belçika ve Çek Cumhuriyeti'ni geride bırakarak, Türkiye'nin hemen arkasında on yedinci sırada yer almıştır.



Kaynak: Murat Ertekin, Hasan Köse ve M. Bahadır Gülle, “**Küresel Otomotiv Piyasaları ve Türk Otomotiv Sanayi**”, (Çevrimiçi), http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/DisTicaretDegerelendirmeDb/otorapor_net.doc, (Erişim Tarihi: 01.03.2009), s.9.

Grafik 1. OICA 2007 Yılı Ülkelere Göre Motorlu Araç Üretimi

Türkiye, dünya üretiminde 1.099 bin adet ile Belçika, Çek Cumhuriyeti, İran ve Polonya'nın önünde ve on altıncı sırada bulunmaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin 2006 yılında motorlu taşıt aracı üretiminde dünya sıralamasındaki yerini korumuştur.

2007 yılı itibariyle, AB (27) içinde, toplam motorlu taşıt aracı üretiminde beşinci, kamyon üretiminde yedinci, otomobil üretiminde dokuzuncu ve hafif ticari araç üretiminde ise ikinci sırada bulunan Türkiye, otobüs üretiminde ilk sırada yer

almaktadır.⁸ Bu duruma göre, Türkiye 2007 yılı toplam taşıt aracı üretiminde, dünyadaki sıralamasında, 2006 yılına göre bir sıra yükselmiştir.

Dünya otomotiv sanayinin gelişim sürecinde her firma, coğrafi koşullar, iklim ve tüketicinin talepleri doğrultusunda kendi ekolünü yaratmış ve kendi üretim tekniklerini geliştirmiştir.

Otomotiv sanayinde, seri ve yalın üretim teknolojileri kullanılmaktadır. 1970’li yıllarda seri üretim teknolojisi kullanan üreticiler, teknolojilerini, Japonların 1950’li yıllarda geliştirdiği yalın üretim sistemine dönüştürmeye başlamışlardır. Yalın üretim teknolojisinde, daha az sayıda; işçi, üretim alanı, araç-gereç kullanılmakta ve üretim daha kısa bir zaman diliminde gerçekleştirilmektedir. Ancak seri üretimden yalın üterime dönüş aşaması, üreticiye ek maliyet getirmektedir. Yalın üretim tarafları, dünya satış hacminde görülen düşüşleri; yalın üretim kapasitesinin düşük, seri üretim kapasitesinin fazla olmasına dayanmaktadır.

Türkiye’de yabancı sermaye ile iş birliği sonucu lisanslı olarak üretilen her araç tipi için merkez firmadan ilgili teknoloji ithal edilmiştir. Otomotiv parçalarının ithal olduğu dönemde, ilk olarak Montaj Sanayi Kararnamesi (1964), ile montaj sanayii olarak başlayan imalat süreci bugün lisanslı üretim sanayi sayesinde yurt içinde pek çok iş koluna motor üretmektedir. Yurt dışına ve batı ülkelerine motor ihracı yapar seviyededir. Yan sanayi sayesinde ise diğer sanayii kollarında da kullanılabilen ürünler geliştirilmiştir.

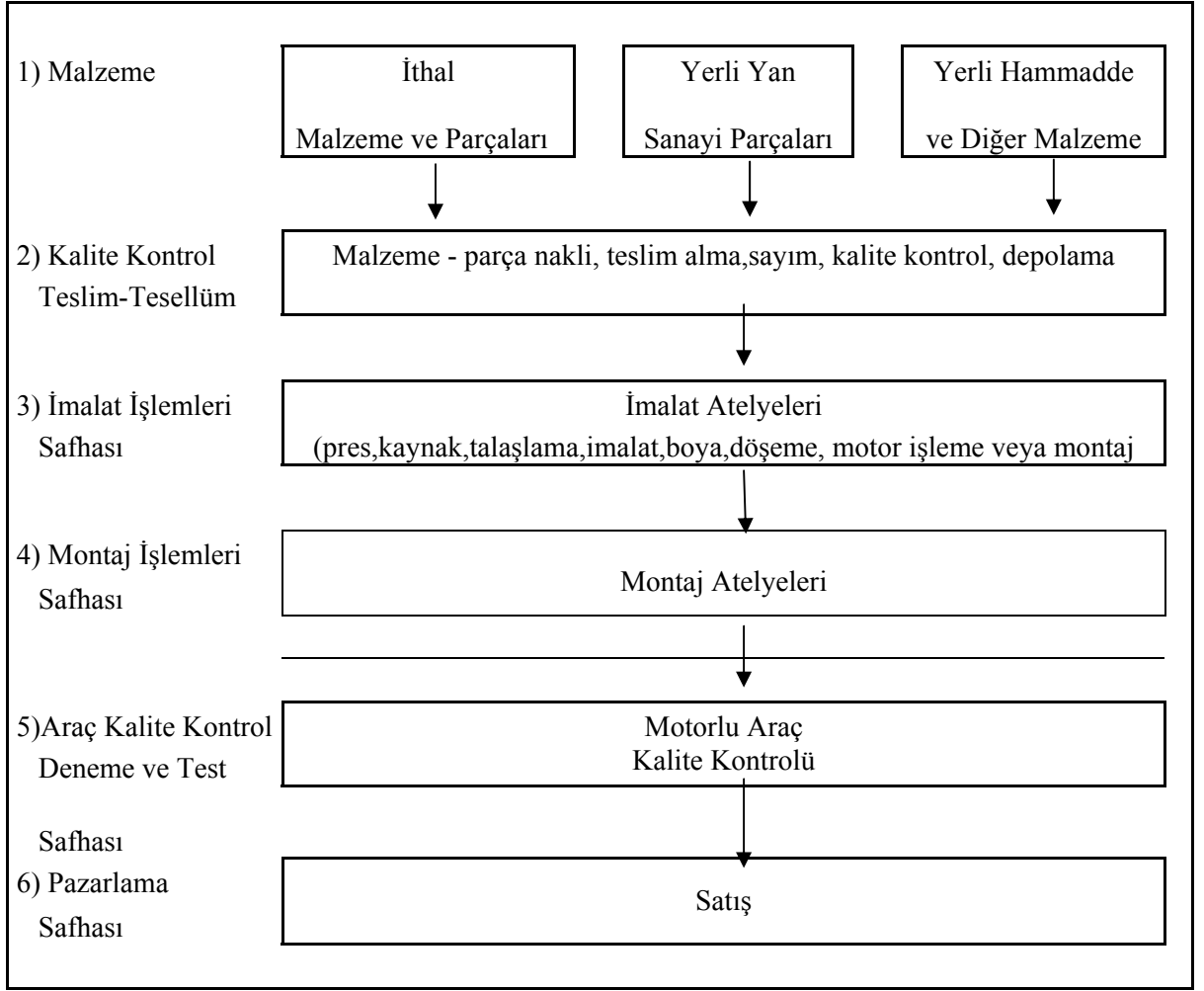
Genel olarak otomobil ve ticari taşıt araçlarının üretim sırasında geçtiği aşamalar aşağıda verilmiştir;

- Pres: Otomotiv sanayii girdisi olan sac, bu aşamada preslenerek şekil alır. Sac preslerde kalıpların yardımı ile şekillenir. İşi yaparken kullanılan presler tonlarca ağırlıktadır. Fikstür ve kalıp imal edilirken kullanılacak pek çok yöntemden en gelişmiş olanı, bilgisayar destekli olan ve ileri mühendislik çizimleri sonrası online olarak makineye imalat emri verendir.

⁸ OSD, “**Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu**”, Mart 2009, (Çevrimiçi) <http://www.osd.org.tr/2008yilidegerlendirme.pdf>, (Erişim Tarihi: 18.04.2009)

- Kaynak: Ortaya çıkacak ürün kasasını oluşturacak parçaların, bağlayıcı fikstürlerle veya diğer bir deyişle, parçaları bir arada tutacak diğer parçalarla kaynaklanması işlemidir. Bu işlem için sac parçalar, yağdan temizlenmek amacıyla yağ alma işleminden geçirildikten sonra kaynak sürecine sokulmaktadır. Robotlarla gerçekleşen kaynak işlemi ise en gelişmiş kaynaklama aşamasıdır.
- Boyahane: Bu aşamadaki işlemler; yağ alarak temizleme, fosfatlama, katoforez, birleşim yerlerine sızdırmazlık sağlamak için mühür sürme işlemi ve çamurluk içlerine PVC atma işlemi, astar boya ve fırınlama, son kat boya ve fırınlama, kapı içleri gibi kapalı kesitlere wax enjekte etme, son kontrol ve düzeltmelerin yapılması olarak açıklanabilir.
- Montaj: Bu aşamada, ithal parçalar ve yurt içi piyasasının ve eğer varsa fabrikanın kendi ürettiği parçalar bir araya getirilmektedir. Motor, mekanik parçalar, elektrik birimleri, döşemeler, diğer hafif aksamlar vs. boyanmış gövdeye monte edilir. Araç en küçük ayrıntısına kadar hazırlanır.

Otomotiv sanayiinde üretim süreci ve iş akım şeması aşağıda verilmiştir:



Kaynak: AKSOY, Tamer, “Türk Otomotiv Sanayii Yatırımları” Otomotiv Sanayii Derneği Yayınları, Yayın No:20, 1990, s.87.

Şekil 1. Otomotiv Sanayiinde Üretim Süreci ve İş Akım Şeması

Yapılan bazı araştırmaların sonuçları birbirinden farklılık gösterse de, ekonomik üretim ölçeği, tek bir model bazında olmak üzere binek otomobilde yaklaşık 15.000, otobüste 2000, kamyon için 10.000 – 15.000 civarında kabul edilmektedir.⁹

Otomotiv sanayiinde uygulanan üretim teknolojisi/sistemleri genel olarak; “emek yoğun üretim”, “seri üretim” ve “esnek üretim”/ “yalın üretim” sistemleri olarak üç başlıkta sınıflandırılmaktadır.¹⁰

⁹ Sibel Kumbasar Bayraktar, “Otomotiv Sektörü”, İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, Sektör Araştırmaları Serisi/No:1, Ekim 1995, Editör: Dr. Meral Varış Tezcanlı, s. 8.

¹⁰ Hakan Gök ve Sinan Yüceler, “Otomotiv Sektöründe Maliyet Düşürme İşlemleri” (Çevrimiçi), http://www.obitet.gazi.edu.tr/oto_sektor/otomotiv_sektorunde_maliyet_dusurme_islemleri%20.ppt#10, (Erişim Tarihi: 12.03.2009)

19. yüzyılın sonlarına kadar otomotiv sanayii, emek yoğun bir üretim yapısı arz etmekte idi. Bu üretim yönteminde ürünler, tamamen siparişe dayalı, dolayısıyla küçük ölçekte ve standart dışı olarak üretilmektedir.

Emek yoğun üretimde her bir ürün az sayıda üretildiğinden, söz konusu ürünleri tanımlayacak genel özelliklerden, diğer bir ifade ile standardizasyondan bahsetmek mümkün değildi. Ayrıca, küçük ölçekli işletmelerin AR-GE'ye ve yeni teknolojiye yatırım yapmalarının güçlüğü ve az sayıda üretim birim maliyeti yükseltmekte idi.

Ancak, 1908 yılında Amerikan otomotiv sanayiinde Henry Ford tarafından başlatılan ve seri üretimin başlangıcı olarak kabul edilen T-Modeli otomobil üretimi projesiyle, sanayideki eksiklikler giderilerek otomotiv sanayiinin öncülüğünde, tüm sanayilerde yeni bir dönem başlamıştır.

Seri üretim; hareket eden bir montaj hattı ve yüksek oranda iş bölümüne dayalı, sermaye yoğun, üretim hattında çok basit işlemler yapan vasıfsız veya yarı vasıflı işgücü vasıtasıyla yüksek miktarlarda ve standart ürünlerin üretildiği bir üretim sistemidir.

Ölçek ekonomisi kavramının önem kazandığı, büyük ölçeklerde ve birim ürün başına düşük maliyette bir üretimi esas alan seri üretimde beş temel öge vardır. Bunlar; üretimde hassaslık, üründe standardizasyon, aksam ve parçaların değiştirilebilirliği, nihai ürün ve alt parçaların üretiminde eşzamanlılık ve üretimin sürekliliği unsurlarından oluşmaktadır.

Otomotiv sanayiinde, seri üretim sistemlerinin uygulamasıyla sağlanan üretkenlik artışı ve daha düşük maliyette üretim, bu ürünlere yönelik kitlesel talebin oluşmasında etkili olmuştur.

Seri üretimin kapsamlı bir şekilde ilk kez uygulandığı Henry Ford'un T-Model otomobil projesiyle, söz konusu otomobilin ilk üretimine başlandığı 1908 yılında 6.000 adet civarındaki satış, montaj hattının tümünden tamamlandığı 1914 yılında yaklaşık 260.000 adete ulaşmış ve ilk altı yılda ortalama yıllık yüzde 87,4 büyüme sağlanmıştır.

1908 yılında 850\$ olan fiyatı ise 1914 yılında 490\$'a düşmüştür.¹¹

1930'lu yıllardan sonra Avrupa ülkelerinde de seri üretime geçiş yönünde teşebbüslere başlanmış ve 1950'li yıllardan sonra seri üretimin bu ülkelerde de yaygın olarak uygulanması ve Türkiye, Yugoslavya, Fas, Cezayir gibi ülkelere ucuz işgücü teminin de etkisiyle 1970 yılına gelindiğinde Batı Avrupa ülkeleri ve ABD dünya taşıt aracı üretiminin yüzde 80'inden fazlasını yaklaşık eşit bir şekilde üretir konuma gelmişlerdir. Seri üretimin ABD'de ve Avrupa ülkelerinde yaygın olarak uygulandığı 1960'lı yılların sonlarında, üretim sistemlerinde esnek/yalın üretim sistemi olarak adlandırılan ikinci önemli değişim yine otomotiv sanayii öncülüğünde Japonya'da gerçekleştirilmiş, kısa zamanda tüm Japon otomotiv firmalarınca uygulanmış ve zamanla ABD ve Avrupa'lı büyük otomotiv firmaları da kendi sistemlerini yalın üretim sistemine uyarlamaya çalışmışlardır. Japon otomotiv sanayiinin kısa sürede, oldukça gelişmiş ABD ve Avrupa otomotiv sanayiine göre rekabet üstünlüğüne kavuşmasında, yalın üretim sisteminin çok önemli bir unsur olduğu kabul edilmektedir.

Yalın üretim sistemi, üretici-tedarikçi ve üretici-satıcı ilişkilerini de kapsamaktadır. Dolayısıyla, bu üçlü arasında yüksek bir örgütlenme ve organizasyon yeteneğine dayalıdır.

Yalın üretim sistemi;

- ✓ Tam zamanında (JIT:Just in Time) üretim ve teslimat yöntemiyle stok maliyetinin azaltıldığı,
- ✓ İstatistikî işlem denetim (SPC), kalite çemberleri ve toplam kalite yönetimi (TQM)'nin uygulandığı,
- ✓ Üretimde çok amaçlı tezgahların ve bir çok alanda yetenekli işçilerin kullanıldığı ve işçilerin basit işler yapar konumdan çıkarılarak üretimin işleyişi ve üretim teknolojisi hakkında alınan kararlara azami ölçüde katılımının sağlandığı,
- ✓ Üretim teknolojisi, fiyat ve kalitede sürekli iyileştirmenin (Kaizen) hedeflendiği,

¹¹ Bedir, a.g.e. s. 15

- ✓ Ana sanayi-yan sanayi ilişkilerinde uzun dönemli ilişkiler, karşılıklı dayanışma ve güven unsurunun tesis edilmeye çalışıldığı,
- ✓ Düzenli bir üretici-satış teşkilatlanmasıyla mümkün olduğunca piyasa işaretlerine duyarlı bir üretimin sağlanılmasına özen gösterildiği bir üretim sistemidir .

Yalın üretim anlayışında işçiler, birçok işte uzman ve sorun çözücü olarak görülmekte ve grup çalışmasına önem verilmektedir. Çok yönlü vasıflar geliştirebilen işçilere ömür boyu iş güvencesi şeklinde ödüllendirme düzeni ve üstün yetenek temelini esas alan ücret anlayışı mevcuttur. Bu tür uygulamayla, diğer işçilerin de çok yönlü yetenek geliştirmeleri özendirilmektedir.

Seri üretim ve esnek/yalın üretim arasındaki farklılığın ülkeler boyutundaki sonuçları aşağıdaki tablolarla anlatılmaya çalışılmıştır.

Tablo 3. Ortalama Bir Otomobil Montaj Tesisinin Özellikleri, 1989

	Japon Firmaları	ABD Firmaları	Avrupa Firmaları
Üretkenlik(Saat/Araç)	16,8	25,1	36,2
Kalite (Montaj Hataları/100 Araç)	60	82,3	97
Onarım Alanı (Montaj Alanı %'si)	4,1	12,9	14,4
Parça Stoğu (8 Örnek Parça için-gün)	2	2,9	2
Öneri/Çalışan	61,9	0,4	0,4
Yeni Üretim İşçilerinin Eğitimi (saat)	380,3	46,4	173,3

Kaynak: JONES, Daniel T., ROOS, Daniel and WOMACK, James P., **The Machine That Changed The World**, NY,1990, s.56.

Tablo 3’de görüleceği üzere, yalın üretim sistemi/teknini yaygın olarak uygulayan Japon otomobil üreticileri, ABD ve özellikle Avrupa’lı üreticilere göre gerek üretkenlik ve gerekse kalite açısından oldukça üstün durumdadırlar. Ayrıca, Japon üreticilerin, çok daha az parça stokuyla, ve çok daha az kalite kontrol, bakım onarım

alanıyla üretim gerçekleştirdikleri görülmektedir. ABD’de yaklaşık üç günde bir, Avrupa’da iki günde bir tedarik yapılmasına rağmen Japonya’da günde beş kez tedarik yapılmaktadır.

Japonya’da işçilerin iş organizasyonu ve üretim işlemleriyle ilgili kararlara esas teşkil edebilecek öneriler sunmaları ve neticede kararlarda katılımının bulunması oldukça önem arz etmektedir. Bu durum, çalışan başına öneri göstergesiyle açıkça görülmektedir. Ayrıca, işçilerin tek bir iş yapmaktan ziyade, çok yönlü vasıflar edinebilmesi için işçi eğitimi Japonya’da, ABD ve Avrupalı üreticilere göre oldukça yüksektir. Bu hususların da verimlilik artışında etkili olduğu açıktır.¹²

Gelişmiş otomotiv sanayilerine sahip ülkeler arasında, otomobil üretiminde maliyet farklılığına sebep olan unsurlar üzerinde yapılan kapsamlı bir araştırmada ise Tablo:4’teki durum ortaya çıkmaktadır.

Çalışmaya konu olan yıllarda Yen gerçek değerinden düşük olduğundan Japon firmalarının rekabet gücünü olumlu yönde etkilemiştir. Kapasite kullanım oranına bakıldığında ise, örneğin 1980 ve 1983 yılları arasında ABD otomotiv sanayiinde kapasite kullanım oranı ortalama yüzde 55, Japonya’da yüzde 85 civarındadır. Dolayısıyla, kısa dönemli bu olumsuzlukların etkisini giderebilmek için, söz konusu tablo gerçekçi kur ve normal (uzun dönemli) kapasite kullanım oranları alındığındaki reel durumu ortaya koymaktadır.

¹² SAYER, Andrew, “**Post Fordism in Question**”, International Journal of Urban and Regional Research, 1989, vol.3.

Tablo 4. Japon ve Amerikan Otomobillerinde Uzun Dönem Birim Maliyet Farklılığı ve Kaynakları

Yıllar	Farklılığın Kaynağı						
	Maliyet Farklılığı *	İşçilik	Sermaye	Malzeme	Ölçek	Maliyet Üretkenliği	Ülke Üretkenliği
1978	-11	-11,4	-1,9	11	2,8	-7,7	-10,2
1979	-17,3	-11,1	-1,8	6,5	2,2	-11	-12,9
1980	-23	-13,7	-2,8	6,3	1,8	-13,7	-15,2
1982	-23,1	-12,1	-2,1	1,1	1,3	-11,6	-12,7
1984	-24,9	-24,9	-1,4	1,7	1,8	-16,7	-18,1

*((Japon/Amerikan)-1)*100

Kaynak: FUSS, Melvyn A., and WAVERMAN, Leonard, Cost and Productivity in Automobile Production, Cambridge University Press, 1992, s.150.

Tablo 4’de görüldüğü gibi, Japonya’nın kapasite kullanım oranı ve kurdan kaynaklanan maliyet üstünlüğü giderildiğinde dahi, 1984 yılında Japonya’nın ABD’ye göre yüzde 25 maliyet üstünlüğü olduğu görülmektedir.

Japonya’daki otomobil üretim maliyetini olumlu etkileyen unsurlar içerisinde, işgücü, sermaye maliyetindeki düşüklükle birlikte asıl önemli etkenlerin ülke üretkenliği ve maliyet üretkenliği olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 4 şu şekilde değerlendirilebilir: 1984 yılında, iki ülkede işçilik fiyatı hariç diğer tüm unsurlar (söz konusu yıldaki geometrik ortalama olarak) eşit kabul edilirse, Japonya’da işçilik fiyatlarındaki düşüklük nedeniyle otomobil maliyetinde yüzde 10,1’lik bir üstünlük oluşabilecektir. Maliyet üretkenliğinde ise, tüm girdi fiyatlarının her iki ülkede eşit olduğu kabul edilirse, Japonya’nın ABD’ye göre yüzde 16,7 oranında maliyet üstünlüğü olduğu görülüyor. Bu durum, Japonya’nın verimlilik üstünlüğünün maliyette çok önemli bir boyut oluşturduğunu ispatlıyor. Bir diğer önemli husus ise, ülkeye özgü üretkenlik değişkeninin maliyet üstünlüğüne olan yüksek orandaki etkisidir. Bu durum şöyle açıklanabilir: Otomobil sanayinin yapısal durumu haricindeki tüm değişkenlerin iki ülkede eşit olduğu kabul edilirse Japonya otomobil sanayii rekabette ABD’ye göre yüzde 18,1 oranında fiyat üstünlüğüne sahiptir. Bu durumu belirlemek için kullanılan değişkenle üretim sistemlerinin, daha özel ifadeyle Japonya otomobil sanayinin idari ve teknik yapılanmasındaki başarısının önemi ortaya

çıkmaktadır. Örneğin, maliyeti etkileyen tüm değişkenler eşit kabul edildiğinde ülkeye özgü üretkenlik, maliyet farklılığının yüzde 65'ini açıklayabilmektedir.

Günümüz otomotiv sanayiinde uluslararası boyutta ciddi bir rekabet yaşanmaktadır. Geçmişte ağırlıklı olarak fiyat esasına göre rekabet edilirken son yıllarda rekabet; fiyat ile birlikte kalite, etkin bir pazarlama, üründe yaratıcılık, değişen talebe hızlı yanıt verme yeteneği, ürün çeşitliliği ve geleceğe yatırım ile belirlenir olmuştur. Özellikle doymuş pazarlarda satışları müşteri eğilimleri belirlemekte ve daha sık aralıklarla ürün geliştirme, dolayısıyla marka ve model yaratabilme başarısını önem kazanmaktadır.

Bu kapsamda, firmaların AR-GE harcamaları giderek artmaktadır. Örneğin, 1999 yılında Almanya otomotiv sanayiinin AR-GE dışı yatırım tutarı 18 milyar mark olurken, AR-GE harcamaları 22 milyar mark olmuştur. Aynı zamanda, Almanya otomotiv sanayii AR-GE harcamaları, ülkenin toplam AR-GE harcamalarının yüzde 30'unu oluşturmuştur. Araç üreticileri, satış gelirlerinin yüzde 5'ini AR-GE'ye ayıkmaktadırlar.¹³

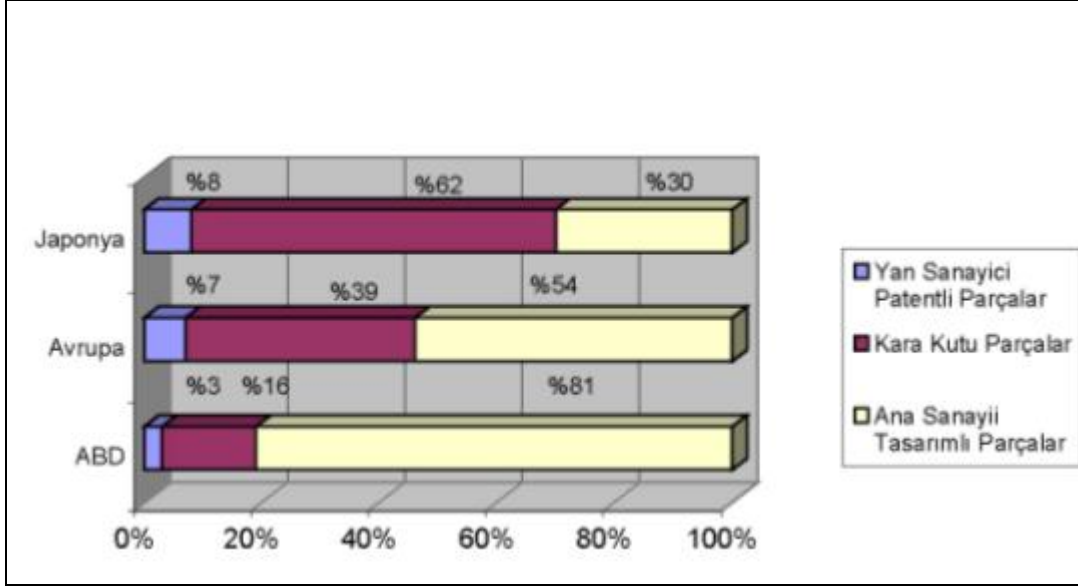
Bu kapsamda, AR-GE harcamalarının önemli bir bölümü, çevre normlarına uyum, alternatif yakıt kullanımı ve yakıt tasarrufu, güvenlik, hafiflik ve kompozit malzeme kullanımı alanlarına ayrılmaktadır.

Diğer taraftan tüketici tercihlerine duyarlı, kısa sürede kaliteli ve uygun maliyette yeni model geliştirme performansı firmalar için önemli bir rekabetçi üstünlük olmaktadır. Yeni bir otomobil modelinin geliştirme sürecinin Japonya'da, ABD ve Avrupa ülkelerine göre daha kısa olduğu, ayrıca, ortalama olarak model değiştirme sürelerinde de Japonya'yı ABD ve Avrupa'nın takip ettiği bir gerçektir.¹⁴

Japonya'nın ana ürün geliştirme üstünlüğünde, yan sanayi katılımının önemi veya yan sanayinin ürün geliştirmeye katılımı aşağıdaki şekil ile açıklanmıştır.

¹³ VDA-Verband Der Automobilindustrie E.V., Annual Report 2000.

¹⁴ Kim B. Clark, "Product Development Performance- Strategy, Organization and Management in the World Auto Industry"; Harvard Business School Press, Boston, 1991.



Kaynak: Kim B. Clark, **Product Development Performance- Strategy, Organization and Management in the World Auto Industry**; Harvard Business School Press, Boston, 1991.

Grafik 2. Yan Sanayiden Tedarik Edilen Parçaların Tasarım Durumu

Ana firmaların yan sanayiden tedarik ettiği parçalar içerisinde yan sanayi patentli parçalar ve kara kutu parçaların değer olarak payı, ABD’de yüzde 19, Avrupa’da yüzde 46, Japonya’da ise yüzde 70’tir. Ayrıca yan sanayi mühendislik oranı diye adlandırılan, bir otomobilin tasarımı için harcanan toplam mühendislik çalışmaları içerisinde yan sanayi firmalarının mühendislik payı, ABD’de yüzde 7, Avrupa’da yüzde 16, Japonya’da ise yüzde 30’dur.

Dolayısıyla, Japon araç üreticilerinin ürün geliştirmede yan sanayiinin katılımına büyük önem vermeleri, Japon araç üreticilerinin yeni model geliştirme üstünlüğünde önemli bir etken olmaktadır.¹⁵

Ana sanayi firmasının yan sanayicisinden aksam ve parça tedariki, yan sanayicinin ürün geliştirmeye katılımı nispetine göre genel olarak yan sanayici patentli parçalar, kara kutu parçalar, şartlı tasarım ve misafir mühendis uygulamaları şeklinde ortaya çıkmaktadır.

Parçanın dış görünüşü, yaklaşık fiyatı, performans ölçütleri vb. genel özellikleri ana sanayiince belirlendiği, ancak gerekli tüm ayrıntı tasarımının yan sanayiince

¹⁵ Gök ve Yüceler, a.g.e.

gerçekleştirildiği; ana ve yan sanayinin ortaklaşa geliştirdikleri parçalar, kara kutu parçalar olarak adlandırılmaktadır.

Kara kutu parçalarda iki tür uygulama bulunmaktadır. Birincisi ismarlama çizimlerdir. Yan sanayince tasarımı yapılan parçanın, yan sanayi tarafından üretiminden önce nihai tasarımının bir de ana sanayi tarafından gözden geçirilmesi şeklinde uygulama olup, yan sanayici ana firmadan sadece tasarım ücreti talep etmektedir. İkincisi ise onaylı çizimlerdir. Ana sanayi firması parçanın yan sanayi firması tarafından yapılan ayrıntı tasarımına hiç bir şekilde denetim ve ilaveler yapmamaktadır. Dolayısıyla bu tür bir kara kutu parçasında yan sanayici patent sahibi olmakta, ana sanayi üretilmiş parçayı satın almaktadır.¹⁶

Bunlara ilave olarak, yan sanayinin ürün geliştirmeye katılımı konusunda diğer bazı uygulamalar da mevcut olup bunlar, şartlı tasarım ve misafir mühendis uygulamaları olarak anılmaktadır. Parçanın başlangıçta öngörülen genel özellikleri yanında tüm ayrıntılı tasarımının ana firmaca yapıldığı, ancak, yan sanayicinin daha kolay üretilebilirlik ve maliyet düşürme yönünde önerebileceği değişikliklerin ana sanayince tekrar değerlendirilip uygulandığı ve üretilmek üzere yan sanayicisine verildiği parçalara şartlı tasarımlı parçalar denmektedir. Ürün geliştirme süreci boyunca yan sanayicinin üretim ve tasarım mühendislerinin de katılımıyla, ana fabrikada tasarlanan parçalar ise misafir mühendislik uygulaması olarak bilinmektedir.

Yapılan bir çalışmada, gelişmiş otomotiv sanayilerine sahip ülkelerde, 2000 yılı itibariyle bir araç üretiminde yaratılan katma değerın yüzde 60-70'i yan sanayiince oluşturulurken, bu oranın 2005 yılında yüzde 65-75'e, 2010 yılında yüzde 70-80'e ulaşacağı; diğer taraftan, yeni bir araç modeli veya ürün geliştirme harcamalarına yan sanayinin katkısı 2000 yılında yüzde 33 iken, bu oranın 2005 yılında yüzde 43'e, 2010 yılında yüzde 51'e ulaşacağı belirtilmektedir.¹⁷

Sonuç olarak, araç üreten ana firmanın, aksam ve parçaların tamamının üretimiyle birlikte parçaların teknik tasarımlarını da kendi firmasında yapmaktan ziyade

¹⁶ Bedir, a.g.e., s.21

¹⁷ VDA-Verband Der Automobilindustrie, E.V., Annual Report,2000

doğrudan tedarikte bulunduğu nispeten yeterli ölçekli, AR-GE yeterliliği bulunan yan sanayi firmasından bekleme eğilimi giderek artmaktadır. Söz konusu yan sanayi firması da, tasarımını yaptığı ana parçanın ilgili alt parçalarının tedarikini daha küçük ölçekli yan sanayi firmalarından yaparak tamamlanmış ana parçanın araç üreticisine teslimini taahhüt etmektedir.

1.2. Türkiye’de Otomotiv Endüstrisi

Gelişmiş ülkelerde ekonominin lokomotif olarak kabul edilen otomotiv sektörü Türkiye’de üç büyük sektör arasında yer almakta olup elli yıllık bir geçmişe sahiptir. Bugün Türk Otomotiv Endüstrisi, küresel pazarlara ürün satabilmekte olup sektörde 17 ana ve yaklaşık 1250 yan sanayi işletmesi genelde Marmara Bölgesi’nde kurulmuştur. Türkiye’de ithal ve yerli araçlar dâhil yaklaşık 45 marka aracın satışı yapılmaktadır. Üretilen araçların % 40’ı Güney Marmara Bölgesi’nde satılmakta, % 40’ı ihraç edilmekte % 20’si ise Güney Marmara dışındaki bölgelerde satışa sunulmaktadır.

Türk Otomotiv Ana Sanayi dış ticaretinin % 75’ini Avrupa Birliği ülkeleri ile yapmaktadır. Son dönemlerde sektör ihracatının artmasına bağlı olarak Türkiye’de üretilen araçların uluslararası piyasalarda söz sahibi olmaya başlaması, üretimin artmasına zemin hazırladığı gibi istihdamın ve milli gelirin artmasına da önemli ölçüde katkı sağlamıştır. Ancak ülkemizde araç üretiminin hızla artmasına rağmen dünya genelinde 1000 kişiye düşen araç sayısı 132 iken, 2005 yılı verilerine göre ülkemizde 102 olarak gerçekleşmiştir. Bu da ülkemizde otomotiv endüstrisi anlamında halen doymamış bir piyasanın olduğuna işaret etmektedir.

Söz konusu endüstride kolayca sayılabilecek kadar üretici veya bu anlamda satıcı varken sınırsız sayıda tüketici vardır. Bu da bize endüstrinin “oligopolistik” bir yapıya sahip olduğunu gösterir. Oligopol olmanın yanı sıra endüstride farklı çeşit ve modellerde taşıt araçları olduğu için farklılaştırılmış yani heterojen oligopolden söz edebiliriz. Diğer taraftan endüstrideki firmaların daha fazla müşteriye sahip olmak için ve bu çerçevede kârlarını artırmak için birbirlerinin hareketlerine tepkide bulunmaları endüstride anlaşmasız oligopol olgusunun olduğunu gösterir.

Endüstrinin yapısı açısından incelememiz gereken bir diğer durum da endüstride ana sanayi ve yan sanayi açılımının olmasıdır. Otomotiv sanayinin en önemli özelliklerinden biri, endüstriye ara malları sağlayan oto cam, lastik, boya, yedek parça gibi endüstrilerin gelişmesine ortam hazırlamasıdır. Bu nedenle Otomotiv Endüstrisi, otomotiv ana sanayi ve otomotiv yan sanayi olarak ikiye ayrılır.

Diğer taraftan bu endüstride üretilen araçlar belirli bir süre kullanıldıktan sonra ikinci el piyasasında işlem görmektedir. Bu çerçevede endüstrinin uzantısı olarak sıfır kilometre araç piyasası ve ikinci el (limon piyasalar) araç piyasası yapıları ortaya çıkmaktadır.¹⁸

1.2.1. Türkiye’de Otomotiv Endüstrisinin Tarihsel Gelişimi

Osmanlı İmparatorluğunda XIX. yüzyılın başlarındaki en önemli gelişme zamanının Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından yaptırılmış olan sayım cetvelleridir. 1913 ve 1915 yıllarını kapsayan bu çok önemli sanayii sayımının sonuçları 1917 yılında yayımlanmıştır.

Osmanlı hanedanlarından büyük kabul görmüş olan otomobil üretiminin ilklerinden biri, ülkeye Sultan II. Abdülhamit devrinde özel izinle girmiştir. Ülkeye otomobil girişi II. Meşrutiyetten sonra hızla artmış ve Nazırlara, (o devrin bakanlarına) birer otomobil tahsis edilmiştir.

I. Dünya Savaşı’ndan hemen sonra İstanbul’un işgali sırasında Amerika’lılar, Sirkeci rıhtımında bulunan depolarında American Foreign Trade adı altında yarı resmi bir teşekkül kurmuşlardır.

1924-1925 yıllarında Türk asıllı beyaz Ruslardan Aynvefa firması, Ford marka otomotiv ürünlerini Türkiye’de pazarlamaya başlamıştı. 1927 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) bir kanun çıkarttı. Bu yasaya göre; İstanbul’da bir anlamda serbest bölge kurulacaktı. Bu yasanın maddi sıkıntılar bakımından uygulanması çok zor olsa da 1928’de hükümetle Ford Motor Company arasında 25 yıllık bir sözleşme

¹⁸ <http://www.tekplatform.com/ekonomi-turizm/621470-turk-otomotiv-endustrisi.html>, (Çevrimiçi)
(Erişim Tarihi: 25.03.2009)

yapıldı. Ford Motor Co. 1929'da İstanbul Tophane'de kendisine tahsis edilen bölgede montaj işine başladı.¹⁹

Türk otomotiv sanayiinin temelleri 1950'li yıllarda atılmış ve sektörün gelişimi 1960'ların sonu ve 1970'li yılların başında kurulan montaj fabrikalarının belirli kapasite ve yerlilik oranına ulaşmaları ile olmuştur.²⁰

1939'lara gelindiğinde otomotiv endüstrisi I. Dünya savaşında olduğu gibi yine savaş malzemesi imali için çalışılmaya başlamıştır. Bu savaş için özel imal edilen motorlu araçlar içindeki Williys Owerland tarafından gerçekleştirilen çift diferansiyelli Jeep'in askeri alanda daima çok özel bir yeri olmuştur.²¹ Türkiye'de ilk otomotiv sanayi ürünleri üretimi 1954 yılında Overland Ltd.'nin orduya jip ve kamyonet üretmesi üzerine başlamıştır. Söz konusu yatırımı, 1955 yılında Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş.'nin kamyon fabrikası ve daha sonrada Otosan ve Çiftçiler A.Ş.'nin ikinci ve üçüncü kamyon fabrikaları izlemiştir. Otobüs üretimi ise 1963 yılında İstanbul Otobüs Karöseri San. A.Ş. tarafından Magirüs otobüslerinin montajı ile başlatılmıştır.²²

İlk Türk otomobili ise 1961 yılında Eskişehir Devlet Demiryolları Fabrikasında üretilmiştir. "Devrim" adı verilen söz konusu otomobil 4 adetlik prototip üretimle sınırlı kalmış, söz konusu yıllarda talebin 5.000 adet in altında olduğu düşünülürse, talep yetersizliği nedeniyle ekonomik ölçeğin çok altında bir üretimin yapılamayacağı gerekçesiyle üretimi sürdürülememiştir.

Otomobilde ilk ciddi üretim 1966 yılında Anadol otomobili üretimi ile başlamıştır. Yıllık üretimi en fazla 7.200 adet olan Anadol marka otomobil üretimi 1982 yılına kadar devam etmiş ve toplam 87.000 adet üretilmiştir.

1980'li yıllara kadar sürdürülen ithal ikamesi politikaları sonucu otomotiv sanayii iç pazara dönük, çok sayıda firmadan oluşan bir yapı içinde faaliyet göstermiştir. Ana sanayii üretimine paralel olarak yan sanayi üretiminde de dalgalanmalar olmuştur.

¹⁹ İcingür ve Çengelci, **a.g.e.**

²⁰ <http://www.taysad.org.tr/www/tr/default.asp?x=hakkında&s=tarihçe> (Çevrimiçi), (Erişim Tarihi: 15.03.2009)

²¹ O.S.D.Yayımları, "Otomotiv Sanayi'nin Tarihçesi", Sayı: 16.

²² Bedir, **a.g.e.** s. 15

1980'li yıllarda benimsenen liberal ekonomi politikaları çerçevesinde sektörün dışa açık, modern teknoloji kullanan, ekonomik ölçeklerde üretim yapabilen, fiyat ve kalite açısından uluslararası rekabet gücüne sahip bir konuma gelmesi amaçlanmaktadır. Ancak, sözkonusu yıllarda da koruma oranlarının yüksek tutulmasıyla birlikte üretimde istikrarlı bir artış sağlanmış ise de, bu şekilde uzun dönemli bir korumacılık anlayışı sektörün yurt içi pazara dönük, az sayıda ürün çeşitliliğinde bir üretim gerçekleştirmesine neden olmuştur.

1980'li yılların sonlarından itibaren koruma oranları önemli ölçüde indirilmiş, ekonomik ölçekteki yeni yatırımlar ve belirli büyüklükteki tevsii yatırımları desteklenmiştir.

1990 yılına kadar otomobil üzerindeki yüksek koruma oranları nedeniyle yurtiçi talep ağırlıklı olarak üretimle karşılanmıştır. Ancak 1980'li yılların sonlarından itibaren koruma oranlarında yapılan indirimler ve özellikle de Gümrük Birliği nedeniyle ithalatta önemli bir artış olmuş ve örneğin, Gümrük Birliği öncesinde yurtiçi talebin ortalama yüzde 20'si ithalatla karşılanırken, 2000 yılında ithalatın pazar payı yüzde 55'e ulaşmıştır. 2000 yılı ithalat artışında, artan yurtiçi talep ve eurodolar paritesindeki gelişmeler de etkili olmuştur.

01.01.1996 tarihinden itibaren gerçekleştirilen AB ile Gümrük Birliği ile birlikte otomotiv sektöründe çetin bir rekabet yaşanır olmuştur. AB ile tamamen serbest ticaret kabul edilmesine rağmen, üçüncü ülkelere karşı 2001 yılına kadar Ortak Gümrük Tarifesi(OGT) üzerinde bir koruma kararlaştırılmıştır. Ayrıca kullanılmış otomobil ithalatının da belirli bir süre için yasaklanması hususu benimsenmiştir.

Tablo 5. Otomotiv Ana Sanayi Firmaları Hakkında Genel Bilgiler

FİRMALAR	ÜRETİM YERİ	ÜRETİME BAŞLAMA TARİHİ	LİSANS	YABANCI SERMAYE (%)
A.HONDA	GEBZE/KOCAELİ	1997	HONDA MOTOR .	50
A.I.O.S.	İSTANBUL	1966	ISUZU	29,75
B.M.C.	İZMİR	1966	CUMMINS	0
ASKAM*	GEBZE/KOCAELİ	1964	CHRYSLER	0
FORD OTOSAN	İSTANBUL	1959	FORD	41
	ESKİŞEHİR	1983		
	KOCAELİ	2001		
HYUNDAİ ASSAN	KOCAELİ	1997	HYUNDAİ MOTOR	50
KARSAN	BURSA	1966	PEUGEUT	0
M.A.N.	ANKARA	1966	M.A.N.	97,8
M.BENZ TÜRK	İSTANBUL	1968	MERCEDES BENZ	85
	AKSARAY	1985		
OTOKAR	SAKARYA	1963	KHD/LAND ROVER	0
OTOYOL	SAKARYA	1966	IVECO-FİAT	27
O.RENAULT	BURSA	1971	RENAULT	51
TEMSA	ADANA1987	1987	MITSUBISHI	0
TOFAŞ	BURSA	1971	FIAT	37,8
TOYOTASA	SAKARYA	1994	TOYOTA	75

(*) Daha önceki Chrysler

Kaynak: OSD, Türk Otomotiv Sanayii Genel İstatistiki Bilgiler Bültenleri ve Aylık İstatistiki Bilgiler Bültenleri, 2007, s. 12

Bugün 15 ana firma, sağladığı 25.000 civarındaki istihdamla sektörde faaliyet göstermekte ve ülke kalkınmasına önemli katkılarda bulunmaktadır. Sektördeki firmalar lisans altında üretim yapmakta olup, Dünya otomotiv sanayiinde çok güçlü firmalarla yabancı sermaye ortaklığı kurmuşlardır.

Otomotiv yan sanayiinde de, 1000'in üzerinde firma faaliyet göstermekte olup, ana sanayiinin ihtiyaç duyduğu parçaların tamamına yakını üretilmektedir. Ancak, ana sanayiine birinci kademe yan sanayiici olarak faaliyette bulunan ve uluslar arası pazarlarda rekabet ederek ihracat yapabilen, belirli ölçeğe ulaşmış firma sayısı 250 – 300 civarındadır.²³

Yaklaşık 100.000 civarında istihdamı bulunan yan sanayiinde 130' un üzerinde yabancı sermayeli firmayla işbirliği içinde bulunmaktadır.

²³ Tübitak, “Vizyon 2023 Projesi”, (Çevrimiçi)
http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/mm/mm_sonuc_rapor.pdf, (Erişim Tarihi: 12.03.2009)

2000 yılında otomotiv sanayii, imalat sanayii üretimi içerisinde yüzde 6,5, ihracatında yüzde 6,4 ve ithalatında ise yüzde 14,4'lük bir paya sahiptir.

Uluslararası sınıflandırmalara göre sektörün 2000 yılı ihracatı 1,6 milyar \$, ithalatı 5,5 milyar \$'dır. 2001 yılı ihracatı 2,7 milyar \$, ithalatı 2,2 milyar \$'dır.

Gümrük birliği sonrası artan rekabetle birlikte firmaların yeni model geliştirme ve kalite iyileştirici yatırımları artmıştır.

Türkiye de otomotiv sektöründeki gelişmeyi kronolojik olarak incelenir ise:

- ✓ 1950 Türkiye'de Otomotiv Sektörü
- ✓ 1954 İlk montaj hattı (TSK)
- ✓ 1955 Kamyon Montajının yapılması
- ✓ 1963 Otobüs montajının gelişmesi
- ✓ 1970 Binek Otomobil Montaj Fabrikalarının kurulması (Tofaş – Renault - Ford)
- ✓ 1991-1993 yılları Türk otomotiv sektörünün gelişimi üretim artması ve %30'lara dayanan büyüme
- ✓ 1994 krizi ve üretimde durma noktasına gelmesi (ithalatın artması)
- ✓ 2000 iç pazar talebinin çok üzerinde kapasitenin oluşması.
- ✓ 2001 yılında dünyada yaşanan ekonomik kriz Türkiye'yi de etkilemiştir. Ancak bu dönemde Bankacılık ve Finans sektörü olumsuz etkilemiştir. Otomotiv Sanayinin ihracat rakamlarında düşüş görülse de bu olumsuz etkiyi bir nebze sönmüleyebilmiştir.

Türkiye'de otomotiv sanayi için uygun bir gelişme stratejisi belirlenebilmesi için, dünyada otomotiv sanayinde yaşanan değişim ve gelişmelerin iyi analiz edilip takip edilmesi gerekmektedir. Özellikle, bu değişim ve gelişimi gerçekleştirebilen ülke otomotiv sanayilerinin sağladığı rekabetçi üstünlüklerin ortaya arttırmaktadır. Firmalar rekabetin sürdüğü sektörde, en büyük avantajın düşük maliyet olduğunu bilmekte ve bu kapsamda, üretim sitemlerinde / teknolojilerinde sağlanan gelişmelerin, ana-yan sanayi arasındaki ilişkilerde gözlenen değişimin, ortak ürün geliştirme faaliyetlerinin,

firmaların pazar ve üretim stratejilerinin incelenmesinde fayda görülmektedir.²⁴

1.2.2. Arz-Talep Dengesi

Türkiye’de otomotiv sektörü kapsamındaki üretim 1950’lerin ortalarında başlamış ve 1960’ların ortalarından itibaren hız kazanmıştır. 1950’li yıllarda bazı prototip araçların üretilmesinden sonra ilk montaj hattı 1954’te silahlı kuvvetlere jip ve kamyonet tedarigi için kurulmuş, 1955’te kamyon ve 1963’te otobüs montajına başlanmış, takip eden üç yıl içerisinde binek otomobil üreten montaj fabrikaları (Tofaş-Fiat, Oyak-Renault, Otosan-Ford) imalata geçmiştir. 1966’da ise otomotiv sanayi kendi tasarladığı modellerinin montajına başlamış ve Otosan tarafından o dönemlerin otomobili Anadolu üretilmiştir. İki büyük otomobil üreticisi Tofaş ve Oyak-Renault; İtalyan ve Fransız lisanslarıyla 1971’de imalat hatlarını kurmuşlardır.²⁵

Tablo 6. Yıllara Göre Türkiye’de Otomotiv Sanayii Üretimi(Adet)

	1963	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2007	2008
Otomobil	30	3,660	67,291	31,529	60,353	167,556	233,412	297,476	453,663	634,853	621,567
Kamyon	999	6.041	14,670	8,308	18,162	16,933	19,759	28,348	37,227	34,544	36,800
Kamyonet	1,458	4,395	18,489	7,322	7,888	10,553	16,808	68,807	349,885	391,737	449,434
Otobüs	12	806	1,284	1,101	1,637	1,689	1,279	4,213	5,406	6,945	7,526
Minibüs	631	1,099	5,222	2,130	7,397	7,898	7,645	20,597	26,162	21,999	21,123
Midibüs	0	4	239	491	2,191	4,288	3,537	11,506	7,109	9,305	10,660
Traktör	7982	7,518	32,365	16,936	37,830	30,098	44,068	37,434	34,907	33,538	24,807
Toplam	11,112	23,523	139,560	67,817	135,458	239,015	326,508	468,381	914,359	1.132,951	1.171,917

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği (OSD), 2008, (Çevrimiçi) <http://www.osd.org.tr/2008rapor.pdf>, (Erişim Tarihi: 08.03.2009), s. 4.

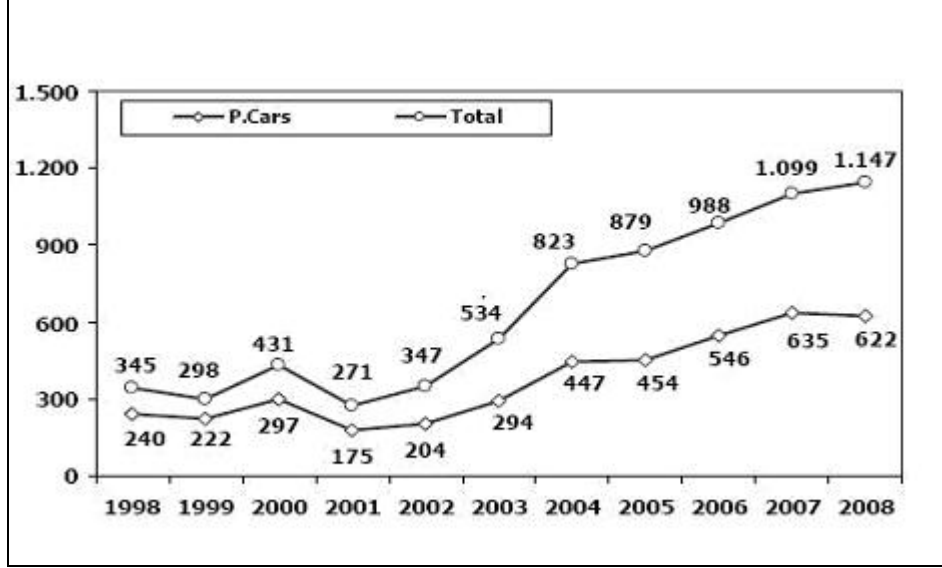
Türkiye pazarına Avrupalı ve Amerikalı otomotiv devlerinin dışında Uzak Doğu’dan Japonya girmiştir. 1987 yılında Mitsubishi, 1994 yılında Toyota, 1997 yılında Honda ve Güney Kore’den Hyundai firmaları, Türkiye otomotiv pazarıyla yakından ilgilendiklerini gerçekleştirdikleri yatırımlar ile göstermişlerdir.

1996 ve 1997 yıllarında artan yurtiçi talebe bağlı olarak otomotiv sanayi üretiminde önemli artışlar görülmüştür. Ancak, 1997 yılı ortalarında Uzak Doğu

²⁴ Bedir, a.g.e., 28

²⁵ Vakıflar Bankası, Sektör Araştırması, 2003

ülkelerinde başlayan Asya Krizi ve 1998 yılında Rusya'ya yayılan kriz, 1998 yılının son çeyreğinden itibaren Türk otomotiv endüstrisini olumsuz olarak etkilemiştir. 1999 yılı ortalarından itibaren bu krizin otomotiv sektörü üzerindeki etkileri giderek hafiflemeye başlamıştır.



Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği (OSD),2008, (Çevrimiçi)
<http://www.osd.org.tr/2008rapor.pdf>, (Erişim Tarihi: 08.03.2009) s. 4.

Grafik 3. 1998-2008 Yılları Arası Otomobil Üretimi

2001 krizi ile otomotiv sanayi üretiminde büyük bir düşüş gerçekleşmiştir. Fakat 2002 yılından itibaren üretim hızla artış göstermiştir. 2002 yılında otomotiv sektörü toplam üretimi 347.000 adet iken bu rakam 2003'te 534.000 adete, 2004'te ise 823.000 adete yükselmiştir. Bu yükselişin nedenleri olarak son yıllarda ürün çeşitliliğinin artması ve bazı yeni modellerin sadece Türkiye'de üretilip dünya pazarlarına ihraç edilmesi gösterilmektedir. 2005 yılında ihracattaki artışın desteği ile birlikte otomotiv sanayi ürünleri üretimindeki artış devam etmiş ve toplam üretim 897.000 adet olmuştur. 2006 ve 2007 yıllarında yükseliş trendi yakalayan sektör, 2008 yılında dünya da yaşanan krizin etkisiyle beklenen yükseliş eğilimini göstermiştir.

Otomotiv sanayi sektöründe, yıllar itibariyle kapasite kullanım talebe bağlı olarak yapılan yatırımlar sonucu artış göstermiştir. Otomotiv sektöründe üretim yapan firmalar, 1990'lı yılların başında sektörün hızlı bir büyüme süreci içinde olması

nedeniyle kapasitelerini artırmış, 1993 yılında, 1992'ye kıyasla toplam üretimde sağlanan artışa paralel olarak, kapasite kullanımında da maksimum düzeylere gelinilmiş ve sektörde genel kapasite kullanımı % 77'ye ulaşmıştır. Takip eden dönemlerde ise 1993 yılında ulaşılan rekor üretimden sonra talep artışının beklenenin altında kalması sonucu atıl kapasite ile çalışmak zorunda kalan sektörün kapasite kullanımı düşük seviyelerde gerçekleşmiştir.

Tablo 7. Yıllara Göre Üretim Miktarları ve Kapasite Kullanım Oranları

	1993	1994	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Üretim	453.465	268.343	326.508	405.202	325.297	468.381	285.737	357.217	103.705
Kap. Kul. (%)	77	46	46	50	36	50	29	35	38

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği,(2003), (Çevrimiçi),
http://www.mmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=6190&tipi=4&sube=0, (Erişim Tarihi: 22.03.2009)

1994 yılı başında yaşanan ve 5 Nisan 1994 Ekonomik Önlemler Paketi'nin uygulamaya girmesiyle yavaşlayan ekonomik sıkıntıların bütün sektörler üzerinde olumsuz yönde etkileri görülmüş ve yaşanan kriz kapasite kullanımının % 77'den % 46'ya düşmesine yol açmış, 1995 yılından 1998 yılına kadar ortalama % 50 civarında gerçekleşen kapasite kullanımı 1998 yılının son yarısında ortaya çıkan küresel krizin etkisi ile 1999'da % 36'ya düşmüş, 2000 yılındaki rekor üretim artışına paralel olarak da yine % 50'lere çıkmıştır. 2001 yılında ise 979.405 adet üretim kapasitesi olan sektörün gerçekleştirmiş olduğu 285.737 araçlık üretim ile kapasite kullanımı % 29'a, düşmüş, izleyen yıllarda gerçekleşen üretim artışı sonucunda ise 2002'de % 35'e, 2003 Mart ayı itibariyle de % 38'e yükselmiştir.

1.2.3. İhracat İmkanları

Türkiye'nin otomobil ihracatı, dünya ihracatı ile karşılaştırıldığında 1993 yılına kadar küçük ölçekte gerçekleşmiştir. ²⁶Ancak, geçen yıllarda yabancı sermayeli firmaların yurtdışı bağlantılarına paralel olarak ihracatta yükselme görülmüştür. 1993 yılında, TL'nin reel olarak değer kazanma eğilimini sürdürmesi ve iç talepteki canlılık

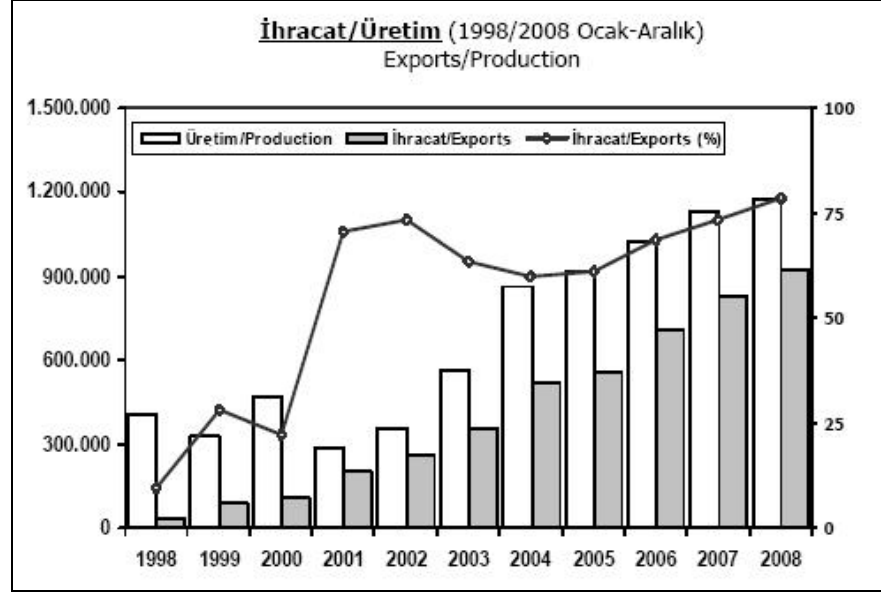
²⁶ Ayper Eğdirici Sönmez, “**Otomotiv Ana ve Yan Sanayi**”, (Çevrimiçi)
http://www.atonet.org.tr/yeni/files/_images/distic/sectorler/otomotiv.pdf, (Erişim Tarihi: 18.04.2009)

nedeniyle genel ekonomideki ihracat daralmasına paralel olarak otomotiv ihracatı da gerileme kaydetmiştir. 1994'e kadar otomotiv üretimi daha çok yurtiçi talebi karşılamaya yönelik olduğu halde, 1994'ün ilk yarısında döviz kurlarının hızla yükselmesiyle baş gösteren ekonomik kriz ve ardından uygulamaya koyulan istikrar tedbirlerinin iç talebi önemli ölçüde daraltması sonucu üreticiler ihracata yönelmişlerdir.

Günümüzde Türk otomotiv sanayi ciddi bir üretim kapasitesine ulaşmış ve teknoloji altyapısı uluslar arası düzeydedir.²⁷ Üretim yapısı dünyanın 16. büyük otomotiv sanayine sahip olan ülkemizde, 24 saniyede bir araç üretilmekte, 30 saniyede bir araç ihraç edilmektedir. 27 üyeli AB içinde toplamda yedinci, hafif ticari araçlarda üçüncü ve otobüs üretiminde ise birinci sırada olması sektörün gelinen noktayı göstermektedir.

Son 4 yıldır ihracatta birinci sırada yer alan otomotiv sektörü, 2007 yılında 22 milyar dolarlık ihracatı gerçekleştirmiştir. 2008 yılı ilk 6 ayında bir önceki yıla göre % 45,5 artış gösteren sektör, dünya da yaşanan ekonomik kriz nedeniyle 2008 yılı sonunda beklenen artışı gösterememiştir.

²⁷ http://www.mmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=6190&tipi=4&sube=0, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 1.02.2009)



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Üretim/Production	405.001	325.291	468.381	285.737	357.405	563.450	864.073	916.062	1.026.427	1.132.951	1.171.917
İhracat/Exports	37.926	92.051	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078	706.402	829.879	920.763
İhracat/Exports (%)	9	28	22	71	73	64	60	61	69	73	79

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği (OSD),2008, (Çevrimiçi)
<http://www.osd.org.tr/2008rapor.pdf>, (Erişim Tarihi: 08.03.2009), s.17

Grafik 4. 1998-2008 Yılları Arası Otomobil İhracat

Grafik 4 incelendiğinde, 1998 yılında 405.001 adet otomotiv üretimi gerçekleştirilirken, bunların sadece % 9'u olan 37.926 araç adedi ihraç edilmiştir. 2000 yılında toplam otomotiv üretimi 468.381 adet iken otomotiv ihracatı %22'lik bir oranla 104.744 adet olmuştur. 2001 yılında yaşanan ekonomik kriz ile araç üretimi düşmesine rağmen ihracat artmış ve 2001 yılında otomotiv ihracat oranı %71'e yükselmiştir. 2002 yılında 357.405 adet araç üretilmiş, %73'ü olan 261.934 adet araç ihraç edilmiştir.

2003 ve 2004 yıllarında oransal olarak bir düşüş gözlenmekle birlikte sayısal olarak bir artış olduğu görülmektedir. 2003 yılında 563.450 adet araç üretilmiş ve bunların %64'ü olan 354.742 adedi ihraç edilmiştir. 2004 yılında ise üretilen 864.073 adet aracın 518.595'i ihraç edilmiştir. 2005 ve 2006 yıllarında da sektörün ihracat rakamlarında artış göstermiştir. 2005 yılında %61 olan ihracat rakamı, 2006 yılında %69'a kadar artış göstermiştir. 2007 yılında 1.132.951 araç üretilmiş, bunların %73'ü ihraç edilmiştir. 2008 yılında ise üretilen 1.171.917 aracın 920.763'ü ihraç edilmiştir.

Japonya'nın öncü olduğu, otomotiv sektörü ihracatında, Türkiye, 8. sırada bulunmaktadır. Her yıl pazar ülke sayısını artıran sektör, 2006 yılında 170 ülkeye ulaşmıştır. İhracatının büyük bölümünü AB başta olmak gelişmiş batı ülkelerine gerçekleştiren sektörün pazarları arasında İspanya, Fransa, İtalya, Almanya, Belçika, İngiltere, Rusya Federasyonu, Slovenya, Estonya, Lüksemburg, Cezayir, Polonya, Malta yer alan bazı ülkelerdir. ²⁸Suriye, Irak, İran, Hindistan, Japonya, Afganistan, Libya, Sudan ve Gine Türkiye'nin otomobil ihraç ettiği diğer ülkelerdir.

Olağanüstü durumlar dışında isimleri pek anılmayan, çoğu kişinin haritadaki yerini dahi bilmediği, ancak otomotiv sektörünün pazarları arasında yer alan bu ülkelerden bazıları şöyledir: “Kenya, Gana, Afganistan, Fildişi Sahili, Mauritius, Angola, Senegal, Guatemala, Etiyopya, Kostarika, Gabon, Madagaskar, Tanzanya, Uganda, Honduras, Srilanka, Kamerun, Mozambik, Burkina Faso, Liberya, Nikaragua, Moritanya, Benin, Gine, Brunei, Guyana, Kamboçya, Jamaika, Bangladeş, Zambia, Burundi, Filistin, Surinam, Nijer, Ekvator Ginesi, Eritre, Togo, Mayotte, Gambiya, Zimbabve, Fiji, Cibuti ve Somali.”

Sektör'ün 2006 yılında ilk kez ihracat yaptığı ülke ve özerk bölgeler ise şöyledir:

- 1-Cayman Adaları
- 2-Bermuda
- 3-Cebelitarık
- 4-Kosova
- 5-Fransız Güney Toprakları
- 6-Karadağ
- 7-Laos
- 8-Dağıstan Cumhuriyeti
- 9-Barbados
- 10-Namibya ²⁹

²⁸ Kobifinans, (Çevrimiçi) <http://www.kobifinans.com.tr/tr/sector/011002/21733>, (Erişim Tarihi: 18.03.2009)

²⁹ **Net Haber**, 22.01.2007

Türkiye'nin otomotiv sektöründeki yükselişinin hızlı bir şekilde devam ettiği ve bu sürecin devam ettirilebilmesi haline Japonya, Avrupa Birliği, ABD, Güney Kore ve Çin'den sonra dünyanın 6. büyük otomotiv ihracatçısı konumuna gelmesi beklenmektedir.³⁰ Ancak Dünya'da yaşanan küresel krizin olumsuz etkileri otomotiv sektöründe de kendini göstermiştir. 2009 yılının ilk 4 aylık döneminde otomobil ihracatında %54,3'lük gerileme yaşanmıştır. Bu gerilemenin yaşanmasında en çok Fransa, İtalya ve Almanya pazarlarındaki gerileme etkili olmuştur. Sektör, toplam ihracatının yüzde 43,1'ine sahip bu 3 ülkede, sadece 4 ayda, 1 milyar 683 milyon 580 bin dolar kaybetmiş, otomotiv sektörü ocak-nisan döneminde, 5 kıtada 153 ülke ile 13 serbest bölgeye toplam 4 milyar 187 milyon 347 bin dolarlık ihracat yapılmıştır. Sektörün bu dönemde ulaştığı 153 ülkeden sadece 33'ünde, serbest bölgelerden ise 3'ünde ihracat artışı görülebilmektedir.

Türk otomotiv sektörünün ihracatında ilk sırada yer alan Fransa'da, 2008 yılının ilk 4 ayında 1 milyar 186 milyon 317 bin doları bulan ihracat rakamı, 2009 yılının aynı döneminde yüzde 35,8'lik düşüşle 761 milyon 508 bin dolara gerilemiştir. Fransa, otomotiv ihracatında %18,19 paya sahiptir. İkinci sıradaki İtalya'da da 2008 yılının ilk 4 ayında 1 milyar 59 milyon 904 bin dolara ulaşan ihracat rakamı, 2009 aynı döneminde yüzde 49,18'lik gerilemeyle 538 milyon 632 bin dolara düşmüştür. İtalya'nın otomotiv ihracatındaki payı ise %12,86'dır.

Almanya'da da geçen 2008 yılının ilk 4 ayında 1 milyar 243 milyon 825 bin dolara yükselen ihracat rakamı, 2009 yılının aynı döneminde yüzde 59,2'lik düşüşle 506 milyon 326 bin dolara gerilemiştir. Üçüncü sıradaki Almanya ise otomotiv ihracatında yüzde 12,09 paya sahiptir. Ocak-nisan döneminde, 1 milyar 806 milyon 467 bin dolar ile toplam otomotiv ihracatındaki payı yüzde 43,1 olan bu üç ülkeye, 2008 yılının aynı döneminde 3 milyar 490 milyon 47 bin dolar ihracat yapılmıştır.³¹ Bu dönemde, Türk otomotiv sektörünün dış ticaret yaptığı ilk 10 ülkedeki ihracatı, değişim oranları ve ihracat payları şöyledir³²:

³⁰ Net Haber, 29.03.2009

³¹ Milli Gazete, 12.05.2009

³² Haber Ortak, 11.05.2009

Tablo 8. Türk Otomotiv Sektörünün Ticaret Yaptığı Ülkeler ve İhracatları

	İhracat	Değişim	Pay
Ülke	<u>Bin Dolar</u>	<u>(Yüzde)</u>	<u>(Yüzde)</u>
Fransa	761.508	-35,8	18,2
İtalya	538.632	-49,1	12,8
Almaya	506.326	-59,2	12,1
Belçika	234.985	19,8	5,6
İngiltere	218.894	-71,4	5,2
Rusya Federasyonu	164.942	-69,9	3,9
Slovenya	145.972	-30,6	3,5
Cezayir	111.909	20,3	2,6
Polonya	98.950	-49,9	2,3
Malta	95.757	79,6	2,3

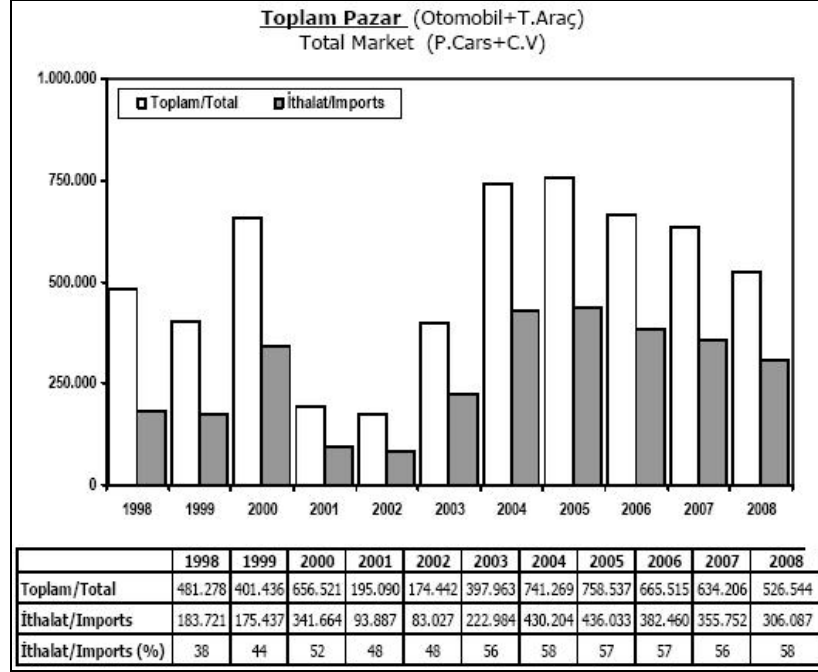
Kaynak: “Otomotiv En Çok Üç Ülkeden Darbe Aldı”, (Çevrimiçi),

<http://www.haberortak.com/Haber/Otomotiv/11052009/Otomotiv-en-cok-3-ulkeden-darbe-aldi.php>, (Erişim Tarihi: 13.05.2009)

1.2.4. Sektörde İthalatın Gelişimi

Dünyadaki gelişmeler ithalatı arttırıcı bir rol oynamıştır. AB ve Uzak Doğu’da kullanılmayan kapasitelerin yüksek oluşu, Türkiye gibi gelişme potansiyeli olan pazarlarda özel fiyat uygulamalarına neden olmuştur. Bunun yanı sıra bu alandaki yoğun rekabet, otomotiv sektöründe yoğun bir teknolojik gelişmeye neden olmaktadır. Her yıl yeni modellerin üretilmesi ve bu modellerin yüksek standartlara sahip olması müşteri tercihlerinin bu modellere yönelmesi sonucunu doğurmaktadır. 1996 sonrasında ithalattaki artış 1999 yılı dışında devam etmiştir. Bu gelişmeler yanında ithalatın yurtiçi satışlar içindeki payı 1992-1993 yılları arasında sırasıyla %19 ve %23 oranında gerçekleşmiş, 1994 ve 1995 yıllarında ise gerçekçi kur politikası ve yerli sanayiinin gümrük birliğine hazırlanıp modern araçlar üretme çalışmalarına bağlı olarak %12 ve %10 seviyelerine inmiştir. 1996’da bu oran gümrük birliğinden sonra artan ithalat

doğrultusunda bir miktar yükselerek %24 olarak gerçekleşmiştir. İzleyen yıllarda da yurt içi satışlar içinde ithalatın payı artmaya devam etmiştir.³³



Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği (OSD),2008, (Çevrimiçi)
<http://www.osd.org.tr/2008rapor.pdf> , (Erişim Tarihi: 08.03.2009), s.19

Grafik 5. 1998-2008 Yılları Arası Otomobil İthalatı

1998 yılında toplam otomobil pazarının %38’lik kısmını ithalat oluşturmaktadır. Bu oran yıllar içerisinde artış göstermiştir. 1999 yılında 401.436 adet olan toplam pazarın 175.437 adetlik kısmı ithal otomobildir. 2000 yılında 656.521 olan toplam pazarın %52’lik bölümünü ithal otomobiller oluştururken, 2001 yılında bu oran %48’e düşmüş ve 2002 yılında da aynı oranda kalmıştır. 2003 yılında toplam pazar 397.963 adet iken otomobil ithalatı %56’lık bir oranla 222.984 olmuştur. Bu oran 2004 yılında %58, 2005 yılında %57, 2006 yılında %57 ve 2007 yılında %56 olarak gerçekleşirken, 2008 yılında 526.544 adet olan toplam otomobil pazarının %58’lik kısmını (306.087 otomobil) ithal otomobiller oluşturmuştur.

³³ Filiz Tiken, “**Turkish Automotive Industry**”, TSKB Research, İstanbul, January 2005, p.1.

Hızlı ithalat artışının temel nedenleri şöyle özetlenebilir; 31.12.1995 tarihinde yürürlüğe giren 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı gereği AB'den ithalatta tüm tarifelerin sıfırlanması ile ithalatta artış oranı beklenenin üzerinde olmuş ve bu aşırı artış sürekli ve kararlı bir nitelik kazanmıştır. Gümrük birliği öncesinde sektör adına ilgililerle yapılan birçok görüşmede ithalatın artmasına karşı uygulanacak tek aracın, kur politikası olacağı açıklanmıştır ancak uygulama bunun aksine gelişmiştir. Özellikle 1997 ve onu izleyen yıllarda markın enflasyonunun altında değer kazanması Almanya'dan yapılan ithalatın aşırı artmasına neden olmuştur. Otomotiv pazarında ithalat gelişmiş ülkelerde dahi belirli düzenlemelerle denetim altında tutulmaktadır³⁴.

2001 yılı ile başlayan ekonomik kriz ve pazarın küçülmesiyle birlikte motorlu araçlar ithalatı, 763 milyon dolar ile 1995 yılından sonraki en düşük düzeyine gerilemiştir. 2001 yılında döviz kurların aşırı değerlenmesi, pazarın daralmasıyla birlikte stok seviyesinin yükselmesi, ithalatın hem adet hem de dolar bazında azalmasına neden olmuştur. Bununla birlikte, 2002 yılı itibariyle, motorlu taşıt aracı ithalatı, döviz kurlarının düşük seyretmesine bağlı olarak dolar bazında artmıştır.³⁵

Türkiye ekonomisi için lokomotif sektör olarak nitelendirilen otomobil sanayii, 1 Ocak 1996 tarihi itibariyle AB ülkeleri için gümrük vergi oranları ve fonların sıfırlanmasını sağlayan gümrük birliğine dahil olmuştur. 6 Mart 1995 tarihli Ortaklık Konseyi'nde alınan kararla otomobil sanayiinin hassas sektör olarak kabul edilmesi nedeniyle AB dışı ülkelere uygulanacak olan OGT'ye uyumun 2001 yılına kadar uzatılması, ikinci el otomobil ithalatının 10 yıl olarak öngörülen bir süre için engellenmesi kararlaştırılmıştır³⁶.

Gümrük Birliği öncesinde ithalatımız içinde en büyük paya sahip ülkelerin Almanya, Güney Kore, Japonya ve Çek Cumhuriyeti ile Rusya oldukları gözlemlenmektedir. Gümrük Birliği sonrasında ise başta Almanya ve Fransa olmak üzere AB ülkelerinin payı artarken, Güney Kore ve Japonya'nın payı %3, Rusya'nın ise

³⁴ OSD, "Otomotiv Sektöründe İthalatın Değerlendirilmesi", İstanbul, 2000, s.11.

³⁵ Ercan Tezer, "Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaretin Değerlendirilmesi", OSD Yayınları, İstanbul, 2003, s.3.

³⁶ Asuman Tuncay, **Otomotiv Sektörü ve Türkiye'de Otomobil Üreten Üç Firmanın Finansal Analizi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul, 2001, s.27.

%5 seviyelerine gerilemiştir. Üçüncü ülkelere karşı OGT'nin üzerinde gümrük vergisi oranı uygulaması 2001 yılı başında sona erdiğinden, AB'nin ithalattaki payının gerilemesi ve Uzakdoğu ve Doğu Avrupa ülkelerinin payının artması beklenmektedir³⁷.

³⁷ OSD, Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Raporu: 1999/5, İstanbul, 1999, s.2

2. DÜNYA OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNİN GENEL DURUMU VE KÜRESEL REKABETİN ETKİLERİ

2.1. Dünya Otomotiv Endüstrisinde Küreselleşme Süreci

Dünya otomobil sanayiinin gelişmesinde ABD ve Japon firmalarının önemli rolleri olmuştur. Özellikle, ABD otomotiv sanayiinin öncü kuruluşlarından "Ford" ve Dünya otomobil piyasasında önemli bir yeri olan Japonya'nın "Toyota" şirketi, otomobil sektöründe ekol teşkil edecek mahiyette karakteristik özelliklere sahiptir.³⁸

Atölyede el marifetiyle yapılmış olan ilk Ford otomobil, ikinci aşamada geliştirilen bir modelin bölgesel ihtiyaçlara göre küçük çaplı değişikliklerin yapıldığı montaj tesislerinde (assembly-line methods) üretilmeye başlanmasıyla üretim ve pazarlamada genişleme sürecine girmiştir. Bu üretim tarzı, Amerikan otomobil yapımcılarının uluslararası piyasalara doğrudan ihracat olarak ilk açılma hareketidir. Üçüncü aşamada üretimin pazara yaklaştırılması (transplant) üretim-ihracat modeli geliştirilerek, Avrupa ve Latin Amerika'ya doğrudan yatırımlar yapılmıştır. Bu anlayış Ford otomotiv sanayinin dünya ölçeğinde üretim yapan bir konuma ulaşmasını sağlamıştır. Bu üretim ve ihracat modeli, daha sonra Japon şirketlerinin diğer piyasalara girmede başvurdukları bir yöntem olmuştur.³⁹

Toyota firması, teknoloji ve organizasyon metodlarında kaydedilen yenilikleri, otomobil yapım sanayiinde ve pazarlamada süratle uygulayarak, üretim yapısında esneklik sağlamış, geniş ürün çeşitliliğine ulaşma başarısını göstermiştir. Firma, sahip olduğu teknoloji ve esneklik kabiliyetiyle doğal çevreye uygun, yakıtta tasarruf sağlayıcı, yeni tüketici talebi yaratacak mahiyette geliştirdiği otomobillerle piyasada önemli bir paya sahip olmuştur. Bu süreçte kalite kontrolü, tüketici tercihlerinin takip

³⁸ Eda Burcu Sungur, “Küresel Boyutta Otomotiv Sanayi ve Türkiye Analizi”, (Çevrimiçi) <http://www.ba.metu.edu.tr/~manclub/yayinlar/glokal/glokalarsivi/sayi13/otomotivsektoru.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.03.2009)

³⁹ Tayfun Talay, “Dünya Otomotiv Sanayine Bakış”, (Çevrimiçi) <http://domainsiz.com/dunya-otomotiv-sanayiine-bakis/>, (Erişim Tarihi: 02.03.2009)

edilerek değerlendirilmesi (feedback), bölgesel şartlara uygun ürün geliştirilmesi vazgeçilmez unsurlar olmuştur.

Diğer taraftan, ABD firmalarınca geliştirilmiş olan transplant üretim modeli (üretim pazarına yakın noktalara kaydırılması) 1970'li yıllardan itibaren Japon otomobil yapımcısı firmalar tarafından daha da geliştirilerek, ABD başta olmak üzere, AB ülkeleri ve diğer ülkelerde yaygın olarak kullanılmıştır.

Otomobil sektörü, dünya genelinde sahip olduğu güçlü tüketici talebiyle dinamik bir yapı arz etmektedir. Sektör; kullanılan teknoloji, üretim miktarı, istihdam hacmi, ürün çeşitliliği ve ticaret hacmi bakımından global etkiye sahip bir konuma gelmiştir. Ancak, gerek üretimin miktar ve kalitesi, gerekse ticaret ve yatırımda piyasa şartları ve tüketici esnekliklerinin değerlendirilmesinde görülen bölgesel farklılıklar, sektörün henüz dünya ölçeğinde homojen bir yapıya ulaşamadığını göstermektedir.

2.1.1. Küresel Otomotiv Piyasaları

Otomotiv endüstrisi, Almanya ve Fransa'nın önderliğinde Avrupa'da doğmuş, 1900'lü yıllardan itibaren, önce ABD'de daha sonra Avrupa'da seri üretime geçilmiştir.⁴⁰ 1900'lü yılların başında kurulan otomotiv sanayi, 1910 yılından itibaren Ford tarafından ABD'de temelleri atılan seri imalat ile ülke pazarlarında etkilerini sürdürmeye başlamıştır.

Uluslararası Motorlu Araç Üreticileri Birliğinin (OICA) verilerine göre dünya otomotiv üretimi, 2005 yılında 66,7 milyon, 2006 yılında da %4,1 artışla 69,5 milyon adet olarak gerçekleşmiştir. Bu trend devam ederse dünya araç üretimi 2020 yılında en az 100 milyon adete çıkacağı tahmin edilmektedir.⁴¹

Otomotiv sanayi, sadece gelişmiş ülkelerde değil tüm gelişmekte olan ülkelerde de ekonominin temel direğidir. Dünyada 50 milyondan fazla insanın doğrudan geçimini

⁴⁰ Sudi Apak ve Metin Uyar, “**Araç Satışları ile Sigorta Primleri Arasındaki İlişki: Türkiye İle Avrupa Birliği Karşılaştırması**”, (Çevrimiçi), http://www.mmo.org.tr/resimler/ekler/412a3a1fd322186_ek.doc, (Erişim Tarihi: 13.04.2009)

⁴¹ Ömer Görener ve Ali Görener, “**Otomotiv Endüstrisinin Türkiye Ekonomisindeki Yeri: Sektörel Bir İnceleme**”, (Çevrimiçi), <http://www.e-sosder.com/dergi/26306-319.pdf>, (Erişim Tarihi: 15.02.2009)

temin ettiği bu sektör, 2005 yılında dünyada 1,9 trilyon Euro ciro elde etmiştir. Eğer otomobil üretimi bir ülke ekonomisi olarak değerlendirilirse, otomotiv sektörü dünyadaki en büyük 6. ekonomi olarak addedilebilir.

Dünyada çeşitli marka ve modelde yapılan üretime paralel olarak tüketici tercihlerindeki farklılık, ülkeler arasında ticaretteki engellerin kaldırılma çabası, motorlu araç üreticilerinin sadece kendi ülke pazarlarını değil tüm dünyayı bir pazar olarak kabul etmeleri, ülkelerin otomotiv sektörü dış ticaretinde önemli rol oynamaktadır.

Son yıllarda Türkiye otomotiv sanayiinin gösterdiği gelişim ve başarı, Türkiye'yi bulunduğu coğrafyada otomotiv sanayiine sahip tek ülke haline getirirken, dünyada da önemli bir üs konumuna yükseltmiştir. Türkiye, bugün geldiği noktada; otobüste Avrupa birincisi, ticari araçta Avrupa üçüncüsü, otomobilde Avrupa yedincisi ve toplam motorlu araç üretiminde dünya on yedincisi konumundadır. İhracatının yaklaşık % 70'ini AB pazarına yapan Türkiye, bu sanayide kalitesini de ispatlamış durumdadır. Toyota'nın dünya üzerindeki en kaliteli aracı bugün Türkiye'de üretilmekte, Renault'ta Avrupa'da kalitesi en yüksek ve bozuk mal oranı en düşük yan sanayisine Türkiye sahiptir.

Türkiye – AT Ortaklık Konseyi'nin 1/95 Sayılı Kararı ile oluşan Gümrük Birliği son döneminde AB ticaret politikalarına uyum amacı ile STA'lar yapılması öngörülmektedir. Bu çerçevede Karar'ın ayrılmaz parçası olan Bildirimler Bölümünde, o dönemde yeni üye potansiyeli taşıyan eski Doğu Bloku ülkeler ile Fas, Tunus, Mısır ve İsrail gibi Akdeniz ülkelerine öncelik verileceği belirtilmiştir. Bu ülkelerle STA'lar süreci içinde tamamlanarak yürürlüğe girmiştir.⁴²

Ancak daha sonra AB tarafından Orta ve Güney Amerika ile Kuzey Afrika' da sürdürülen STA çalışmaları Türkiye'nin dışında tamamlanmış, Türkiye'nin bu anlaşmalar kapsamında yer almak yolundaki istekleri ise AB tarafından dikkate alınmamıştır.

⁴² Ertekin, Köse ve Gülle, a.g.e. s.6

Sonuç olarak Tam Üye statüsü taşınamaması nedeni ile Türkiye, bu STA'lar kapsamına Birlik tarafından alınmamıştır. Gümrük Birliği nedeni ile Türkiye'nin OGT'ne uyumu olması ise, anılan bölge ülkeler ile AB paralelinde bir STA için görüşme yapılmasında herhangi bir ilerleme kaydedilmesini engellemektedir. Diğer deyişle OGT'ne uyum nedeni ile sanayi ürünlerinde indirilmiş olan tarifeler, müzakere noktasında pazarlık pozisyonumuzu güçleştirmektedir.

Öte yandan AB'nin anılan STA'larında Türkiye'nin kapsam dışında kalması ise özellikle "Trafik Sapması" sakıncası yaratması yanında, Türkiye menşeli ürünlerin rekabet gücünü de bu pazarlarda engellemektedir.

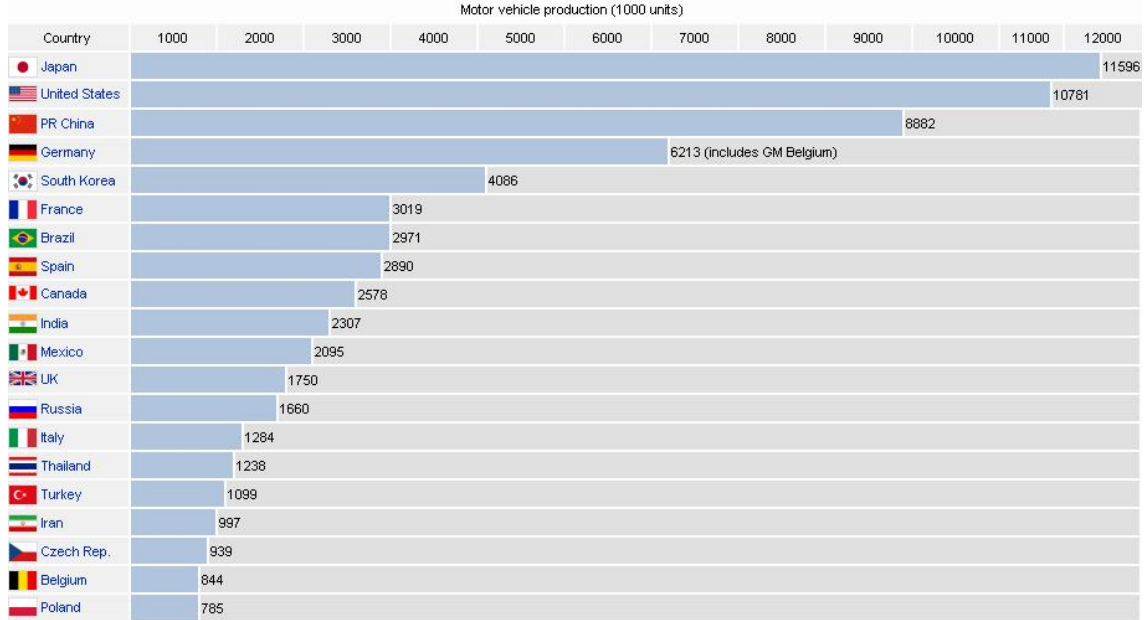
AB'nin yeni kararı ile bu kere 2007 yılında ASEAN Ülkeleri, G. Kore ve Hindistan ile STA müzakerelerine başlayacağı anlaşılmaktadır. Eğer Türkiye geçmişte olduğu gibi AB tarafından aynı mazeret ile sistem dışında bırakılırsa, yukarıda anılan sakıncalara yeni bir boyut eklenmiş olacaktır. OGT uyumu neden ile bu gibi ülkelerle dış ticaretimiz, tarifeler açısından asimetrik ve dengesiz bir şekilde devam etmektedir.

Bu nedenle tam üyelik yolunda son aşama olan "Müzakere Sürecindeki Ülke" olmamız gerçeği temel alınarak, Türkiye'nin bu ülkelerle yapılacak müzakerelerde taraf kabul edilmesinin sağlanması gerekli bulunmaktadır.

Türkiye' deki otomotiv sanayi ulaştığı "üretim kapasitesi – kalite ve teknoloji düzeyi – maliyet avantajı" ile ihracatta önemli projeleri başarı ile sürdürmektedir. 2007 yılının 1,2 milyon üretim, 800 bin adet taşıt aracı veya toplam 17 milyar \$ ihracat ile tamamlandığı tahmin edilmektedir. Ancak ihracatın pazar çeşitliliğinin mutlaka sağlanması ve bu nedenle yeni pazarların bulunması zorunludur. Özellikle AB ile Gümrük Birliği gerçekleştiren ve "Tam Üyelik Öncesi Müzakere Yapan Ülke Statüsü" ne sahip olan bir ülke olarak AB Tercihli Rejimleri'nden yararlanılması halinde ihracatta ek gelir sağlanabilecektir.

12 Eylül 1963 tarihli Ankara Anlaşmasının " taraflar arasında ekonomik ve ticari dengeyi aralıksız ve dengeli olarak güçlendirmek" temel ilkesinden hareketle,

Türkiye'nin Gümrük Birliği Kararı'nın 16 ncı maddesi kapsamında bir AB üyesi gibi AB Tercihli Rejimleri'nden yararlanması göz ardı edilmemelidir.⁴³



Kaynak: OICA, (2007), (Çevrimiçi)

http://en.wikipedia.org/wiki/Template:World_motor_vehicle_production_by_country,

(Erişim Tarihi: 17.02.2009)

Grafik 6. Dünya Motorlu Araç Üretim Miktarları

Japon otomotiv endüstrisi; özellikle 1960'lı yıllardan sonra otomotiv sanayiinde ihracata dayalı olarak hızlı bir büyüme yaşayan Japonya'nın günümüze kadar en büyük ihracatçı olma konumunu devam ettirdiği görülmektedir. 1990'lı yıllarda Japonya'nın otomotiv sanayi ürünleri ihracatında bir düşüş meydana gelmiştir. Bunun sebepleri olarak; Japonya'nın diğer ülkelerde yaptığı yatırımların tamamlanması ve üretime başlanmasıyla ihracat pazarlarında meydana gelen daralma, Japonya'da 1980 sonrası hızla artan işçi ücretleri ve Japonya'nın rekabet gücünde önemli bir unsur olan yalın üretim sistemlerinde Avrupa ve ABD'de sağlanan gelişmeler gösterilmektedir. Japonya'dan sonra en fazla otomotiv sanayii ürünü ihraç eden ülkeler arasında Almanya, Fransa ve İspanya bulunmaktadır. Fakat bu ülkeler ticaretlerini ağırlıklı olarak AB içinde yapmaktadırlar. Son yıllara baktığımızda ise Güney Kore otomotiv

⁴³ Ertekin, Köse ve Gülle, a.g.e. s.21

sanayii ürünleri ihracatını hızla arttırarak İspanyayı geçmiş ve dördüncü sıraya yerleşmiştir.⁴⁴

Ülkelerin ihracatlarının yanı sıra ithalatları da değerlendirildiğinde Japonya'nın otomotiv sanayii ürünleri ticaretinde büyük miktarda dış ticaret fazlası verdiği görülmektedir. ABD ise, yaptığı ihracattan fazla ithalat yaparak yüksek oranda bir dış ticaret açığı vermektedir. AB ülkelerindeki durum ABD'den farklıdır. Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya gibi otomotiv sanayiinde gelişmiş ülkeler önemli miktarda ihracat yaparken, aynı zamanda yüksek miktarda da ithalat yapmaktadırlar. Geçmiş yıllarda Almanya motorlu araç üretiminin yüzde 50'sinden fazlasını ihraç ederken, ithalatın pazar payı ise % 30'un üzerinde olmuştur. Bu oranlar İtalya için sırasıyla % 50 ve 55 mertebelerindedir. Son olarak Güney Kore'ye bakıldığında ithalat oranının ihracata göre düşük kaldığı görülmektedir. Bu durumun özellikle ithalatta etkin olarak uyguladığı dolaylı korumacılıktan kaynaklandığı söylenebilir.

Günümüzde otomotiv sektöründe uluslararası boyutta ciddi bir 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. Özellikle doymuş pazarlarda, satışları müşteri tercihleri belirlemekte ve dolayısıyla ürün geliştirme, marka ve model yaratabilme gibi unsurlar önem kazanmaktadır. Ayrıca harcamaların önemli bir kısmı çevresel standartların yakalanması, alternatif yakıt kullanımı, yakıt tasarrufu, güvenlik, daha az ve geri dönüşüme uygun malzeme kullanımı, gibi alanlara ayrılmaktadır. Ürün geliştirmede ve kaliteli ürün üretilmesinde tedarikçilerle doğru ilişkiler önem kazanmıştır. Japon üreticilerin ürün geliştirmede yan sanayiinin katılımına büyük önem vermeleri, Japon araç üreticilerinin yeni model geliştirme üstünlüğünde önemli bir etken olmaktadır.

Japonya, otomobil üretiminde dünyanın en büyük üreticisidir. Japonya'da yapılan 8,4 milyon adetlik üretim dünya üretiminin yüzde 21'ini oluşturmakta olup, Japonya bu üretiminin yaklaşık yüzde 40'ını ihraç etmektedir. Ayrıca, sonraki bölümlerde detaylı açıklanacağı üzere, Japon firmalarının gerek gelişmekte olan pazarlar ve gerekse ABD ve AB'deki büyük miktarlardaki üretimleri de

⁴⁴ Ali Görener ve Ömer Görener, "Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler", (Çevrimiçi), http://joy.yasar.edu.tr/makale/no10_vol3/03_gorener.pdf, (Erişim Tarihi: 14.05.2009)

düşünüldüğünde, Japon menşeli otomobil üretiminin dünya otomotiv sanayii üretimi içerisinde çok büyük bir paya sahip olduğu ve Japonya'nın otomobil sanayiindeki üstünlüğü kolayca anlaşılabilir.

Japonya'da yeni araç satışları 1980 yılından bu yana hiçbir zaman 5 milyon adedin altına inmemiştir. 1975 yılında 4,31 milyon ve 1980 yılında 5,02 milyon adet olan yeni araç satışları, ekonominin hızla geliştiği 1990 yılında 7,78 milyon adetle zirve yapmıştır.

Japonya'nın otomobil, kamyon ve otobüs üretimi, 2008 yılının son aylarında ABD ekonomisindeki yaşanan yavaşlamanın otomotiv talebini azaltması nedeniyle son 40 yıldaki en hızlı düşüşünü yaşamaktadır.

Japonya Otomobil Üreticileri Derneği, Japonya'da araç üretiminin 2008 Kasım ayında 2007 yılının aynı dönemine göre % 20,4 gerileyerek, 854 bin 171 adede indiğini açıklamıştır. 2008 yılının son aylarında başlayan gerileme 1967 yılından bu yana en büyük düşüşe tekabül etmektedir. 2008 Kasım ayında 2007 yılının aynı dönemine göre, otomobil üretiminin yüzde 20,3 azalarak 737 bin 797 adede, kamyon üretiminin ise yüzde 20,9 gerileyerek 106 bin 170 adede inmiştir.⁴⁵

Toyota, Daihatsu, Toyota, Honda, Nissan ve Mazda dünyanın önde gelen otomobil üreticileri olup Japon menşeli firmalardır.

A.B.D. otomotiv endüstrisi; 1900'lü yıllarda ABD'de, 1940'lı yıllarda ise Avrupa'da seri üretime geçilmiştir. 1950 yılına kadar özellikle I. ve II. Dünya Savaşı yılları ağırlıklı olmak üzere Dünya motorlu araç üretiminin %80'inde fazlası ABD önderliğinde gerçekleştirilmiştir. 1960 yılında ABD'nin toplam üretimindeki payı %47,9'a düşmüştür.⁴⁶

ABD hafif araç pazarında en dikkat çekici nokta bu parkın önemli bir oranını pikaplar ve spor araçlarını da (SUVs) içeren hafif ticari araçların oluşturmasıdır. Hafif araçlar ABD toplam araç parkının % 47'sini, binek otomobiller ise % 53'ünü oluşturmaktadır. Pikaplar ve spor araçlarda (SUVs) araç parkının büyüklüğünün nedeni

⁴⁵ Yeni Şafak, 25.16.2008

⁴⁶ [\(Erişim Tarihi: 11.03.2009\)](http://www.odevarsivi.com/dosya.asp?islem=gor&dosya_no=145251-34k-(Çevrimiçi))

bu araçların genelde binek olarak kullanılmasıdır. Bu araçlar toplam hafif araç satışının % 50'sini oluşturmaktadır.

ABD büyük araç üreticileri, geniş araç pazarı ve üretimi ile dünyanın en büyük otomotiv sanayine sahiptir. Dünyanın iki dev üreticisi General Motor ve Ford firmalarına sahip olan ABD, aynı zamanda geniş yedek parça pazarıyla dünyadaki önemli yedek parça pazarlarından biridir.

General Motors (GM), Ford ve Chrysler Grubu'nun merkezinin de bulunduğu Detroit dünyanın en büyük otomotiv üretim merkezi konumundadır. Son 30 yıldır, Amerikan otomotiv üretimi, Detroit'den başka üretim maliyetlerinin daha düşük olduğu denizaşırı ülkelere kaymaktadır. Bu durum Avrupalı ve Asyalı otomotiv üreticilerin ABD yerel pazarına girmelerini ve ABD'de üretim yapmalarını kolaylaştırmıştır. Avrupalı ve Asyalı üreticiler, üretim programlarını esnek talebe daha iyi adapte ettikleri ABD'nin güney eyaletlerinde yeni ve modern üretim tesisleri kurmaktadır.⁴⁷

2000 yılında yaklaşık 134 milyon araçla, dünya toplam araç parkının yüzde 32'sine sahip olan ABD, bin kişiye düşen 785 adet araçla da araç yoğunluğunun en fazla olduğu ülkedir.

ABD otomotiv sektörü üretim büyüklüğü itibariyle ülkenin en büyük sektörü olup, özel sektör tarafından yaratılan yurt içi katma değerinin yüzde 5'inden fazlası, ABD'nin tarım ürünleri dışı İhracatının yüzde 12'si, ana sanayinde 620.000 kişinin istihdamı, otomotiv sanayince sağlanmaktadır.

Toplam araç satışlarında ABD en büyük pazar konumundadır. Bu durum, ABD'de ticari araç satışlarının yüksekliğinden kaynaklanmaktadır. Dünya ticari araç satışlarının yüzde 58'i ABD'de gerçekleşmektedir.

ABD ticari araç pazarı 1991 yılından bu yana hızla büyümektedir. 2002 yılında toplam satış 8,857,147 adet olmuş ve 1991 satışlarını ikiye katlamıştır. ABD ticari araç pazarının yaklaşık %95'lik bölümü hafif kamyon pazarı oluşturmaktadır. 2002 yılında

⁴⁷ Ertekin, Köse ve Gülle, a.g.e. s.22

hafif kamyon satışı 8,529,257 adet olarak gerçekleşmiştir. 2002 yılı orta ve ağır kamyon satışı ise 326,746 adet olmuştur.

ABD’de sektörel bazda ithalata bakıldığında ise ABD’nin ithalatında ilk sırayı petrol ve petrol ürünlerini de içine alan mineral yakıt ve yağlar alırken, bunu %13’lük pay ile otomotiv ve otomotiv yan sanayi ürünleri izlemektedir.

2008 yılının son aylarında patlak veren küresel krizin başlangıç noktası olan Amerika’da otomobil satışları, 2008 ekim ayında yüzde 32 oranında gerilemiş ve son 25 yılın en düşük seviyesine inmiştir.

ABD’de otomobil satışlarının Şubat 1983’ten beri en düşük seviyede gerçekleşmiştir. GM’nin satışlarında 2008 ekim ayında yüzde 45’lik düşüş yaşanırken, Chrysler’in satışları yüzde 35 gerilemiştir. ABD’de otomobil ve hafif ticari araç satışları son 15 yıldır ilk defa 2008 eylülde, aylık 1 milyon eşiğinin altına düştükten sonra ekimde 838.156 adete gerilemiştir.⁴⁸

Yaşanan kriz nedeniyle başta GM ve Daimler Chrysler olmak üzere birçok Amerikan otomotiv firmasının satışlarında önemli ölçüde düşüş yaşanmış, işçi çıkarmak zorunda kalmış ve Chrysler iflasını istemiştir. Bu konuda Beyaz Saray, zor durumdaki otomobil üreticileri için 2009 yılında 17.4 milyar dolarlık kaynak yaratacağını açıklamıştır. İlk etapta 13.4 milyar dolar, ikinci aşamada 2009 Şubat ayında ise 4 milyar dolar kullanılmıştır.

Çin otomotiv endüstrisi; Otomotiv sektörüne ilişkin olarak, Çin hükümeti tarafından uzun süredir beklenen önemli bir düzenleme getirilmiştir. Pekin, sadece dünya standartlarında bir otomotiv sektörünü yaratma emelinin dışında, batı toplumlarında bir hak olarak görülen iyi donanımlı taşıt araçlarının Çin vatandaşları tarafından da kullanımına imkân vermek istemiştir. Bu hedefe ulaşabilmek için ise; hükümetin mevcut sanayi politikasında değişiklikler yapmasına ihtiyaç vardır. Bu ihtiyacı karşılayacak düzenlemeler ise şimdilik taslak durumdadır.

⁴⁸ Zaman Gazetesi, 05.11.2008

Çin pazarı, taşıt araçları piyasasında dünyadaki en yüksek oranda satış rakamlarının gerçekleştiği pazar özelliği sergilemektedir. 2010 yılına kadar Çin'in dünyanın en büyük ikinci otomotiv pazarı olması beklenmektedir. İlk sırada bilindiği gibi ABD bulunmaktadır. Bu arada yeni düzenlemeyle uygulanacak olan politikanın Çinli ve uluslararası sektör temsilcileri üzerinde bir kaç yılda etkileri görülebilecektir.

On yıllık bir geçmişe sahip olan sektöre ilişkin mevcut hükümet politikasının temel amaçları arasında, uluslararası üreticilerden yerli üreticilere teknoloji transferini gerçekleştirerek, yabancılar tarafından desteklenen kamu sahipliğinde bir sektörü geliştirmektir. Politikanın planlı ekonominin özelliklerini taşıdığı görülmektedir. Sektöre giriş güçtür. Örneğin devlet kuruluşlarının yatırım planlarını onaylaması gerekmektedir. Çin'in Dünya Ticaret Örgütü üyeliğine rağmen, yabancı bir şirketin Çinli bir otomotiv firmasıyla ortaklık yapması mümkün olup, bu ortaklığın yüzde 50 oranını geçmemesi gerekmektedir. Hatta iki yıl öncesine kadar yeni ürünlerin dahi merkezi hükümet tarafından onaylanması gerekmektedir.

Mevcut politikanın ise daha karışık denebilecek sonuçları olmaktadır. Çin'in kamu kurumları ve onların yabancı ortakları tarafından mülkiyeti olan büyük ve gelişen bir otomotiv sanayi tabanı mevcuttur. Bu ortak girişimler tarafından üretilen araçların büyük bir bölümü yabancı ortakların markalarıyla satılmaktadır. Ayrıca, Çinli tüketiciler ortalamada bakıldığında Japonya, ABD ve Batı Avrupa'da üretilen araçlara göre %30-40 oranında daha fazla bedel ödemektedir. Fiyatlarda yüksekliğin önemli nedenlerinden biri; üretimde kullanılan malzemelerin büyük ölçüde verimsiz çalışan ülke içindeki tedarikçilerden elde edilmesi zorunluluğudur.⁴⁹

Düzenlemelerin getirdiği güçlüklerle rağmen bazı özel sermayeli şirketlerin bu pazara sürpriz girişler yaptığı görülmektedir. The Brilliance China Automotive, Chery Automotive ve Geely Automotive gibi markalar, devlet tarafından desteklenen üç otomotiv grubunun satışlarına göre 5 kat daha fazla satış yapabirmiştir. İflas etmiş olan kamu kuruluşlarını satın alan bu girişimler, otomatik ve manuel üretim süreçlerini optimize ederek sermaye yatırım ihtiyacını azaltmayı başarmıştır. Gerek kamu

⁴⁹ Paul GAO, **The McKinsey Quarterly**, 2004 number 3, (Çevrimiçi), http://ref.advancity.net/newsletters/2007/02/cin_oto.html, (Erişim Tarihi: 08.03.2009)

kuruluşları, gerekse de ortak girişimlerin, örneğin iç piyasadan mal tedarik etmek gibi yükümlülüğü olmayan söz konusu yeni rakiplerin maliyet düşürücü imkanlara sahip oldukları görülmektedir. Ayrıca, yabancı ortaklara lisans ücreti ödemek gibi bir zorunlulukları olmayıp, daha çok düşük ücret ödenen coğrafi bölgelerde üretim yapmaktadır. Genelde bakıldığında, Çinli firma ve yabancılar arasında tesis edilen ortak girişimlerle kıyaslandığında ilişkilerini daha çok bir girişimci mantığıyla oturttukları ve sürdürdükleri, böylece çok sayıda bürokratik yükü de ortadan kaldırebildikleri izlenmektedir.

Bu tarz girişimlerin elde ettiği başarının Çin'in güncellenen otomotiv sektörü politikası ekseninde, hükümeti daha da teşvik etmesi gerektiği düşünülmektedir. Özel girişimlerin ve otomotiv sektöründe varolmayan kamu girişimlerinin sektöre girişlerinin önündeki engellerin kaldırılması gereklidir. Yeni politikanın beraberinde sektöre girişin önünde çeşitli engelleri yaratacağı da düşünülmektedir. Bu duruma bir örnek verilecek olursa; firmalara belirli bir büyüklük sınırı getirilebilir. Devletin kamu mülkiyetindeki üretici firmalara aktardığı kaynaklara son verilmeli, bu kaynak transferini ticari bankalara bırakması gerekmektedir. Sektöre girişin engellenmesi konusunda dikkat edilmesi gereken alanlardan biri de; yabancı yatırımcıların mutlaka yerel üreticilerle ortak girişimler oluşturması zorunluluğudur. Ortak girişim modelinin devam ettirilmesinin sadece verimsiz olan kamu kuruluşlarını desteklediği düşünülmektedir.

Otomotiv sektörü özelinde bir değerlendirme yapıldığında, Çin'in sektöre ilişkin piyasa mekanizması koşullarını benimsemesi gerektiği görülmekle beraber, devletin de bu süreç boyunca önemli görevleri olduğu açıktır. Örneğin, egzoz gazı emisyonları ve güvenlik standartları gibi alanlarda düzenlemeleri geliştirmek gerekmektedir. Yerel oyuncuların teknoloji geliştirme potansiyellerini teşvik edici, örneğin elde edilen karlardan Ar-Ge projelerini finanse edecek kaynak yaratma konusunda düzenlemeler getirmek verilebilir. Geliştirilen bu teknolojilerin yerel üreticilere lisanslanmaları böylece mümkün olabilir, sonuç olarak da emisyon kontrolü yapacak olan teknolojilere yapılacak yatırımların caydırıcı etkisi ortadan kaldırılmış olacaktır.

Son birkaç yılda Çin otomotiv sektörünün çok hızlı büyüme performansı, bazı başarısızlıkların görülmesini engellemiştir. Politika yapımcıların bu konuları ihmal

etmeleri durumunda, Çin'in bu alandaki yerel ve uluslararası potansiyelinin önü kesilmiş olacaktır. Devletin yerel otomotiv sektörünün doğru istikamette hareket etmesi için yönlendirici rolü göz ardı edilmemelidir.⁵⁰

Çin Asya'da otomotiv sektörünün lokomotifidir. 2006 yılında, Asya'da araç satışları 18,3 milyon'dur. Bu da 2005 yılına göre % 6,2, yani 1 milyon adetlik satış artışı anlamına gelmektedir. 2006 yılında, birçok Asya ülkesinde araç satışlarında düşme yaşanırken Çin'deki araç satışları bu bölgedeki araç satış rakamlarını desteklemiştir. 2006 yılında %25 oranında büyümüş yani bir önceki yıla göre 1,4 milyon adet fazla araç satılmıştır.

2007 yılında, Çin'de bir önceki yıla göre 1,36 milyon adetlik fazla araç satışı yapıldığı tahmin edilmektedir. Bu rakam, bölgedeki artışın %90'ının Çin kaynaklı olması demektir. Bu bölgenin toplam araç talebinin 2006 yılında % 36,6'sını Çin oluştururken 2007 yılında bu rakam % 42,5'e yükselmiştir. Sektörde Asya'da , 2008 yılında da bu bölge için en önemli büyüme Çin'de gerçekleşmiştir.

Çin otomotiv sektöründeki son yıllardaki gelişmeye rağmen Çin'de kişi başına düşen araç sayısı düşüktür. Bunun da en önemli nedeni 1,3 milyarlık Çin'in kalabalık nüfusudur. Bu durum ayrıca otomotiv sanayi için doymamış ciddi bir iç talep ve ciddi pazar büyümesi olarak değerlendirilebilir.

Talepteki ani artışla beraber 2000'li yıllarda binek otomobil parkı iki katına çıkmıştır. Aynı dönemde, ticari araç parkında da ciddi artışlar söz konusudur. Çin'de, içinde kamyon ve otobüslerin de yüksek miktarlarda bulunduğu ticari araç parkı binek otomobil parkından önemli oranda fazlalığı dikkat çekmektedir.

Satın alma gücündeki iyileşme ile Çin'in 2002 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) üyeliğinin sonucu olarak pazardaki serbestleşme ve artan rekabet, 2002 ve 2003 yıllarında her yıl %60 oranında binek otomobil talebini tetiklemiş ve yıllık satışlar 2 milyon adet üzerine çıkmıştır. Küçük, orta ve lüks binek otomobil segmentlerinin hepsinde (özellikle küçük orta sınıf binek otomobillerde) ciddi satış rakamları yakalanmıştır.

⁵⁰ a.g.e.

Pazardaki talep, Çin'in güçlü ekonomisi ve binek otomobil fiyatlarındaki düşüşe paralel olarak pozitif yöndedir. Gelir seviyesindeki artış, Çinli tüketicilerinin kendine güvenini artırmasıyla 2006 yılında toplam ticari araç pazarını % 21,4 oranında büyütülmüştür. Bu artışa, yabancı firmaların yerli firmalarla ortak girişimler (JVCs) yaparak ürettikleri modeller ve yerel araba üreticilerinin fiyatları düşük tutma yöntemleri önemli katkı sağlamıştır.

Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) Gümrükler Genel İdaresi tarafından yapılan bir açıklamada, 2008 yılında patlak veren küresel kriz nedeniyle iç ve dış talebin azalması sonucunda, Çin'in otomobil ithalatının ve ihracatının gerilediği belirtilmiştir.

2008 yılının Ocak-Kasım döneminde Çin'in toplam araç ithalatının 373.000'e ulaştığı ve bu araçların toplam değerinin ise 13,9 milyar ABD Doları olduğu açıklanmıştır. Bununla birlikte, özellikle 2008 Kasım ayındaki ithalatın bir önceki yıla göre sadece %3,2 oranında artış göstererek, 33.000 adet olduğu kaydedilmiştir.

Öte yandan, krizin etkisi sonucunda, sadece 2008 Kasım ayında iç piyasadaki otomobil satışlarının %10 oranında gerilediği ifade edilmiştir.

Küresel kriz, ithalatın yanısıra, Çin'in otomobil ihracatını da etkilemiştir. 2008 yılı Ocak-Kasım döneminde Çin'in toplam otomobil ihracatı 609.000 adet karşılığı 8,3 milyar ABD Doları olarak gerçekleşmiştir. Geçen yılın aynı dönemi ile karşılaştırıldığında, miktar ve değer bazında önemli azalışlar görülmektedir.

Krizden kaynaklanan etkilere rağmen, uluslararası otomobil devleri, gözlerini dünyanın yeni kalkınan en büyük otomobil piyasası Çin'e çevirmiştir. Çin piyasasını önemli bir Pazar olarak gören bu devler, Çin piyasasına yatırımlarını artıracaklarını açıklamışlardır.

2007 yılında Çin'de 8 milyon 880 bin adet otomobil üretilirken, hemen hemen aynı sayıda otomobil satılmıştır. Çin, bu miktarla, ABD'nin ardından dünyanın ikinci büyük otomobil tüketim piyasası haline gelmiştir. 2008 yılına girilmesinden sonra,

küresel finans krizinin etkisiyle, Kuzey Amerika, Japonya ve önemli Avrupa ülkeleri ya da bölgelerde otomobil tüketiminde ekşi artış görülmeye başlanmıştır.⁵¹

Almanya otomotiv endüstrisi; 2003 yılı verilerine göre, Dünya'daki en büyük ikinci, Avrupa'daki en büyük taşıt üreticisidir. 2003 yılında Almanya 5.181.000 araç üretilerek, Avrupa'daki en yakın rakibi olan Fransa'nın 3.250.000 adetlik üretimini epeyce üzerine çıkmıştır. Verilere göre'de bu rakam 2004 yılında % 0,7 artmıştır. 2003 yılı sonu itibariyle, otomotiv sektörü 773.000 işçisiyle ülkedeki iş gücünün yaklaşık %2'sini doğrudan istihdam etmektedir. Bunun yanında sektöre bağımlı diğeri iş kollarında yarattığı çok sayıdaki istihdam olanağıyla da otomotiv endüstrisi Alman ekonomisinin en önemli itici gücüdür.

2003 yılında bir önceki yıla oranla %0,9'luk bir artış ile 3,2 milyon yeni binek araç arabası trafiğe kaydedilmiştir. Otomotiv sanayi Almanya'nın kilit ihracatçı sektörü olup; Almanya'ya çok büyük oranda ticaret fazlası sağlamaktadır. 2003 yılında Almanya 3,7 milyon binek araç ve ticari araç ihraç etmiştir. Batı Avrupa en önemli pazarıdır.

Uluslararası piyasadaki petrol fiyatlarının da baskısıyla üreticiler her geçen gün motorlarının daha ekonomik olmasına çaba sarf etmişlerdir. Dizel yakıtlı araçların pazar payı son yıllarda önemli ölçüde artmıştır. 1996 yılında trafiğe kaydedilen her arabadan %15'i dizel iken 2003'de bu rakam %40'a ulaşmıştır. Ayrıca enerji politikaları da daha düşük enerji vergileri ile dizel araç kullanımını özendirmiştir. Normal yakıt için litrede 0,64 € vergi alınırken, dizelde 2003 yılı başından buyana litrede 0,46 € vergi seviyesi korunmuştur.

Tüm dünyada etkili olan mali kriz, ekonomisi önemli oranda otomotiv sanayiine dayalı olan Almanya'da otomotiv sektörünü de etkilemiştir. Global ekonomik krizin vurduğu Alman otomotiv sanayi, üretimleri azalttığı gibi çalışma saatlerini de düşürmüşlerdir. Alman otomotiv sektörünün öncü firmaları kimi zaman üretimlerini durdurmak zorunda kalmışlardır. Hemen hemen bütün Alman otomotiv firmaları devletten mali destek beklemektedir.⁵²

⁵¹ <http://www.musavirlikler.gov.tr/upload/CHC/Ocak%202009%20otomotiv.doc>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 12.05.2009)

⁵² **Cihan Haber Ajansı**, 26.02.2009

Alman otomotiv sektörünün öncülerinden BMW'nin 2009 yılının ilk çeyreğinde 152 milyon Euro zarara uğradığını açıklamıştır. Merkezi Münih'te bulunan Alman otomobil üreticisi, bir yıl öncesinin aynı döneminde toplam 487 milyon Euro kar elde etmişti.

BMW Grubu, 2008 yılının son çeyreğinde ise 960 milyon Euro zarar açıklarken, BMW'nin yılın ilk çeyreğinde gerçekleştirdiği satış rakamlarında yüzde 13,4 oranında gerileme kaydedilmiş ve satış hacmi toplamı 11,5 milyar Euro'ya düşmüştür.

Kriz iki Alman otomotiv devini birleşmeye götürmüş, Daimler Mercedes Benz ve BMW, maliyetlerini azaltmak için otomotiv parçalarını beraber satın alacaklarını açıklamışlardır. Bu sayede maliyetleri düşürmeyi amaçlamaktadır.⁵³

2.1.2. Küresel Pazarlarda Önde Gelen Üreticiler

Dünya otomotiv sanayii sektöründe faaliyet gösteren en büyük ilk 25 firma toplam sektör üretiminin %91.1'ni gerçekleştirmektedir. Bu firmalar otomobil üretiminde %95.1, hafif ticari araçlar üretiminde %84.5, Kamyon üretiminde %50.0, otobüs üretiminde %48.1 paya sahiptir.

Tablodan görüldüğü üzere, dünya otomotiv ürünleri toplam üretiminde ilk beş (Global Five) olarak adlandırılan General Motor, Toyoto, Volkswagen, Ford ve Fiat firmalarının payı %49.7'dir. Önde gelen bu beş firmanın üretimlerini sektörde sirkülasyonun en fazla olduğu otomobil ve hafif ticari araç üretiminde yoğunlaştırdıkları görülmektedir. Toplam Dünya üretiminin yüzdesi olarak ifade edilecek olursa, bu beş firma otomobil üretiminden %50.9, hafif ticari araç üretiminden %51.2 pay alırken, kamyon üretiminden %14.3, otobüs üretiminden ise %18.7 pay almaktadır. Buna karşılık lüks otomobil üretiminde önde gelen Mercedes, otomobil üretiminde %1.9 ile 17 sırada yer alırken, otobüs üretiminde %12.5 ve kamyon üretiminde %10.8 ile sıralamada ilk sırada yer almaktadır.

⁵³ <http://www.haberx.com/Ekonomi-Haberleri/Ekim-2008/Kriz-iki-Alman-otomotiv-devini-isbirligine-goturdu.aspx>, (Erişim Tarihi: 21.03.2009)

Total motor vehicle production										
Group	1,000,000	2,000,000	3,000,000	4,000,000	5,000,000	6,000,000	7,000,000	8,000,000	9,000,000	10,000,000
Key	Cars		Light Commercial Vehicles		Heavy Commercial Vehicles		Heavy Buses			
Toyota *	9,497,754									
General Motors	9,349,818									
VW**	6,346,222									
Ford	6,247,506									
Hyundai/Kia***	3,987,055									
Honda	3,911,814									
Peugeot/Citroën	3,457,385									
Nissan	3,431,398									
Fiat	2,679,451									
Renault	2,669,040									
Suzuki	2,596,316									
Chrysler	2,538,624									
Daimler	2,096,977									
BMW	1,541,503									
Mitsubishi	1,411,975									
Mazda	1,286,730									
AvtoVAZ	735,897									
FAW Group	690,712									
Tata	588,158									
Fuji	585,028									
Chang'an	543,787									
Isuzu	532,013									
Beijing	454,272									
Dongfeng	437,035									
Chery	427,882									
SAIC	313,002									
Brilliance	293,588									
GAZ	248,839									
Volvo (trucks)	236,024									
Harbin Hafei	231,488									
Geely	216,774									
JAC	209,880									
Mahindra	168,556									
Paccar	126,960									
Great Wall	122,605									
Changhe	112,083									
Porsche	107,170									
BYD	100,376									
China National	100,202									
MAN	98,441									
Navistar	86,758									
Fujian	84,138									

Kaynak: OICA, (2007), (Çevrimiçi)

http://en.wikipedia.org/wiki/Template:World_motor_vehicle_production_by_manufacturer,
(Erişim Tarihi: 11.02.2009)

Grafik 7. Dünya Motorlu Taşıt Üreticileri ve Üretim Miktarları

Toyota firması 1937 yılında Kiichiro Toyoda tarafından Japonya'da kurulmuştur. Toyota kelimesinin kökü ailenin soy ismi olan Toyoda'dan gelir. Toyoda, Japoncada "berekatli pirinç tarlası" anlamındadır. Amblemin anlamı: 3 elipsten yapılmış amblem Toyota'nın geleceğe yönelik kararlılığını gösterir. İlk elips Toyota sahibini, ikinci elips Toyota'yı iki elipsi çevreleyen üçüncü elips ise Toyota teknolojisi ve yeniliğinin sınırsız olanaklarını ve yaratıcı ruhunu simgelemektedir.

Toyota Motor Corporation (TMC veya Toyota), minivanlardan büyük kamyonlara kadar değişen alanlarda üretim yapan ve büyük bir model yelpazesine sahip olan, dünyanın en büyük otomotiv şirketlerinden birisidir. Yakın zamanda Ford'u geçerek dünyanın en büyük ikinci otomobil firması olan Toyota'nın 2007 yılında dünya üzerinde en çok otomobil üreten firma olan ancak büyük bir ekonomik kriz içindeki General Motors'u tahtından edeceği düşünülmektedir. 2007 ilk çeyrek dünya satış rakamlarına göre General Motors'u geçmiş ve en çok satılan otomobil markası olmuştur.⁵⁴

2003 takvim yılında Toyota, Lexus, Daihatsu ve Hino markalarının yıllık toplam satışları 6,78 milyon adede ulaşmıştır. Japonya'da 12 fabrikası, 11 bağlı kuruluşu, ve 26 ülkede 46 üretim tesisi 264.100 çalışanı ile Lexus ve Toyota marka araçlar üreten şirketin ürünleri, 140'tan fazla ülkede müşterilere ulaştırılmaktadır. Toyota'nın otomotiv işlerindeki gelirleri, toplam satışlarının %90'ını kapsamaktadır. Toyota'nın telekomünikasyondan prefabrik evlere, ve lüks yatlarla kadar değişik alanlarda çalışan şirketleri de bulunmaktadır.

Küresel Toyota satışları yıllar içerisinde gelişim göstermektedir. 1937 yılındaki kuruluşundan beri, Toyota' nın ürün yelpazesi, dünyanın ilk seri üretilen hibrit aracı "Prius"u ve pazara hazır ilk hidrojenli aracı "Toyota FCHV"yi kapsayacak kadar genişlemiştir.

Toyota' nın 1951 yılından beri aralıksız ürettiği "Toyota Land Cruiser" modeli sadece yüksek satış rakamlarına ulaşmakla kalmamış, arazi kabiliyeti ve kalitesi sayesinde sınıfında bir efsane haline gelmiştir.

⁵⁴ **WIKIPEDIA** **Ansiklopedi**, (Çevrimiçi), <http://tr.wikipedia.org/wiki/Toyota>, (Erişim Tarihi: 28.04.2009)

Toyota üretim sistemi (TPS), tüm müşterilerin ihtiyacına uygun araçların esnek bir şekilde ve yüksek kalitede üretilmesine imkan vermektedir. Global dalgalanmanın yol açtığı pazar küçülmesi nedeniyle Avrupa'daki satış hedefini azaltan Toyota, son 7 yıldır ilk kez düşüş yaşamış ve 6.000 olan geçici işçi sayısını 3.000'e indirmiş ve kimi zaman üretimini durdurmak zorunda kalmıştır.

Toyota Motor Corp'dan yapılan açıklamada, 2008 yılının Temmuz-Eylül dönemini kapsayan çeyrekte, bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 4'lük düşüşle, dünya genelinde 2,24 milyon araç satıldığı bildirilmiştir.⁵⁵

Dünyanın en büyük otomobil üreticisi Toyota firmasının sahip olduğu Daihatsu Motor'da dahil olmak üzere küresel düzeyde, otomobil üretimi 2009 yılı Şubat ayında yüzde 49,6 azalarak 434 bin 179'a gerilemiştir. Japonya'da Toyota'nın üretimi aynı döneme yüzde 56,4 gerileyerek 207 bin 743'e inmiştir.

Japon otomobil devi, yakıt tasarruflu araçları nedeniyle yıl başında ABD'de yüksek satış rakamlarına ulaşmıştı, ancak burada tüketici harcamalarının daralması nedeniyle 2008 yılının Eylül ayında satışlar yüzde 32 gerilemiştir.⁵⁶

General Motors; 1908 yılında ABD'de kurulmuştur. Dünya çapında çalışan sayısı 244.500'dür.2007 yılı cirosu 181,1 Milyar Dolar'dır.77 yıl boyunca sürdürdüğü dünyanın en büyük otomobil üreticisi unvanını Toyota'ya kaptırmıştır.

GM, Türkiye'de Opel markası ile başlayarak 1990'dan beri iş yapmaktadır. Mayıs 2000'de Saab markası ve 2004'te Chevrolet markası GM Türkiye grubuna katılmıştır.

Firma 2008 yılında yaşadığı mali kriz neticesinde ABD hükümetinden destek talebinde bulunmuş ve göreve gelen ABD başkanı Barack Obama'nın isteği üzerine GM CEO'su Rick Wagoner 29.03.2009 tarihinde istifa etmiştir.

GM grubun elinde tuttuğu SAAB firması 20.02.2009 tarihinde GM grubundan bağımsız hareket etme kararı almıştır.

⁵⁵ Haber 7, 11.05.2009

⁵⁶ İnternet Haber, 27.10.2008

ABD hükümetinden şimdiye kadar 15,4 milyar dolar kredi alan GM'nin, yeniden yapılanması için 1 Haziran 2009' a kadar süresi bulunmakta, buna karşın ABD'li şirket zarar etmeye devam etmektedir. Açıklanan 2009 yılı ilk çeyrek sonuçlarına göre, GM 6 milyar dolar (hisse başına 9,66 dolar) zarar etmiştir. Şirketin, 2008 geçen yıl ilk çeyrekte 42,4 milyar dolar olan gelirleri 2009 yılı ilk dönemde ise yüzde 47 gerileyerek, 22,4 milyar dolar olmuştur. 2009 yılı ilk çeyrekte 10,2 milyar dolar harcama yapan GM'nin gelirleri, Kuzey Amerika, Avrupa, Asya ve Latin Amerika'da düştüğü için gerilemiştir.⁵⁷

2009 yılı mayıs ayında GM CEO'sunun yaptığı açıklamada, GM'in muhtemelen 1 Haziran'a kadar iflas başvurusunda bulunmak zorunda kalacağını belirtilmiştir.⁵⁸

Ford Otomobil Şirketi; Henry Ford tarafından Highland Park, Michigan, ABD'de 16 Haziran 1903 tarihinde kuruldu. Su anda merkezi Dearborn, Michigan'dadır.

Michigan'da dünyada ilk otomobil üretimime adım atan, otomotiv sektörü liderlerinden Ford Motor Company 6 kıtada, 200 pazarda araç üretimi ve dağıtımını yapmaktadır. Dünya genelinde yaklaşık 246.000 çalışanı ve 110 fabrikası vardır. 2007 yılı Cirosu 172,455 Milyar dolardır Ford Motor Company'nin ana ve bağlı otomotiv markaları Aston Martin, Ford, Lincoln, Mazda, Mercury ve Volvo'dur. Otomotivle ilgili hizmet kuruluşları Ford Motor Credit Company ve Hertz'i de kapsamaktadır. Ford Jaguar, Land Rover'i 2008 yılında bir Hint şirketi olan Tata'ya satmıştır.⁵⁹

Ford oldukça yüksek sayıda üretime geçerken; endüstrinin de genel anlamda gelişmesinde büyük rol oynamıştır. Ford, Eli Whitney'nin düşüncelerini kullanarak değişebilir parçaları kullanıyordu. Böylelikle, arabalar daha düşük masraflarda üretilebiliyor ve yenilenebiliyordu.

12 kişinin 28.000 dolar yatırım yaparak kurduğu Ford günümüzde en fazla otomobil satan markalardan biri konumundadır. Henry Ford'un şirket ve fabrika çalışanlarının da otomobil sahibi olabilme olanağı sunarak geliştirdiği Ford Model T

⁵⁷ Haber 7, 11.05.2009

⁵⁸ Net Haber, 12.05.2009

⁵⁹ WIKIPEDIA Ansiklopedi, (Çevrimiçi), http://tr.wikipedia.org/wiki/Ford_Motor_%C5%9Eirketi, (Erişim Tarihi: 18.05.2009)

1908 yılında piyasaya sunulmuştur. Henry Ford'un seri üretim metodunu bulması üretim hızının artmasına ve maliyetleri düşürmesiyle beraber 1913 yılında 12.5 saat olan şasi üretimi, 2 saat 40 dakikaya düşmüştür. Bunun yanı sıra, aynı dönem içerisinde çalışanlarının maaşlarını 2 katına çıkararak günlük 9 saatlik çalışma sürelerini de 8 saate düşürmüştür. Rakip şirketler bunu kapitalizme uygun görmese de yıl sonunda Ford Amerika'daki tüm arabaların %50'sini üretiyordu. 1918 yılında ise, ülkedeki arabaların yarısı Model T olmuştur. Bunun yanı sıra, bu modelin fabrika çıkış renginin siyah olmasının sebebi de siyah boyanın en hızlı kuruyan boya olmasıydı. 1927 yılında Model T yerini Ford Model A'ya bırakmıştır.

Birinci dünya savaşı sonrasında yaşanan Amerika'daki büyük çöküntü döneminde ise, Amerika'daki tüm şirketlerde olduğu gibi Ford da bir çöküntü yaşamış ve birçok fabrikasını kapatmak zorunda kalmıştır, işçileri de işsiz kaldılar. II. Dünya Savaşı döneminde tank üreterek şirket ayakta kalmaya çabalarken, savaş sonrasında Ford tekrar eski günlerine dönmeye başlamıştır.

1955 yılında, halka açık bir şirket olan Ford, sonraki yıllarda Kanada, Meksika, İngiltere, Almanya, Brezilya, Arjantin, Avustralya, Güney Afrika ve Türkiye başta olmak üzere birçok ülkede fabrikalar açmıştır. Türkiye'deki ortaklığı %51 The Ford Motor Company, %49'u Otosan A.Ş.'ye aittir. 3 Ekim 1997 tarihinde imzalanan bir anlaşma ile Ford ve Otosan hisselerini eşitlemiştir. Böylece Otosan A.Ş. yeni ismiyle Ford Otomotiv Sanayi A.Ş., yani Ford Otosan ortaya çıkmıştır.

1997 yılında ortaklık eşitlenmesinden sonra Ford Avrupa'nın, ekonomik bulmadığı için askıya aldığı bir proje, Türkiye'nin üretim kabiliyeti ve ekonomik koşulları nedeniyle Türkiye'ye aktarılmıştır. Bu projenin gerçekleştirilebilmesi için 150.000 adetlik bir kapasiteye ihtiyaç olması ve İstanbul fabrikasının bunun için yetersiz olması nedeniyle Gölcük'te yeni bir fabrika kurulmuştur.

Ulaşılan bu seviye ile Ford Otosan Kocaeli Fabrikası, Avrupa Ford Fabrikaları arasında editörler tarafından 2002, 2003, 2004 ve 2005 yıllarında "Best Plant In The World" olarak adlandırılmış ve birinci olmuştur.

Ford'un merkezi günümüzde Dearborn, Michigan, ABD'de bulunmaktadır. Bünyesinde Mercury, Lincoln, Volvo 'yu da bulunduran Ford ayrıca Mazda'ya da

ortaktır. Bunun yanı sıra ABD'nin en büyük araba kiralama şirketlerinden biri olan Hertz'in de sahibidir.

Hyundai; Güney Koreli otomobil üreticisi ve çelik sanayicisi firmadır. ⁶⁰Kore dilinde Hyundai şimdiki zaman, asri zaman anlamındadır. Hyundai, aralarında inşaat müteahhitliği, otomobil, gemi yapımı, sigortacılık, elektronik, lojistik de bulunan pek çok alanda etkinlik göstermektedir.

1967 yılında Güney Kore Ulsan'da Chung Ju Yung , Hyundai Motors firmasını HMC adıyla kurarak İngiltere'den kit halinde gelen Ford Cortina modeli arabaları monte etmeye başlamıştır.

Chung Ju Yung gelişmelerinin sektöre farklı bir açıdan bakan bir yabancı tarafından gerçekleştirileceğine inanarak, görevi İngiliz George Turnbull'a vermiştir. Turnbull, Kore'ye 1974 başlarında gelmiş ve kendisine Ulsan da bir otomobil fabrikası kurarak ilk arabasını iki yıl içinde üretme görevi verilmiştir. Otomobil üretimi için gelişmiş bir alt yapısı olmayan Kore'de, iki yıl sonra Hyundai Pony ilk Güney Kore halk arabası olarak üretim hattından satışa geçilmiştir.

Hyundai Kore

- 1967: Hyundai Motor Company kuruldu.
- 1968: Ford ile lisans anlaşması yapıldı.
- 1981: Kamyon ve kamyonet üretimine başlandı.
- 1983: Kanada'ya ihracat başladı.
- 1995: Ağır ticari araç üretimi için Chonju fabrikası açıldı.
- 1998: Hyundai Daimler-Chrysler ortaklığıyla Kia'yı satın aldı.
- 2001: Kaliforniya dizayn merkezi açıldı.
- 2001: Amerikan pazarına ağır vasıtalarla girdi.
- 2001: Hidrojen yakıtlı aracın tanıtımı gerçekleştirildi.
- 2002: Amerika Alabama'da fabrika kurma kararına varıldı.
- 2002: United Technologies Corporation'la hidrojenli araç yapmak için anlaşma yapıldı.

⁶⁰ <http://www.bibilgi.com/Hyundai>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 17.05.2009)

- 2003: Frankfurt dizayn merkezi açıldı.
- 2005: ABD Alabama fabrikası açıldı.

Hyundai Türkiye

- 1990: Assan Hyundai M.A.S.A.Ş. HMC'nin Türkiye distribütörlüğünü aldı.
- 1993: Ticari araçlar satışa sunuldu.
- 1994: HAOS %50-%50 eşit hisseyle Kibar Holding ve HMC ortaklığıyla kuruldu.
- 1995: 25 Eylül'de İzmit Ali Kahya fabrikasının temeli atıldı.
- 1997: 20 Eylül'de 125.000 kapasiteli Ali Kahya fabrikası açıldı.
- 1999: Ağır ticari araçlar satışa sunuldu.⁶¹

Hyundai yetkililerinin yaptığı açıklamaya göre Hyundai 2009'un ilk üç ayında Türkiye'de 10 bin 186 adet otomobil satışı gerçekleştirip yüzde 14,9 pazar payı elde etti ve 2008 yılının aynı dönemindeki 6 bin 503 adetlik satışını yüzde 47 oranında artırmıştır. Türkiye'de İkinci sıradaki marka ile arasında önemli bir fark yakalayan Hyundai, böylece 2009 yılının ilk çeyreğinde "Türkiye'nin En Çok Tercih Edilen Otomobil Markası" unvanını korumuştur.

Hyundai, 2009 yılı Mart ayında 4 bin 993 adet otomobil satışı gerçekleştirerek, ilk iki ayda olduğu gibi Türkiye'de en çok otomobil satan marka olmuştur.. Hyundai'nin 2009 yılı Mart ayındaki toplam satışı ise 5 bin 549 adet olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılı Ocak-Mart döneminde toplamda 11 bin 306 adet araç satarak pazardan yüzde 11,7 oranında pay almıştır. Türkiye'de Otomotiv pazarında satışların 2008 yılının ilk üç ayına göre yüzde 20 oranında daralırken Hyundai'nin satışlarını tam tersine yüzde 47 oranında artırması dikkat çekmektedir.

2.2. Otomotiv Endüstrisinde Yeniden Yapılanma

⁶¹ WIKIPEDIA Ansiklopedi, (Çevrimiçi),http://tr.wikipedia.org/wiki/Hyundai_Grubu, (Erişim Tarihi: 11.04.2009)

20. yüzyılın sonlarında sosyal, ekonomik, politik ve kültürel alanda dünyada esen değişim rüzgarları; devletleri, işletmeleri ve bireyleri hızla etkisi altına alarak, yeni bir dünya düzeninin kurulmasına yol açmıştır. Dünya hızla değişmektedir. Böylece eski değerler, eğilimler yerini yenilerine bırakmıştır. Dünyayı yeniden yapılandıran bu değişime küreselleşme süreci denilmiştir. Bu süreç, önceki dönemlerde yaratılmış, gelişmiş ülkeler, gelişmekte olan ülkeler ayırımını; sanayileşmiş ülkeler, sanayileşmekte olan ülkeler ayırımını; merkez ülkeler, çevre ülkeler ayırımını ortadan kaldıran bir yapı haline gelmiştir.

Son yıllarda dünya konjonktüründe teknolojiye yaşanan hızlı gelişme ve çarpıcı değişimler devlet, toplum ve insan hayatının her alanına nüfuz etmiştir. Söz konusu gelişim ve değişimler teknolojik, sosyo-politik, sosyo-ekonomik, sosyo-kültürel ve moral değerleri kriterleri arasında, çok ince bir çizgi oluşmuştur.⁶²

Küreselleşmenin tüm sektörleri etkilediği günümüzde, otomotiv sektörü küreselleşmenin en fazla etkilediği sektörlerin başında gelmektedir. Geçtiğimiz son on yılda dünya otomotiv endüstrisinin önde gelen merkezlerinde önemli değişimler yaşanmıştır.⁶³ Küreselleşme sürecinde rekabet baskısı altındaki şirketler, ölçek ekonomilerine ulaşarak maliyetleri düşürmeye yada ortaklıklar, işbirlikleri ve birleşmeler yoluyla stratejik dünya pazarlarına girmeye çalışmaktadırlar.

2.2.1. Otomotiv Endüstrisinde Şirket Evlilikleri

Son dönemde otomotiv sektöründe de sıkça görülen şirket evliliği diyebileceğimiz birleşmelerin esas amacını, büyük üreticilerin küçük rakiplerin piyasadan çekilmesini sağlayarak, rekabet şartlarını kendilerinin belirleyeceği bir ortama ulaşma düşüncesi oluşturmaktadır. Birleşmeler ya sektörden tamamen çekilme ya da üretim ünitesinin bir bölümünü satarak, diğer bölümler üzerinde yoğunlaşma şeklinde olmaktadır. Örneğin; Volvo grubunca otomobil bölümünün satılması, şirketin kısa vadede kaynak ihtiyacının karşılanması ve diğer üretim bölümlerinde rekabet gücünü artırabilmesi gerekçelerine bağlanmıştır.

⁶² http://www.ekodialog.com/Makaleler/kuresellesme_paradoks_1.html,(Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 18.03.2009)

⁶³ E. Teker ve Burcu Felekoğlu, **a.g.e.**, s.2

Birleşme sonunda şirketlerin üretim miktarları artmakta, birim üretim başına AR-GE, planlama, üretim ve pazarlama harcamaları azalmakta, karları maksimize edilmektedir.

Halen dünyada 17 tanesi büyük üretici olmak üzere, 40 kadar otomobil üreticisi firma bulunmakta ve bunlardan 10 tanesi kar etmektedir. Daimler-Crysler şirketinin eş başkanı Robert Eaton'a göre "şirket birleşmeleri neticesinde yakın bir gelecekte sektörde 10 büyük üretici firma kalacaktır."

Gerçekten de son yıllarda otomotiv sektöründe birleşme, hisse satışı gibi yeni oluşumlar dikkati çekmektedir. Bunun sonucunda da bu sektörde dev şirketler doğmaktadır. Son olarak Alman Daimler Benz ile Amerikan Chrysler'in birleşmesinden doğan Daimler-Chrysler şirketi bir anda rekorlar kırmaya başlamıştır. Üretimiyle dünyanın en büyük beşinci üreticisi olan yeni şirket, ciro ve çalışan sayısı ile yeni rekorlara imza atmaktadır.

1997 yılında İngiliz Rolls Royce'un BMW Grubu'na satılması, Alman Daimler Benz ile Amerikan Chrysler' in birleşmesi ve Güney Koreli Kia'nın yine Güney Koreli Hyundai tarafından satın alınması henüz güncelliğini yitirmeden, Ocak 1999'da İsveç otomotiv üreticisi Volvo'nun otomobil bölümünü 6.45 milyar ABD dolarına satın alan Ford Motor, sahip olduğu 23.8 milyar dolar tutarındaki rezerv ile bir veya iki Asyalı otomotiv üreticisi firma ile birleşme hazırlığı yapmaktadır. Ford ve Volvo arasındaki son birleşme Japon ve Asyalı diğer üreticileri benzer oluşumlara yönelmeye zorlayacak mahiyettedir. Ford ve Volvo arasındaki bu birleşmenin otomobil, hafif ticari araç ve kamyon pazarındaki rekabeti küresel boyutta artırması beklenmektedir. Diğer taraftan, 1998 yılında global boyut kazanan Güney Asya krizinin de etkisiyle General Motor, Ford ve Chrysler-Daimler'in oluşturduğu birleşmelerin, ABD'li ve Batı Avrupalı büyük firmalara küresel rekabette giderek üstünlük kazanmaları ihtimalini doğurması, 11 Japon firmasını da kendi aralarında güçlerini birleştirmeye sevk etmiştir. Bu çerçevede, Toyoto-Daihatsu-Hino, GM kontrolündeki Isuzu-Suzuki, Ford tarafından kontrol edilen Mazda, Nissan Motor-Nissan Dizel Motor, Honda Motor, Mitsubishi Motor "Fuji Heavy Industries" olarak gruplanmıştır.

2.2.2. Yerel Üretim

Otomotiv sanayii uluslararası yatırımların oldukça yüksek seviyede olduğu bir sanayi dalıdır. Ticarete uygulanan doğrudan ve dolaylı engeller, üretim girdileri fiyatlarında ve niteliğinde ülkeler arası farklılıklar, büyüme potansiyeli olan pazarlar veya pazarlara yakınlık, nakliye maliyetinden kurtulma gibi unsurlar otomotiv sanayiinde uluslararası yatırımlara gidilmesine ve yerel üretime sebep teşkil etmektedir.

Bu kapsamda, Japonya, ABD ve AB ülkelerinin otomotiv üreticilerinin gelişmiş ve gelişmekte olan pazarlarda olmak üzere çok sayıda tesisleri ve ortaklıkları bulunmaktadır.⁶⁴

Özellikle son yıllarda otomotiv firmalarının dünya aracı uygulamasıyla, merkez birimde geliştirilen yeni modelin üretimi en uygun üretim merkezi/merkezlerinde yapılarak buradan tüm dünyaya ihraç edilmektedir.

Ayrıca, motorlu araç üreticilerinin uluslararası yatırımlarıyla birlikte, yan sanayicileri de aynı ülkede yatırım yapmakta veya ortaklıklar tesis etmektedirler. Örneğin, Bosch'un 1986'da AB dışında 7 adet tesisi varken, 1997 yılında bu sayı 43'e ulaşmıştır. Bu konuda İspanya örneği oldukça ilginçtir. İspanya otomotiv ana sanayiinde yüksek oranda yabancı sermaye yatırımı bulunmaktadır. Aynı durum yan sanayiinde de görülmüştür. 1972-1989 yılları arasında yapılan çalışmada, 1972 yılındaki yan sanayi firmalarının 1989 yılı itibariyle yaklaşık yüzde 50'sinin yabancı firmalarla satın alındığı/ortaklıklar tesis edildiği veya sektörde faaliyette bulunmadığı anlaşılmıştır.⁶⁵

2.2.3. Otomotiv Endüstrisinde İşbirlikleri

Otomotiv endüstrisinde 2000'li yıllar, ana üretici firmalar ile OEM olarak adlandırılan ana tedarikçi firmalar arasında yoğun işbirliklerinin ve müşterek ürün

⁶⁴ Atilla Bedir, "Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği", DPT-Uzmanlık Tezleri, Kasım 1999 ve JAMA- Japon Automobile Manufacturers Association, Motor Industry of Japan

⁶⁵ John Humphrey, , **Globalisation and Supply Chain Networks: Auto Industry in Brazil and India**, published in G. Gereffi, F. Palpacuer and A. Parisotto (eds), Global Production and Local Jobs

geliştirme çabalarının başlangıcı olmuştur. Geçmişte de otomotiv endüstrisinde ana üretici firmalar ile yan sanayi işletmeleri arasında karşılıklı işbirlikleri yaşanmasına karşın, yeni yüzyılda bu işbirlikleri uluslar arası ve firmalar arası “bilgi ağları” ve “işbirliği şebekeleri”ne dönüşmüştür. İkili ilişkiler yerine bu tarz çoklu ilişkilerin ve ağ yapılarının ortaya çıkmasının başlıca nedenleri ve taraflara sağladığı yararlar şunlardır.⁶⁶

- Bir OEM ya da yan sanayi işletmesinin tek bir büyük alıcının tedarikçisi olmasının hem alıcı hem de satıcı açısından büyük riskler içermesi,
- Konjunktürel durgunluk ve kriz dönemlerinde yan sanayi işletmelerinin finansal krizlerden daha fazla etkilenmeleri,
- Eksik kapasite kullanımının maliyet artışlarına neden olması,
- Tedarik zincirlerinin yeniden yapılandırılması ile ana firma ve tedarikçiler arasında daha kaliteli, daha düşük maliyetli, daha hızlı ve güvenilir teslimatın sağlanması,
- Ortak AR-GE çalışmaları ile AR-GE maliyetlerinin düşürülmesi ve yeni ürün geliştirme sürelerinin kısaltılması,
- Ortak ekipman kullanımı ile ek yatırım maliyetinden tasarruf edilmesi,

Günümüzde ana üretici ve OEM ilişkileri incelendiğinde ana üretici firmaların çok sayıda küçük tedarikçi firma ile çalışmak yerine, daha az sayıda, daha karmaşık ürünleri kendi bünyelerinde üretebilen ve ana firmalara sistem çözümleri geliştirebilen OEM’ler ile çalışmayı tercih ettikleri görülmektedir. Bu uygulama ilk kez BMW firması tarafından 1995 yılında yeni geliştirilen 5serisi modelleri için uygulanmış ve 250 olan tedarikçi sayısı 18 adet sistem tedarikçisine indirgenmiştir. BMW firmasının ana üretim tesisine yakın yörelerde konuşlandırılan OEM’ler alt tedarikçilerden sağladıkları parçaları modüler hale getirerek ana firmaya teslim edilmesini sağlamışlardır.⁶⁷

2.3. Sektördeki Fırsat ve Riskler

Sektördeki fırsatlar şu şekilde sıralanabilir;

⁶⁶ Edip Teker ve Burcu Felekoğlu, “Dünya Otomotiv Endüstrisinde Küresel Gelişmeler ve Bu Gelişmelerin Türk Otomotiv Endüstrisi Üzerindeki Etkileri” (Çevrimiçi) http://www.mmo.org.tr/resimler/ekler/5f6ad6ce374177e_ek.pdf?dergi=98, (Erişim Tarihi: 02.04.2009)

⁶⁷ E. Teker ve Burcu Felekoğlu, a.g.e., s.3

- ✓ Özellikle gelişmekte olan pazarlarda büyük potansiyel gösteren ucuz otomobil pazarında rekabet artacaktır. Japonlar, otomobil geliştirme ve tasarlanmanın ucuz yollarını bulmayı hedeflemekte, Fransızlar ultra ucuz otomobil üretmek için çalışmaktadırlar.
- ✓ AR-GE süreçlerini firma değeri olarak ellerinde tutmak isteyen ana sanayiler, birinci seviye tedarikçileri rekabette daraldığı alanlara sokmak ve tedarik zincirini organize ettirmek istemektedir.
- ✓ Anasanayinin en çok yatırım yaptığı alanlar müşteri / servis hizmetleridir.
- ✓ Hindistan hala büyük kar marjları ile en iyi yatırım ve tedarik yapılabilecek merkez olmaktadır.
- ✓ Gelişmiş altyapı sistemi ve konusuna hakim işgücü ile Asya pazarlarına hizmette Çin, düşük maliyet fırsatı ile çekiciliğini devam ettirmektedir.
- ✓ Avrupa; doğuya, Bulgaristan, Slovakya, Romanya ve Türkiye'ye, sanayisini kaydırmaktadır.
- ✓ Orta doğu ve Afrika'daki Mısır, Ürdün, Birleşik Arap Emirlikleri ve Gana gibi ülkeler geleceğin çekim merkezleri olacaktır.⁶⁸

Sektördeki riskler;

- ✓ Yakın gelecekte, fiyat tepkisi, zayıflayan karlar, talep azalması ve kapasite fazlalığı endüstrinin yeni boyutu olacak, bu da yapının sarsılmasına yol açacaktır.
- ✓ Doyuma ulaşmış sanayi yapısı,
- ✓ Geleneksel pazarlarda büyümede direnen yapı,

⁶⁸ <http://www.busiad.org.tr/DuyuruDetay.php?hID=19>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi:23.04.2009)

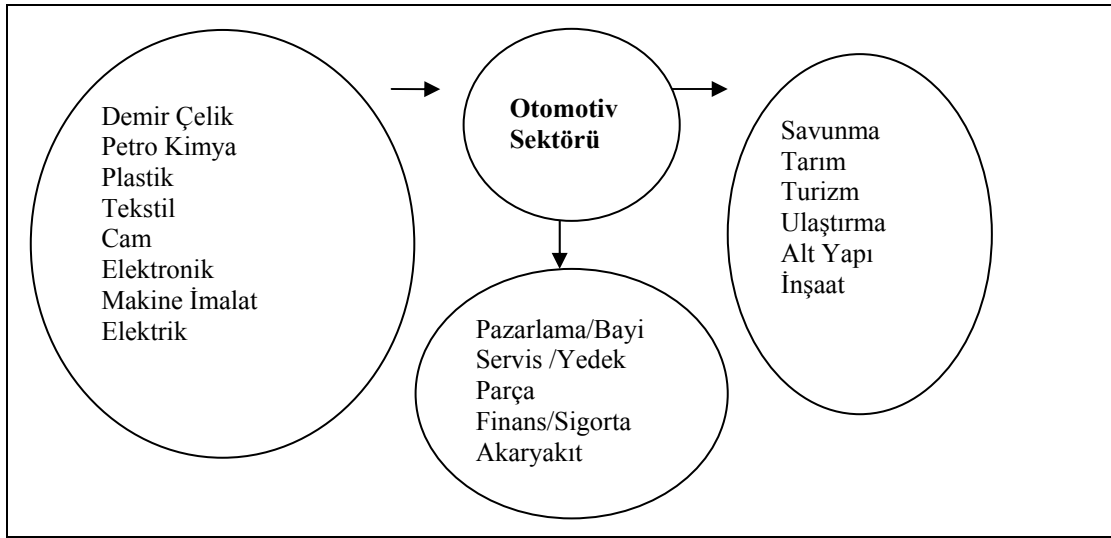
- ✓ Çin, Hindistan, Doğu Avrupa'daki kapasite fazlalığı,
- ✓ Araç fiyatlarında rekabet sonucu düşen kar marjları,
- ✓ Yüksek adet ihtiyacı nedeniyle yüksek yatırım ve yüksek sabit giderler,
- ✓ Sanayi hissedarlarının gelir erimeleri,
- ✓ %68 ihracatını Batı Avrupa ülkelerine yapan Türk sanayisi için bu pazardaki %2'lik büyümenin yetersizliği,
- ✓ Çin'in, Afrika ve Ortadoğu ülkelerinden tedarik kaynağı bulması,⁶⁹ olarak sıralanabilir.

3. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN KÜRESEL REKABET AÇISINDAN KONUMU, FIRSATLAR VE TEHDİTLER

⁶⁹ Bursa Sanayicileri ve İşadamları Derneği, “**Otomotiv Yan Sanayi Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri**” (Çevrimiçi), <http://www.iso.org.tr/Documents/MKRaporlar/Otomotiv%20Yan%20Sanayi%20Sekt%C3%B6r%C3%BCn%C3%BCn%20Sorunlar%C4%B1%20ve%20%C3%87%C3%B6z%C3%BCm%20%C3%96nerileri.doc>, (Erişim Tarihi: 23.04.2009)

3.1. Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Dış Ticaret Yapısı

Dünyanın birçok bölgesinde olduğu gibi Türkiye’de de otomobil üretimi, toplam otomotiv üretiminin çoğunluğunu oluşturmaktadır. Türkiye’nin iç pazar gibi uluslar arası pazarlara da yönelik olarak otomobil üreterek satması iç pazardaki olumsuz değişimlerden daha az etkilenmesi ve üretimin aksamalara uğramaması anlamına gelmektedir.



Kaynak: “Otomotiv Ana ve Yan Sanayiinde İhracat Stratejisinin Temel İlkeleri”, Rapor 1998/7, OSD.

Şekil 2. Otomotiv Sektörünün Ekonomiye Katkısı

Şekil 2’de de görüldüğü üzere Otomotiv Sektörü ekonomik gelişmede bir lokomotif, sürükleyici sektör durumundadır. Demir çelik, petro kimya, lastik, tekstil, cam, elektrik-elektronik ve makine imalatı gibi birçok sektörden ürün alır, bunları işler ve üretim neticesinde savunma, tarım, turizm, ulaştırma, alt yapı ve inşaat gibi birçok sektörde kullanılmak üzere lokomotif vazifesi görür⁷⁰. Bu sektörler dışında pazarlama, servis, yedek parça, finans, sigorta ve akaryakıt gibi daha birçok alandaki ek katkısı ile önder konumdadır⁷¹.

⁷⁰ Ercan Tezer, **Gümrük Birliği ve Otomotiv Sanayii**, Esbank, Yayın No:6, Ekim 1995, s.130.

⁷¹ OSD, **Türkiye’de Otomotiv Sanayiinde Gümrük Birliğinin Gerçekleştirilmesi**, OSD Yayını, Ankara, Eylül 1994, s.1.

Otomotiv sektörü, savunma sanayiinin temelidir. Sürekli ve güvenilir tek vergi kaynağıdır. Türkiye’de karayollarında ve turizmdeki gelişme, hızlı kentleşme ve tüketim biçiminin değişimi, yüksek genç nüfus oranı nedeni ile otomobilde potansiyel talep vardır. Bu talep yerli üretim tarafından karşılanmalıdır, aksi takdirde ithalat için gerekli döviz ihtiyacı artacaktır. Ayrıca otomotiv sektörünün, diğer sektörlerle olan ilişkisi nedeniyle kalkınmada zincirleme etkisi ve lokomotif görevi vardır⁷².

Gerek üretim aşamasında kullanılan girdiler açısından, gerekse ürünleri ile diğer sektörlerin temel yatırım mallarını oluşturması, ulusal üretim, kalkınma, istihdam ve teknolojik gelişmeye doğrudan katkıda bulunması, savunma sanayiinin temelini oluşturması, ekonomi için stratejik önem taşıyan bir sektör olması yönüyle otomotiv sektörü, sanayileşmiş ülkelerde olduğu gibi ülkemizde ve gelişmekte olan bir çok ülkede özel önem kazanmıştır⁷³.

Türkiye’deki otomotiv sektöründe 1990’lı yıllarda başlayan değişim sürecinde oluşan rekabetçi yapı ihracattaki başarılarla devam etmektedir. Özellikle Gümrük Birliği ile birlikte dış ticaretin yapısı ve gelişme hedefleri önemli oranda değişmiştir. Sektörün bu yıllarda yaptığı kapasite, teknoloji ve insan gücü yatırımları yanında, AB ve küresel teknik mevzuata uyumdaki kararlılığı özellikle ihracatın artışında önemli bir etken olarak değerlendirilmektedir.

İhracatın sürekli artan seyri, yeni proje ve tasarımlar sayesinde gün geçtikçe devam etmektedir. Aynı dönemdeki ithalatın seyrine bakıldığında, 1996 yılında Gümrük Birliği ile yükselmeye başlamış ve 2000 yılının özel makro ekonomik koşullarında artan talebe bağlı olarak, 8.276 milyon dolar ile en üst düzeyine ulaşmıştır. Ancak, aynı yıl sonunda 10 milyar dolar dolayındaki aşırı cari açık sonucu yaşanan krizler sonucu 2001 yılında 2.574 milyon dolar ile son 8 yılın en düşük düzeyinde gerçekleşmiştir. 2002

⁷² Emrah Cengiz, **Uluslararası Pazarlarda Tutundurma ve Uluslararası Otomotiv Firmalarının Türkiye’deki Tutundurma Faaliyetlerine İlişkin Bir Uygulama**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1999, s.233.

⁷³ Arzu Özertem, **Gümrük Birliği ve Otomotiv Sektörü**, Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1998, s.77.

yılında döviz kurlarındaki artışın, enflasyon değerlerinin altında kalmasının ithalatın yeniden artışında önemli etkisi olduğu söylenebilir⁷⁴.

Otomotiv dış ticaretinde AB+EFTA ülkelerinin önemli bir payı bulunmaktadır. 2003 yılında AB+EFTA ülkeleri ile ihracat 4.090 milyon dolar iken ithalat 6.048 milyon dolar olmuştur. 2.042 milyon dolarlık dış ticaret açığı meydana gelmiştir. 2002 yılı itibariyle, AB+EFTA ülkeleri ile ihracat 2.806 milyon dolar, ithalat ise 3.263 milyon dolar olmuştur. Buna göre toplam dış ticarete bu ülkelerin payı %74, ihracatta %65 ve ithalatta ise daha yüksek bir oranda ve %83 olmuştur. Bu pay Gümrük Birliği sonrası sürekli bir artış içindedir. 2001 yılında döviz kurlarının aşırı artması ve krize bağlı olarak pazarın daralması, ithalatın yavaşlamasına ve AB ülkeleri ile olan dış ticaret içinde ihracatın payının, son 10 yılın en yüksek seviyesine (%53) çıkmasına neden olmuştur.

2002 yılı toplam otomotiv ihracatı 4.319 milyon dolar, ithalatı ise 3.908 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. 2001 yılında 901 milyon dolar olan dış ticaret fazlası 2002 yılında 411 milyon dolar olmuştur.

AB+EFTA, Uzak Doğu, NAFTA ve Doğu Avrupa ülkeleri toplam Türkiye ihracatının %75,6'nı, ithalatının ise %95,9'nu oluşturmaktadır. Toplam otomotiv ithalatının %83,5'i AB ülkelerinden yapılırken, bu ülkelere yapılan ihracat, toplam ihracatın %65'i seviyesindedir. AB ülkeleri ithalatı içinde en büyük pay %26 ile Almanya'ya aittir. Daha sonra sırasıyla, %19,5 Fransa ve %12,9 ile İtalya yer almaktadır. Aynı şekilde, ihracatın %19,8'i Almanya'ya yapılmaktadır. AB ülkeleri ile dış ticaretimizde en fazla açık İngiltere'ye aittir.

NAFTA Ülkelerinin toplam ithalat içindeki payı %2,2, ihracat içindeki payı ise %2,5'dir. Uzak Doğu ülkelerinin ithalattaki payı %8,4 iken, ihracattaki payı ise %0,1'dir. U.Doğu Bölgesi'nin aksine, Doğu Avrupa ülkelerinin, ihracatta %8'lik pay alırken, ithalattaki payı ise sadece %1,8'dir.

⁷⁴ Erinç Yeldan, **Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi**, İletişim Yayınları, Ankara, 2003, s.102

DİE dış ticaret verilerine göre, otomotiv sektöründe dış ticaret dengelerinin kısmen de olsa kurulmaya başlandığını görülmektedir. Sektörler arasında otomotiv sanayii ihracatı 2002 yılında ikinciliğe yükselmiş iken, 2003 yılında da bu durumunu artarak korumaktadır. Türkiye İhracatçılar Meclisi verilerine göre, 2003 yılında ihracat 2002 yılına göre %41 oranında bir artış gerçekleştirmiştir.

Ancak 2000 yılındaki yüksek talebin arkasından 2001 ve 2002 yıllarında %80'lere varan yüksek bir oranda çöken iç pazarın, sektörün rekabet gücü ile üretim potansiyelinde yarattığı büyük tahribat önem taşımaktadır. Sektörün otomobilde %85 ve toplam üretimde ise %70'ler düzeyine varan ihracatı bir başarı ise de bunun sürdürülebilmesi, ancak iç pazarda istikrarlı bir talep yapısının kurulması ile söz konusu olacaktır.

Tablo 9. DİE Verilerine Göre Otomotiv Sektörü Dış Ticareti

(Dolar)

Yıllar	İhracat			İthalat			Dış Ticaret Dengesi		
	Taşıt Araçları	Aksam, Parça	Toplam	Taşıt Araçları	Aksam, Parça	Toplam	Taşıt Araçları	Aksam, Parça	Toplam
1992	126.674.000	442.909.584	569.583.584	536.147.000	2.068.749.179	2.604.896.179	-409.473.000	-1.625.839.595	-2.035.312.595
1993	154.621.000	404.063.423	558.684.423	1.045.825.000	2.305.496.792	3.351.321.792	-891.204.000	-1.901.433.369	-2.792.637.369
1994	201.029.000	593.579.391	794.608.391	308.585.000	1.015.400.631	1.323.985.631	-107.556.000	-421.821.240	-529.377.240
1995	432.522.000	813.523.278	1.246.045.278	470.835.000	2.674.822.812	3.145.657.812	-38.313.000	-1.861.299.534	-1.899.612.534
1996	485.442.000	886.377.090	1.371.819.090	1.433.069.000	2.927.970.638	4.361.039.638	-947.627.000	-2.041.593.548	-2.989.220.548
1997	330.654.000	919.065.843	1.249.719.843	2.406.205.000	3.881.296.651	6.287.501.651	-2.075.551.000	-2.962.230.808	-5.037.781.808
1998	354.175.000	1.320.988.905	1.675.163.905	2.104.750.000	4.544.528.628	6.649.278.628	-1.750.575.000	-3.223.539.723	-4.974.114.723
1999	881.985.000	1.116.499.447	1.998.484.447	1.732.033.000	3.260.712.233	4.992.745.233	-850.048.000	-2.144.212.786	-2.994.260.786
2000	1.015.705.000	2.259.169.483	3.274.874.483	3.442.076.000	4.833.854.780	8.275.930.780	-2.426.371.000	-2.574.685.297	-5.001.056.297
2001	1.652.057.000	1.823.033.251	3.475.090.251	768.192.000	1.805.596.825	2.573.788.825	883.865.000	17.436.426	901.301.426
2002	2.191.614.000	2.127.684.558	4.319.298.558	1.153.186.000	2.755.034.371	3.908.220.371	1.038.428.000	-627.349.813	411.078.187
2003	4.007.045.000	2.088.174.893	6.095.219.893	3.441.543.000	3.903.865.458	7.345.408.458	565.502.000	-1.815.690.565	-1.250.188.565
2004	6.874.841.000	3.031.394.689	9.906.235.689	6.711.175.000	5.567.023.489	13.278.198.489	163.666.000	-3.535.628.800	-3.371.962.800
2005	7.773.473.000	3.625.374.618	11.398.847.618	6.581.074.000	7.365.586.978	13.946.660.978	1.192.399.000	-3.740.212.360	-2.547.813.360

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği (OSD), 2005, (Çevrimiçi)

www.qfdturkiye.org/frames/KFG30-Sudi%20Apak.pdf, (Erişim Tarihi: 15.03.2009), s.5.

Uludağ İhracatçı Birliklerinin açıkladığı 2006 yılı verilerine göre otomotiv ana sanayi ihracatı 9.923.805.517 dolar, yan sanayi ihracatı 4.427.019.432 dolar olmak üzere toplam 14.350.824.949 dolar olarak gerçekleşmiştir. 2007 yılı Ocak-Eylül dönemi verilerine göre ise otomotiv sektöründe toplam ihracat, 14.285.030.698 dolar olarak gerçekleşmiştir. Türkiye ihracatında ilk sırada olan sektörün 2007 yılı Ocak-Eylül döneminde, 2006 yılı aynı dönemi ile kıyaslandığında, toplam ihracatı % 20,65 oranında artış göstermiştir.

3.1.1. Türkiye Otomotiv Sektöründe İhracat ve İthalat Arasındaki Denge

Türkiye 2000’li yıllarla birlikte, ihracatta inanılmaz bir kalkınma yaşamış ve ihracat artış hızını çok büyük bir ivme ile yukarıya taşımıştır. Bu, Türkiye için çok önemli bir gelişmedir. Ancak, yine aynı zamanda görülmektedir ki ihracat arttıkça ithalat da artmaktadır. Zira ülke içindeki üretimin büyük bir kısmı ithal ara ve hammadde malları aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Bu üretim ihraç edildiğinde ise bir bakıma çoğu kalemden nihai ürünlere katılmış ara ve hammadde mallarının yüksek katma değer katılmadan yeniden ihracat yapılmış gibi bir durum ortaya çıkmaktadır. Son yıllarda en yüksek ihracat kaleminizi oluşturan otomotiv sektörü de bu duruma çok büyük bir örnek olmaktadır. Sektörün ithalat ihracat dengesine bakıldığında araca göre değişmekle birlikte ithal parça oranının yüzde 40–70 civarında olduğu görülmektedir. Binek otomobil ihracat hacmi ithalatın altında olmakla beraber bu durum, ticari araç göz önüne alındığından tam tersine dönmektedir. Türkiye, 2006 yılı itibari ile Avrupa’nın başta gelen ticari araç üreticisi durumuna gelmiştir. Ticari araç üretimi, katma değeri daha yüksek olan, iş hacmi, rekabet üstünlüğü ve karlılık açısından avantaj sağlayan bir segmenttir. Türkiye’nin ticari araç üretiminde öncü ve ana üretici konumunda olması sektörün gelecekteki konumunu da sağlamlaştıran bir unsur olmaktadır.⁷⁵

Tablo 10. Lider Sektörlerin İhracattaki Payları

Sıra No	Sektörler	2005	2006	Değişim (2005/2006)(%)	2006 yılı İhracat Payı
1	Taşıt Araçları ve Yan Sanayii	12.598.072	15.482.067	22,9	%18
2	Hazır Giyim ve Konfeksiyon	13.699.068	13.987.651	2,1	%16,3
3	Demir ve Demir Dışı Metaller	9.705.226	12.738.849	31,3	%14,8
4	Kimyevi Maddeler ve Mamülleri	6.797.552	8.785.525	29,2	%10,2
5	Elektrik- Elektronik ve Makine	6.795.362	8.067.353	18,7	%9,4
İhracatta ilk beş sektörün toplam ihracat içerisindeki payı(Toplam) =					%68,7

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği (OSD),2006, (Çevrimiçi), www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/IstatistikDb/turkiyeoto.doc, (Erişim Tarihi: 11.04.2009)

⁷⁵ Ercan Fırat, “Üretimde Paradigma Değişiyor”(2007), (Çevrimiçi) http://64.233.183.104/search?q=cache:mcJ0rdGVwjoJ:www.capital.com.tr/haber.aspx%3FHBR_KOD%3D4059+otomotiv+sekt%C3%B6r%C3%BC+girdi+maliyetleri&hl=tr&ct=clnk&cd=13&g_l=tr, (Erişim Tarihi: 15.04.2009)

Dış ticaret açısından, 1970-1995 arası otomotiv sektörü ihracat verileri incelendiğinde, bu yıllar arasında ihracatın üretim içindeki payının düşük olduğu görülmektedir. 1970-1980 arası yapılan üretim iç talebi karşılamaya yönelik olduğundan bu yıllar arasında ihracatın oranı düşük seviyede kalmıştır. 1980'li yılların başında ihracatta artış meydana gelmesine rağmen, 1982 yılından sonra ihracat rakamlarının oldukça düşük değerler aldığı görülmektedir. 2006 yılında sanayinin ihracatı geçen yıla göre %23 artışla 14,4 milyar ABD dolarını geçmiştir. Türkiye ihracatında birinci sırada yer alan sanayinin, toplam ihracattaki payı % 18 olmuştur. İhracatta lider sektörlerin, tüm ihracat toplamı içerisindeki payı Tablo 10'da gösterilmiştir.

Sektörün 2000'li yıllardaki performansı, genel ekonomik gelişmeler ve faiz oranları başta olmak üzere makro ekonomik göstergelerdeki değişimlere oldukça duyarlılık göstermiştir. 2001 yılında yaşanan ekonomik kriz, otomotiv sanayini derinden etkilemiş ve özellikle iç talepteki düşüşe bağlı olarak sektör üretimi 2001 ve 2002 yıllarında önceki yılların oldukça altına düşmüştür. Ancak, son yıllarda siyasi ve ekonomik istikrarın sağlandığı ortamda, otomotiv sanayiinde tekrar aşağıda belirtilen önemli gelişmeler elde edilmiştir:

- Üretim hızla artmaktadır 2002 yılında 346 bin → 2007 yılında 1,100 bin
- Pazarda talep canlanmıştır 2002 yılında 175 bin → 2007 yılında 641 bin
- İhracat istikrarlı artmaktadır 2002 yılında 258 bin → 2007 yılında 820 bin
- Bu gelişmelere paralel olarak; motorlu taşıt aracı üreten firmalardaki istihdam hızla artmıştır 2002 yılında 26 bin → 2007 yılında 47,5 bin

Tablo 11. Türkiye'nin Motorlu Kara Taşıtları Ticareti
(Milyon Dolar)

	İhracat	İthalat	Açık	Karşılama Oranı
1996	812	2.693	-1.881	0,30
1997	676	4.105	-3.429	0,16
1998	798	3.728	-2.930	0,21
1999	1.474	3.095	-1.621	0,48
2000	1.593	5.467	-3.874	0,29
2001	2.335	1.827	508	1,28
2002	3.304	2.333	971	1,42
2003	5.272	5.384	-112	0,98
2004	8.289	10.237	-1.948	0,81
2005	9.566	10.553	-986	0,91
2006	11.886	11.408	478	1,04
2007	15.904	12.397	3.507	1,28

Kaynak: Murat Ertekin, Hasan Köse ve M. Bahadır Güle,
“Küresel Otomotiv Piyasaları ve Türk Otomotiv Sanayi”, (Çevrimiçi),
http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/DisTicaretDegerelendirmeDb/otorapor_net.doc,
Erişim Tarihi: 01.03.2009), s.14.

1996 yılından 2007 yılına kadar motorlu kara taşıtlarının ticaretinde ithalatın ihracatı karşılama oranı önemli bir gelişim göstermiş, 1996 yılında 0,30 olan oran, 2007 yılında 1,28'e kadar yükselmiştir.

Son dönemde yaşanan global gelişmeler ve politik belirsizlik doğrultusunda, Türkiye otomotiv sektörü de yaşanan durgunluktan payını almıştır.⁷⁶ 2000 yılında Türkiye'de 420,000 araç üretilmiş, bunun 320,000'i iç pazarda satılmıştır. 2001 yılında 280,000 araç üretilmiş bunun içerde satılanı 75,000 adettir. 2002 yılında 340,000 araç üretilmiş bunun içerde satılanı 100,000 adet, 2003 yılında 520,000 araç üretilmiş bunun içerde satılanı 195,000 adet araçtır. 2004 yılında 820,000 araç üretilmiş bunun içerde satılanı 310,000 adet araç ve 2005 yılında 880,000 araç üretilmiş bunun içerde satılanı 320,000 adettir. 2005 yılı itibariyle Türkiye pazarına ithal edilen araç sayısı da, Türkiye'de üretilip içerden satılanla aşağı yukarı aynı sayıdadır. Yani Türkiye'de 2005 yılında satılan araçların yarısı ithal yarısı Türkiye'de üretilmiştir. 2005 yılı itibariyle Türkiye'de üretilen her üç araçtan ikisi ihraç edilmiştir Araç ihracatının %70'i Avrupa Birliği ülkelerine gerçekleştirilmiştir. İhracat kalemleri bazında bakıldığında otomotiv, özellikle 2001 yılından itibaren sıralamada sürekli yükselişte olan bir sektördür. 2005

⁷⁶ OSD, “Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu”, Mart 2009, (Çevrimiçi),
<http://www.osd.org.tr/2008yilidegerlendirme.pdf>, (Erişim Tarihi: 03.05.2009)

yılında 13.1 milyar dolar ile Türkiye'nin alışılagelmiş ihracat kalemi şampiyonu Hazır Giyim'den(13.7 Milyar dolar) sonra ikinci oldu, 2006'nın ilk altı ayında ise Otomotiv ihracatı, 7.7 milyar dolar ile Hazır Giyim ihracatını (6.7 milyar dolar) ilk defa geride bırakarak Türkiye ihracatında ilk sıraya yerleşmiştir.⁷⁷

3.1.2. Türkiye Otomotiv Endüstrisinde Yerel Rekabet Süreci

Dünya otomotiv sektöründe son yıllarda, yüksek teknolojik gelişmeye bağlı olarak birleşme, satınalma veya ortaklık yolu ile şirket sayısının azalması sonucu yoğunlaşma giderek artmış ve böylece sektörde aşırı bir kapasite ve rekabet ortaya çıkmıştır.

Sanayileşmiş ülkelerde iç pazarların doyması, gelişen pazarlarda uygulanan cazip teşvik sistemleri, düşük maliyetler ve ucuz işçilik gibi yerel olanaklar, otomotiv sanayiinin gelişmiş ülkeler tarafından diğer ülkelere transferi ve teknik mevzuatın uyumlaştırılması küresel yayılmaya neden olmuştur.

Sınırlı ve giderek düşen kar oranları, aşırı kapasite, küreselleşme zorunluluğu ve yeni teknolojilerin geliştirilmesinde giderek artan maliyetler, gelişen rekabetçi ortamda, hayati önem taşıyan ekonomik ölçek birleşmeleri hızlandırmaktadır.

Türk otomotiv sanayii de pek çok açıdan Türk ekonomisi için sürükleyici sektör konumundadır. Sektör yarattığı katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve ithalata yönelik döviz tasarrufu gücü oranında dış ödemeler dengesi üzerinde sağladığı pozitif katkılar, sektördeki üretici ve sağlayıcı işletmelerin ödedikleri ve sektör ürünlerinin satışlarından elde edilen vergi gelirleri ile devlet bütçesi içinde önemli bir yer tutmaktadır.

Bütün bu özelliklerin yanısıra, sektör ileri teknolojinin Türkiye'ye transferinde öncü bir rol oynamakta, sektörün yetiştirdiği elemanlar bu ülkenin stratejik öneme sahip diğer sektörleri için de çok önemli bir insan kaynağı potansiyeli oluşturmaktadır.

⁷⁷ Turgut Uzer, “Otomotiv ve Türkiye” <http://www.turgutuzer.com/anm/anmviewer.asp?a=345&z=1>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 23.03.2009)

Türkiye otomotiv sektörü, bugün ilk üç büyük sektör arasında yer almaktadır. Başlangıçta Türkiye’de ithal ikamesi modeli üstüne kurulan otomotiv sektörü bugün ulaştığı noktada 1996 yılı sonrasında yani Gümrük Birliği ile birlikte uluslar arası standartlarda üretim ve ürünlerinin kalitesi ile Dünya pazarlarına ihracat yapan bir sektör konumuna gelmiştir. Ülkemiz büyük otomotiv üreticilerinin Dünya üretim üslerinden birisi olmuştur.

Türkiye’de otomotiv sektörünün 50 yıllık bir geçmişi bulunmaktadır. Üretime 1950’lerin ortalarında sadece montajla başlayan sektör özellikle Gümrük Birliği sonrasında artan yatırımlarla bugünkü durumuna gelmiştir.

Sanayiideki bu gelişme paralelinde Türkiye otomotiv pazarı bugün gelinen noktada küresel pazarın bir parçası olmuş ve uluslar arası markaların hemen hemen tamamının rekabet ettiği büyük bir pazar halini almıştır. Otomotiv sanayiinin gelişim süreci doğrultusunda ülkemiz pazarında da küresel düzeyde değişen pazar ve rekabet koşulları nedeniyle sürekli bir gelişme mevcuttur. Özellikle Gümrük Birliği sonrası, 1990 öncesi koşullara göre çok farklılıklar taşıyan pazar ve rekabet koşulları Türkiye’deki otomotiv sektörünü yeni bir yapılanma sürecine sokmuştur. Bu yapılanma süreci önümüzdeki yıllarda da devam edecektir.

1963 yılında motorlu taşıt iç pazarı yıllık satış 11.000 adet olarak gerçekleşmiştir. Toplam motorlu taşıt parkı ise 223.000 adete ulaşmıştır. 2005 yılında ise 786.000 adetlik satış hacmini yakalayan pazarla birlikte toplam araç parkı 9.7 milyon adete ulaşmıştır. Pazarın ulaştığı büyüklük AB ülkeleri içerisinde ifade edilmek istenirse bugün Türkiye binek otomobil açısından Avrupa’nın 8., hafif ticari araç açısından 4. büyük pazarıdır. 1992 yılında 1000 kişiye düşen motorlu taşıt sayısı 52 adet iken 2004 yılında 112 adete yükselmiştir. Avrupa’da aynı dönemde 476 olan motorlu taşıt sayısının günümüzde de aynı seviyeyi koruduğunu gözönüne aldığımızda gelişmenin çarpıcı olduğu ortaya çıkmaktadır.

Ülkemizde de özellikle çok uluslu firmaların yer aldığı otomotiv sektöründe 1990’lı yıllarla birlikte modern yönetim anlayışları, kalite ve insan kaynakları kavramları kullanılmaya başlanmıştır. Üretim süreçleri, grup yoğunluklu iyileştirme çalışmaları, araştırma geliştirme faaliyetleri, pazarlama kanalları, satış, satış sonrası hizmetleri ve

müşteri talepleri belirlenmesi çalışmalarını bu anlayış çerçevesinde yürütülmekte, yalnız üretim/yönetim, takım çalışmaları, stoklu üretim, problem çözme teknikleri, sürekli iyileştirme, öneri sistemleri, 6 sigma, tam zamanında üretim gibi yönetim yöntemleri uygulanmaktadır.⁷⁸

Tablo 12. Motorlu Taşıt Üretim Miktarları (2007)

TURKISH MOTOR VEHICLE PRODUCTION IN 2007 BY COMPANIES (IN UNITS)				
Companies	Passenger Cars	Commercial Vehicles	Agricultural Tractors	Total
Ford Otosan	-	286,356	-	286,356
Oyak-Renault	263,656	-	-	263,656
Tofaş	102,357	110,136	-	212,493
Toyota	161,516	-	-	161,516
Hyundai Assan	83,691	6,449	-	90,14
Honda Türkiye	23,663	-	-	23,663
M. Benz Türk	-	19,014	-	19,014
Türk Traktör	-	-	18,35	18,35
Uzel	-	-	13,914	13,914
BMC	-	10,369	-	10,369
Karsan	-	9,72	-	9,72
Temsa	-	9,328	-	9,328
Anadolu Isuzu	-	7,842	-	7,842
Otokar	-	2,534	-	2,534
MAN Türkiye	-	2,069	-	2,069
Hattat Tarım	-	-	1,254	1,254
Otoyol*	-	585	-	585
Askam	-	79	-	79
TOTAL	634,883	464,531	33518	1,132,932

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği (OSD),2007, (Çevrimiçi), <http://www.turkey-ow.org/db/Docs/Sector%20Reports/Sector%20Reports%202008/AUTOMOTIVE.pdf>, (Erişim Tarihi: 14.05.2009), s.6.

*Üretim 2007 Nisan ayında durduruldu.

⁷⁸ Işık Dikmen, “**Otomotiv Sektörü ve Rekabet**” (Çevrimiçi), http://www.kalder.org.tr/genel/15kongre/sunumlar/isik_dikmen.doc, (Erişim Tarihi:08.04.2009)

2007 yılında Ford Otosan 286,356 araçla lider firma olarak pazarda yerini alırken, ikinci sırada 263,656 araçla Oyak-Renault, Tofaş ise toplam 212,493 araçla üçüncü sırada yer almıştır.

Otosan; 1959 yılında resmi olarak kurulmuş Türk otomotiv firmasıdır. 1928 yılında Vehbi Koç, Ankara'da kurduğu Otokoç firması ile Ford Motor Company'nin distribütörlüğünü almış ve 1946 yılında Koç grubu resmen Ford Motor Company'nin Türkiye temsilcisi olmuştur.

Anadol ilk olarak 1963 yılında Rahmi Koç ve Bernar Nahum tarafından gündeme getirilmiş, 22 Aralık 1965 tarihinde İngiltere'den kara yoluyla Türkiye'ye ulaşan ilk prototipi denenmiştir. Bu otomobile ismini koymak için Türkiye çapında ödüllü bir yarışma düzenlenmesine karar verilmiştir. Gelen 150.000'e yakın mektupta teklif edilen isimler, elenerek 3'e indirilmiştir; "Anadol", "Anadolu" ve "Koç" isimlerinden sonunda seçilen isim "Anadol" olmuştur.

İlk Anadol, 1966 Aralık ayında üretilmiş son üretildiği 1984 tarihine kadar 87.000 adeti bantlardan çıkmıştır.

Ford'un Otosan ile ilişkilerinde dönüm noktası 1976 yılında imzalanan lisans anlaşması ile başlamıştır. Bu anlaşma ile Otosan D-1210 Ford kamyonu ile Transit serisinin Türkiye'de imal ve satış hakkını almakta ve bir motorun geliştirilmesi iznine sahip olmaktadır.

Eskişehir İnönü fabrikasının ticari üniteler bölümü 1983 yılında İstanbul fabrikasından parça parça taşındıktan sonra kargo kamyonunun imalatı Eylül 1984 ayından itibaren tamamen bu fabrikada yapılmaya başlanmıştır.

3 Ekim 1997 tarihinde imzalanan bir anlaşma ile Ford ve Otosan hisselerini eşitlemiş ve böylece Otosan A.Ş. yeni ismiyle Ford Otomotiv Sanayi A.Ş., yani Ford Otosan ortaya çıkmıştır.⁷⁹

⁷⁹ **Türkçe Bilgi Ansiklopedi**, (Çevrimiçi)
http://ansiklopedi.turkcebilgi.com/Ford_Motor_%C5%9Eirketi, (Erişim Tarihi:08.05.2009)

1997 yılında ortaklık eşitlenmesinden sonra Ford Avrupa'nın ekonomik bulmadığı için askıya aldığı bir proje, Türkiye'nin üretim kabiliyeti ve ekonomik koşulları nedeniyle Türkiye'ye aktarılmış ve bu projenin gerçekleştirilebilmesi için İstanbul fabrikasının kapasiteye cevap verememesi nedeni ile Gölcük'te yeni bir fabrika kurulmuştur. Nisan 2001 tarihinde yapılan törenle Ford Otosan Kocaeli Fabrikası üretime başlamıştır.

Ulaşılan bu seviye ile Ford Otosan Kocaeli Fabrikası, Avrupa Ford Fabrikaları arasında oditörler tarafından 2002, 2003, 2004 ve 2005 yıllarında "Best Plant In The World" olarak adlandırıldı ve en iyi notu elde edip birinci olmuştur.⁸⁰

Kocaeli'ndeki üretim tesisleri ile 2006'da dünyanın en iyi otomobil üretim tesislerinin sahibi seçilen Ford Otosan, günümüze kadar Ar-Ge merkezinde 44 patentli ürün geliştirmiştir.

Türkiye'nin önde gelen üniversiteleri ile işbirliği yapan Ford Otosan, aynı zamanda Ar-Ge alanında dünyadaki ilk 1000 kuruluş arasına giren ilk Türk şirkettir. Kocaeli'ndeki ticari araç üretim tesislerinde 2006 yılında 250 bin araç üreten Ford Otosan, ağustos ayının sonunda tamamlanan yatırımlarla birlikte Kocaeli tesislerinin üretim kapasitesini bu yılın sonunda 300 bin araca, çalışan sayısını ise 7 binin üstüne çıkarmıştır. Eskişehir İnönü fabrikasının üretim kapasitesi ise yıllık 10 bin adettir. 2006 yılını başarılı geçiren Ford Otosan, 2.454 milyon dolarlık ihracat geliri ile Türkiye'nin en büyük üç ihracatçısından biri olurken yıllık net cirosunu da 6.521 milyon YTL olarak tamamlamıştır.⁸¹

2009 yılının ilk çeyreğinde açıklanan rakamlara göre Ford Otosan toplam 19,768 toplam üretmiş, 29,846 araç satmıştır.

Oyak Renault Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi; 1969 yılında OYAK ve Fransız Renault grubunun katılımı ile kurulan Şirket, Renault marka binek araçlarının

⁸⁰ **WIKIPEDIA Ansiklopedi**, (Çevrimiçi), <http://tr.wikipedia.org/wiki/Otosan>, (Erişim Tarihi:20.03.2009)

⁸¹ Gülizar Büyükkara, "Türkiye'nin İkinci Büyük Özel Şirketi Ford Otosan Ar-Ge'de Dünyadaki İlk 1000 Arasına Girdi", (Çevrimiçi) http://www.bilgicagi.com/index.php?option=com_content&task=view&id=294&Itemid=102,(Erişim Tarihi: 25.04.2009)

ve mekanik parçalarının üretimi ve ihracatını gerçekleştirmektedir.Şirketin Bursa'da Organize Sanayi Bölgesi'nde kurulu bulunan fabrikası,bugün yıllık yaklaşık 360.000 adet otomobil üretim kapasitesi ile Renault'nun Batı Avrupa dışında en yüksek kapasiteye sahip fabrikası konumundadır. Fabrikada üretilen tüm modeller Avrupa Ülkelerinin yanı sıra Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine ihraç edilmektedir.

Kuruluşundan günümüze kadar çalışmalarında kalite standartlarını hep ön planda tutmasıyla dikkat çeken Oyak-Renault, ISO 9001 Kalite Güvence Sistem Belgesi'ni sektörde ilk alan kuruluş olmuştur. Şirket ayrıca ISO 14001 Çevre Yönetim Sistem Belgesi'ne sahiptir. Oyak Renault Türkiye'nin en büyük özel şirketleri arasında yer almakta olup ,Merkezi İstanbul'dadır. Sermayesinin %51'i Fransız Renault SA grubuna, %49'u da Türk Oyak grubuna aittir.⁸²

2008 yılında yaşanan global krizin etkisi ile satışlarında önemli bir düşüş yaşayan Oyak-Renault, 2008 Aralık ayında üretimine 1 hafta süre ile ara vermek zorunda kalmıştır. 2009 yılına da durgun başlayan Oyak –Renault, hükümetin ÖTV indirimi sayesinde 2009 Nisan ayında 52,600 adet araç satmıştır.

Fiat lisansıyla 1968 yılında Türkiye'de kurulan otomobil firması olan Tofaş, Türk Otomobil Fabrikası Anonim Şirketi'nin kısaltmasıdır.

Fabrikanın temeli Bursa'da 13 Nisan 1969'da atılmıştır. 12 Şubat 1971 yılında seri üretime geçmiştir. Bursa-Yalova yolu üzerinde Demirtaş sanayi bölgesinde kurulu işletmede günümüz itibariyle 8500 işçi çalışmaktadır.⁸³

Yaşanan kriz nedeni ile 2008 Eylül ayında üretimine bir süre ara veren Tofaş, 2009 yılı Ocak ayında 900 işçiyi işten çıkaracağını bildirmiş ve 3 vardiya çalışan fabrika çalışmasını 2 vardiyaya düşürmüştür.

⁸² **WIKIPEDIA Ansiklopedi**, (Çevrimiçi), [http://tr.wikipedia.org/wiki/Oyak_Renault_\(firma\)](http://tr.wikipedia.org/wiki/Oyak_Renault_(firma)), (Erişim Tarihi: 03.05.2009)

⁸³ **WIKIPEDIA Ansiklopedi**, (Çevrimiçi), [http://tr.wikipedia.org/wiki/Tofa%C5%9F_\(otomobil\)](http://tr.wikipedia.org/wiki/Tofa%C5%9F_(otomobil)), (Erişim Tarihi: 03.05.2009)

3.2. Türkiye Otomotiv Endüstrisinin Küresel Rekabetteki Konumu

Türk Otomotiv Sektörü son on yılda yaşanan gelişmeler, özgün tasarım ve kaliteli üretim ile adından söz ettirmektedir. Otomotiv şirketlerinin artan düzeyde yeni modelleri Türkiye üretme talepleri nedeniyle üretim hacmini her geçen yıl artıran Türk otomotiv sektörü, Avrupa pazarında da önemli gelişmeler kaydetmiştir. Almanya (5 milyon 819 bin 614), Fransa (3 milyon 174 bin 260) ve İspanya'nın (2 milyon 770 bin 435 üretim) ilk üçü paylaşırken, İngiltere, bir milyon 648 bin 388 adet, İtalya bir milyon 211 bin 594 adet araçla dördüncü ve beşinci sırada yer almış, bu ülkelerin ardından Avrupa otomotiv pazarında Türkiye, 2006 yılında bir milyon 24 bin 987 ile altıncı sırada yer almıştır.

Özellikle Türkiye'de üretilen hafif ticari araçlara olan talep, dünya genelinde 2007 yılında bir önceki yıla göre %10-12 civarında artış göstermiştir.

Avrupa otomotiv pazarında altıncı sıraya yerleşen Türk otomotiv sektörünün küresel rekabetteki rekabet becerisi incelenirken, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından belirlenmiş olan “açıklanmış göreceli üstünlük, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı, dış rekabete açıklık, ihracat piyasa payı, ihracat/ithalat oranı” kriterlerinin dikkate alınması gerekmektedir. Söz konusu kriterler tek tek ele alındığında;

Açıklanmış Göreceli Üstünlük Kriteri (Revealed Comparative Advantage); Bir sektörün ihracatının bir ülkenin toplam ihracatı içindeki payının, o sektörün toplam dünya ihracatının toplam dünya ihracatı oranına bölünmesi ile hesaplanmaktadır. Elde edilen sayı (oran) 100 değerinden ne kadar fazla ise bir ülke o sektörün ihracatında o kadar uzmanlaşmış demektir.⁸⁴

⁸⁴ T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, “Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, s. 42.

Tablo 13. Açıklanmış Göreceli Üstünlük

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Sektör İhracatı (Milyar \$)	0,8	0,7	0,8	1,4	1,6	2,3	3,3	5,1	8,1	12,9
Ülke Toplam İhracat (Milyar \$)	23,2	26,2	27,0	26,6	27,8	31,3	35,8	47,3	63,1	73,3
Sektörün İhracat Payı	3,32	2,54	2,96	5,41	5,60	7,46	9,11	10,81	12,84	17,60
Dünya Sektör İhracatı (Milyar \$)	470	496	525	549	578	590	627	728	847	983
Toplam Dünya İhracatı (Milyar \$)	5.391	5.581	5.498	5.712	6.449	6.183	6.482	7.551	8.907	10.510
Sektör Dünya İhracat Payı	8,7	8,9	9,5	9,6	9,0	9,5	9,7	9,6	9,5	9,4
Açıklanmış Göreceli Üstünlük (%)	38,1	28,6	31,0	56,2	62,5	78,2	94,2	112,1	135,0	188,2

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, “**Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Kurulu Raporu**”, s. 42.

Türkiye’de bu değer ihracatın gelişmesi ile % 38.1 den % 188.2 değerine yükselmiştir. Otomotiv sanayi ihracatının ülke ihracatındaki payı 1996 ile 2005 yılları arasında 5 katı artış göstermiş ve 1996 yılında % 3.3 iken, 2005 yılında % 17.6’ e ulaşmıştır. Aynı dönemde dünya ihracatındaki pay ise % 8.7 den % 9.4 e yükselmiştir.

İthalat Sızma Oranı Kriteri (Import Penetration Rate); Bir sektörde ithalat miktarının, o sektöre yönelik toplam iç talep miktarına (yurtiçi üretim+ithalat-ihracat) bölünür ve 100 sayısı ile çarpılır. Oranın 0'a yakın olması ithalatın iç talep içerisinde ihmal edilebilir olduğunu, 100'e yakın olması iç talebin tamamına yakınının ithalat ile karşılandığını gösterir. Bu ölçü, sektörün ithalat yoğunluğunu ve dışa dönüklük derecesini göstermektedir.⁸⁵

Tablo 14. İthalatın Sızma Oranı

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Sektör İthalat Miktarı (Adet)	93.720	210.035	183.829	175.497	342.174	94.211	83.291	223.224	432.293	438.114
Toplam Adet (Üretim+İthalat-İhracat) (Adet)	34.668	526.028	496.493	387.537	676.114	166.184	171.834	409.748	747.304	764.728
İthalatın Sızma Oranı	28	40	37	45	51	57	48	54	58	57

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, “**Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Kurulu Raporu**”, s. 43.

⁸⁵ a.g.e., s. 43

İthalatın sızma oranı 1996 yılında % 28 iken, 2005 yılında % 57 ye ulaşmıştır. Burada iki önemli etken dikkat çekicidir. AB ile Türkiye arasında Gümrük Birliği'nin son dönemini oluşturan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı 1996 yılında yürürlüğe girmiştir. Bunun sonucu ithalatta gümrük vergisi ve eş etkili vergilerin oranı ise, AB sanayi ürünleri için sıfır ve AB dışından gelen ürünler için bu tarihten itibaren her yıl azaltılarak 2001 yılında Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) düzeyine inmiştir. OGT motorlu taşıt araçlarında % 10 ve aksam ve parçalarda ortalama % 3 ila 4 dolayındadır. Daha önce % 40 lar dolayında Gümrük Vergisi uygulanan mallarda bu nedenle büyük oranda ucuzluk meydana gelmiş ve ithal ürünlere olan talep artmıştır.

Öte yandan 1994, 1998, 2001 ve 2002 yıllarında yaşanan ağır krizler nedeni ile iç talepte büyük iniş ve çıkışlar yaşanmıştır. İç talepte ani daralmaların % 80 e varan boyutu nedeni ile, sanayi büyük stok yükleri altına girmiş ve özellikle çoğunluğu KOBİ'lerden oluşan yan sanayide büyük tahribat yaşanmıştır. Krizin ardından ertelenen talebin ani olarak geri dönüşü bu kere yurtiçine yönelik bu ölçüde üretim yaratmamış ve sanayi bu talebi krizde yaşadığı tahribat nedeni ile kısa sürede karşılayamaz iken, bu aşırı talep artışı ithalat tarafından hızla karşılanmıştır. Bunun sonucu her kriz döneminde sanayi 10 puan dolayında pazar kaybına uğramış ve bunun giderilmesi de mümkün olmamıştır.

Uzmanlaşma Katsayısı Kriteri; Bir sektördeki üretimin, o sektördeki yurtiçi tüketime bölünmesi suretiyle hesaplanır. Bu göstergenin yorumlanması ithalat sızma oranına benzemektedir. Oranın büyüklüğü sektörün uzmanlaşma düzeyinin yüksek olduğunu gösterir.⁸⁶

Tablo 15. Uzmanlaşma Katsayısı

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Sektör Üretimi (Adet)	276.747	334.358	344.501	297.856	430.947	270.521	346.565	533.672	823.408	879.452
Sektör Yurtiçi Tüketim (Adet)	337.172	525.242	486.126	407.284	660.077	195.126	175.046	400.711	745.812	763.186
Uzmanlaşma Katsayısı	82	66	71	73	65	139	198	133	110	115

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, “**Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Kurulu Raporu**”, s. 44.

⁸⁶ a.g.e., s. 44.

Uzmanlaşma katsayısı 1996 yılında % 82 iken ihracatın artışı ile 2005 yılında 115 olmuştur. Bu katsayının daha fazla artmasına ithalattaki artış engel olmaktadır.

Dış Rekabete Açıklık Kriteri ; Bu gösterge, sektörün ithalat ve ihracat düzeylerini dikkate alır. Aşağıdaki formüle göre hesaplanır:

$$(sektör\ ihracatı/sektör\ üretimi) + [1-(sektör\ ihracatı/sektör\ üretimi)] * (sektör\ ithalatı/sektörde\ yurtiçi\ tüketim)$$

Oranın yüksek olması sektörün dışa açık olduğunu gösterir.⁸⁷

Tablo 16. Dış Rekabete Açıklık

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Dış Rekabete Açıklık **)	37	45	44	59	63	86	87	84	84	84
**) Dış Rekabete Açıklık = (Sektör İhracatı/Sektör Üretimi) + (1-(Sektör İhracatı/Sektör Üretimi) X (Sektör İthalatı/Sektörde Yurtiçi Tüketim)										

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, “**Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Kurulu Raporu**”, s. 44.

Otomotiv sanayinde Dış Rekabete Açıklık giderek artmaktadır. Ancak yaşanan ekonomik krizler ve özellikle sektörle ilgili uzun vadeli politika oluşturmaktaki gecikmeler, bunun daha yüksek düzeyde olmasının engellemiştir.

İhracat Piyasa Payı Kriteri; Bir sektördeki ihracat miktarının o sektördeki dünya ihracat miktarına bölünmesiyle hesaplanır. Zaman içinde, sektörün dünya piyasasındaki payındaki gelişim incelenir.

Tablo 17. İhracat Piyasa Payı

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Sektör İhracat Miktarı (Adet)	35.799	28.365	31.837	85.186	97.007	198.548	257.775	346.830	508.397	552.838
Dünya İhracat Miktarı (Adet)	18.201.093	20.370.161	22.722.388	22.722.388	24.312.000	24.590.978	25.213.055	26.406.472	28.160.059	30.018.622
İhracat Piyasa Payı	0,197	0,139	0,143	0,378	0,399	0,807	1,022	1,313	1,805	1,842

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, “**Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Kurulu Raporu**”, s. 45.

⁸⁷ a.g.e. , s. 44.

Otomotiv sanayinde ihracatın dünya ihracatı içindeki payı % 0.197 den önemli bir artış ile % 1.842 ye yükselmiştir.

İhracat/İthalat Oranı Kriteri; Bir sektörün ihracat miktarının, o sektörün ithalat miktarına bölünmesi ile hesaplanır. Oranın büyüklüğü, söz konusu sektörün uzmanlaşma derecesini gösterir.⁸⁸

Tablo 18. İhracat/İthalat Oranı

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Sektör İhracat Miktarı (Adet)	35.799	28.365	31.837	85.186	97.007	198.548	257.775	346.830	508.397	552.838
Sektör İthalat Miktarı (Adet)	93.720	210.035	183.829	175.497	342.174	94.211	83.291	223.224	432.293	438.114
İthalat/İhracat Oranı	38	14	17	49	28	211	309	155	118	126

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, “**Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Kurulu Raporu**”, s. 45.

Geçen dönem içinde sanayide ihracatın ithalatı karşılama oranında önemli artış sağlanmıştır. 2001 ve 2002 yıllarında yaşanan kriz nedeni ile iç talebi önemli bir oranda düşmesine karşılık krize rağmen ihracatın istikrarlı artışı sonucu bu oranda aşırı yükselme görülmektedir. 2005 yılında artan talep ile ithalatın artışı sonucu bu değer azalma göstermiştir.

Türkiye'nin uluslararası otomotiv sektöründe rekabet gücünü sürdürebilmesi için;

1) Ar-Ge ve Yenilikçiliğin Geliştirilmesi;

- ✓ Ar-Ge faaliyetlerinin yenilik üretecek şekilde ve pazara yönelik olarak tasarlanması;
- ✓ Ar-Ge harcamalarının GSMH içindeki payı ve bu payın içinde özel sektör ağırlığının artırılması;

2) Bilgi ve İletişim Teknolojilerinin Yaygınlaştırılması;

3) Daha Yüksek Yüksek Katma Değerli Üretim Yapısına Geçişin Sağlanması;

- ✓ Sınai mamulleri imalatı değer zincirinde katma değeri yüksek alanlar;

⁸⁸ a.g.e. , s. 45.

- ✓ Dünya ihracatından daha fazla pay almak üzere yüksek katma değerli mal üretimi;
- ✓ Firmaların yüksek girişimcilik gücüne sahip, özgün tasarım ve marka yaratabilen, teknoloji üreten, yenilikçi ve kurumsallaşmış bir yapı;
- ✓ Otomotiv, beyaz eşya, makine ve elektronik sektörlerinde üretim merkezi;
- ✓ İleri teknoloji ürünlerinin üretimini geliştirmek üzere Ar-Ge ve yenilikçilik faaliyetlerinin geliştirilmesi;

gerekmektedir.

3.2.1. Otomotiv Endüstrisinin Ülke Ekonomisindeki Yeri

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 sanayiinin gelişmesine de en önemli desteği veren sanayi dalı niteliğindedir. Gelişmiş pazarlardaki çevreye ve güvenliğe yönelik yüksek standartlar ve tüketici istekleri, otomotiv sanayiinde yoğun bir teknolojik gelişmeye yol açmaktadır. Bunun sonucu olarak, müşteri tercih ve beklentileri büyük oranda değişikliğe uğramakta ve bütün ürün segmentasyonu değişmektedir.

Türkiye’de otomotiv sanayii, sahip olduğu iyi yetişmiş insan gücüne bağlı olarak Ar- Ge çalışmalarını önemli ölçüde arttırmış ve özellikle uluslararası mevzuata uyum çalışmalarında büyük bir başarı elde etmiştir. Tasarım, projelendirme ve ürün geliştirme gibi konularda yükümlülükleri artan yan sanayi firmaları da ana sanayi gibi teknolojiye, insan kaynaklarına, bilgiye ve kaliteye daha fazla önem vermeye başlamışlardır. stratejileri çerçevesinde sürdürmesine neden olmuştur.

Otomotiv sektörü kayıt altına alınan, üretim ve ticari faaliyeti nedeniyle güvenilir ve kesin bir vergi kaynağı niteliğindedir. Ancak, istikrarsız iç pazar koşulları, aşırı ithalat, aşırı kapasite, firma sayısının çokluğundan doğan sorunlar, özellikle yan sanayinin desteklenmesi için gereken finansman araçlarının yetersizliği, karmaşık yapısı ile yüksek satış vergisi sistemi, ulusal strateji eksikliği, otomotiv sanayiinin gelişmesi ve ülke ekonomisine daha çok katkıda bulunmasının önündeki somut engeller olarak

karşımıza çıkmaktadır. Bunların dışında, yaşanan ekonomik krizlerin yarattığı sıkıntılar, ekonomimiz için itici bir güç olan otomotiv endüstrimizi olumsuz yönde etkilemiş ve sektörün gelişimini ihracata yönelik sanayi stratejileri çerçevesinde sürdürmesine neden olmuştur.⁸⁹

Türk otomotiv endüstrisi son yıllarda önemli gelişmeler kaydetmiş, sektörün 1997 yılında sadece %9 olan ihracat payı 2002 yılında %83'e çıkmıştır. 2003 yılında da 40 milyar \$'ı bulan toplam ihracatta tekstil sektöründen sonra %11'lik payla ikinci sırada yer almıştır. 2004 yılında ise ana sanayi grubu içindeki ihracatta önceki yıla oranla %91 artış gerçekleştirmiştir.⁹⁰ Aralarında Daimler-Chrysler, Fiat, Ford, Peugeot, Hyundai, Toyota ve Mazda gibi çok sayıda uluslar arası firma bulunan sektör, nispeten düşük buna karşın kalifiye işgücü ve uygun yatırım koşulları nedeni ile Türkiye'yi üretim üssü olarak tercih etmiştir. Bu tercihin önemli nedenleri arasında Türkiye'de üretilen taşıt araçlarının ve yan sanayi ürünlerinin uluslararası standartlara ulaşmış olması yatmaktadır.

2004 yılında Türkiye'de faaliyet gösteren ana üretim firmalarının yeni modellerin üretimi amacı ile yapmış oldukları toplam yatırım 2,5 milyar \$'ı bulmuştur. Büyük ölçüde ihracata yönelik olarak faaliyet gösteren bu firmalar arasında Toyota (Corolla), Ford (Transit ve Connect), Renault (Megane), Fiat (Doblo, Palio ve Albea), Honda (Civic) ve Hyundai (Accent) modelleri sayılabilir. Otomotiv yan sanayinde faaliyet gösteren uluslar arası firmalar arasında da Bosch, Delphi-Packard, Pirelli, Heyes-Lemmerz gibi pek çok ünlü firma sayılabilir.⁹¹

2006 yılında OSD üyesi üreticiler toplam olarak % 25 gibi önemli bir artışla 10 milyar ABD Doları ihracat yapmıştır. İlk üç sırayı Toyota, Ford Otosan ve Oyak-Renault firmaları almıştır. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TIM) verilerine göre, 2006 yılına ait sektörel bazda toplam ihracat 2005 yılına göre % 16,9 oranında artış göstererek 85,8 milyar ABD Dolarına ulaşmıştır. Taşıt Araçları ve Yan Sanayi ihracatı

⁸⁹ Görener a.g.e. s. 23

⁹⁰ E.M. Özerman “**Dünden Bugüne Türk Otomotiv Sektörü**”, Autex International Automotive Spares Magazine, Mart-Nisan 2005, s. 91-94

⁹¹ P.Brandenburg, J.P. Burks “ **Türkische Automobilwirtschaft für deutsche Zulieferindustrie von grossen Interesse**”, 2003, www.nrw-auto.com_zap_tuerkei

ise % 22,9 oranında artarak 15,4 milyar ABD Doları düzeyinde gerçekleşmiş ve 2006 yılı itibariyle sektör sıralamasında birinci sıraya yükselmiştir.

AB'ye uyum süreci içerisinde, Türkiye otomotiv sektöründe 30 yılı aşkın süredir faaliyet gösteren ana ve yan sanayi işletmelerinin varlığı, bu işletmelerin sahip olduğu bilgi ve nitelikli işgücü potansiyeli ve ülkemizin coğrafi konumu nedeni ile Asya, Ortadoğu ve Balkan ülkelerine olan yakınlığı Türkiye'deki yabancı otomotiv firmaları tarafından bir "üretim üssü" olarak tercih edilmesinde önemli avantajlardır. Otomotiv sanayinin gösterdiği performans yabancı otomotiv üreticilerinin olduğu kadar otomotiv yan sanayi firmalarının da Türkiye'ye yatırım yapmasında önemli etken olmuştur. Son yıllarda Orta Doğu Avrupa ülkelerinin Avrupa Birliğine tam üye olarak kabul edilmesi ile birlikte, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya ve Polonya gibi ülkeler sahip oldukları düşük üretim maliyetleri, geleneksel olarak sahip oldukları kalifiye işgücü ve endüstriyel bilgi birikimleri nedeni ile birçok Batı Avrupalı, Amerikan, Koreli ve Japon otomobil üreticisi ve orijinal yedek parça üreticisi firma tarafından üretim üssü olma konusunda ciddi avantajlar elde etmişlerdir. Sayılan ülkeler kısa zamanda tüm otomotiv endüstrisi için önemli bir üretim üssü konumuna gelmiştir. Orta Doğu Avrupa "Middle Ost Europe" kısaca (MOE) olarak adlandırılan bu ülkeler AB içinde ikinci bir "Detroit" olma yolunda emin adımlarla ilerlemektedirler.⁹²

Otomotiv sanayi doğrudan ve özellikle dolaylı olarak geniş istihdam olanakları sağlayan bir sanayi dalı olup, gelişmiş ülkelerde bu konuda ayrıntılı veriler bulunmaktadır.

Ancak Türkiye'de taşıt aracı üretimi yapan işletmeler dışındaki ilgili sanayi, ticaret, hizmet alanlarındaki işletmeler ile kamu görevlerinde yaratılan istihdama ilişkin güvenilir veri eksikliği söz konusudur. Otomotiv sanayi taşıt aracı üretimi ile bu üretim için ham madde, aksam ve parça üreten alanlarda geniş iş olanakları yaratmaktadır. Ayrıca yenileme pazarında, yalnız parktaki araçlar için aksam parça üreten işletmeler bulunmaktadır.

Ticari alanda ise yetkili bayi ve servisler ile yedek parça dağıtım sisteminde yer alan işletmeler de bu istihdama ek iş gücü talebi oluşturmaktadır. Ticaret alanında

⁹² O. Povedins "OEM und Automobilzulieferindustrie in den Beitrittsländern", 2004

serbest satıcılar/galeriler ve komisyoncular ile tamirhaneler de geniş bir istihdam alanıdır. Bununla birlikte, sanayi faaliyetlerindeki gelişmeler, özellikle sanayi için güvenlik, yemek, lojistik, taşımacılık gibi hizmet veren kurumlar ve kredi kurumları ile sigorta ve kayıt tescil aracı kuruluşları hizmet alanlarında istihdam sağlamaktadır. Akaryakıt ve yağ üretim ve dağıtımını ile son yıllarda gelişen otomotiv medya kuruluşları, halka ilişkiler ve reklam sektörlerinde otomotiv sanayinin gerektirdiği istihdam da dikkat çekicidir. Ancak burada sıralanan ticaret ve hizmet alanlarındaki istihdam yerli sanayi üretimi yanında, ithal edilen ürünler tarafından da geliştirilmektedir.⁹³

Tablo 19. Otomotiv Sektöründeki İstihdam Alanları

Sanayi Üretimi	Motorlu Taşıt
	Aksam, Parça Sistem
	Ham Madde
	Yenileme Pazarı Parça
	Üretim ve Bakım Araçları
	Üst Yapı ve Aksesuar
Ticaret Kesimi	Distribütör/İthalatçılar
	Yetkili Bayiler
	Yetkili Servisler
	Serbest Satıcılar / Galeriler
	Serbest Servisler / Tamirhaneler
Yedek Parça Satıcıları	
Hizmetler	Kayıt, Tescil Aracı Kuruluşlar
	Finansman
	Sigorta
	Lojistik
	Taşımacılık
	Akaryakıt ve Yağ Dağıtım
	Sürücü Eğitim Kuruluşları
	Motor Sporları
	Medya, Halkla İlişkiler ve Reklam
	Güvenlik, Yemek,, Temizlik
Kamu	Trafik Güvenlik
	Kayıt, Tescil ve Noter
	Sağlık
	Yol Bakım ve Onarım

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, “Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Kurulu Raporu”, s. 36.

⁹³ T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, “Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Kurulu Raporu”, s. 34-35.

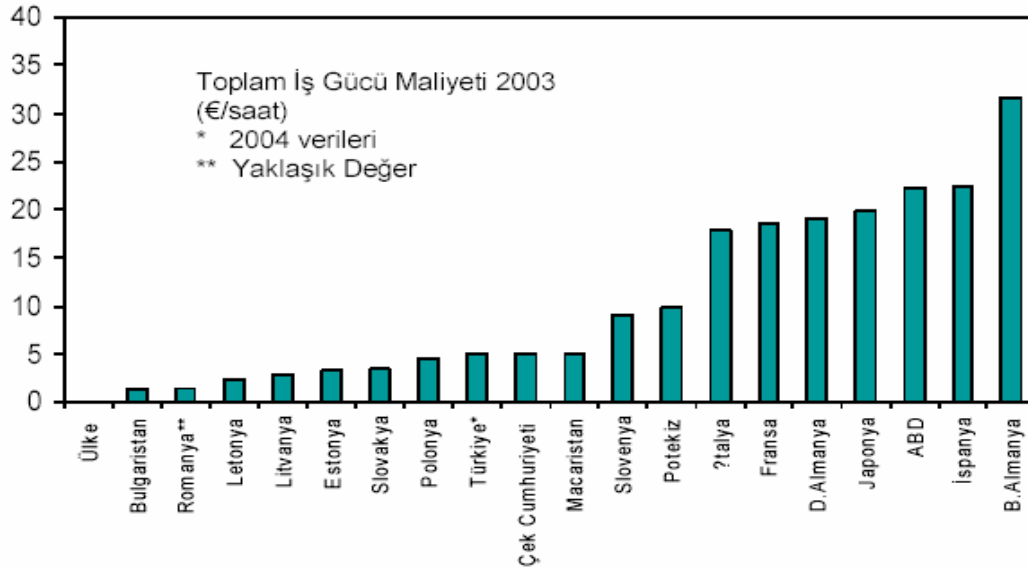
Kamu kesiminde ise trafik güvenlik, sağlık, kayıt tescil ve noterlik hizmetleri ile yol bakım onarım hizmetleri dolaylı olarak istihdam yaratılan alanlardır.

Tablo 20. Otomotiv Sanayii İstihdam Durumu (Kişi)

İşgücü	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
İşçi	17.745	22.064	17.566	19.337	23.950	28.765	30.203	24,3	-20,4	10,1	23,9	20,1	5,0
Büro Personeli	3.794	3.844	3.815	3.593	3.481	3.283	3.447	1,3	-0,8	-5,8	-3,1	-5,7	5,0
İdareci	700	763	844	720	613	722	758	9,0	10,6	-14,7	-14,9	17,8	5,0
Mühendis	1.499	1.609	1.612	1.659	1.968	2.325	2.441	7,3	0,2	2,9	18,6	18,1	5,0
İdari Mühendis	628	621	687	813	814	862	905	-1,1	10,6	18,3	0,1	5,9	5,0
Toplam	24.366	28.901	24.524	26.122	30.826	35.957	37.754	18,6	-15,1	6,5	18,0	16,6	5,0

Kaynak: OSD, (Çevrimiçi), www.osd.gov.tr, (Erişim Tarihi: 25.08.2009)

Yıllar itibari ile istihdam değişimi incelendiğinde, 2000 yılından sonra gelen kriz döneminde üretimde azalma görülmesine rağmen, istihdamda 2001 yılında sadece üretimde %15 oranında azalma görülmektedir. İlerleyen yıllarda ise ard arda artışlar gerçekleşmiştir.



Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, “Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Kurulu Raporu”, s. 37.

Grafik 8. Türk Otomotiv Sanayi Üreticilerinin Uluslararası Verilerle Kıyaslanması

Grafik 8'deki kıyaslama sadece saat ücretleri esas alınarak yapılmıştır. Grafik 1 incelendiğinde, Türkiye'de ücretlerin bazı yeni AB üyesi ülkelerin önüne geçtiğini göstermektedir. Ancak sanayileşmiş ülkelerde üstünlük halen devam etmektedir.

Ülkemizde özellikle 1990lı yıllarda küresel rekabete hazırlık amacı ile işgücü önemine taşıyıcı ve aksam parça üreten işlemlerde büyük önem verilmiş ve bunun sonucu olarak;

- ✓ İşgücü verimliliği ve yetenekleri sürekli eğitim ile yükseltilmektedir.
- ✓ İşgücü “toplam kalite yönetimi” konusunda güçlüdür.
- ✓ Eğitim ana ve yan sanayide ortak yürütülmüştür.
- ✓ İşgücünün “başarma isteği” yüksek düzeydedir.
- ✓ İşten ayrılma ve iş değiştirme oranı çok düşürtür.
- ✓ Bu sayede otomotiv sanayinin rekabet gücü olumlu bir şekilde etkilenmiştir.⁹⁴

3.2.2. Otomotiv Sektörüne Sağlanan Finansal Destekler

Bankacılık sektöründe otomotiv sektörüne sağlanan krediler 2001 yılı itibariyle 2.376 trilyon olarak gerçekleşmiş ve sektör toplam kredilerden %5,3 oranında pay almıştır. 2002 yılı Ekim ayı itibariyle ise sektöre verilen krediler 3.133 trilyona, sektörün toplam kredilerden aldığı pay ise % 5,9'a yükselmiştir.

Otomotiv Vakıfbank'ın da desteklediği sektörlerden birisidir. 2001 yılında sektörde üretim yapan firmalara verilen krediler Bankanın toplam kredilerinin % 0,19'una tekabül etmişken, bu oran sektörün zor bir dönemden geçmesi ve kredi piyasasındaki daralmadan ötürü 2001 yılında % 0,15'e, 2002 yıl sonunda ise % 0,6'ya düşmüştür. Sektörde üretim yapan firmalara verilen kredilere, motorlu araç ve yedek parça ile aksesuar satan firmalara verilen krediler de dahil edildiğinde sektöre verilen kredi toplamı banka kredilerinin % 0,9'una tekabül etmektedir.

⁹⁴ a.g.e., s. 38.

3.2.3. Otomotiv Sektörüne Sağlanan Yatırım Teşvikleri

2001 yılında otomotiv sektöründe, toplam yatırım tutarı 34,8 trilyon olan 30 yatırım projesi teşvik kapsamına alınmış olup yatırım miktarı 2000 yılına göre % 69 oranında azalma göstermiştir. Bu dönemde sektörün döviz kullanımında % 71, istihdamda ise % 73'lük gerileme kaydedilmiştir.

Tablo 21. Yatırım Teşvik Belgelerinin Sektörel Dağılımında Taşıt Araçlarının Payı (Yüzde)

Yıllar	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Pay (%)	7,3	4,1	6,6	7,8	9,0	9,5	13,7	14,2(*)

Kaynak: DPT, T.C. Maliye Bakanlığı Yıllık Ekonomik Rapor, 2006, s. 18.

(*) 2006 yılı Ocak-Kasım verilerini içermektedir.

Türkiye'nin büyüme hızının azaldığı dönemlerde otomotiv sektörüne sağlanan teşviklerin yüzdelerinde önemli bir düşüş olmadığı görülmektedir. Türkiye'deki ana ve yan sanayii kuruluşlarının ekonomik kriz dönemlerinde bile teknoloji yatırımlarını sürdürmesi, sektörün gelişim dinamikleri açısından da son derece önemli bir noktaya işaret etmektedir.⁹⁵ Sektör, bu yapısıyla Türkiye'deki teknolojik gelişmenin temelini oluşturmaktadır. Tasarım, projelendirme ve ürün geliştirme konularında yükümlülükleri artan yan sanayii firmaları, ana sanayiye paralel olarak teknolojiye, insan kaynaklarına, bilgiye ve kalite eğitimine daha fazla yatırım yapmaktadırlar.

3.2.4. Otomotiv Endüstrisinde Yabancı Sermayenin Konumu

Türkiye ekonomisi hızlı büyüyen ve otomotiv ürünlerine olan talebin sürekli artış gösterdiği bir ülke olması özelliği ile yabancı yatırımcıları çekmektedir. Türkiye'nin coğrafi konumu dolayısıyla komşu pazarlara hitap edebilmesi ve ihracat potansiyelinin yüksek olması doğrudan yabancı sermaye yatırımları açısından ülkemizi cazip kılmaktadır. Yerli firmaların sermaye yetersizliği de büyük yatırım gerektiren bu

⁹⁵ E. M. Özerman, M.E. 2003 Yılı Otomotiv ve Yan Sanayi İhracatımız ve 2004 Yılına İlişkin Beklentiler,(Çevrimiçi) <http://www.igeme.org.tr/tur/bakis/sayi%2026/bakis2640.htm>, (Erişim Tarihi: 14.02.2009)

sektörde yabancı sermayeye sıcak bakılmasını sağlamıştır. Otomobil firmalarının yabancı ortaklı olmaları, gerek sektörün gelişmesi gerek teknolojik yenileme açılarından olumlu bir unsurdur.

Avrupa Birliği ile Türkiye arasında 1996 tarihinde tamamlanan Gümrük Birliği çerçevesinde Türk otomotiv sanayii yapısal bazı değişikliklere uğramıştır. Bunlardan en önemlisi, AB ile entegrasyon sürecindeki Türkiye’de üçüncü ülke firmalarının yatırım yapmaya başlamasıdır. Türkiye’de faaliyette bulunan otomobil firmalarının hemen hepsi yabancı ortaklı veya lisans ile üretim yapan firmalardan oluşmaktadır. 2002 yılının ilk çeyreği itibariyle Türk otomobil sanayiinde toplam onbir adet yabancı sermayenin ortak olduğu üretim firması bulunmakta olup, başlangıçta Avrupa ve ABD sermayeli olan bu firmalara 1994 yılından itibaren Japon ve G.Kore sermayeli firmalar da eklenmiştir.⁹⁶

Gümrük Birliği’nin tamamlanmasından sonra, Türkiye’ye beklenenin hayli altında da olsa gelen yabancı sermayenin önemli bir bölümü otomotiv sektöründe yer almıştır. 2001 yılı sonunda toplam yabancı sermayenin % 10,7’si otomotiv sektöründe yoğunlaşmış, sektörde faaliyet gösteren 151 Türk ortaklı yabancı firmanın ülkemize getirdiği sermaye miktarı 410,7 trilyon liraya ulaşmış ve sektördeki iştirak payı % 58,9 olarak gerçekleşmiştir.

⁹⁶ Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Planlama ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmeliği, **Sektör Araştırmaları Serisi/No:28**, 2003, s. 17

Tablo 22. Türkiye’de Otomotiv Sanayi Firmaları ve Yabancı Sermaye Oranları

Üretici Firmalar	Üretim Yeri	Üretime Başlama Tarihi	Lisans	Yabancı Sermaye Oranı (%)
A.I.O.S	Kocaeli	1966	ISUZU	29,74
ASKAM	Kocaeli	1964	DAIMLER-CHRYSLER/HINO	0
B.M.C.	İzmir	1964	-	0
FORD OTOSAN	Eskişehir Kocaeli	1983-2001	FORD	41
HONDA TÜRKİYE	Kocaeli	1997	HONDA MOTOR	100
HYUNDAI ASSAN	Kocaeli	1997	HYUNDAI MOTOR	70
KARSAN	Bursa	1966	PEUGEOT	0
M.A.N. TÜRKİYE	Ankara	1966	MAN	99,9
M.BENZ TÜRK	İstanbul Aksaray	1968-1985	MERCEDES BENZ	85
OTOKAR	Sakarya	1966	DEUTZ/L.ROVER/FRUEHAUF/AM GENERAL	0
OTOYOL	Sakarya	1963	IVECO	27
O.RENAULT	Bursa	1971	RENAULT	51
TEMSA	Adana	1987	MITSUBISHI	0
TOFAŞ	Bursa	1971	FIAT	37,8
TOYOTA	Sakarya	1994	TOYOTA	100
T.TRAKTÖR	Ankara	1954	-	37,5
UZEL	İstanbul	1962	M.FERGUSON	0

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği (OSD),2006, (Çevrimiçi),
www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/IstatistikDb/turkiyeoto.doc, (Erişim Tarihi: 11.04.2009)

2006 yılında Otomotiv Sanayicileri Derneği’nden yapılan açıklamaya göre Türkiye’de faaliyette olan A.I.O.S’nin %29,74’ü, Ford Otosan’ın %41’i, Honda’nın %100’ü, Hyundai Assan’ın %70’i, M.A.N.’nin %99,9’u, M. Benz’in %85’i, Otoyol’un %27’si, Oyak Renault’un %51’i ve Toyota’nın %100’ü yabancı sermayeli otomotiv sanayi firmalarıdır.

3.3. Küreselleşmenin Türk Otomotiv Endüstrisi Üzerindeki Etkileri

Türk otomotiv endüstrisi son yıllarda önemli gelişmeler kaydetmiş, sektörün 1996 yılında 276,700 adet olan üretim miktarı 2006 yılında 987,600 adede çıkmıştır. 2006 yılında 430 bin adedi otomobil olmak üzere toplam 697 bin adet taşıt aracı ihraç edilmiştir. 2006 yılında gerçekleşen taşıt aracı ihracatı 2005 yılına göre % 26 oranında artmıştır. Uludağ İhracatçı Birlikleri’nin verilerine göre, 2006 yılında sektör ihracatı

2005 yılına göre % 23 artarak 14,3 milyar \$ olmuştur. Taşıt aracı ihracatı % 24, yan sanayi ihracatı ise % 21 artmıştır. Toplam otomotiv sanayi ihracatı, 2006 yılı itibarıyla, sektörel ihracat sıralamasında 1. sırada yer almıştır.⁹⁷

Türk otomotiv sektörü, otuz yılı aşkın süredir ana ve yan sanayi işletmeleri ile faaliyet göstermektedir. Türkiye, bu işletmelerin sahip olduğu bilgi ve nitelikli işgücü potansiyeli, coğrafi konumu, Asya, Orta Doğu ve Balkan ülkelerine olan yakınlı nedeni ile birçok yabancı otomotiv üreticisi tarafından “üretim üssü” olarak tercih edilmiştir. Otomotiv sanayinin gösterdiği performans, yabancı otomotiv üreticilerinin olduğu kadar yabancı OEM firmalarının da ülkemize yatırım yapmasına önemli etken oluşturmuştur. Otomotiv yan sanayinde faaliyet gösteren bu tür firmalar arasında Robert Bosch, Delphi Packard, Pirelli, Hyes-Lemmerz gibi çok sayıda uluslararası firma sayılabılır. Son yıllarda Orta Doğu Avrupa ülkelerinin Avrupa Birliği’ne tam üye olarak kabul edilmesi ile birlikte, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya ve Polonya gibi ülkeler de sahip oldukları kalifiye işgücü, endüstriyel bilgi birikimleri ve lojistik avantajları nedeniyle Türkiye ile rekabet yarışında önemli üstünlük elde etmişlerdir. Bu ülkeler son yıllarda pek çok Batı Avrupalı, Koreli ve Japon otomobil üreticisi ile OEM firması tarafında “üretim üssü” olarak tercih edilmiştir. Doğu Orta Avrupa ülkeleri “Middle East Europe” olarak adlandırılan bu ülkeler, AB içinde ikinci bir “Detroit” olma yolunda ilerlemektedir.⁹⁸

Ülke ekonomisinin gelişmesi ve refah düzeyinin yükseltilmesinde otomotiv sanayinin küresel rekabet ortamında rekabet gücünü arttırması önem taşımaktadır. Otomotiv sanayi işletmelerinin sürdürülebilir büyümeyi gerçekleştirebilmeleri, bir taraftan dünyadaki teknolojik, ekonomik ve sosyal gelişmeleri izlenmelerine, diğer taraftan da yeni ürünleri pazara sunma amacıyla yapacakları inovasyon çalışmalarına bağlıdır.

3.3.1. Küresel Krizin Türk Otomotiv Sektörüne Etkileri

2008 yılında ABD’de yaşanan mortgage kriziyle birlikte başlayan global durgunluk tüm sektörleri farklı şekillerde etkilemiştir. Bu doğrultuda dünya otomotiv

⁹⁷ Otomotiv Sanayi Derneği, Basın Bülteni, 2006

⁹⁸ Podevins, O. OEM und Automobilzuliefererindustrie in den Beitrittsländern: Auf dem Weg zum Netzwerkmanagement, 2005

pazarında yaşanan durgunluğa bakıldığında, etkinin aslında global boyuttan ziyade bölgesel olduğu görülmektedir.

Otomotivin kalbi olarak nitelendirilen Amerikan otomotiv pazarında, petrol fiyatlarının artmasıyla birlikte tüketici alışkanlıklarında ciddi değişim gözlenmiştir. Örneğin, Amerikan otomobil müşterisinin, bugüne kadar hayatının değişmez parçası olan değerlendirdiği güçlü ve yüksek motor hacimli araçlar yerine, daha kompakt, daha işlevsel araçlara yöneldiği görülmektedir. Bu değişimin etkisi altında, Amerikalı otomotiv üreticileri büyük araç imal eden fabrikalarında vardiya sayısı ve/veya iş gücü azaltımına giderek üretim stratejilerini revize etmektedirler.

Avrupa’da otomotiv sektörüne bakıldığında ise durgunluktan çok, tereddüt hissedilmekte ve Amerika’daki benzer trende paralel olarak ekonomik araçların ön plana çıktığı gözlemlenmektedir.

Buna karşılık, Rusya, Çin, Hindistan gibi pazarlarda talep ve üretim artmakta, buna bağlı olarak bu pazarlarda Batılı firmalarla işbirliği gelişmektedir. Örneğin, Rusya’da enerjiden sağlanan kaynağın alt yapıya aktarılması sonucu otomotive olan talep artmaktadır.

Türkiye Avrupa’nın otomotiv üretim üssü olma şansını elde etmiştir. Örneğin, otobüs üretiminde lider, hafif ticari araç üretiminde ikinci, toplam otomotiv üretiminde ise altıncı sıradadır. Ancak, bu şansını iyi kullanarak üretici üs konumunu koruması gerekmektedir. Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri yabancı yatırımları kendilerine çekebilmek için çok büyük teşvikler vermektedirler. Türkiye ise uzun vadeli ihracatı arttırıcı yatırımları teşvik etmek yerine, sıcak paraya yüksek faiz vererek dış ticaret açığını kapatmaya çalışmaktadır. Bu da borçların sürekli olarak artmasına neden olmaktadır.⁹⁹

2008 yılında yaşanan global krizin etkisi ile son üç ayında satış yüzdesi %17 düşmüştür. Türkiye’de 2008 yılında toplam binek ve hafif ticari araç satışları 494 bin 23 adette kalmıştır. 594 bin 762 adet olan 2007 yılına göre binek ve hafif ticari araç pazar toplamına göre satışlarda %17 düşüş yaşanmıştır. 2008 Ocak-Aralık döneminde toplam

⁹⁹ Serkan Arslan, “Global Krizin Ülkemiz ve Otomotiv Sektörüne Etkileri”, (Çevrimiçi), <http://www.ototuning.org/haberoku.asp?id=11>, (ErişimTarihi: 22.04.2009)

binek otomobil satışları 2007 yılının aynı dönemine oranla %14,4 azalarak 305 bin 998 adete ulaşmıştır. Toplam hafif ticari araç satışları da aynı dönem için 2007 yılına oranla %20,8 azalarak 188 bin 25 adet olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye otomotiv pazarında 2008 Aralık ayı binek otomobil satışları 25 bin 879 adet, hafif ticari araç satışları 16 bin 199 adet olmak üzere toplamda 42 bin 78 adet olmuştur. 2007 yılının Aralık ayı binek otomobil satışlarına göre %58, hafif ticari araç satışlarına göre de %59 düşüş görülmüştür. Aralık ayı binek ve hafif ticari araç toplam satışlarında ise bir önceki yılın aynı ayına göre %58,3 düşüş gerçekleşmiştir. Ayrıca Aralık 2008 otomotiv pazarında bir önceki Kasım 2008'e göre binek otomobil satışlarında %50, hafif ticari araç satışlarında ise %79 artış görülmüştür. Toplamda ise %60 artış yaşanmıştır.¹⁰⁰

3.3.2. Sektörün İmajının Küresel Rekabetteki Konumu

1961'de (4,5 ay gibi rekor bir sürede projelendirilmesiyle bir başarı hikayesi olmayı hak eden, fakat benzin konmadığı için 100 metre gidip yolda kalmasıyla hatırlanan) Devrim'le başlayıp, 1966'da ilk seri üretim yerli otomobil (kaportasını ineklerin yediği eleştirilerine maruz kalan) Anadolu'la devam eden Türk otomotiv sektörü, 2000'li yıllara gelindiğinde önemli bir aşama kaydetmiştir. Küresel rekabetteki gelişmeleri yakından takip eden sektör, günümüz koşullarında Avrupa'da adından söz ettiren bir konuma gelmiştir.

Türk ekonomisine önemli kama değer sağlayan sektör, ihracat şampiyonu haline gelmiştir. Sektör, ilk dönemlerinde oluşan kötü imajını silmeyi başarmış ve günümüzde 150'den fazla ülkeye ihracat yapılmaktadır.

Dünya otomotiv sektörüne yön verenler, Türkiye'deki fabrikalarda üretilen araçların kalitesinden övgüyle söz etmektedir. Önde gelen otomotiv üreticilerinden Japon Toyota'nın yetkilileri, Adapazarı'nda bulunan Toyota fabrikasının en kaliteli üretim yapan Toyota fabrikalarından biri olduğunu açıklamıştır. Ford Otosan, Ford'un dünya genelindeki 18 fabrikasının en iyisi seçilmiştir. Fiat ise Tofaş'ın dünyadaki en

¹⁰⁰ Serkan Arslan, "Global Krizin Ülkemiz ve Otomotiv Sektörüne Etkileri", (Çevrimiçi), <http://www.ototuning.org/haberoku.asp?id=11>, (ErişimTarihi: 22.04.2009)

önemli üç üretim merkezinden biri olarak ön plana çıkmaktadır.

3.4. Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Küresel Rekabette Tehdit ve Fırsatları

Türkiye’de otomotiv sektöründeki tehditler şu şekilde sıralanabilir;

Kapasite fazlalığı; 1990’lı yıllarda sektöre yeni giren firmalarla birlikte oluşturulan ilave kapasiteye rağmen, iç talebin yetersiz oluşu ve artan ithalatla birlikte kapasite kullanım oranları oldukça düşmüştür. Bu durum üretim maliyetleri üzerinde olumsuz etki yapmaktadır.

Yan sanayiinin yenileme piyasasına yönelik üretimleri ve nispeten daha iyi ihracat performansının etkisiyle kapasite kullanım oranı biraz daha yüksek olmasına rağmen, genelde ana sanayiine paralel bir yapı izlemektedir.

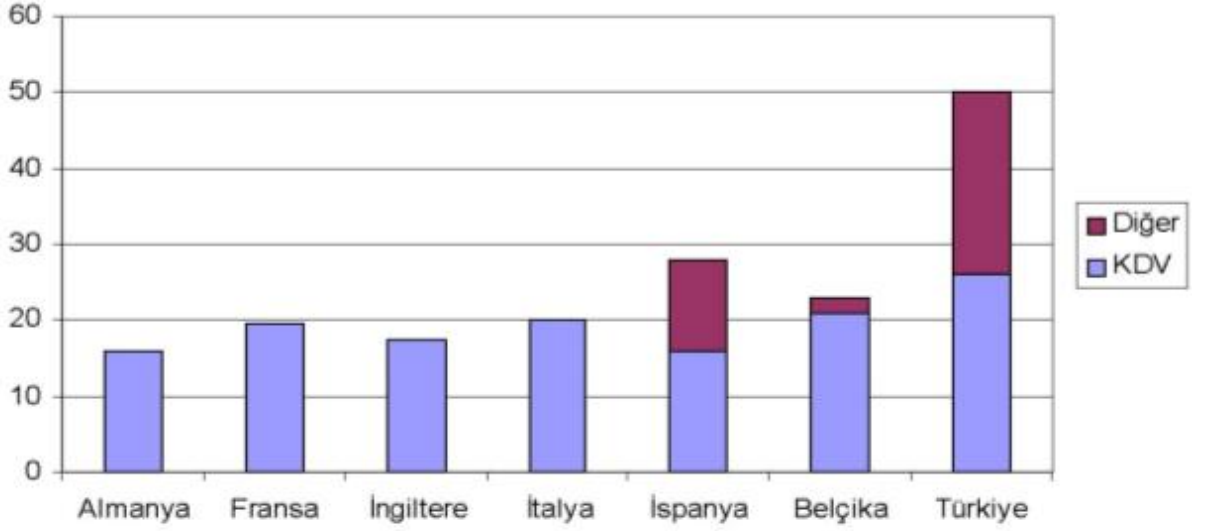
Yetersiz ve istikrarsız iç talep; otomotiv sektörü ekonominin genelinde görülen olumsuzluklardan en erken ve derin etkilenen sektörlerden biridir. Otomotiv sektörü, Türk ekonomisinde yaşanan olumsuz gelişmeler nedeniyle, 1989-1993 yıllarında görülen hızlı ve istikrarlı talep artışını daha sonraki yıllarda sürdürememiştir. Bu yıllardan sonra, talebin beklenenin çok altında oluşuyla birlikte büyük istikrarsızlık göstermesi sektörün yatırım, ihracat performansını olumsuz etkilemiştir. Otomotiv sanayiinde ekonomik ölçeklerde üretim yaparak rekabetçi bir maliyet düzeyi sağlamadan ihracatı sürdürmek zorlaşmaktadır.

İthalat artışı; Gümrük Birliği sonrası otomotiv sanayii ithalatında yüksek oranda artış olmuştur. Yetersiz düzeydeki toplam iç taleple birlikte ithalatın iç talepteki payının da artması iç pazara yönelik yerli üretimi oldukça kısımaktadır.

Satış vergilerinin yüksekliği; Gelişmiş otomotiv sanayiine sahip AB ülkelerinde otomobil satış vergileri yaklaşık yüzde 20’ler civarında olup satış vergilerin ağırlığını genelde KDV oluşturmaktadır.¹⁰¹

101

<http://tekirdag.kosgeb.gov.tr/urunresim/OTOMOT%C4%B0V%20VE%20YAN%20SANAY%C4%B0%C4%B0.pdf>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 23.03.2009)



Kaynak: ACEA- Association des Constructeurs Européens d'Automobiles.

Grafik 9. Otomotiv Satış Vergileri

Not: AB ülkeleri vergi oranları, üretimde önemli bir yeri olan silindir hacmi 2000 cc araçlar için hesaplanmıştır. Türkiye'deki vergi oranı ise, üretimin ağırlıklı olduğu silindir hacmi 1600 cc'ye kadar olan araçlar için geçerli olup, daha büyük hacimli ve lüks araçlar için uygulanan vergiler daha yüksektir.

Geçmiş dönemde Türkiye'de otomobil satışlarında alınan vergiler AB Ülkelerine oranla hem yüksek, hem de KVD haricinde alınan vergiler çok sayıda ve oldukça karışıktır. Otomobil vergilerinin yüksek oluşu, talep üzerinde olumsuz bir baskı oluşturmaktadır.

12 Haziran 2002 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanan Özel Tüketim Vergisi Kanunu (ÖTV)'ile KDV dışındaki vergiler tek vergi haline getirilmiştir. ÖTV ile mevcut vergi sisteminin basitleştirildiği, KDV ve ÖTV olarak iki tür verginin uygulandığı, ancak yaklaşık olarak eski vergi düzeyinin korunduğu görülmüştür. Bu kapsamda; KDV'ye ilave olarak, satış ve üretimin ağırlıkta olduğu silindir hacmi 1600 cc' nin altındaki otomobillerde yüzde 27 ÖTV, silindir hacmi 1600-2000 arasında yüzde 46 ÖTV ve silindir hacmi 2000 cc'nin üzerindeki otomobillerde yüzde 50 ÖTV getirilmiştir.

Ana ve yan sanayii arasında işbirliği eksikliği; gelişmiş otomotiv sanayilerine sahip ülkelerdeki ana ve yan sanayii arasında güven unsurunun ön plana çıktığı, sağlıklı ve işbirliğine dayalı ilişkiler kurulmaktadır. Bu durum, bu ülke sanayileri için önemli bir rekabetçi üstünlük oluşturmakta olup, bu konuda büyük çaba sarf edilmektedir.

Türkiye’de otomotiv sanayiinde güçlü bir yan sanayii olduğu söylenebilir. Otomotiv sanayiinin bu avantajını iyi kullanması ve firmalar arasında işbirliğine dayalı ilişkilerin geliştirilmesi önem arz etmektedir. Türkiye’de, ana ve yan sanayii ilişkileri konusunda yapılan çalışmalarda belirtilen tespitlerin bazıları aşağıda verilmektedir:²¹

- ✓ Gelişmiş otomotiv sanayilerindeki ana ve yan sanayii ilişkilerine paralel olarak, geçmiş yıllara göre Türk otomotiv ana ve yan sanayii ilişkilerinde de önemli gelişmeler olmasına ve belirli bir güvenin tesis edilmesine rağmen, gerekli seviyede işbirliği sağlanamamıştır.
- ✓ Ana ve yan sanayii arasında verimlilik artışı, maliyet düşürme ve ürün geliştirmeğe yönelik müşterek faaliyetlerde istenilen düzeye ulaşamamıştır.
- ✓ Ana ve yan sanayii arasındaki ilişkilerde sözleşme çerçevesinde çalışma düzeyi oldukça yüksektir. Ancak, sözleşme süreleri genelde kısadır.
- ✓ Yan sanayi firması üretiminde ağırlık teşkil eden ürününde tek bir ana firmayla çalışmayıp, bir çok firmaya ürün teslimatı yapmakta olup, bu durumun ana ve yan sanayici işbirliğine olumsuz etkisi olduğu düşünülmektedir.
- ✓ Yan sanayici seçiminde fiyat faktörü geçmişe göre önemini kaybetmiş olsa da ana sanayi firmalarının yan sanayi ile ilişkilerinde fiyat faktörü halen öncelik açısından öne çıkmaktadır.
- ✓ Sözleşmelerin genelde kısa süreli olması, verilen siparişlerin yatırım yapmayı ekonomik kılacak büyüklükte olmayışı ve değişken bir yapı arz etmesi, enflasyonist bir ortamda girdi fiyatlarındaki artışların zaman zaman satış fiyatına yansıtılamaması, ödemelerdeki gecikmeler yan sanayiciyi zor durumda bırakmaktadır.

Otomotiv sektöründe Türkiye'nin rekabet gücünü etkileyen tehditlerin yanı sıra, gelişimini hızlandırabilecek önemli üstünlükleri bulunmaktadır. Bunlar:

- ✓ Gelişme potansiyeli bulunan yerli pazarın varlığıyla birlikte, Türk Cumhuriyetleri ve Ortadoğu Ülkeleri gibi gelişmekte olan pazarlara ve özellikle gelişmiş AB pazarına yakınlık,
- ✓ Gümrük birliği başta olmak üzere AB ile sürdürülen entegrasyon,
- ✓ Sektörün güçlü sermaye yapısı ve dünya otomotiv sanayiinde lider durumda olan firmalarla gerçekleştirilmiş olan ortaklıklar,
- ✓ Yabancı ortakların Türkiye'yi bir üretim merkezi olarak kabullenmeleri,
- ✓ Ürün yelpazesi geniş, giderek güçlenen bir yan sanayii varlığı,
- ✓ Rekabetçi (eğitilmiş ve ekonomik) işgücü varlığı,
- ✓ Uluslararası kalite sistemlerinin ve uluslararası teknik mevzuatın uygulanması,¹⁰²

sektörün bazı önemli üstünlüklerini oluşturmaktadır.

Türk otomotiv sanayisinin gelişmesinde rol oynayabilecek olumlu gelişmeler;

- ✓ Yüksek düzeyde girişimcilik
- ✓ İleri otomotiv kültürü
- ✓ Gelişmiş altyapı – lojistik, enerji, iletişim
- ✓ AB ile Gümrük Birliği
- ✓ AB aday ülke statüsü
- ✓ Uluslararası düzeyde yüksek kalite geleneği

¹⁰² Murat Baksak, “**Otomotiv Endüstrisinde Ana Firma-Tedarikçi İlişkileri ve Bir Anket Uygulaması**”, (Çevrimiçi) http://www.mmo.org.tr/resimler/ekler/1e567798fc9ccd2_ek.pdf, (Erişim Tarihi: 27.04.2009), s.21-23

- ✓ Uluslararası teknik mevzuata tam uyum
- ✓ Sendikalaşmış iş gücü
- ✓ Kalifiye, eğitilmiş, motive, yüksek verimlilik ile rekabet edebilir maliyette iş gücü
- ✓ Türkiye'deki mevcut tedarikçilerin bir aracın %95'ini üretecek altyapıya sahip olması
- ✓ Yabancı sermaye için uygun bir pazar olması
- ✓ Türkiye'de 1000 kişiye düşen toplam araç sayısı benzer ekonomiye sahip ülkelerin gerisindedir. Bu da otomotiv pazarının doymamış olduğunu gösterir ve kişi başına düşen milli gelir artışı talebi de arttıracaktır.
- ✓ Küresel üretim Kuzey'den Güney'e ve Batı'dan Doğu'ya kayması;

Türkiye için bir fırsattır.

3.4.1. Otomotiv Üretiminin Toplum Üzerindeki Etkileri

Tüm sanayileşmiş ülkelerde otomotiv sanayi yan sanayi ile birlikte ekonominin lokomotifleri olarak tanımlanmaktadır.¹⁰³

Otomotiv Sanayi, Demir Çelik, Petro Kimya, Lastik gibi temel sanayi dalları ile yakın ilişki içinde olup, diğer sektörlerdeki teknolojik gelişmelerin sürükleyicisi konumundadır.

Katma değer açısından tekstil sektöründen sonra ikinci sırayı alan otomotiv sanayinin geleceğini şekillendirme çabasında olan ülkemizin makine imalatına yönelik politikaları, üretimin kalitesi, AR-GE ve tasarım boyutu, mesleki eğitim, çalışanların iş güvencesi, sendikal haklar, ithalat, ihracat dengeleri vb. konuların bir bütünlük içinde ele alınması gerekmektedir.

Ekonomideki sürükleyici etkisi ve diğer sektörlerle olan ilişkisi nedeniyle otomotiv endüstrisi bugün olduğu gibi gelecekte de ülke ekonomisi ve teknolojik gelişim için önemini korumaya devam edecektir.

¹⁰³ TMMOB, Makina Mühendisleri Odası, "IX. Otomotiv ve Yan Sanayileri Sempozyumu Sonuç Bildirgesi", Çevrimiçi, <http://www.mmo.org.tr/etkinlikler/otomotivsanayi/index.php?etkinlikkod=43>, (Erişim Tarihi: 07.04.2009)

Otomotiv sektörü, kendi dışında, ham madde ve yan sanayii ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde de geniş iş hacmi ve istihdam yaratmaktadır. Bu özelliğiyle toplumun kalkınmasını sağlayan etkili bir güçtür.

Sektör, savunma sanayinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde temel oluşturmaktadır.

Türkiye'deki ana ve yan sanayi kuruluşlarının ekonomik kriz dönemlerinde bile teknoloji yatırımlarını sürdürmesi, topluma etkisi, sektörün gelişim dinamikleri açısından da son derece önemli bir noktaya işaret etmektedir.

Sektör, bu yapısıyla Türkiye'deki teknolojik gelişmenin temelini oluşturmaktadır.

Tasarım, projelendirme ve ürün geliştirme konularında yükümlülükleri artan yan sanayi firmaları, ana sanayiye paralel olarak teknolojiye, insan kaynaklarına, bilgiye ve kalite eğitimine daha fazla yatırım yapmaktadırlar.

Yatırımı devam eden ve ihracata dönük dünya araç projelerinin tamamlanması ile Türkiye çok kısa bir süre içinde yılda en az 500 bin araç ihraç edebilecek bir düzeye gelmesi beklenmektedir.

Ayrıca yakın bir gelecekte Türkiye, dünyanın alternatif araç ve parça üretim merkezi olacak ve otomotiv sektörü 8–8.5 milyar dolarlık ihracatıyla imalat sanayinin önde gelen sektörlerinden biri haline gelecektir.

Elbette Türkiye'nin karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu yönler kadar dikkat edilmesi ve giderilmesi gereken eksikleri de var.

Türkiye'de Kurulu çok fazla otomotiv ana sanayi firması olması, rekabetin daha keskinleşmesine neden olurken, sektörde ithalatın payının yüksek olması özellikle iç piyasayı daraltan bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dış ticaret dengesinde var olan bu duruma karşın, tüm verilerle birlikte değerlendirildiğinde ortaya çıkan bir gerçek var: Türkiye otomotiv ana ve yan sanayi,

çok önemli bir gelişim potansiyeline ve ihracat kapasitesine sahiptir. Bu önemli özelliği ile ülkemizde işsizliğin azalması yönünde büyük rol oynamaktadır.

Ülke ekonomisinin güçsüzlüğünden kaynaklanan krizler sonucunda işgücünde uğranılan nitelik/nicelik kaybı ve sektöre yapılan yatırımların yetersiz kalması, temel girdi maliyetlerinin yüksek seyretmesi gibi konuların çözülmesi önem taşımaktadır. Uluslararası strateji eksikliği ve ihracat teşviklerinin istenilen düzeyde olmaması da istihdam düzeyi açısından yavaşlatıcı unsurlardır.¹⁰⁴

Otomotiv sanayi, stratejik bir sanayi olarak bütün ülkelerin yakın ilgisini çekmekte ve sektöre yönelik özel planlamalar yapılmaktadır. Hızla küreselleşmekte olan bu sektörde rekabet büyük yoğunluk kazanmaktadır. Otomotiv sanayi, küresel düzeyde hızla değişen Pazar ve rekabet koşulları nedeni ile sürekli ve dinamik bir gelişim içindedir.

Otomotiv sektörünün ekonomik katkısının yanında sosyal katkısı da unutulmamalıdır. Bir otomobil sahibi olmanın, hareket serbestisi, zaman tasarrufu, kültür, eğlence, dinlenme ve toplumsal itibar gibi getirileri vardır. Bunlarla birlikte iş çevresi, mutluluk ve başarı gelmektedir. Hepsi bir araya geldiğinde ise toplumsal refah oluşmakta ve kalkınmada ek güç oluşmaktadır¹⁰⁵.

3.4.2. Otomotiv Endüstrisine Politik Etkiler

Makine imalat sanayisinin cumhuriyet dönemindeki durumu ülkemizin bu dönemde yaşadığı belli başlı ekonomik aşamaların olanak ve gereklerine göre belirlenmiştir.

1923–1932;

Bu tarihler arası sınaî kalkınmada özel sektör potansiyelinden çok şey bekleniyordu. 1923 İzmir iktisat kongresinde temelleri atılan karma ekonomi politikası

¹⁰⁴ Ercan Tezer, “**Otomotiv Vergilerindeki Yükselme ve Otomotiv Yan Sanayine Olan Etkileri**”, (Çevrimiçi),

http://www.tisk.org.tr/isveren_yazdir.asp?yazi_id=1083&id=61&baslik_id=&yapi=&gecerli_sayfa,

(Erişim Tarihi: 17.03.2009)

¹⁰⁵ OSD, **Türkiye için Otomobil Sanayiinin Önemi**, Rapor 1993/1, OSD Yayınları, s.1.

yürütölmekte Teşvik-i sanayi kanunu ile özel girişimcilik teşvik ediliyordu. Fakat bu yıllarda makine sanayi ile ilgili büyük tesisler milli savunma sanayine ayrıldı. Özel sektörde ise sadece otomotiv tamirleri yapılabiliyordu Türkiye makine ihtiyacının hemen hepsini ithal ediyordu.

1932–1939;

Bu tarihler arasında ekonomi politikasında devletçiliğin ağırlık kazandığı dönemdir.1930'ların başlarındaki dünya para buhranı Türkiye'yi bu yola itmiştir. Ekonomideki devletçilik politikası özel sektörü bitirme noktasına getirmiştir. Devlette makine sanayine değil daha çok savunma ve yapı sanayine önem vermiştir. Bu yüzden makine dolayısı ile otomotiv sektöründe bir gelişme gözlenememiş ve ihtiyaç duyulan makineler ithal edilmiştir.

1939–1945;

Yılları arasında ikinci dünya savaşı boyunca ithalatın yapılamaması yüzünden ülkede büyük bir makine sıkıntısı baş göstermiştir. Bu sıkıntı itici bir güç rolü oynamış ve mevcut tamirhane, mekanik atölyeler parça imalatına yönelmiştir. İkinci dünya savaşının bir bakıma olumlu bu etkisi yanında makine sanayi yarattığı asıl büyük zarar; devletçe hazırlanmış olan ikinci ve üçüncü beş yıllık sanayi planlarında çok kapsamlı bir makine sanayinin kurulması öngörüldüğü halde bu planlar savaş kaygıları yüzünden uygulanamamış ve sanayileşmemiz açısından büyük bir talihsizlik olmuştur.

1945–1952 arası;

Bu dönemde savaş sona ermiş makine ithalattı başlamıştır. Yerli makine imalathaneleri çalışmalarını durdurmuş, bir kısmında onarım işleri ile ilgilenmiştir.

1952–1960 arası;

Tekrar ithalat sıkıntısı baş göstermiştir. Dayanıklı tüketim malları ve otomotiv sanayi mamullerinin yedek parça ihtiyacı makine imalat sanayisine talep yaratan iki alan haline gelmiştir. Bu alanlara yönelen özel sektör faaliyeti daha ileriki yıllarda, özellikle 1960'larda hızlanan montaj sanayi çerçevesinde gelişerek bugünkü otomotiv montaj sanayinin oldukça gelişmiş yan sanayisini doğurmuştur.

27 Mayıs 1960 devriminden sonra;

Girdiğimiz planlı dönemde özellikle ikinci beş yıllık plan(1968–1972) yılları boyunca makine imalat sanayi gerek kamu gerekse özel kesimlerde büyük bir gelişme göstermiştir. Top fabrikası 1968 yılında müessese haline getirilerek top-otomotiv sanayi müessesesi adını almıştır. 1967’de bitirilen dökümhane yatırım sanayinde birçok döküm işinin yanında tezgâh gövdelerinin dökümünü de yapmıştır.

Planlı dönemde özel sektör eliyle gerçekleştirilen yatırımların büyük kısmı kitle imalatına elverişli otomotiv sanayinin yedek parça ihtiyacını sağlayacak yan sanayi mamullerinin (piston, segman, yatak manifold, mazot pompa enjektörleri, silindir gömlekleri, filtre, yağ keçesi v.b.) üretimine yönelmiştir.1964 yılında çıkarılan montaj sanayi talimatnamesi çerçevesinde çalışan motorlu taşıt sanayi büyük bir gelişme göstermiş ve kendisine bağlı 200’e yakın irili ufaklı firma ortaya çıkmıştır. Büyük kısmı makine imalat sektöründe bulunan bu yan sanayi yardımıyla otomotiv sanayi mamullerinde yerli üretim oranı %55–60 civarında yükselmiştir.

Bu dönemde makine imalat sektörü taşıtların dişli kutularının yerli üretimi için çözümler aramaya başlamıştır. İkinci sanayi planında bu konu yer almışsa da çeşitli nedenlerle bu sanayi dalının kuruluşu üçüncü plana kalmıştır. Üçüncü planın getirdiği ilke şudur; “ Özel sektörün ekonominin gereklerine girmekle tereddüt ettiği alanlarda kamu kesimi öncülük edecektir. Özellikle motor ve güç aktarma organları sanayinin kuruluşunda kamu, özel, halk ve yurt dışında çalışan işçilerin katılması esas alınacaktır. Bu nedenle sözü geçen karma ortaklığı kurarak taşıt dizel motorları ve dişli kutularını üretecek örgütlenmeyi sağlama görevi MKEK’ e verilmiştir.” MEKEK bu görevi yerine getirirken dökümhane geliştirilmiştir.¹⁰⁶

¹⁰⁶ http://www.obitet.gazi.edu.tr/download/Otomotiv_Sekturu_io.doc,
Tarihi:23.04.2009)

(Çevrimiçi)

(Erişim

SONUÇ

Otomotiv sektörü kendisi dışında, ham madde ve yan sanayi ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde geniş iş hacmi ve istihdam yaratan bir sektör özelliği taşımaktadır. Otomotiv sektörü ülkedeki savunma sanayisinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde de temel rol oynamaktadır. Küreselleşmenin etkilerinin hızlı yaşandığı sektörde rekabet gün geçtikçe artmakta ve ülkeler sektörün korunması ve rekabet gücünün arttırılabilmesi için özel politikalar geliştirmektedirler.

Türkiye’de 1950’li yılların ortalarında başlamış olan, sektörü son yıllarda üretim ve dış ticarete en büyük payı alan bir sektör haline gelmiş, yabancı üreticilerin Türkiye’de ürettiği ürünlerin sayısının artması ve yatırımlar ile bu artış hızlanmıştır. Başlangıçta sadece montaj üzerine çalışan sektörde ilk imalat hatları 1971’de kurulmuştur. 1990’lı yıllara kadar önemli artış gösteren sektör, 1994 yılında yaşanan ekonomik krizden olumsuz etkilenmiştir. 2000’li yıllara gelindiğinde ise sektör son derece önemli ilerlemeler kaydetmiş, ancak 2001 yılında yaşanan finansal kriz ile tekrar yara almıştır. 2002 yılından itibaren sürekli artış gösteren sektör, dönem içerisinde sektörde önemli bir yere sahip olma şansını yakalamıştır. 2008 yılında başta A.B.D.’de olmak üzere tüm dünyada etkileri hissedilen global kriz, Türk otomotiv sektörü üzerinde de etkili olmuştur.

Otomotiv sanayiinde küreselleşme süreci ile sürekli değişim yaşayan pazar ve rekabet koşulları nedeni ile sürekli bir gelişme mevcuttur. Türkiye'deki otomotiv sanayii de dünyadaki bu gelişmeler doğrultusunda gelişim göstermektedir. Özellikle Gümrük Birliği Kararı ile birlikte 1990 öncesi koşullara göre çok farklılıklar taşıyan pazar ve rekabet koşulları, Türkiye'deki otomotiv sanayiini yeni bir yapılanma sürecine sokmuş bulunmaktadır.

Türkiye otomotiv sektörünün gelişmesi sektördeki Ar-Ge çalışmalarının yanı sıra dış kaynak kullanımının artması ile sağlanmaktadır. Rekabet üstünlüğü sağlamak isteyen işletmeler için dış kaynak kullanımı etkili bir rol oynamaktadır. Dış kaynak kullanımı ile işletmeler faaliyetlerinde etkinlik ve verimlilik kazanırken, kalite artışı ve

maliyetlerde azalma ile birlikte pazarda rekabetçi özelliklerini güçlerini arttırmaktadırlar. Sektördeki şirketlerin dış kaynak kullanımı ile finansal, teknik, yönetim, insan kaynakları, kalite kontrol ve esneklik gibi konularda yapılan çalışmalarda iyileşme görüldüğü gözlemlenmektedir. Bu faktörlerin gelişmesi ile otomotiv sektörünün iç ve dış piyasalarda daha rekabetçi güç kazandığı görülmektedir.

Ülkeler dünyada yaşanan değişimde bilgiyi yeniliğe, özgün tasarıma ve kaliteli üretime dönüştürebildiği sürece varlığını devam ettiği bir sürece girmiştir. Otomotiv sektöründe küresel anlamda büyük bir rekabet süreci yaşanmaktadır. Bu nedenle, dünya çapındaki otomotiv sektöründe sürdürülebilir rekabetçi yapı büyük önem taşımaktadır.

Buna bağlı olarak, otomotiv sektörünün sürekli gelişimini ve ihracatta istikrarlı artışı sağlamak için, üretim miktarını arttırmanın yanında yeni teknolojinin kullanılması, yeni model geliştirilmesi ve Ar-Ge çalışmalarına da önem verilmesi gerekmektedir.

Otomotiv endüstrisi bugün olduğu gibi gelecek yıllarda da Türk ekonomisi için hayati önem taşımaya devam edecektir. Ekonomiye bulunduğu katkı açısından 2008 yılında ilk sırayı alan, devlet vergi gelirlerine, istihdama ve potansiyel olarak ödemeler dengesine çok büyük katkılar yapan bu sektörün daha da geliştirilip dışa açılması ve uluslararası pazarda rekabet gücünü arttırabilmesi, Türk ekonomisinin istenen büyüklüğe ulaşması açısından önem taşımaktadır. Bu aşamada sektörün kendinden beklenen faydayı gerçekleştirebilmesi ve uluslararası pazarda rekabet gücünü arttırabilmesi için hızla değişen dünya koşullarına ayak uydurup, gelişen üretim teknolojilerini yakından takip edilebilmesi sektöre yapılacak teşvik, yatırım ve tüketicinin korunması gibi ticari ve mali politikalarla bağlıdır.

Sektör, ekonomiye sağladığı fayda açısından oldukça önemli bir yere sahip stratejik bir konumda olmasına karşın devletten yeterli ilgi ve desteği görememektedir. Otomobilde yüzde 63 ve hafif ticari araçlarda yüzde 30 olan vergi oranları (ÖTV ve KDV), AB'de %18'dir. 2008 yılında dünyada yaşanan global krizin etkilerinin etkilerinin en fazla hissedildiği sektör, devlet tarafından 2009 yılında geçiçi bir süre için vergi indirimine gidilmiş ve sektör bir nebze de olsa nefes almıştır.

Türkiye'nin küresel rekabetteki rakipleri Doğu ve Orta Avrupa ülkeleri, Rusya, Çin'de, Hindistan ve Brezilya'da; teşvik sistemi, altyapı, enerji fiyatları, ücretler ve vergiler açısından yatırımcılara daha büyük avantajlar sağlamaktadır. Rakip ülkelerdeki teşvikler dikkate alınarak; teknoloji geliştirmeye, yeni tasarımlar üretmeye, kalite ve verimliliği arttırmaya, ihracatta rekabeti geliştirmeye yönelik yeni yatırımlar teşvik edilmelidir.

Özellikle Çin'in otomotiv sektörüne hızlı giriş yaptığı günümüzde, Türkiye'nin rekabeti olumsuz etkileyecek, maliyetlerini arttıracak her türlü düzenlemelerden, uygulamalardan kaçınması gerekmektedir.

Katma değeri daha yüksek ve daha çok el emeği gerektiren ağır ve hafif ticari araç sektöründe, özellikle otobüste üretim merkezi olma yolunda önemli adımlar atan Türkiye'nin bu alandaki küresel pazar fırsatlarını çok iyi değerlendirmesi gerekmektedir. Teşviklerden yararlanmak için izlenen bürokratik süreçler kısaltılmalıdır.

Otomotiv sanayinin, ihracat ile ilgili kendinden beklenen hedeflerine ulaşabilmesi; lojistik yapısının, doğru ve verimli bir şekilde planlanması ve yönetilmesi ile mümkün olacaktır. Bu doğrultuda, belirli stratejik bölgelerde, lojistik alt yapının planlanmasına yönelik projeler geliştirilmelidir.

Otomotiv sanayisinin uluslararası alandaki rekabet gücünü sürdürebilmesi için, üretim ve yönetimde yetenekli insan gücünün varlığını temel olarak kabul edilmektedir. Son yıllarda, sektörün kalifiye işgücü ihtiyacı, üretime paralel bir şekilde artmaktadır. Ancak, sektörün talebine uygun işgücü yeterli değildir. Sektör için kalifiye işgücü yetiştirilmesi, istihdam için de önemli bir kaynak oluşturacaktır.

Yukarıda sözü edilen bazı sorunlarının çözülmesi ve eksikliklerin giderilmesi ile üretim ve ihracat başarılarının sürdürülmesine katkı sağlayacak ve Türk otomotiv sektörünün küresel pazarda kendinden söz ettirecek bir konuma gelmesini sağlayacaktır.

Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1999.

CİHAN HABER AJANSI, 26.02.2009

CLARK, Kim B. “**Product Development Performance- Strategy, Organization and Management in the World Auto Industry**”; Harvard Business School Press, Boston, 1991.

DİKMEN, Işık. “**Otomotiv Sektörü ve Rekabet**” (Çevrimiçi), http://www.kalder.org.tr/genel/15kongre/sunumlar/isik_dikmen.doc, (Erişim Tarihi: 08.04.2009)

ERTEKİN, Murat, Hasan KÖSE ve M. Bahadır GÜLLE. “**Küresel Otomotiv Piyasaları ve Türk Otomotiv Sanayi**”, (Çevrimiçi), http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/DisTicaretDegerelendirmeDb/otorapor_net.doc, (Erişim Tarihi: 01.03.2009)

FIRAT, Ercan. “**Üretimde Paradigma Değişiyor**” (2007), (Çevrimiçi) http://64.233.183.104/search?q=cache:mcJ0rdGVwjoJ:www.capital.com.tr/haber.aspx%3FHBRKOD%3D4059+otomotiv+sekt%C3%B6r%C3%BC+girdi+maliyetleri&hl=tr&ct=clnk&cd=13&g_l=tr, (Erişim Tarihi: 15.04.2009)

GAO, Paul. The McKinsey Quarterly, 2004 number 3, (Çevrimiçi), http://ref.advancity.net/newsletters/2007/02/cin_oto.html, (Erişim Tarihi: 08.03.2009)

GÖK, Hakan ve Sinan YÜCELER. “**Otomotiv Sektöründe Maliyet Düşürme İşlemleri**” (Çevrimiçi), http://www.obitet.gazi.edu.tr/oto_sektor/otomotiv_sektorunde_maliyet_dusurme_islemleri%20.ppt#10, (Erişim Tarihi: 12.03.2009)

GÖRENER, Ali ve Ömer GÖRENER. “**Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler**”, (Çevrimiçi), http://joy.yasar.edu.tr/makale/no10_vol3/03_gorener.pdf, (Erişim Tarihi: 14.05.2009)

GÖRENER, Ömer ve Ali GÖRENER. “**Otomotiv Endüstrisinin Türkiye Ekonomisindeki Yeri: Sektörel Bir İnceleme**”, (Çevrimiçi), <http://www.e-sosder.com/dergi/26306-319.pdf>, (Erişim Tarihi: 15.02.2009)

GÜÇLÜ, Ufuk. “**Dünya Ekonomisindeki Yavaşlamanın Türk Otomotiv Sektörüne Etkileri**”, (Çevrimiçi), http://www.turktrade.org.tr/index.php?option=com_content&task=view&id=245, (Erişim Tarihi: 18.02.2009)

HABER 7, 11.05.2009.

HABER ORTAK, 11.05.2009.

İÇİNGÜR, Yakup ve Ali ÇENGELCİ. “**Türkiye’de Otomotiv Endüstrisinin Sektörel Analizi**” (Çevrimiçi)
http://www.obitet.gazi.edu.tr/makale/Makaleler/T27_Sektor.htm , (Erişim Tarihi: 15.02.2009)

İNTERNET HABER, 27.10.2008.

KOBİFİNANS. <http://www.kobifinans.com.tr/tr/sector/011002/21733>, (Çevrimiçi)
(Erişim Tarihi: 18.03.2009)

MİLLİ GAZETE, 12.05.2009.

NET HABER, 22.01.2007.

NET HABER, 12.05.2009.

NET HABER, 22.01.2007.

OSD, “**Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu**”, Mart 2009, (Çevrimiçi)
<http://www.osd.org.tr/2008yilidegerlendirme.pdf>, (Erişim Tarihi: 18.04.2009)

O.S.D.YAYINLARI. “**Otomotiv Sanayi’nin Tarihçesi**”, Sayı: 16.

OSD, “**Otomotiv Sektöründe İthalatın Değerlendirilmesi**”, İstanbul, 2000.

OSD, “**Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Raporu 1999/5**”, İstanbul, 1999.

OSD, “**Türkiye’de Otomotiv Sanayiinde Gümrük Birliğinin Gerçekleştirilmesi**”,
OSD Yayını, Ankara, Eylül 1994.

OSD, “**Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu**”, Mart 2009, (Çevrimiçi),
<http://www.osd.org.tr/2008yilidegerlendirme.pdf>, (Erişim Tarihi: 03.05.2009)

OTOMOTİV SANAYİ DERNEĞİ. Basın Bülteni, 2006

OSD, Türkiye için Otomobil Sanayiinin Önemi, Rapor 1993/1, OSD Yayınları
http://www.obitet.gazi.edu.tr/download/Otomotiv_Sekturu_io.doc, (Çevrimiçi)
(Erişim Tarihi:23.04.2009)

ÖZERMAN, E.M. “**Dünden Bugüne Türk Otomotiv Sektörü**”, Autex International
Automotive Spares Magazine, Mart-Nisan 2005.

ÖZERMAN, E. M. “**2003 Yılı Otomotiv ve Yan Sanayi İhracatımız ve 2004 Yılına İlişkin Beklentiler**”,(Çevrimiçi)
<http://www.igeme.org.tr/tur/bakis/sayi%2026/bakis2640.htm>, (Erişim Tarihi:
14.02.2009)

ÖZERTEM, Arzu. “**Gümrük Birliği ve Otomotiv Sektörü**”, Yayınlanmamış Yüksek

- lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1998.
- POVEDINS, O. “**OEM und Automobilzulieferindustrie in den Beitrittslaendern**”, 2004.
- PODEVINS, O. OEM und Automobilzuliefererindustrie in den Beitrittslaendern: Auf dem Weg zum Netzwerkmanagement, 2005.
- SAYER, Andrew. “**Post Fordism in Question**”, International Journal of Urban and Regional Research, 1989.
- SÖNMEZ EĞDİRİCİ, Ayfer. “**Otomotiv Ana ve Yan Sanayi**”, (Çevrimiçi)
http://www.atonet.org.tr/yeni/files/_images/distic/sectorler/otomotiv.pdf,
(Erişim Tarihi: 18.04.2009)
- SUNGUR, Eda Burcu. “**Küresel Boyutta Otomotiv Sanayi ve Türkiye Analizi**”, (Çevrimiçi)
<http://www.ba.metu.edu.tr/~manclub/yayinlar/glokal/glokalarsivi/sayi13/otomotivsektoru.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.03.2009)
- TALAY, Tayfun. “**Dünya Otomotiv Sanayine Bakış**”, (Çevrimiçi)
<http://domainsiz.com/dunya-otomotiv-sanayiine-bakis/>, (Erişim Tarihi: 02.03.2009)
- TEZER, Ercan. “**Gümrük Birliği ve Otomotiv Sanayi**”, Esbank, Yayın No:6, Ekim 1995.
- TEZER, Ercan. “**Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaretin Değerlendirilmesi**”, OSD Yayınları, İstanbul, 2003.
- TEZER, Ercan. “**Otomotiv Vergilerindeki Yükselme ve Otomotiv Yan Sanayine Olan Etkileri**”, (Çevrimiçi),
http://www.tisk.org.tr/isveren_yazdir.asp?yazi_id=1083&id=61&baslik_id=&yapi=&gecerli_sayfa, (Erişim Tarihi: 17.03.2009)
- TEKER, Edip ve Burcu FELEKOĞLU. “**Dünya Otomotiv Endüstrisinde Küresel Gelişmeler ve Bu Gelişmelerin Türk Otomotiv Endüstrisi Üzerindeki Etkileri**” (Çevrimiçi)
http://www.mmo.org.tr/resimler/ekler/5f6ad6ce374177e_ek.pdf?dergi=98,
(Erişim Tarihi: 02.04.2009)
- TİKEN, Filiz. “**Turkish Automotive Industry**”, TSKB Research, İstanbul, January 2005.
- TMMOB, Makina Mühendisleri Odası. “**IX. Otomotiv ve Yan Sanayileri Sempozyumu Sonuç Bildirgesi**”, Çevrimiçi,
<http://www.mmo.org.tr/etkinlikler/otomotivsanayi/index.php?etkinlikkod=43>,
(Erişim Tarihi: 07.04.2009)

TUNCAY, Asuman. “**Otomotiv Sektörü ve Türkiye’de Otomobil Üreten Üç Firmanın Finansal Analizi**”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul, 2001.

TÜBİTAK. “**Vizyon 2023 Projesi**”, (Çevrimiçi)

http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/mm/mm_sonuc_rapor.pdf, (Erişim Tarihi: 12.03.2009)

TÜRKÇE BİLGİ Ansiklopedi. (Çevrimiçi)

http://ansiklopedi.turkcebilgi.com/Ford_Motor_%C5%9Eirketi, (Erişim Tarihi:08.05.2009)

TÜRKİYE VAKIFLAR BANKASI T.A.O. PLANLAMA VE İKTİSADİ

ARAŞTIRMALAR GRUP YÖNETMELİĞİ. Sektör Araştırmaları Serisi/No:28, 2003.

T.C. BAŞBAKANLIK DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu

UZER, Turgut. “**Otomotiv ve Türkiye**”

<http://www.turgutuzer.com/anm/anmviewer.asp?a=345&z=1>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 23.03.2009)

WIKIPEDIA Ansiklopedi, (Çevrimiçi), <http://tr.wikipedia.org/wiki/Toyota>, (Erişim Tarihi: 28.04.2009)

WIKIPEDIA Ansiklopedi, (Çevrimiçi),http://tr.wikipedia.org/wiki/General_Motors, (Erişim Tarihi: 12.04.2009), (Erişim Tarihi: 12.04.2009)

WIKIPEDIA Ansiklopedi, (Çevrimiçi),

http://tr.wikipedia.org/wiki/Ford_Motor_%C5%9Eirketi, (Erişim Tarihi: 18.05.2009)

WIKIPEDIA Ansiklopedi, (Çevrimiçi),http://tr.wikipedia.org/wiki/Hyundai_Grubu, (Erişim Tarihi: 11.04.2009)

WIKIPEDIA Ansiklopedi, (Çevrimiçi), <http://tr.wikipedia.org/wiki/Otosan>, (Erişim Tarihi:20.03.2009)

WIKIPEDIA Ansiklopedi, (Çevrimiçi),

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Oyak_Renault_\(firma\)](http://tr.wikipedia.org/wiki/Oyak_Renault_(firma)), (Erişim Tarihi: 03.05.2009)

WIKIPEDIA Ansiklopedi, (Çevrimiçi),

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Tofa%C5%9F_\(otomobil\)](http://tr.wikipedia.org/wiki/Tofa%C5%9F_(otomobil)), (Erişim Tarihi: 03.05.2009)

VAKIFLAR BANKASI. Sektör Araştırması, 2003.

VDA-Verband Der Automobilindustrie E.V., Annual Report 2000.

YELDAN, Erinç. “**Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi**”, İletişim Yayınları, Ankara, 2003.

YENİ ŞAFAK, 25.16.2008.

ZAMAN GAZETESİ, 05.11.2008.

<http://www.bibilgi.com/Hyundai>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 17.05.2009)

<http://www.bilgipasaji.com/forum/diger-ders-odevler-420/75433-otomotiv-uretiminin-tarihsel-gelisimi.html>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 13.02.2009)

<http://www.busiad.org.tr/DuyuruDetay.php?hID=19>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi:23.04.2009)

http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/IHR/OtomotivElektrikDb/otomotiv_sektoru.doc, (Erişim Tarihi:11.02.2009)

http://www.ekodialog.com/Makaleler/kuresellesme_paradoks_1.html,(Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 18.03.2009)

<http://www.haberx.com/Ekonomi-Haberleri/Ekim-2008/Kriz-iki-Alman-otomotiv-devini-isbirligine-goturdu.aspx>, (Erişim Tarihi: 21.03.2009)

http://www.mmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=6190&tipi=4&sube=0, (Erişim Tarihi: 1.02.2009)

<http://www.musavirlikler.gov.tr/upload/CHC/Ocak%202009%20otomotiv.doc>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 12.05.2009)

www.odevarsivi.com/dosya.asp?islem=gor&dosya_no=145251_34k -(Çevrimiçi) (Erişim Tarihi:11.03.2009)

<http://www.sedefed.org/default.aspx?pid=54444&nid=43554>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 23.02.2009)

<http://www.taysad.org.tr/www/tr/default.asp?x=hakkinda&s=tarihce>, (Çevrimiçi), (Erişim Tarihi: 15.03.2009)

<http://tekirdag.kosgeb.gov.tr/urunresim/OTOMOT%C4%B0V%20VE%20YAN%20SANAY%C4%B0%C4%B0.pdf>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 23.03.2009)

<http://www.tekplatform.com/ekonomi-turizm/621470-turk-otomotiv-endustrisi.html>, (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi: 25.03.2009)