



İstanbul Sanayi Odası

Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde
İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri
Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi

OTOMOTİV SANAYİİ SEKTÖRÜ



Yayın no: 2002/4

İstanbul Sanayi Odası

**Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde
İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri
Sektör Stratejileri Geliştirilmesi
Projesi**

OTOMOTİV SANAYİİ SEKTÖRÜ

**Şubat 2002
İstanbul**

ISBN 975-512-604-X

© 2002.

Tüm hakları İstanbul Sanayi Odası'na aittir. Bu yayındaki bilgiler ancak kaynak gösterilerek kullanılabilir.

İrtibat için:

İstanbul Sanayi Odası - Meslek Komiteleri Şubesi
Meşrutiyet Cad. no.118 Tepebaşı-İstanbul
Tel: (0212) 252 29 00 (240) (241)
Faks: (0212) 249 39 63
E-mail: meskom@iso.org.tr

Kapak, Grafik ve Mizanpaj: Aytekin Şatıroğlu

Baskı:

Cem Ofset Matbaacılık San. A.Ş.
Beşyol, Fabrikalar Cad. no.21 34360 Sefaköy-İstanbul
Tel: (0212) 541 61 80
Faks: (0212) 579 70 34

İSO 18. Grup "Kara Taşıtları ve Yan Sanayi" Meslek Komitesi Üyeleri:

Ahmet BAYRAKTAR - BAYRAKTARLAR MOTORLU VASITALAR TİC. VE SAN. A.Ş.

Osman Turgay DURAK - FORD OTOMOTİV SAN. A.Ş.

Ömer İltan BİLGİN - PİMSA POLİÜRETAN İMALAT SAN. VE TİC. A.Ş.

A. Nezh OLCA - TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FAB. A.Ş.

Abdullah KANCA - KANCA EL ALETLERİ DÖVME ÇELİK VE MAKİNE SAN. A.Ş.

Hüsnü YEŞİLTAS - SADIK OTOMOTİV SAN. VE TİC. A.Ş.

Ahmet ÇAĞLAR - UZEL MAKİNE SAN. A.Ş.

Otomotiv Sanayi Sektörü Alt Çalışma Grup Üyeleri:

1. OTOMOTİV ANA SANAYİ

Prof. Dr. Ercan TEZER - OTOMOTİV SANAYİİ DERNEĞİ*

Mücahit SEVİM - OTOMOTİV SANAYİİ DERNEĞİ

Yeşim ÖZENC - OTOMOTİV SANAYİİ DERNEĞİ

Özgür ÖZEL - TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FAB. A.Ş.

Eylem ERTÜRK - FORD OTOMOTİV SAN. VE TİC. A.Ş.

Özüm BASMAZ - HYUNDAI ASSAN OTOMOTİV SAN. VE TİC. A.Ş.

Vahap ÇOYMAK - TOYOTA OTOMOTİV SAN. TÜRKİYE A.Ş.

2. OTOMOTİV YAN SANAYİ

Barbaros DEMİRCİ - TAŞIT ARAÇLARI PARÇA SANAYİCİLERİ DERNEĞİ**

Arzu BAYRAK - TAŞIT ARAÇLARI PARÇA SANAYİCİLERİ DERNEĞİ

Gülgün VAN - VAN PRES DÖKÜM KROMAJ SAN. VE TİC. A.Ş.

Mehmet SERDAR - KANCA EL ALETLERİ DÖVME ÇELİK MAKİNE SAN. A.Ş.

Proje Yürütme Kurulu:

C. Tanıl KÜÇÜK (İstanbul Sanayi Odası, Yönetim Kurulu Başkanı)

Ataman ONAR (İstanbul Sanayi Odası, Yönetim Kurulu Üyesi)

Necati ARIKAN (İstanbul Sanayi Odası, Meclis Üyesi)

Dr. Attila KARAOSMANOĞLU (İstanbul Sanayi Odası, Başkanışmanı)

Dr. Mehmet KABASAKAL (İstanbul Sanayi Odası, Genel Sekreteri)

Danışmanlar:

Doç. Dr. Ruhi GÜRDAL

Hasan KARACAL

Proje Koordinatörü:

Haktan AKIN (İstanbul Sanayi Odası, Genel Sekreter Yardımcısı)

İSO Proje Grubu:

Rıza Nur FIRAT (İstanbul Sanayi Odası, Meslek Komiteleri Şubesi Müdürü)

Şeyma İPEK KÖSTEKLİ (İstanbul Sanayi Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi Uzmanı)

* Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), Türkiye'de motorlu taşıt araçları ve tarım traktörleri alanında üretim yapan 17 sanayi kuruluşunun iştirakiyle kurulmuştur. Türk Otomotiv Sanayini temsil eden dernek, Uluslararası Otomotiv Üreticileri Derneği (OICA) üyesidir.

** Taşıt Araçları Parça Sanayicileri Derneği (TAYSAD), tümü orijinal ekipman üreticisi olan 170 üyeden oluşmaktadır. Otomotiv yan sanayi üretim ve ihracatının büyük bir kısmını temsil eden dernek, Avrupa Yan Sanayiciler Derneği (CLEPA) üyesidir.

<i>İçindekiler</i>	v	5.2.1. Makro Ekonomik Gelişmeler	46
<i>Şekiller ve Tablolar Listesi</i>	vi	5.2.2. Ana Sanayi - Yan Sanayi Arasındaki İlişkiler	47
<i>Sunuş</i>	vii	5.2.3. Kamu-Sanayi İlişkileri	49
1. Sektörün Tanımı ve Kapsamı	1	5.2.4. Yabancı Sermayenin Rolü	50
1.1. Sektörün Tanımı	1	5.2.4.1. Rekabette Yabancı Sermayenin Rolü	50
1.2. Sektör Ürünlerinin Tanımı	1	5.2.4.2. 2000'lerde Türkiye'de Yabancı Yatırımlar	51
1.2.1. Ana Sanayi Ürünleri	1	5.2.5. Satış Vergileri Sistemi	53
1.2.2. Yan Sanayi Ürünleri	2	5.2.6. Sektöre Yönelik Teknik, Ticari ve İdari Mevzuat	55
2. Sektördeki Mevcut Durum ve Gelişmeler	3	5.2.6.1. Dünyada Teknik Mevzuat Uygulamaları	55
2.1. Sektörün Ekonomideki Önemi	3	5.2.6.2. Türkiye'de Teknik Mevzuat	56
2.2. Sektörün Gelişimi	4	5.2.6.3. Türkiye'de Sektöre Yönelik Ticari ve İdari Mevzuatın Değerlendirilmesi	58
2.3. Sektör Temel Göstergeleri	6	5.2.7. Sanayinin Sorunları	59
2.3.1. Genel Yapı	6	5.2.7.1. Yapısal Sorunlar	59
2.3.2. Sektördeki Kuruluşlar	7	5.2.7.2. Otomotiv Pazarı ve Ekonomik Ortamdan Kaynaklanan Sorunlar	60
2.3.3. Üretim	10	5.2.7.3. Diğer Sorunlar	60
2.3.4. İthalat	13	6. Sektörde Geleceğe Yönelik Beklentiler	61
2.3.5. İhracat	18	6.1. Talep Projeksiyonu	61
2.3.6. İstihdam	22	6.1.1. Otomobil Talebi	61
2.4. Gümrük Birliği Kararı'nın Sektöre Etkileri	23	6.1.2. Yurt İçi Toplam Talep Projeksiyonu	61
3. Dünya ve AB Otomotiv Sanayi, Seçilmiş Ülkeler Karşılaştırması	27	6.1.3. Üretim Projeksiyonu	61
3.1. Dünya Otomotiv Üretiminin Gelişimi	27	6.1.4. İhracat-İthalat Projeksiyonu	61
3.2. Dünya Otomotiv Sanayinde Son Gelişmeler	28	6.2. Dünya Otomotiv Sanayinin Geleceği ve Avrupa Otomotiv Pazarı	63
3.3. Üretici Firmaların Durumu	29	7. Sektör Stratejileri ve Politikaları	69
3.4. Küreselleşme ve Gümrük Birliği'nin Sektör Üzerindeki Etkileri	31	7.1. Sektörün Vizyon ve Misyonu	69
3.5. AB Yeniden Yapılanma Süreci ve Seçilmiş Ülkelerde Uygulanan Politikalar	32	7.2. Stratejiler	69
3.5.1. AB Otomotiv Sanayinin Yeniden Yapılanma Sürecinden Kaynaklanan Koşullar ve Etkileri	32	7.3. Stratejik Hedefler	71
3.5.2. Seçilmiş Bazı Ülkelerde Uygulanan Politikalar	33	7.4. Sektör Stratejileri ve Politikaları	72
4. Sektördeki Teknolojik Gelişmeler ve Etkileri	37	8. Uygulama Planı	79
4.1. Dünya Ürün Teknolojisinde Genel Trendler	37	8.1. Sanayinin Sektörel Hedefleri	79
4.2. Türkiye Üretim Teknolojisinde Gelişmeler	40	8.2. Kamudan Beklenen Düzenleyici, Yönlendirici ve Sanayinin Gelişmesini Hızlandırıcı Düzenlemeler	80
5. Türkiye Otomotiv Sanayinin Rekabet Gücü	43	<i>Ek 1. AB Ülkelerinde Motorlu Taşıtlar Vergi Sistemi</i>	83
5.1. Sektörün Swot Analizi	44	<i>Ek 2. Otomotiv Sektörüne Yönelik Uluslararası Teknik, Ticari ve İdari Mevzuat</i>	89
5.2. Rekabet Gücünü Etkileyen Temel Faktörler	46		

ŞEKİLLER VE TABLOLAR LİSTESİ

Şekiller

Şekil 1: Taşıt Araçları Talebinin Değişimi (1970-2000)	4
Şekil 2: Taşıt Aracı Üretimi (1993-2000)	11
Şekil 3: Hafif Araç Üretimi (1993-2000)	11
Şekil 4: Otomobil ve Toplam Üretimi (1990-2000) ..	11
Şekil 5: Otomobil Ortalama Satış Fiyatları (2000) ...	14
Şekil 6: Bazı Seçilmiş Ülkeler Otomotiv Sektörü İşgücü Maliyeti Karşılaştırması (2000)	22
Şekil 7: İlk On Firma Üretimi (2000)	31
Şekil 8: GSMH Büyüme Endeksi (1988-2000)	46
Şekil 9: AB Ülkelerinde Otomobil Satış Vergileri ..	53
Şekil 10: Türkiye Otomobil Talebinin Gelişimi (1978-2000)	61
Şekil 11: Otomotiv Sektörü Değer Zinciri	67

Tablolar

Tablo 1: Otomotiv Sanayi Ürünleri GTİP Numaraları	2
Tablo 2: Otomotiv Ana Sanayinde Firmalar (2001)	7
Tablo 3: Otomotiv Sanayinde Firmalar (Genel Bilgiler/2001)	7
Tablo 4: Otomotiv Sanayinde Firmalar (Sermaye Durumu)	8
Tablo 5: Otomotiv Sanayinde Firmalar (Kapasite/2001)	8
Tablo 6: Otomotiv Sanayinde Yıllık Kapasite Kullanım Oranları (1992-2000)	9
Tablo 7: Otomotiv Sanayinde Dönemsel Kapasite Kullanım Oranları (1999-2000)	9
Tablo 8: Otomotiv Yan Sanayinde Yabancı Sermayeli Firma Sayısı	9
Tablo 9: İmalat Sanayinde İzin Verilen Toplam Yabancı Sermaye Yatırımı İçinde Otomotiv Yan Sanayinin Payı (1997-2000) ..	9
Tablo 10: Otomotiv Yan Sanayinde Yabancı Sermaye Ortaklıkları	9
Tablo 11: Otomotiv Sanayi Yurt İçi Üretimi (1993-2000)	10
Tablo 12: Otomotiv Yan Sanayinin Türk Ekonomisine Katkı Potansiyeli	12
Tablo 13: Otomobil Yan Sanayi Arz ve Talep Dengesi (1997-2000)	12
Tablo 14: Toplam Motorlu Taşıt Araçları Pazarı (1989-2000)	13

Tablo 15: Fiyat Endeksindeki Değişim ve Bazı Yabancı Paraların TL'sına Karşı Değer Kazanım Oranları (1993-2000)	14
Tablo 16: Çeşitli Ülkelerin Otomobil İthalatında Pazar Payı (1999)	14
Tablo 17: Türkiye Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarında İthal Satışlar (1993-2000)	15
Tablo 18: Ülke Bazında Gerçekleşen Otomobil İthalatı (1995-2000)	16
Tablo 19: Motorlu Taşıt Araçları İthalatı (1995-2000)	16
Tablo 20: Motorlu Taşıt Araçları İhracatı (1995-2000)	19
Tablo 21: 87.00 GTİP Kapsamında Motorlu Taşıt Araçları ile Aksam ve Parçaları İçin Dış Ticaret Dengesi (1992-2000)	19
Tablo 22: Otomotiv Sektörü İhracatı (1992-2000)	20
Tablo 23: Otomobil İhracatının Ülke/Ülke Gruplarına Göre Dağılımı (1999-2000)	20
Tablo 24: Karayolu Taşıtları İmalat Sanayinde İstihdam (1995-2000)	22
Tablo 25: Motorlu Taşıt Araç İthalatında Tarifeler	25
Tablo 26: Dünya Otomobil Üretiminin Gelişimi (1920-1999)	27
Tablo 27: Üretici Ülkelerin Durumu (2000)	28
Tablo 28: Otomotiv Üretiminin Üretim Yapıldığı Bölgelere Göre Dağılımı (1999)	29
Tablo 29: Grup Şirketlerde Küresel Üretim (1995-1999)	30
Tablo 30: Bölgeler İtibariyle Otomobil Montaj Tesisi Karakteristikleri ..	32
Tablo 31: Otomotiv Sanayinde Ortak Platform Kullanımı	38
Tablo 32: Otomotiv Yan Sanayinde Rekabetçi Öncelikler	48
Tablo 33: Otomotiv Yan Sanayinde Tedarikçi Seçim Kriterleri	48
Tablo 34: Otomotiv Yan Sanayinde Rekabeti Belirleyen Faktörler	48
Tablo 35: Otomobil Satış Vergileri (1995-2000)	53
Tablo 36: Toplam Talep Projeksiyonu	62
Tablo 37: Üretim Projeksiyonu	62
Tablo 38: İhracat-İthalat Projeksiyonu	63
Tablo 39: Stratejik Hedefler - 2005	70
Tablo 40: İhracat Hedefleri - 2005	70

Otomotiv sanayi, sağladığı katma değer, yarattığı istihdam ve etkileşim içinde olduğu diğer sanayi kollarıyla, ülke ekonomilerindeki öncü sektörlerden biridir. Sektör, kendi bölgesinde ileri düzeyde bir otomotiv sanayine sahip tek ülke olması sebebiyle Türkiye açısından stratejik bir öneme de sahiptir.

Otomotiv sanayi, demir-çelik, petro-kimya, lastik, tekstil, cam, elektrik-elektronik gibi temel sanayi dallarının başlıca alıcısı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmelerin tetikleyicisidir. Turizm, altyapı, inşaat, ulaştırma ve tarım sektörlerinin gereksinim duyduğu her çeşit motorlu araç buradan sağlanmaktadır. Sektör, kendi bünyesi dışında, hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleriyle de yakından ilişkili olup, savunma sanayinin gelişmesine de en önemli desteği veren sanayi dalı niteliğindedir.

Otomotiv Sanayii Sektörü Raporu, İstanbul Sanayi Odası'nın "AB'ne Tam Üyelik Sürecinde İSO Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi" projesi kapsamında gerçekleştirdiği ikinci uygulamadır. Başta 18. Grup "Kara Taşıtları ve Yan Sanayii" Meslek Komitemiz olmak üzere sektör içinde yer alan firmalarla birlikte, otomotiv ana ve yan sanayini temsil eden Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) ve Taşıtlar Araçları Parça Sanayicileri Derneği'nin (TAYSAD) katılım ve katkılarıyla gerçekleştirilen bu rapor, kapsamı, vizyonu, stratejisi ve uygulama planı açısından tam bir "birlikte oluşturma" anlayışının ürünüdür. Bu rapor ile ortaya konulan stratejik yaklaşım, yoğunluğu giderek artan küresel gelişim sürecinin ve 2000 sonu ve 2001 yılı başındaki ekonomik krizlerin izlerini taşımaktadır.

Küresel düzeyde hızla değişen pazar ve rekabet koşullarına paralel olarak dünya otomotiv sanayindeki üretici firma sayısı, birleşme ve satın almalar nedeni ile giderek azalmaktadır. Yoğun rekabet yanında, Ar-Ge çalışmaları, pazardaki sınırlı büyüme, kapasite fazlasının mali yükü, müşterilerin daha talepkar hale gelmesi ve teknolojik gelişmelerin giderek daha yüksek maliyetlere ulaşması bu eğilimi hızlandırmaktadır. Yakın bir gelecekte taşıt aracı üretici sayısının en çok 5'i, ana sistem üreticilerinin ise 30'u geçmeyeceği ve bu firmalar arasındaki şirket evliliklerinin süreceği tahmin edilmektedir. Bu süreç özellikle yan sanayide daha da büyük bir önem kazanmıştır.

Dünyada 6 ülkeye ait 20 dolayında firma, otomotiv sanayi ve ticaretinin yüzde 90'dan fazlasına hakimdir. Otomobil üretimi, toplam motorlu taşıt aracı üretiminin yüzde 70'ini oluşturmaktadır. Bu oran Türkiye için de geçerlidir.

Gelişmiş pazarlardaki çevreye ve güvenliğe yönelik yüksek standartlar ve ileri tüketici istekleri, otomotiv sanayinde yoğun bir teknolojik gelişmeye yol açmaktadır. Bunun sonucu olarak, müşteri tercih ve beklentileri büyük oranda değişikliğe uğramakta ve bütün ürün segmentasyonu değişmektedir.

1960'lı yıllarda "İthal İkamesi" hedefi ile zor şartlar altında kurulan ülkemiz otomotiv sanayi, sık aralıklarla yaşanan ekonomik krizler nedeniyle istikrarsız bir ortamda gelişmek zorunda kalmıştır. Otomotiv sanayimiz, yerel ve küresel olumsuzluklara karşın, özellikle 1980'li yılların başından bu yana yaptığı yoğun atılımlar sayesinde rekabetçi bir sektör niteliği kazanmayı başarmıştır. Özellikle nitelikli insan gücü, üretimde ulaşılan kalite süreci ve yüksek verimlilikle sağlanan maliyet üstünlüğü, otomotiv sektörümüzü, küresel pazarlar için yeni ve uygun bir üretim merkezi haline getirmiştir.

Otomotiv sanayi, son yıllarda yabancı sermayenin en fazla ilgi duyduğu, özellikle üretim ve ihracata dönük yatırımlar yaptığı bir sektör olmuştur. Gerçekleştirilen ortaklıklarda ileri düzeyde entegrasyon sağlanmış, uluslararası rekabet gücüne ulaşılmış ve çok sayıda ihracat projesi hayata geçirilmiştir.

Türkiye otomotiv sanayi, sahip olduğu iyi yetişmiş, nitelikli insan gücüne bağlı olarak Ar-Ge potansiyelini önemli oranda artırmış ve küresel şirketlerin yeni ürün geliştirme projelerinde yer almaya başlamıştır. Özellikle uluslararası teknik mevzuata uyum çalışmalarındaki başarısı birçok sektöre örnek olacak niteliktedir.

Türk otomotiv sektörünün ayırt edici özelliklerinden birisi de güçlü, standartları yüksek ve rekabetçi bir yan sanayinin varlığıdır. Otomotiv yan sanayi, özellikle son 5 yıl içinde teknolojik olarak ileri bir düzeye gelmiş ve Batı'da faaliyet gösteren Orijinal Ekipman İmalatçılarına (OEM) üretim yapacak standartlara ulaştığı uluslararası denetimlerle tespit edilmiştir. İhracatın yüzde 60'ının AB ülkelerine gerçekleştiriliyor olması, sektörde ulaşılan teknoloji düzeyinin önemli bir göstergesidir.

Otomotiv sektörü, tümü ile kayıt altında olan 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 vergi sistemi, ulusal strateji eksikliği, otomotiv sanayinin gelişmesi ve ülke ekonomisine daha çok katkıda bulunmasının önündeki somut engeller olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu saydıklarımızın ötesinde, sık aralıklarla yaşanan ekonomik krizlerin yarattığı sıkıntılar, ekonomimiz için büyük bir itici güç olan otomotiv endüstrimizi olumsuz yönde etkilemiş ve gelişimini ihracata yönelik sanayi stratejileri çerçevesinde sürdürmesine neden olmuştur.

1994 ekonomik krizi, pazarda yüzde 50 dolayında bir küçülmeye neden olmuştur. 1993 yılında 548 bin olan toplam pazar, 1994 yılında 268 bin adete kadar gerilemiştir. Krizin olumsuz etkilerinden kurtulma çabası içinde olunan 1996 yılında Gümrük Birliğine girilmesi ile sektör, yoğun bir rekabete sahne olmuş ve ithal ürünler, toplam pazarın yüzde 50'sini oluşturmuştur. Sonraki dönemde yıllık 300 bin dolayında seyreden pazar büyüklüğü, 2000 yılında ise 659 bin adede ulaşmıştır. Ancak, 2000 yılı sonu ve 2001 yılı başındaki krizlere bağlı olarak 2001 yılında pazar, yüzde 70 gibi büyük bir gerileme ile 196 bin adede düşmüştür. Ekonomik krizler ile ortaya çıkan aşırı talep değişiklikleri, bir taraftan sektörün gelişmesini sektöre uğratarken, diğer taraftan sanayinin ihracata yönelik yeniden yapılanma sürecini engellemektedir.

Türkiye, 1999'da bin kişiye düşen 62 otomobil sayısı ile dünya ortalaması olan 82'nin oldukça altındadır. AB'nde 476 olan bu rakam, gelişmekte olan Bulgaristan'da 200'dür. Bu durum, gelir dağılımındaki dengesiz yapı yanında, otomobil satışlarına uygulanmakta olan yüksek vergilerle talebin bastırılmasından da kaynaklanmaktadır.

Otomotiv sanayinin rekabet gücünü artırabilmesi ve bu gücüne süreklilik kazandırılabilmesi, ana sanayi ile yan sanayi arasında tam bir entegrasyonun sağlanmasını gerektirmektedir. Ancak otomotiv sanayinin

rekabet gücü, yan sanayi dışında diğerk birçok sektöre de yakından bağlıdır.

Bu çerçevede raporumuzda sektörün vizyonunu oluşturan temel öğeler; sürdürülebilir bir rekabet gücü ile yeni teknolojiler üreten ve uygulayan, Ar-Ge yeteneği yüksek, güçlendirilmiş iç pazara ve gelişmiş ülke pazarlarına yönelik katma değeri yüksek mal ve hizmet üretimini ana ve yan sanayisi tam bir bütünlük içinde gerçekleştiren bir sektör yapısına kavuşturmak olarak tespit edilmiştir. Bu vizyon doğrultusunda sektörün misyonu, ulusal ve uluslararası pazarlara yüksek katma değer ile mal ve hizmet üretmek şeklinde ifade edilmektedir.

Otomotiv sanayinin vizyon ve misyonu doğrultusunda temel stratejileri, "kapasite kullanımını ve rekabet gücünü artırmak", "ana ve yan sanayi arasında etkin entegrasyon ve birlikte gelişmeyi sağlamak" olarak öngörülmektedir. Stratejik hedeflerin gerçekleştirilmesinde, istikrarlı bir iç pazarın oluşturulması, vazgeçilmez bir koşul niteliğindedir.

Raporumuzda, büyümeyen ve ekonomik istikrarsızlıklardan kaynaklanan talep iniş ve çıkışlarının sıkça yaşandığı bir iç pazar ortamında, bu sanayinin artık sürdürülebilir bir gelişmeyi yakalama ve ihracatını devam ettirebilme şansının olmayacağı vurgulanmaktadır. Bu çerçevede, sanayinin kamudan beklentisi; sektörün, gelişmesinin ve stratejik hedeflerine ulaşmasının önündeki engelleri kaldıracak düzenlemelerin yapılmasıdır. Bu hedefe yönelik olarak yapılması gerekenler de uygulama planı ile önerilmektedir.

Hiç şüphesiz, bu stratejilerin hayata geçirilmesi ilgili tüm kurum ve kuruluşların katkıları ve ortak çalışmaları ile mümkün olacaktır. Gerçekleştirdiğimiz çalışmadan asıl beklentimiz de bu doğrultuda öncü bir adım olmasıdır.

"Otomotiv Sanayii Sektörü" Raporumuzu, Türkiye Otomotiv Sanayinin önümüzdeki yıllarda tasarım, teknoloji geliştirme ve üretimde mükemmeliyetin merkezi olması dileğiyle bilgilerinize sunuyoruz.

Bu vesile ile çalışmamıza katılarak yakın ilgi ve desteğini esirgemeyen, otomotiv ana ve yan sanayi sivil toplum kuruluşlarına, sektör temsilcilerine ve katkıda bulunan tüm kişi ve kuruluşlara teşekkür ediyoruz.

Saygılarımızla,

C. Tanıl KÜÇÜK

İstanbul Sanayi Odası

Yönetim Kurulu Başkanı



1.

SEKTÖRÜN TANIMI VE KAPSAMI

1.1. Sektörün Tanımı

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 "Ana Sanayi" olarak adlandırılmaktadır. Otomotiv "Yan Sanayi" ise hem taşıt araçları imalat sanayinde faaliyet gösteren firmalara hem de parktaki araçların parça yenileme talebine yönelik ana sanayi tarafından belirlenen teknik dökümanlara uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten sanayi koludur. Otomotiv sanayi bu iki alt sektörün tümünü kapsamaktadır.

1.2. Sektör Ürünlerinin Tanımı

1.2.1. Ana Sanayi Ürünleri - Motorlu Karayolu Taşıt Araçları

Motorlu karayolu taşıtları, aşağıdaki uluslararası sınıflandırmaya göre tanımlanmaktadır: (Tanımlarda kullanılan "Azami Kütle" ifadesi ile "Teknik Açından İzin Verilen Azami Yüklü Kütle" belirtilmektedir. Bu tanım daha önce kullanılan "Gross Vehicle Weight (GVW) - Azami Yüklü Ağırlık (AYA)" deyimleri karşılığıdır.)

M Sınıfı : En Az Dört Tekerlekli, Motorlu Yolcu Taşıma Amaçlı Araçlar

- M₁ Sınıfı: Sürücü dışında en fazla sekiz kişilik oturma yeri olan, yolcu taşımaya yönelik motorlu araçlardır. Bunlar; otomobil, SW (Station Wagen), MPV (Multipurpose Vehicle - Çok Amaçlı Araç), SUV (Special Utility Vehicle - Özel Kullanım Amaçlı Araç) veya CDV (Car

Derived Vehicle - Otomobil Platformundan Türetilmiş Pikap) tipi araçlar.

- M₂ Sınıfı: Sürücü dışında sekizden fazla oturma yeri olan, yolcu taşımaya yönelik ve azami kütlesi 5 tonu aşmayan, motorlu araçlardır. Minibüs bu sınıfta yer almaktadır.
- M₃ Sınıfı: Sürücü dışında sekizden fazla oturma yeri olan, yolcu taşımaya yönelik ve azami kütlesi 5 tonu aşan, motorlu araçlardır. Midibüs ve otobüsler bu sınıftadır.

N Sınıfı : En Az Dört Tekerlekli, Motorlu Yük Taşıma Araçları

- N₁ Sınıfı: Azami kütlesi 3,5 tonu aşmayan, motorlu yük taşıma araçlarıdır. Kamyonet ve van tipi araçlar bu sınıftadır.
- N₂ Sınıfı: Azami kütlesi 3,5 tonu aşmış, 12 tonu aşmayan, motorlu yük taşıma araçlarıdır. Orta kamyonlar bu sınıf içindedir.
- N₃ Sınıfı: Azami kütlesi 12 tonu aşan, motorlu yük taşıma araçlarıdır. Ağır kamyonlar bu sınıfta yer almaktadır.

O Sınıfı : Römorklar (Yarı Römorklar Dahil)

- O₁ Sınıfı: Azami kütlesi 0,75 tonu aşmayan römorklardır.
- O₂ Sınıfı: Azami kütlesi 0,75 tonu aşmış, 3,5 tonu aşmayan römorklardır.
- O₃ Sınıfı: Azami kütlesi 3,5 tonu aşmış, 10 tonu aşmayan römorklardır.
- O₄ Sınıfı: Azami kütlesi 10 tonu aşan römorklardır.

Motorlu taşıt araçları içinde M₁, M₂ ve N₁ sınıflarında bulunan yolcu ve yük taşıma araçları genellikle "Hafif Araçlar" olarak da anılmaktadır.

GTİP	Ürün
40.11	Kauçuktan yeni dış lastik
40.13	Kauçuktan iç lastikler
6813.10	Fren balataları ve yastıkları
8407.20	Kara taşıtlarında kullanılan benzin motorları
8408.20	Kara taşıtlarında kullanılan dizel motorları
8409.91	Aksam ve parçalar
8413.30	İçten yanmalı pistonlu motorlar için yakıt, yağ ve soğutma motorları
8482.10	Bilyalı rulmanlar
8483.10	Transmisyon, krank ve kam milleri
8483.20	Yatak kovanları
8483.40	Dişliler
8483.50	Volanlar
8483.60	Kaplinler
84.84	Contalar
8507.10	Akümülatörler
85.11	Manyetolar, bujiler, alternatörler, marş motorları
85.12	Her türlü aydınlatma düzenleri, cam siliciler
87.02	Şoför dahil en az 10 kişiyi taşımaya mahsus motorlu taşıtlar (M ₂ ve M ₃)
87.03	Binek otomobilleri (M₁)
8703.21	Benzinli < 1000 cc
8703.22	Benzinli > 1000 < 1500 cc
8703.23.90.11	Benzinli > 1500 < 1600 cc
8703.23.90.12	Benzinli > 1600 < 2000 cc
8703.23.90.13	Benzinli > 2000 < 3000 cc
8703.24	Benzinli > 3000 cc
8703.31	Dizel < 1000 cc
8703.32	Dizel > 1000 < 1500 cc
8703.33.90.11	Dizel > 1500 < 1600 cc
8703.33.90.12	Dizel > 1600 < 2000 cc
8703.33.90.13	Dizel > 2000 < 3000 cc
8703.34	Dizel > 3000 cc
87.04	Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar
8704.21	Dizel AYA < 5 ton (N ₁ + N ₂)
8704.22	Dizel AYA > 5 < 20 ton (N ₃)
8704.23	Dizel AYA > 20 ton (N ₃)
8704.31	Benzinli AYA < 5 ton (N ₁ + N ₂)
8704.32	Benzinli AYA > 5 < 20 ton (N ₃)
8704.33	Benzinli AYA > 20 ton (N ₃)
87.05	Özel amaçlı motorlu taşıtlar
87.06	87.01 ila 87.05 GTİP'nda yer alan taşıtların motorlu şasisleri
87.07	87.01 ila 87.05 GTİP'nda yer alan taşıtların karoserileri
87.08	87.01 ila 87.05 GTİP'nda yer alan taşıtların aksam ve parçaları
8708.10	Tamponlar
8708.21	Emniyet kemerleri
8708.31	Fren sistem ve parçaları
8708.40	Vites kutuları
8708.50	Diferansiyel kutuları
8708.60	Taşıyıcı akslar
8708.70	Tekerlekler
8708.80	Amortisörler
8708.91	Radyatörler
8708.92	Ekzos sistemleri, susturucular
8708.93	Debriyajlar
8708.94	Direksiyon sistem ve parçaları
8707.99	Diğerleri

Tablo 1. Otomotiv sanayi ürünleri GTİP numaraları
Kaynak: OSD

1.2.2. Yan Sanayi Ürünleri

Farklı sektörlerle yönelik üretim yapılması nedeniyle yan sanayide alt gruplar ancak Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonlarına (GTİP) göre tanımlanabilmektedir. Tablo 1'de ana sanayi ile başlıca yan sanayi ürünlerinin GTİP numaraları ve açıklamaları verilmektedir.

2.

SEKTÖRDEKİ MEVCUT DURUM VE GELİŞMELER

2.1. Sektörün Ekonomideki Önemi

Otomotiv sanayi, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotif sektörlerinden biridir. Sektörün ekonomideki sürükleyici-lokomotif etkisinin nedeni, ekonominin diğer sektörleri ile olan çok yakın ilişkisidir. Otomotiv sanayi, demir-çelik, petro-kimya, lastik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Turizm, altyapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araç, sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir.

Otomotiv sanayi, "Motorlu taşıt aracı ile aksam ve parçalarını" üreten bir sanayidir. Dünyada toplam motorlu taşıt üretiminin yaklaşık yüzde 70'ini otomobil üretimi oluşturmaktadır. Türkiye için de bu oran geçerlidir. Bu nedenle otomobil üretimi, güçlü bir yan sanayi oluşturarak diğer motorlu taşıtların üretimine de destek olmaktadır.

Otomotiv sanayi, bazı temel niteliklere sahiptir:

- Uzay-havacılık sanayinden sonra önemli mühendislik alanlarını içeren karmaşık/ multi-disipliner bir teknoloji gerektirmektedir.
- Motorlu taşıt aracı; niteliği, malzeme yapısı, prosesi, teknolojisi ve üretim yeri farklı olan 5 bin dolayında parçanın, ortak kalite yönetimi ve verimlilik anlayışı ile üretimi ve biraraya getirilmesi ile ortaya çıkmaktadır.
- Bir motorlu aracın üretimi ve trafiğe çıkabilmesi için güvenlik, trafik ve çevre ile ilgili 50 dolayında küresel teknik mevzuata uyumlu olması ve bunun belgelendirilmesi zorunludur. Bunun yanı sıra, isteğe bağlı olarak uygulanabilen 100 dolayında diğer uluslararası mevzuat bulunmaktadır. Ayrıca, söz konusu

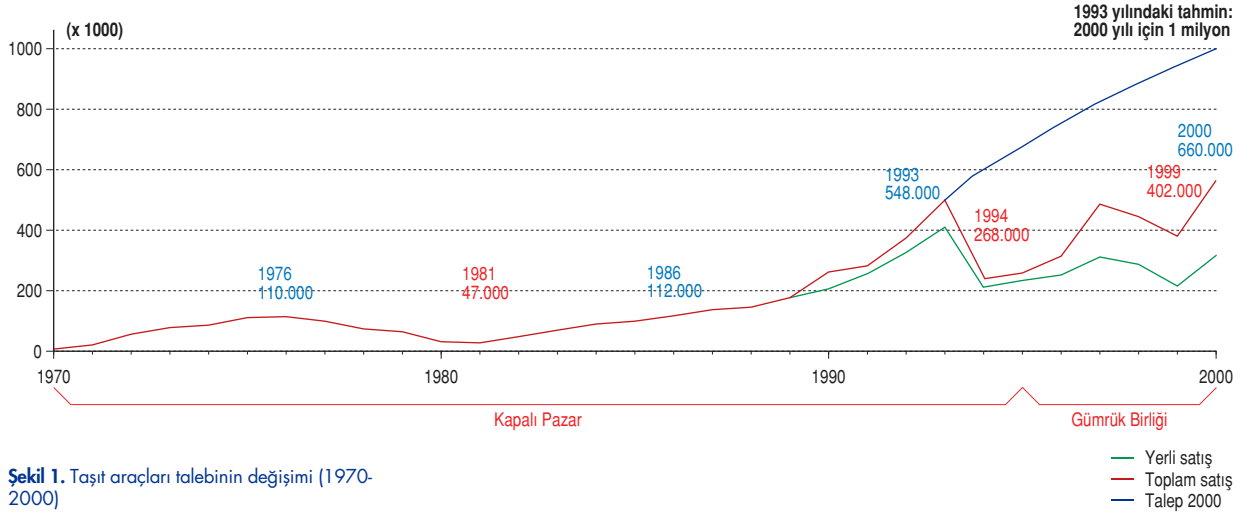
kapsamlı mevzuat, teknolojiye gelişmelere bağlı olarak sürekli yenilenmektedir. Özellikle çevre ile ilgili yeni mevzuat hazırlıkları, sektörü büyük baskı altında tutmaktadır.

- Pazardaki yoğun rekabet nedeni ile müşteri tatmini ancak teknolojik gelişme ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektörde, yoğun Ar-Ge ve sürekli gelişme esastır.

Otomotiv sektörü kendisi dışında, hammadde 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 yaratmaktadır. Sektör, savunma sanayinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde de temel oluşturmaktadır.

Bu özellikleri nedeni ile 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. Bunun bir sonucu olarak, sanayileşmiş ülkeler ile AB (Avrupa Birliği), NAFTA (Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi) gibi ekonomik birliklerde sektörün korunması ve rekabet gücünün geliştirilmesi amacıyla özel politikalar uygulanmaktadır.

Otomotiv sanayi, küresel düzeyde hızla değişen pazar ve rekabet koşulları nedeni ile sürekli ve dinamik bir gelişim içindedir. Türkiye'deki otomotiv sanayi de bu sürece uyum sağlamalıdır. Özellikle Gümrük Birliği Kararı ile birlikte, 1990 öncesine göre birçok farklılık taşıyan pazar ve rekabet koşulları, Türkiye'deki otomotiv sanayini yeni bir yapılanma sürecine sokmuştur. Bu sürecin mutlaka küreselleşme olgusu ve dünya pazarlarındaki gelişmelerin çerçevesinde gelişeceği göz önünde



Şekil 1. Taşıt araçları talebinin değişimi (1970-2000)

bulundurulmalıdır. Bu değişim süreci, tehditler kadar fırsatlar da içermektedir. Yerel olanaklar uygun şekilde kullanılabilirdiği takdirde, küreselleşmeden doğan fırsatlardan yararlanmak mümkündür. Bu sayede yerel sanayi küresel sanayinin önemli bir parçası haline gelebilecektir.

2.2. Sektörün Gelişimi

Türkiye'de "İthal İkamesi" amacı ile 1960'lı yıllarda kurulmaya başlanan otomotiv sanayi, başlangıçta iç pazarda tarım ve taşımacılık sektörlerinin ihtiyaçlarına dönük olarak traktör ve yük taşıyan ticari araçların üretimini gerçekleştirmiştir. 1970'li yıllarda ise otomobil üretimi için küçük ölçekli yatırımlar başlamıştır. Bu yıllarda Türkiye'de gerek hammadde ve gerekse yan sanayi ürünlerinde üretim düzeyi yetersizdir. Bunun yanı sıra, söz konusu yıllarda özellikle otomobil için gerçekleşen talep büyük tesislerin kurulması için, düşük düzeydedir.

1970-2000 yılları arasında otomotiv sektöründe üretim/talep değişimi, büyük iniş ve çıkışlar göstermiştir. Motorlu taşıt araçları pazarındaki talep, ekonomik ve sosyal yaşamdaki istikrarsızlıklardan büyük ölçüde etkilenmiştir. Bununla birlikte, sektöre yönelik belirli bir gelişim stratejisinin bulunmayışı da sektörü olumsuz yönde etkilemiştir.

1970-2000 yılları arasındaki veriler bu yargıyı pekiştirmektedir:

- Sektörde üretim/talep 1970 yılında 16 bin adetten, 1976 yılında 6,9 kat artışla 110 bin adete yükselmiştir.
- 1976 yılından sonra yaşanan ekonomik ve politik olumsuzluklar sonucu üretim 2,3 kat azalarak 1981 yılında 47 bin adete kadar inmiştir. Üretim/talep ancak 10 yıl sonra, 1986 yılında, 112 bin adet ile yeniden 1976 yılındaki düzeyine ulaşabilmiştir.
- Yüksek vergilendirmeden kaynaklanan olumsuz koşullara rağmen, talep potansiyelindeki büyük açık nedeni ile 1989/1993 yılları arasında talepte önemli artışlar izlenmiştir. 1986 yılından sonra 1993 yılına kadar üretim 3,8 kat artarak 1993 yılında 548 bin adete yükselmiştir.
- 1989/1993 yılları arasındaki dönemde, otomobil talebindeki hızlı artış, ithalata da yansımıştır. Bu dönemde, ithalat talebi toplam talebe göre daha hızlı artmıştır. Otomobil ve özellikle hafif ticari araçlarda AB dışı üçüncü ülkelerin ithalat içindeki payı, AB ve EFTA (Avrupa Serbest Mübadele Birliği) ülkelerine oranla artmıştır.
- 1994 yılındaki ekonomik kriz nedeni ile talep 1993 yılındaki talebin yaklaşık yarısı olan 268 bin adete kadar düşmüştür. Daha sonraki

dönemde yıllık 300 bin dolayında seyreden talep 1997 yılında 518 bin düzeyine erişmiştir.

- Ancak 1998 yılında yaşanan kriz talebin yeniden azalma trendine girmesine neden olmuştur. Toplam üretim 1998 yılının ilk altı ayında artış kaydederken, 1998 yılının son üç ayında yüzde 24 azalma göstermiştir.
- 1994-2000 arasında ithalatta da benzer bir gelişme yaşanmıştır. 1994 yılındaki kriz nedeni ile ithal araca olan talep yüzde 72 oranında azalmıştır. 1996 yılı sonrası ithalatın pazardaki payı özellikle EURO bölgesinden yapılan ithalattaki aşırı artış sonucunda 2000 yılında yüzde 52 olmuştur. AB ve EFTA ülkelerinin otomobil ithalatındaki payı, 1993 yılında yüzde 2, 1995 yılında yüzde 46 iken 2000 yılında yüzde 87 gibi önemli bir düzeye çıkmıştır. AB ve EFTA ülkelerinin hafif ticari araç ithalatındaki payı ise, 1993 yılında yüzde 1,2, 1995 yılında yüzde 3,2 iken 2000 yılında yüzde 58 olmuştur.
- 1999 yılında 402 bin olan toplam talep 2000 yılında yüzde 64 gibi büyük bir artışla 660 bin adede ulaşmıştır. 2001'de talepte 2000 yılı sonu ve 2001 yılı başındaki krizlere bağlı olarak yüksek oranda bir düşüş yaşanmıştır.

Türkiye'deki otomotiv sanayi, kurulduğu 1960'lı yıllardan beri AB otomotiv sanayi ile yakın bir entegrasyon içindedir. 1970'li yıllarda lisans alarak "Teknik İşbirliği" ile üretim başlatılmıştır. Bu işbirliği 1980'li yılların ortasında giderek artan yabancı sermaye katılımı ile "Ekonomik İşbirliği"ne dönüşmüştür.

1990 yılına kadar geçen 25 yıllık süre içinde, ülkemizde imal edilen her türlü motorlu araç, otomotiv yan sanayinin gelişmesini de sağlamıştır. Bu dönemde üretilen milyonlarca araçta yerli katkı oranı, zamanla yüzde 90'ları aşmış, bazı parçalar, otomotiv yan sanayinde günün teknolojisine uygun olarak yapılan yatırımların da katkısıyla üretilmiştir.

Bu dönemde otomotiv yan sanayi genel olarak, Türk sermayesi ile teknolojik lisansların gücünü kullanmış ve gümrük duvarlarının desteğini arkasına

almıştır. 1990 yılına gelindiğinde, otomotiv sektörünü döviz kazandıran sektör konumuna getirecek tedbirler alınmıştır. Yeni ve güncel model araç üretimine dönük yatırımlar teşvik edilmiştir. Otomotiv sanayi teşvikte tercih edilen sektörler kapsamına alınmış, teknoloji ithali ve yabancı sermaye ortaklıkları kolaylaştırılmış ve desteklenmiştir.

1990'lı yılların başında özellikle otomobilde talebin her yıl yüzde 25'ler düzeyinde ve istikrarlı olarak artışı ile ana ve yan sanayide çok yoğun yatırımlar yapılmıştır. Kapasite artışı yanında özellikle rekabet için teknoloji yenileme ve yeni model yatırımları ile Ar-Ge çalışmaları bu dönemde büyük hız kazanmıştır. Öte yandan 1990'lı yıllarda ana ve yan sanayideki üretici firmalarla, pazarlama kuruluşlarında yeniden yapılanma çalışmaları tamamlanmıştır.

Bu yıllarda çağdaş üretim teknikleri yoğun eğitim programları ile uygulamaya geçirilmiş ve özellikle kalite yönetim sistemleri kurularak, firmalar bu açıdan uluslararası kuruluşlar tarafından belgelendirilmiştir.

Sürekli artan otomotiv üretimi ve ihracatı, alınan kararların ve gerçekleştiren yatırımların doğruluğunu kanıtlamıştır. Böyle bir ortamda, güncel araçlar üretilmeye başlanmış, yan sanayi, 2000 yılı için hedeflenen yılda 1 milyon araçlık kapasiteye yetecek yatırımları gerçekleştirerek ülkemizde büyük bir teknoloji ve teknik istihdam potansiyeli yaratmıştır. Ancak, finansal yönetimdeki hatalar, uygulanan politikalarındaki istikrarsızlık ve yanlış hükümet kararları nedeniyle 1994 yılından sonra sistem tersine dönmüş ve dengeler tamamen bozulmuştur.

AB ile 1996 yılında gerçekleştirilen Gümrük Birliği süreci, pazarda yeni koşullar yaratmış ve özellikle ithalatın giderek serbestleşmesi ile pazarda aşırı rekabet koşulları oluşmuştur. 1994 yılında yaşanan finansal kriz ve iyi yönetilmeyen müzakereler ile yapılan Gümrük Birliği Kararı sonucu, otomotiv ana ve yan sanayinde uzun vadeli hedefler, biraz daha

uzaklara ve belirsiz bir tarihe ertelenmiştir. Gümrük Birliği kapsamında sanayi mallarının serbest dolaşımı için zorunlu olan, sinai ve ticari mevzuatın uyumunda gerekli düzenlemelerde geç kalınması sonucu, Türk sanayi mallarının ihracatı zorlaşmış ve Gümrük Birliği çarpık bir yapı kazanmıştır. Motorlu araçlar ithalatının hiçbir ciddi düzenlemeye tabi olmaması, ithal araçların pazar payının 2000 yılında yüzde 52'ler düzeyine yükselmesine neden olmuştur. Bu gelişme, ana sanayinin yeni model araçları üretirken ve üretilmeyen modelleri ithal ederek pazar payını koruma gereksinimini artırmıştır. Talebin baskı altında olması nedeni ile gelişemeyen otomotiv pazarında artan model sayısı, araç başına parça üretiminin küçülmesine ve yerli parça kullanımının azalmasına neden olmuştur.

Sanayi şirketlerindeki sermaye işbirliği son yıllarda otomotiv pazarlama şirketlerine de yansımıştır. Gümrük Birliği ile birlikte Türkiye'de yoğun yatırımları bulunan ve yan sanayinin gelişmesinde büyük katkıları olan Tofaş-Fiat, Oyak-Renault, Ford-Otosan ve Toyotasa (2001 yılından sonra Toyota olarak) gibi şirketlerde ortaklar arasındaki ilişkiler farklı bir boyut kazanmış, sermaye ve yönetimde eşitlenmiştir. Bu sürece son zamanlarda Hyundai-Assan da katılmaktadır.

Bunun sonucunda yabancı ortaklar Türkiye'deki tesislerini, kendi küresel stratejik gelişme projeleri içine almıştır. "Tam Entegrasyon" olarak adlandırılan bu süreçte, Türkiye'deki tesisler artık dünya pazarlarına üretim yapacak duruma gelmiştir. Bu dört firmanın 2000'li yılların başında ihracat hacmi 400 bin araç düzeyine yükselecektir. 2001 yılı ilk on ayında ise, gerçekleşen ihracat yüzde 139 artışla 165 bin adet olmuştur. Bu projelerin oluşmasında, özellikle yan sanayinin ulaştığı rekabet düzeyi ve ihracat potansiyelinin çok önemli katkısı bulunmaktadır.

Benzer gelişmeler daha önce otobüs üretiminde Mercedes-Benz ve Man şirketlerinde de yaşanmıştır. Bu iki kuruluşun Türkiye üretimleri, başta AB ülkeleri olmak üzere Asya ve Kuzey Afrika'da çeşitli

ülkelere pazarlanmaktadır. BMC şirketi kendi Ar-Ge olanakları ile geliştirdiği kamyon serisini 1998 yılı içinde AB pazarına ihraç etmeye başlamıştır. Bütün bu gelişmeler Türkiye'deki otomotiv sanayinin, özellikle 1980'li yılların sonundan bu yana yapmış olduğu yoğun çalışmalar sonucunda, her türlü olumsuz koşula rağmen rekabet edebilir bir düzeye ulaştığını göstermektedir.

Türkiye'deki otomotiv yan sanayinde ise bazı mamuller dışında kalan ve aşağıda belirtilen başlıca otomotiv parçaları imal edilmektedir. Otomotiv yan sanayi, mamul üretim kapasitesi, mamul çeşitliliği ve ulaştığı standartlar itibariyle, ülkemizde imal edilen taşıt araçları için gerekli olan parça ve komponentlerin hemen hemen tamamını karşılayabilecek düzeye erişmiştir. Sektör üretimini oluşturan ürün grupları;

- Komple motor ve motor parçaları,
- Aktarma organları,
- Fren sistemleri ve parçaları,
- Hidrolik ve pnömatik aksamlar,
- Süspansiyon parçaları,
- Emniyet aksamları,
- Kauçuk ve lastik parçalar,
- Şasi aksam ve parçaları,
- Dövme ve döküm parçalar,
- Elektrik ve elektronik ekipmanları,
- Aydınlatma ve ses sistemleri,
- Akü,
- Oto camları,
- Koltuklar ve iç döşeme

olarak sıralanabilir.

2.3. Sektör Temel Göstergeleri

2.3.1. Genel Yapı

Türkiye'de halen kişi başına düşen otomobil sayısı, uluslararası ölçeklere göre düşüktür. 1999 yılında dünya ortalaması 88 olan bin kişiye düşen otomobil sayısı, AB'nde 476 iken, Türkiye'de 62 dolayındadır. Söz konusu değer, Yugoslavya'da 87, Romanya'da

120, kişi başına milli geliri Türkiye ile benzer düzeyde olan Bulgaristan'da ise 200'dür.

Türkiye'de otomobil satışlarına uygulanmakta olan yüksek satış vergileri yanında, kişi başına milli gelirin düşük olması ve dengesiz gelir dağılımı, talebi olumsuz yönde etkileyen başlıca faktörlerdir. Özellikle yüksek vergilendirme, talebin serbest pazar koşullarında oluşmasını engelleyerek, sektörün ekonomik ölçeklere ulaşmasını ve uluslararası rekabet gücüne erişmesini geciktirmektedir.

Potansiyel talebin gerçekleşmesi halinde Türkiye otomotiv pazarının hacmi, önümüzdeki 5-6 yıllık dönem sonunda, yıllık 10 milyar ABD Doları'na ulaşacaktır. Bu talebin Türkiye'deki otomotiv sanayi ile karşılanması ekonomik bir zorunluluktur. Aksi halde, önemli bir döviz talebi ortaya çıkacak ve bu da dış ödemeler dengesi üzerinde olumsuz etki yaratacaktır.

2.3.2. Sektördeki Kuruluşlar

2.3.2.1. Ana Sanayi

1989-1993 yılları arasında hızla artan otomobil talebi nedeni ile son yıllarda Uzak Doğu ülkeleri ile lisans ve joint-venture ilişkilerinde bir hareketlenme izlenmektedir. 1994 yılından sonra 3 yeni firma Toyota, Hyundai ve Honda otomobil üretimi için teşvik alarak yatırım yapmıştır. Bugün için ana sanayideki 16 firmanın 11'i AB'ndeki firmalar ile yakın ilişki içinde bulunmaktadır.

Otomotiv Üreticileri	AB Firmaları	AB Dışı Firmalar
Toplam	15	
	* Fiat Grubu	JV
	* Ford - Avrupa	JV
* AB Firmaları	7	* Rover Grubu
* AB Dışı Firmalar	6	* Man
** L	4	* M.Benz
** JV	9	* Peugeot
	* Renault	JV

JV: Joint-Venture L: Lisans İle Üretim
Tablo 2. Otomotiv ana sanayinde firmalar (2001)

Opel Türkiye firması 2001 yılında aldığı bir karar ile üretim faaliyetine son vermiştir.

Karayolu taşıt araçları kapsamındaki çekici, büyük kamyon, küçük kamyon, kamyonet, otomobil, otobüs, minibüs, midibüs üreten otomotiv sanayi sektöründe halen 15 kuruluş faaliyetini sürdürmektedir (Tablo 3).

Sektörde ana ve yan sanayi kuruluşları genellikle Marmara bölgesinde yerleşmiştir. İki büyük otomobil

Firmalar	Yeri	Üretim Konusu	Kapasite	İstihdam	
1	A. Honda	Gebze/Kocaeli	Otomobil	30.000	441
2	A.I.O.S.	Gebze/Kocaeli	Kamyon, Kamyonet, Midibüs	13.155	817
3	B.M.C.	İzmir	Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Minibüs, Midibüs	21.500	2.434
4	Chrysler	Gebze/Kocaeli	Kamyon, Kamyonet	9.000	539
5	Ford Otosan	İstanbul Eskişehir Gölçük/Kocaeli	Kamyon, Kamyonet, Minibüs	104.400	4.129
6	Hyundai-Assan	Kocaeli	Otomobil, Kamyonet, Minibüs	125.000	807
7	Karsan	Bursa	Kamyonet, Minibüs, Midibüs	25.000	989
8	M.A.N.	Ankara	Çekici, Kamyon, Otobüs	3.750	1.705
9	M. Benz Türk	İstanbul Aksaray	Kamyon, Otobüs	11.100	3.501
10	Otokar	Sakarya	Kamyonet, Minibüs, Midibüs	6.700	512
11	Otoyol	Sakarya	Çekici, Kamyon, Kamyonet, Midibüs	12.200	1.276
12	O. Renault	Bursa	Otomobil	162.000	4.035
13	Temsa	Adana	Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Midibüs	15.600	1.526
14	Tofaş	Bursa	Otomobil, Minibüs	250.000	5.520
15	Toyota	Sakarya	Otomobil	100.000	670

Tablo 3. Otomotiv sanayinde firmalar (Genel bilgiler/2001)
Kaynak: OSD

Firmalar	Kuruluş		2000 Yılı	
	Sermaye (Bin TL)	Yabancı Sermaye (%)	Sermaye (Bin TL)	Yabancı Sermaye (%)
A. Honda	4.600.000.000	50	15.652.000.000	50
A.I.O.S.	12.000	0	2.823.000.000	29,75
B.M.C.	20.000	26	10.000.000.000	0
Chrysler	20.000	60	4.100.000.000	0
Ford Otosan	1.000	0	29.243.000.000	41
Hyundai Assan	3.500.000.000	50	40.250.000.000	50
Karsan	5.250	0	2.400.000.000	0
M.A.N.	20.000	33,33	2.244.000.000	98
M. Benz	25.000	36	22.000.000.000	85
Otokar	5.400	0	4.713.000.000	0
Otoyol	1.000	0	4.000.000.000	27
O. Renault	50.000	44	64.843.000.000	51
Temsa	10.000.000	0	7.500.000.000	0
Tofaş	30.000	41,5	63.504.000.000	37,8
Toyota	5.400.000.000	50	5.400.000.000	75

Tablo 4. Otomotiv sanayindeki firmalar (Sermaye durumu)
Kaynak: OSD

fabrikasının Bursa'da bulunması ve iki adet "Organize Sanayi Bölgesi"nin kurulmuş olması otomotiv sanayinin özellikle bu ilde yoğunlaşmasına neden olmuştur.

Ana sanayi kuruluşlarının 4 adedi Kocaeli, 3 adedi Bursa, 3 adedi Sakarya, 2 adedi İstanbul ve birer adet olmak üzere Ankara, İzmir, Eskişehir ve Aksaray

ili sınırları içinde üretim faaliyetinde bulunmaktadır.

Sektördeki firmalarda yabancı sermaye oranı kuruluş dönemine göre genel olarak artış göstermiştir. Özellikle Gümrük Birliği sürecinde yabancı ortaklarla ihracata yönelik entegrasyonun tamamlanması ile bu sermaye payının artışı arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Ancak bazı ticari araç üreten firmalarda yabancı sermaye payı başlangıçtan bu yana sıfır olarak devam etmekte veya daha sonra sıfırlanmış bulunmaktadır.

Yabancı sermaye açısından başlangıçta Avrupa ve ABD kaynaklı olan yatırımlara 1994 yılından sonra ve özellikle Gümrük Birliği sürecinin de etkisi ile, Japon ve G. Kore kaynaklı yabancı sermaye yatırımları eklenmiştir.

Motorlu taşıtlar imalat sanayindeki firmalarda otomobil üretiminde toplam kurulu kapasite 667 bin ve üretici sayısı 6'dır. Çekicilerde 2.450 (2 firma), kamyonunda 58.200 (8 firma), kamyonette 83.600 (9 firma), otobüste 5.800 (4 firma), minibüste 60.830 (6 firma) ve midibüste ise 11.520 (6 firma) düzeyindedir. Tüm ürünlerde firma sayısının fazlalığı ve buna bağlı olarak aşırı kapasitenin varlığı dikkat çekicidir.

Firmalar	Hafif Araçlar			Çekici	Ağır Ticari Araçlar			Toplam
	Otomobil	Kamyonet	Minibüs		Kamyon	Otobüs	Midibüs	
A.Honda	30.000	**	**	**	**	**	**	30.000
A.I.O.S.	**	2.400	2.630	**	7.200	**	920	13.150
B.M.C.	**	5.000	5.000	**	10.000	500	1.000	21.500
Chrysler	**	4.500	**	**	4.500	**	**	9.000
Ford Otosan	25.000	30.000	35.000	**	14.400	**	**	104.400
Hyundai Assan	100.000	15.000	10.000	**	**	**	**	125.000
Karsan	**	15.000	5.000	**	**	**	5.000	25.000
M.A.N.	**	**	**	1.250	1.500	1.000	**	3.750
M. Benz Türk	**	**	**	**	8.100	3.000	**	11.100
Otokar	**	3.200	3.200	**	**	**	300	6.700
Otoyol	**	2.500	**	1.200	5.500	**	3.000	12.200
O. Renault	162.000	**	**	**	**	**	**	162.000
Temsa	**	6.000	**	**	7.000	1.300	1.300	15.600
Tofaş	250.000	**	**	**	**	**	**	250.000
Toyota	100.000	**	**	**	**	**	**	100.000
Toplam	667.000	83.600	60.830	2.450	58.200	5.800	11.520	889.400
		811.430			77.970			889.400

Tablo 5. Otomotiv sanayinde firmalar (Kapasite/2001)
Kaynak: OSD

Tipler	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Otomobil	102	118	54	47	42	44	40	32	43
Ticari Araçlar	48	59	26	60	60	85	70	48	76
Traktör	33	49	34	78	103	76	83	42	58

Tablo 6. Otomotiv sanayinde yıllık kapasite kullanım oranları (1992-2000; Yüzde)
Kaynak: OSD

Tipler	1999				2000			
	Oca.-Mar.	Nis.-Haz.	Tem.-Eyl.	Eki.-Ara.	Oca.-Mar.	Nis.-Haz.	Tem.-Eyl.	Eki.-Ara.
Otomobil	18	39	31	41	32	51	47	44
Ticari Araçlar	38	51	45	60	53	78	80	95
Traktör	48	70	25	26	42	73	63	52

Tablo 7. Otomotiv sanayinde dönemsel kapasite kullanım oranları (1999-2000; Yüzde)
Kaynak: OSD

1993 yılında ulaşılan yüksek düzeydeki üretimden sonra, özellikle 1994 krizini izleyen 1995 yılı ile 1998 yılının ikinci yarısında ortaya çıkan küresel krizin etkileri ile otomobil üretiminde KKO (Kapasite Kullanım Oranı) büyük ölçüde azalmıştır. Ancak, 1999 yılında otomobilde yüzde 32, ticari araçlarda yüzde 48 olan KKO, 2000 yılında sırasıyla yüzde 43'e ve yüzde 76'ya yükselmiştir. 2000 yılı gerek otomobil gerekse ticari araçlar üretimi açısından 1999 yılına göre iyi bir yıl olmuştur. 2000 yılı otomobil pazarı 1993 yılına göre yüzde 6 artmış olmasına karşın yine de 2000 yılında yüzde 43 olarak gerçekleşen KKO, en üst seviyesinde olduğu 1993 yılına göre yüzde 73 azalmıştır. Bu durum, ithalatın pazar payının yüksekliğine dikkat çekmektedir.

2000 yılı Ocak-Mart döneminde otomobilde yüzde 32 olan KKO, yılın ikinci ve üçüncü çeyreğinde talebin yükselmesi nedeni ile artmıştır. Ancak Ekim-Aralık döneminde ithalatın artması ve ekonomik krizin ortaya çıkması sonucunda KKO yüzde 44 olarak gerçekleşmiştir. Otomobilden farklı olarak ticari araçlardaki KKO, özellikle 2000 yılında hızla artış göstermiştir. Büyük kamyon ve hafif ticari araçlardaki talep artışı bu gelişmede belirleyici olmuştur.

2.3.2.2. Yan Sanayi

Otomotiv yan sanayinde ana sanayiye, alt yan sanayi mamulleri (yağ, radyo, lastik, vida vb.) dahil olmak üzere, aksam ve parça teslimatı yapan binin üzerinde firma faaliyet göstermesine rağmen, uluslararası pazarda rekabet gücüne ve ihracat yeteneğine sahip

Yabancı Sermaye Oranı (Yüzde)	Firma Sayısı	Tüm Firmalara Oranı (Yüzde)
75 +	16	3
50 - 74	24	4
25 - 49	45	7
1 - 24	53	9

Tablo 8. Otomotiv yan sanayinde yabancı sermayeli firma sayısı
Kaynak: Uludağ İhracatçı Birlikleri (UIB), Otomotiv Yan Sanayi Araştırması, 1999

Yıllar	Yabancı Sermaye Yatırımı İçinde Otomotiv Yan Sanayinin Payı (Yüzde)
1997	11,1
1998	6,1
1999	9,6
2000	13,9

Tablo 9. İmalat sanayinde izin verilen toplam yabancı sermaye yatırımı içinde otomotiv yan sanayinin payı (1997-2000; Yüzde)
Kaynak: UIB

Allied Signal	Hoppecke	Petri
Ate Brakes	Hp Chemie Pelzer	Phoenix
Autoliv	Impo	Pirelli
Basf	Inamacom Ac	Plastic Omnium
Bertrand Faure	Irausa	PPG
Bosal	JCI	R.Bosch
Bosch Brakes	Knorr Bremse	Rehau
Bridgestone	Kronprinz	Rieter
Brose	Lear	Robert Bosch
Bruno Barbieri	Lemförder	Sa Monroe
Cefab	Lemmerz	Saig Btr
Cummins	Lucas	Siemens
Dana Diff	Magna	Siemensz Friedrichshafen
AG	Delphi Electrical	Magnetti Marelli
Sommer Allibert	Eaton Trans.	Mando Machinery
Std Products	Exide	Mannesmann
Sylea	Federal Mogul	Mannesman-Sachs
Teksid	Freudenberg	Meritor
Teneco Otomotiv	G.M. Overseas Corp.	Meritor Axle
Tmci AC	Gedora GmbH	Meritor Brakes
TRW	Ghillardini	Meritor Window Reg
Valeo	Good Year	Michelin Kronprinz
Webasto	Grammer	MonroeWoco

Tablo 10. Otomotiv yan sanayinde yabancı sermaye ortaklıkları
Kaynak: TAYSAD

olan firma sayısı 300-350 civarındadır. Diğer firmalar küçük ölçekli üretim tesislerini oluşturmaktadır. Yan sanayi firmalarının tümü özel sektöre aittir.

Otomotiv yan sanayindeki firmaların yüzde 91,3'ü İstanbul, Bursa, İzmir, Kocaeli ve Ankara'da faaliyet göstermektedir. Bölgesel bazda değerlendirildiğinde, firmalarının yüzde 79'u Marmara, yüzde 11'i Ege, yüzde 7'si İç Anadolu ve yüzde 3'ü de diğer bölgelerde bulunmaktadır.

İhracat potansiyelinin yüksek olması ve Türkiye'nin bölgesel avantajları nedeni ile Türk otomotiv yan sanayine yabancı sermayenin ilgisi giderek artış göstermektedir. Sektörde 1999 yılı itibarıyla, başta AB şirketleri olmak üzere 138 yabancı firmanın ortaklığı mevcuttur.

İmalat sanayinde izin verilen toplam yabancı sermaye yatırımı içinde otomotiv yan sanayinin payı yüzde 14 düzeyindedir (Tablo 9).

Otomotiv yan sanayinde faaliyet gösteren başlıca yabancı sermaye firmaları Tablo 10'da gösterilmiştir.

2.3.3. Üretim

2.3.3.1. Ana Sanayi

1998 yılındaki siyasal belirsizlik, küresel krizin para piyasasında yarattığı tedirginlik ve Marmara depremleri, 1999 yılında otomotiv sektörü üretiminde keskin düşüşlerin yaşanmasına neden olmuştur. 2000 yılında faiz oranlarının düşmesi

sonucunda 1998 ve 1999 yıllarında ertelenmiş olan talebin canlanması ile birlikte üretime hız verilmiştir. Bu dönemde toplam 430.947 taşıt aracı üretilmiş ve böylece üretimde 1993 yılına göre yüzde 2, 1999 yılına göre yüzde 45 oranında artış yaşanmıştır.

2000 yılı ağır ticari araç üretimi, 1999 yılına göre yüzde 73 artmıştır. Ancak 1998 yılına göre yüzde 3 ve en yüksek üretimin gerçekleştiği 1997 yılına göre yüzde 22 azalmıştır. Toplam taşıt araç üretimi içinde ağır ticari araç üretiminin 1993 yılında yüzde 10 olan payı 1997'de yüzde 16'ya çıkmış, 1998'den itibaren azalma eğilimine girerek 2000 yılında yüzde 10'a düşmüştür.

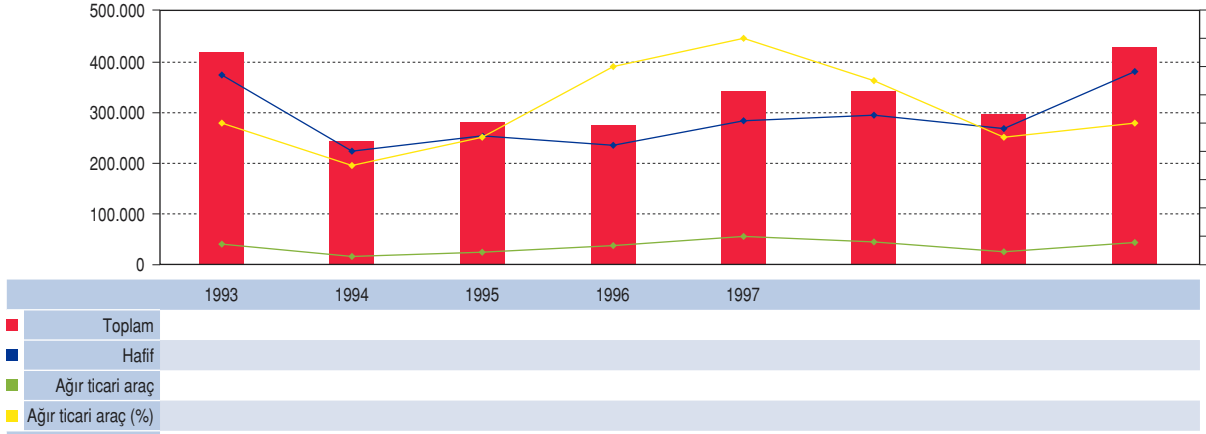
1997 yılı başında uygulamaya giren Karayolları Trafik Kanunu çerçevesinde "Aşırı Yük Kontrolü" ve G. Doğu'da kısmen hız kazanan ekonomik yaşam, ticari araç üretimini olumlu yönde etkilemiştir. Buna karşın küresel kriz, siyasal belirsizlikler ve Marmara depremi ağır ticari araç üretimi üzerinde olumsuz etki yaratmıştır.

1999 yılına göre 2000 yılında ağır ticari araç üretimi midibüste yüzde 16, küçük kamyonda yüzde 48, minibüste yüzde 60, otobüste yüzde 81, kamyonette yüzde 83 ve büyük kamyonda yüzde 214 oranında artmıştır.

Hafif araç üretimi içinde hafif ticari araç üretiminin payı sürekli yükselerek 1993'te yüzde 8'den 1998'de yüzde 20'ye ve 2000 yılında yüzde 23'e erişmiştir. Hafif ticari araç üretimi 2000 yılında 1999 yılına göre yüzde 77 oranında artmıştır.

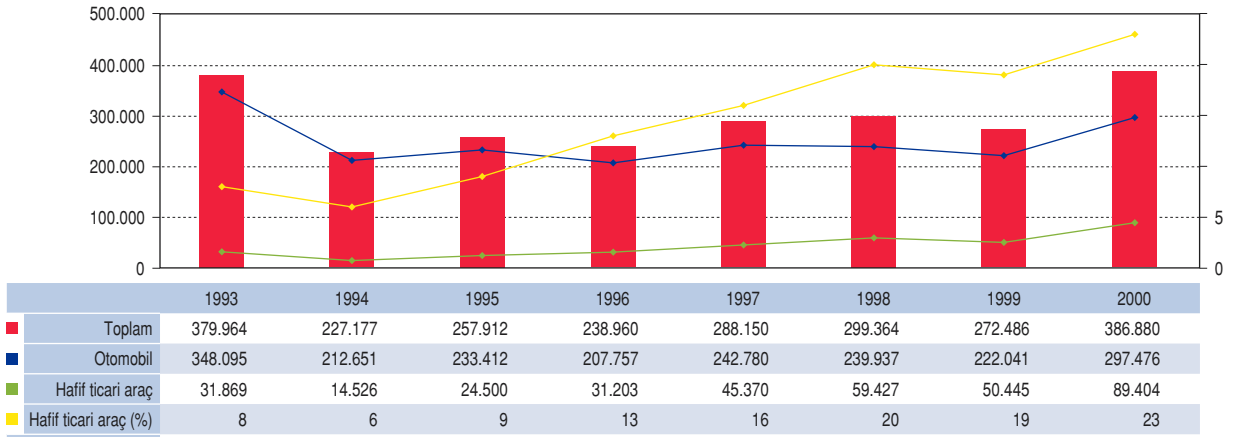
Araç Sınıfı		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Hafif Araçlar	Otomobil	348.095	212.651	233.412	207.757	242.780	239.937	222.041	297.476
	Minibüs	12.102	4.924	7.692	10.171	12.935	13.910	12.894	20.597
	Kamyonet	19.767	9.602	16.808	21.032	32.435	45.517	37.551	68.807
Ara Toplam		379.964	227.177	257.912	238.960	288.150	299.364	272.486	386.880
Ağır Araçlar	Midibüs	7.435	2.855	3.537	5.856	9.060	10.275	9.953	11.506
	Otobüs	1.933	1.034	1.232	2.499	3.449	3.040	2.327	4.213
	K.Kamyon	14.316	7.567	8.947	12.705	17.981	14.605	7.710	11.410
	B.Kamyon	17.027	4.541	10.812	16.727	25.712	17.218	5.386	16.938
Ara Toplam		40.711	15.997	24.528	37.787	56.202	45.138	25.376	44.067
Toplam		420.675	243.174	282.440	276.747	344.352	344.502	297.862	430.947

Tablo 11. Otomotiv sanayi yurt içi üretimi (1993-2000)
Kaynak: OSD



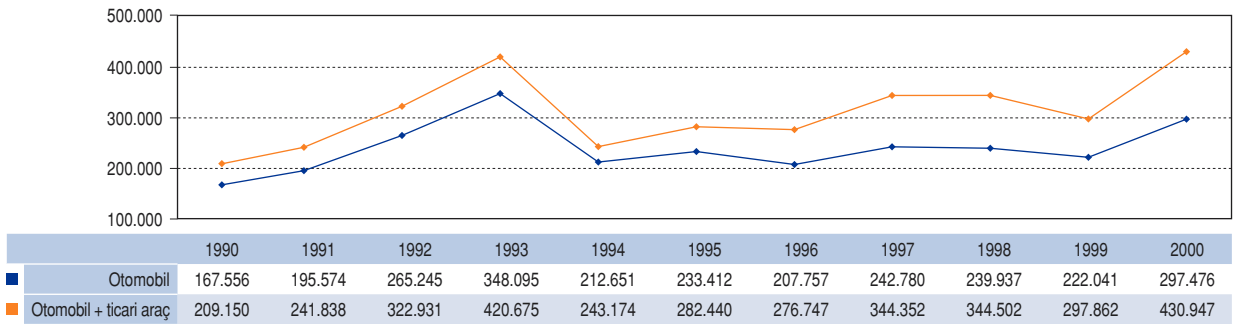
Şekil 2. Taşıt aracı üretimi (1993-2000)

Kaynak: OSD



Şekil 3. Hafif araç üretimi (1993-2000)

Kaynak: OSD



Şekil 4. Otomobil ve toplam üretimi (1990/2000)

Kaynak: OSD

2000 yılında 297.476 adet otomobil üretilmiştir. 1999 yılına göre toplam üretim yüzde 45, otomobil üretimi ise yüzde 34 oranında artmıştır. Ancak, bu artışa karşın 2000'de 1993 yılının ancak yüzde 85'i düzeyinde otomobil üretimi gerçekleştirilmiştir. Toplam üretim açısından ise 2000 yılı (430.947 adet), ulaşılan en yüksek üretim düzeyi olmuştur. Buna karşın 2000 yılı üretimi 1993 yılı üretiminden sadece yüzde 2 daha yüksektir. Kısaca, 8 yıl içinde otomotiv sanayi adeta yerinde saymıştır. 2001 yılı ise tüm imalat sanayinde olduğu gibi, özellikle otomotiv sanayi için kayıp bir yıl olmuştur.

2.3.3.2. Yan Sanayi

Otomotiv yan sanayi üretim kapasitesi, taşıt araçları imalat sektörünün yüzde 80 kapasite kullanımında çalışması ve ülkemizde imal edilen araçlarda yüzde 60 yerli parça kullanımının sağlanması halinde yılda 9 milyar ABD Dolarlık üretim değeri yaratabilecek düzeydedir. Kısaca otomotiv yan sanayi yılda 5,4 milyar ABD Dolarlık katma değer, 3 milyar ABD Dolarlık ihracat geliri ve 450 milyon ABD Dolarlık yatırım yapacak potansiyele sahiptir. Sektörün, bu düzeye erişmesi halinde 150 bin kişiye direk ve 150-200 bin kişiye de endirek istihdam sağlaması mümkündür.

Otomotiv yan sanayinde çok sayıda firmanın çok sayıda mamul imal etmesi ve bu mamullerde üretim kapasitelerinin değişik birimlerle tanımlanması nedeniyle sektörün global bazda üretim kapasitesi belirlenmemektedir. Otomotiv yan sanayi mevcut potansiyelinin çok altında faaliyet göstermektedir. 1999 yılında yüzde 36'ya gerileyen KKO, 2000 yılında taşıt araç üretiminin artışına paralel olarak ancak yüzde 52'ye çıkmıştır. Otomotiv yan sanayinde son 4 yılda, yılda ortalama 3.885 milyon ABD Dolarlık üretim gerçekleşmiş olup, bu süre içinde üretim potansiyelinin ancak ortalama yüzde 43'ü kullanılabilmiştir.

Otomotiv yan sanayinin 1997-2000 yılları arasında göstermiş olduğu performans, milyon ABD Doları

Milyon ABD \$	
Üretim Değeri (Ciro)	9.000
Katma Değer*	5.400
Yatırım Harcamaları	450
İhracat Döviz	3.000
Direkt İstihdam (kişi)	150.000

Tablo 12. Otomotiv yan sanayinin Türk ekonomisine katkı potansiyeli
* Katma değer toplam cironun (üretim değerinin) yüzde 60'ı alınmış, toplam cironun yüzde 5'i kadar yatırım yapılacağı ve üretimin 1/3'ünün ihrac edileceği varsayılmıştır.
Kaynak: TAYSAD

	1997	1998	1999	2000
Üretim	3.950	3.750	3.200	4.650
İthalat	2.300	2.350	2.500	2.750
İhracat	915	1.080	1.185	1.300
İç satışlar	5.335	5.020	5.515	6.100
Katma değer	1.580	1.500	1.280	1.860
Toplam yatırım*	200	190	160	230
Dış ticaret açığı	1.385	1.270	1.315	1.450
Kapasite kullanımı (%)	44	42	36	52
İthalat / İç satışlar (%)	43	47	45	45
İhracat / Üretim (%)	23	29	37	28
İhracat / İthalat (%)	40	46	47	47

Tablo 13. Otomotiv yan sanayi arz ve talep dengesi (1997-2000; Milyon ABD \$)

Tablodaki veriler (üretim+ithalat=satış+ihracat) formülü baz alınarak hesaplanmıştır. Üretim= ana sanayi firmalarının yan sanayiye ödemeleri ortalama ABD dolar kuruna çevrilmiş, bulunan rakama yüzde 25 oranında yenileme ve diğer sektörlere yönelik üretim rakamları ilave edilmiştir. İthalat rakamları DİE ithalat istatistiklerinden derlenmiş, ihracat rakamları ise ÜİB'den alınmıştır.

* Toplam üretim değerinin yüzde 5'i ölçüsünde yatırım yapıldığı varsayılarak rakamlar yuvarlanmıştır.

Kaynak: TAYSAD

bazında Tablo 13'de gösterilmiştir.

	Otomobil				Hafif Ticari Araç* (< 3.5 Ton AYA)				Ağır Ticari Araç** (> 3.5 Ton AYA)			Toplam Ticari Araç			Toplam			
	Yerli	İthal	Toplam	%	Yerli	İthal	Toplam	%	Yerli	İthal	Toplam	Yerli	İthal	Toplam	Yerli	İthal	Toplam	İthalat %
1989	118.314	7.094	125.408	6	13.355	1.936	15.291	13	14.810	447	15.257	28.165	2.383	30.548	146.479	9.477	155.956	6
1990	167.556	65.390	232.946	28	18.665	6.968	25.633	27	22.910	1.773	24.683	41.575	8.741	50.316	209.131	74.131	283.262	26
1991	195.574	33.651	229.225	15	23.821	8.548	32.369	26	22.394	2.213	24.607	46.215	10.761	56.976	241.789	44.412	286.201	16
1992	258.526	60.134	318.660	19	28.606	15.005	43.611	34	29.080	2.536	31.616	57.686	17.541	75.227	316.212	77.675	393.887	20
1993	340.063	101.070	441.133	23	31.869	31.840	63.709	50	40.711	2.851	43.562	72.580	34.691	107.271	412.643	135.761	548.404	25
1994	200.947	28.216	229.163	12	14.365	9.540	23.905	40	15.997	1.718	17.715	30.362	11.258	41.620	231.309	39.474	270.783	15
1995	194.960	21.651	216.611	10	21.754	16.059	37.813	42	24.575	2.339	26.914	46.329	18.398	64.727	241.289	40.049	281.338	14
1996	182.237	57.479	239.716	24	28.212	35.491	63.703	56	37.816	2.494	40.310	66.028	37.985	104.013	248.265	95.464	343.729	28
1997	219.810	125.025	344.835	36	44.337	75.224	119.561	63	48.463	5.850	54.313	92.800	81.074	173.874	312.610	206.099	518.709	40
1998	204.052	111.536	315.588	35	57.256	64.588	121.844	53	36.252	4.741	40.993	93.508	69.329	162.837	297.560	180.865	478.425	38
1999	157.452	131.215	288.667	45	49.185	41.728	90.913	46	19.895	2.500	22.395	69.080	44.228	113.308	226.532	175.443	401.975	44
2000	207.739	258.987	466.726	55	75.309	77.295	152.604	51	35.965	3.600	39.565	111.274	80.895	192.169	319.013	339.882	658.895	52
97/96	21	118	44	**	57	112	88	**	28	135	35	41	113	67	26	116	51	**
98/97	-7	-11	-8	**	29	-13	3	**	-25	-19	-25	1	-14	-6	-5	-12	-8	**
99/98	-23	18	-9	**	-14	-35	-25	**	-45	-47	-45	-26	-36	-30	-24	-3	-16	**
00/99	32	97	62	**	53	85	68	**	81	44	77	61	83	70	41	94	64	**

Tablo 14. Toplam motorlu taşıt araçları pazarı (1989-2000)

1) Otomobil ve Hafif Ticari Araçlara ait değerler, firmalardan alınan müşteri satışlarıdır.

2) Ağır Ticari Araçlar ile ilgili satış değerleri, fabrika satışı ve ithalat DİE değerleridir.

*) Hafif Ticari Araç, AYA <3.5 Ton Olan Minibüs, Panel ve Kamyonetleri kapsar.

**) Ağır Ticari Araç, AYA >3.5 Ton olan Küçük ve Büyük Kamyon ile Midibüs ve Otobüsleri kapsar.

Kaynak: OSD

2.3.4. İthalat

2.3.4.1. Ana Sanayi

Otomobil ve hafif ticari araçlarda Gümrük Birliği ile 1996 yılından itibaren ithalat daha da hızlanmış, bu açıdan diğer sanayi mallarından farklılık göstermiştir. Otomotiv firmaları yoğun bir rekabet baskısı ile karşı karşıya bırakılmış ve ithalat dolaylı yollarla özendirilmiştir. İthalattaki istikrarlı ve hızlı artışın temel nedenleri aşağıda açıklanmaktadır.

Hızlı Büyüme Dönemi ve 1994 Yılı Krizi:

1993 yılında 101.070 adet otomobil, 2.851 adet ağır ticari araç ve 31.840 adet hafif ticari araç olmak üzere toplam 135.761 adet araç ithal edilmiş ve ithalatın pazar payı yüzde 25'e yükselmiştir. Yapılan talep tahminlerine göre 2000 yılında ihracat ve ithalatın 250'şer bin adete çıkacağı ve üretimin 750 bin otomobil olmak üzere toplam pazarın 1 milyon motorlu araca ulaşacağı tahmin edilmiştir. Otomotiv ana ve yan sanayi, bu talep gelişmesine göre

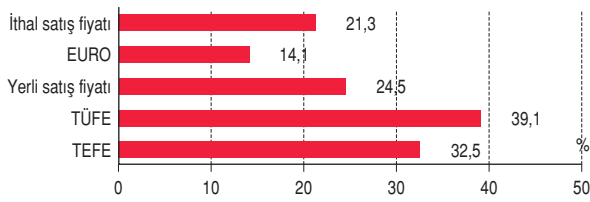
yatırımlarını planlamıştır (Tofaş 300 bin; Renault 200 bin; Toyota 100 bin; Ford-Otosan 100 bin ve Opel 50 bin olmak üzere toplam 750 bin).

Firmalar hızla yatırımlarına devam ederken yaşanan 1994 yılı ekonomik krizi, sektörü olumsuz etkilemiş ve yeni model geliştirilmesi dahil çoğu yatırımın durmasına neden olmuştur. Kriz döneminde kurulu kapasitesinin ancak yüzde 30-40'ı kullanılabilmiş, yüksek satış vergilerinde pazarda talebi canlandırmak amacı ile düzenleme yapılmamıştır. 1994 krizi toplam pazarda yüzde 50 dolayında bir gerilemeye neden olmuş ve pazar 548 bin adetten 268 bin adede kadar daralmıştır. Düşük talebin sürmesine karşın, yeni firmalara teşvik belgesi verilmeye devam edilmiş ve dolayısıyla, aşırı kapasite yaratılmıştır. Üretici sayısı Uzak Doğu menşeli 3 yeni firmanın daha gelmesi ile 7'ye çıkmıştır.

1994 yılında ekonomik kriz ve Türk Lirasının aşırı değer kaybı ile ithalat yavaşlamıştır. İthalat 39 bin adet düzeyine düşmüş ve pazar payı yüzde 15'e gerilemiştir. 1995 yılında ise kısmen kriz etkisi,

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TEFE	60,3	149,6	64,9	84,9	91	54,3	62,9	32,5
TÜFE	71,2	125,5	78,9	79,8	99,1	69,7	68,8	39,1
İmalat Sanayi Enfl.	54,6	159,3	59	80,6	91,2	47,1	76,7	29,5
\$	67,9	166,7	58,3	76,1	90,8	52,2	72,2	24,3
Japon Yeni	87,2	199,1	53,9	55,6	69,7	76,2	91,7	12,6
EURO, DM, FFr.	**	**	**	**	**	**	**	40,1

Tablo 15. Fiyat endeksindeki değişim ve bazı yabancı paraların TL'sına karşı değer kazanım oranları (1993-2000; Yüzde)
Kaynak: OSD



Şekil 5. Otomobil ortalama satış fiyatları (2000)

Kaynak: OSD

kısmen de Gümrük Birliği nedeni ile gümrük oranlarının AB'ne karşı sıfırlanacağı beklentisi ile ithalat yüzde 14 gibi düşük düzeyde gerçekleşmiştir.

Gümrük Birliği:

Gümrük Birliği ile ilgili süreç, 1994 yılı krizinin sanayi üzerindeki olumsuz etkileri ile ilgili ciddi önlemler alınmadan başlamıştır. 31 Aralık 1995 tarihinde yürürlüğe giren 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (OKK) gereği AB'nden ithalatta tüm tarifelerin sıfırlanması ile ithalatta artış oranı beklenenin de üzerinde olmuş ve bu aşırı artış sürekli ve kararlı

Ülke	Toplam Talep	İthalat	İthalatın Payı (%)
* Almanya *	3.802	469	12
* Fransa *	2.148	108	5
* İngiltere *	2.198	400	18
* İspanya *	1.406	247	17
* İtalya *	2.332	287	12
AB Toplam *	14.627	2.089	14
ABD	8.750	1.500	17
Japonya	4.154	259	6
G.Kore	1.273	5	0,4
Türkiye (2000)	467	259	55

Tablo 16. Çeşitli ülkelerin otomobil ithalâtında pazar payı (1999) (Bin adet)

* Sadece üçüncü ülkelerden yapılan ithalâtı kapsamaktadır.

Kaynak: Comité des Constructeurs Français d'Automobiles ve OSD

bir nitelik kazanmıştır.

Gümrük Birliği'ni gerçekleştiren 6 Mart 1995 tarih ve 1/95 sayılı AB-Türkiye OKK'nı izleyen 2/95 sayılı Karar ile AB dışı ülkelerden yapılacak motorlu taşıt araçları ithalatı, Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) üzerinde gümrük vergisine tabi tutulmuştur. 1996/2000 yıllarını kapsayan bu uygulama ile Türkiye, otomobilde 1996 yılı için yüzde 10 olan AB OGT'si yerine yüzde 33 oranını uygulamıştır. Geçen 5 yıl içinde her yıl belirli oranda azalan söz konusu gümrük vergisi, 1 Ocak 2001 tarihinden itibaren AB OGT düzeyine indirilmiştir. 2001 yılından itibaren AB dışı ülke ürünlerinin pazarda yeniden daha yüksek pay almaları beklenmektedir.

Gümrük Birliği'nin ardından, pazarda yaşanan talep artışı tamamen ithalat ile karşılanmış ve ithalatın toplam pazardaki payı 1994 yılında yüzde 15'ler düzeyinden 1998 yılında yüzde 38'e, 1999 yılında yüzde 44 ve 2000 yılında ise yüzde 52'ye ulaşmıştır. AB ürünlerinin pazar payı yüzde 49'a yükselmiş, yerli ürün satışlarının payı ise, AB ürünleri payının gerisinde kalarak yüzde 45'e inmiştir. Gümrük Birliği'nin AB ürünlerine sağladığı avantaj nedeni ile AB dışı ülkelerin pazar payı ise 1993 yılında yüzde 16'dan 2000 yılında yüzde 7'ye düşmüştür.

1995-2000 yılları arasında, otomobil talebi daha çok ithalat ile karşılanmış ve ithalat talebi toplam talebe göre daha hızlı artmıştır. Bu dönemde, AB ve EFTA ülkelerinden yapılan motorlu taşıt aracı ithalatının toplam ithalat içindeki payı, AB dışı ülkelere göre daha büyük bir artış göstermiştir.

1995-2000 döneminde motorlu taşıt aracı ithalatı ağırlıklı olarak AB ve EFTA ve Uzak Doğu ülkelerinden yapılmıştır. 1995 yılında AB ve EFTA ülkelerinden gerçekleştirilen otomobil ithalatının oranı yüzde 51, Uzak Doğu ülkelerinden gerçekleştirilen ithalatın oranı ise yüzde 32 iken, bu durum 2000 yılına kadarki dönemde AB ve EFTA ülkeleri lehine değişmiştir. 2000 yılı itibarıyla, AB ve EFTA ülkelerinden yapılan ithalatın toplam ithalata oranı yüzde 87 olurken, Uzak Doğu

ülkelerinden yapılan ithalatın oranı ise yüzde 4 gibi düşük bir seviyede gerçekleşmiştir.

1993 yılında AB menşeli hafif ticari araç ürünlerinin pazar payı yüzde 1'den daha az ve ithalat içindeki payı ise yüzde 1 dolayında iken, 2000 yılında AB ürünlerinin pazar payı yüzde 30'a, ithalat içindeki payı ise yüzde 58'e ulaşmıştır.

2000 yılında, yıllık olarak Toptan Eşya Fiyat Endeksi (TEFE) yüzde 32,5, Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE) yüzde 39,1, imalat sanayi enflasyonu ise yüzde 29,5 olmuştur. Buna karşılık ABD Dolarındaki değişim yüzde 24,3, EURO ve bağlı para birimlerinin değişimi ise yüzde 14,1 olarak gerçekleşmiştir.

EURO ve DM, FFr gibi diğer bağlı para birimlerinde yaşanan bu gelişme nedeni ile Türk Lirası'nın söz konusu para birimlerine göre aşırı değerlenmesi, EURO bölgesinden ithalatın artmasına neden olurken, ihracatın da gelişmesini engellemiştir.

Öte yandan otomobillerde ortalama ağırlıklı satış fiyatları 2000 yılında ithal ve yerli otomobillerde farklı oranlarda değişiklik göstermiştir. İthal otomobillerde ortalama ağırlıklı satış fiyatı yüzde 21,3 artarken, yerli üretilen otomobillerdeki fiyat artışı yüzde 24,5 olmuştur. Yerli otomobillerin satış

fiyatındaki artış, yıllık yüzde 39,1 artan TÜFE'nin 14,6 puan gerisinde kalmıştır.

Buna karşılık AB'nden yapılan ithalatın yüksek payı ve EURO'nun ancak yüzde 14,1 oranında artması nedeni ile ithal otomobillerdeki ortalama satış fiyatı EURO'daki artışın 7,2 üstünde oluşmuş ve bunun sonucu ithal otomobil fiyatı, yerli üretilen otomobillerin pazar fiyatı üzerinde önemli bir baskı yapmaya devam etmiştir.

Ürün Zenginliği ve Yeni Model:

Dünyada yoğun rekabet yanında özellikle gelişmiş pazarlarda çevre ve güvenlik ile ilgili yüksek standart ve ileri tüketici beklentileri, otomotiv sanayinde yoğun bir teknolojik gelişmeye neden olmaktadır. Firmalar her yıl yeni model veya bir model üzerinde yeni uygulamaları dünya pazarı ile birlikte Türkiye pazarına da sürmektedir. Bunun sonucu olarak, pazarda müşteri tercih ve beklentileri büyük oranda değişikliğe uğramaktadır. Türkiye otomotiv pazarı, Gümrük Birliği ile birlikte yabancı firmaların tam etki alanına girmiştir. Türkiye pazarında çeşitli segmentlerde yaklaşık 130 farklı marka/model otomobil tüketiciye arz edilmektedir. Türkiye'deki otomobil sanayinin 2000 yılında yüzde 43'ler

Otomobil Pazarında İthal Satışlar									
	1993			1996			2000		
	Adet	Pazar Payı	İthalat Oranı	Adet	Pazar Payı	İthalat Oranı	Adet	Pazar Payı	İthalat Oranı
Toplam İthalat	101.070	23	100	57.479	24	100	258.987	55	100
* AB	33.062	7	33	41.886	17	73	226.734	49	88
* Uzak Doğu	20.375	5	20	12.331	5	21	11.222	2	4
* Doğu Avrupa	47.633	11	47	3.262	1	6	21.031	5	8
Toplam Pazar	441.133	100	***	239.718	100	***	466.726	100	***
Yerli Üretim	348.095	***	***	207.757	***	***	297.476	***	***

Hafif Ticari Araçlar Pazarında İthal Satışlar									
	1993			1996			2000		
	Adet	Pazar Payı	İthalat Oranı	Adet	Pazar Payı	İthalat Oranı	Adet	Pazar Payı	İthalat Oranı
Toplam İthalat	31.840	50	100	35.491	53	100	77.295	51	100
* AB	390	1	1	3.461	5	10	45.073	30	58
* Uzak Doğu	27.071	42	85	29.798	45	84	30.226	20	39
* Doğu Avrupa	4.379	7	14	2.232	3	6	1.996	1	3
Toplam Pazar	63.709	100	***	63.703	100	***	152.604	100	***
Yerli Üretim	31.869	***	***	31.203	***	***	89.404	***	***

Tablo 17. Türkiye otomobil ve hafif ticari araç pazarında ithal satışlar (1993-2000)
Kaynak: OSD

Bölüm 2. SEKTÖRDEKİ MEVCUT DURUM VE GELİŞMELER

	1995		1996		1997		1998		1999		2000	
	Adet	\$	Adet	\$	Adet	\$	Adet	\$	Adet	\$	Adet	\$
Almanya	5.529	136.439.509	21.383	428.330.018	33.510	588.974.309	30.662	492.938.628	25.313	398.179.410	50.263	714.499.695
Avusturya	110	2.384.618	265	7.319.541	414	11.672.356	355	10.466.997	204	6.053.867	649	17.107.437
Belçika	422	8.412.648	1.644	24.120.999	3.149	47.791.182	5.729	70.491.567	17.250	165.951.434	49.942	458.484.938
Finlandiya	0	0	0	0	0	0	1	12.622	1	15.518	0	0
Fransa	1.609	23.301.181	2.605	28.503.902	14.872	153.642.000	16.243	173.657.313	20.489	189.143.186	52.656	413.109.665
Hollanda	0	0	2	4.154	4	358.649	2.020	24.682.697	4.745	53.288.446	5.304	67.445.179
İngiltere	1.239	23.200.697	5.843	89.601.155	10.496	136.998.961	8.132	104.007.716	6.355	77.672.209	12.479	121.264.090
İspanya	678	5.414.252	6.346	54.056.175	27.315	238.431.865	27.501	238.514.076	25.233	211.930.640	52.113	397.830.062
İsveç	208	5.683.660	159	4.479.543	76	1.882.360	190	5.211.265	268	7.402.500	863	19.688.418
İsviçre	2	50.961	4	41.695	2	11.696	123	61.264	4	89.760	8	139.832
İtalya	441	7.118.839	1.986	27.033.686	3.973	49.843.980	2.539	31.290.779	2.713	28.764.673	12.623	108.327.510
Norveç	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6.518	1	34.439
Portekiz	0	0	7	150.793	0	0	54	571.575	1	22.674	1	20.168
Yunanistan	2	15.475	0	0	0	0	0	0	85	820.110	0	0
AB + EFTA Toplamı	10.240	212.021.840	40.244	663.641.661	93.811	1.229.607.358	93.549	1.151.906.499	102.662	1.139.340.945	236.902	2.317.951.433
Bulgaristan	9	127.610	4	6.712	0	0	0	0	0	0	4	78.725
Çek Cumhuriyeti	1.589	8.109.248	1.612	7.888.710	1.928	9.668.438	1.679	9.002.455	2.688	13.747.372	8.022	51.400.038
Macaristan	0	0	0	0	307	1.682.454	285	1.571.426	171	1.309.450	1.862	9.525.115
Polonya	0	0	0	0	3	26.706	4	45.914	322	1.644.646	2.508	14.235.184
Romanya	7	24.855	1.511	7.185.385	30	335.770	81	544.769	3	10.563	105	390.488
Rusya	920	4.134.700	136	588.319	8	44.991	2	39.770	6.133	18.856.086	11.239	38.317.139
Slovenya	1	15.365	0	0	0	0	0	0	153	853.193	0	0
D. Avrupa Toplamı	2.526	12.411.778	3.263	15.669.126	2.276	11.758.359	2.051	11.204.334	9.470	36.421.310	23.740	113.946.689
Güney Kore	3.175	26.614.063	7.392	54.878.026	15.604	107.258.027	3.390	25.462.474	4.285	25.387.806	6.179	37.791.508
Japonya	3.124	42.102.859	6.514	71.504.895	22.368	215.059.049	10.707	107.062.795	4.525	56.883.014	4.523	63.842.193
U. Doğu Toplamı	6.299	68.716.922	13.906	126.382.921	37.972	322.317.076	14.097	132.525.269	8.810	82.270.820	10.702	101.633.701
ABD	871	23.685.493	1.411	38.236.091	1.728	42.839.622	844	22.103.435	321	8.865.621	687	18.736.993
Kanada	5	125.300	7	221.411	7	203.457	8	257.153	9	340.282	48	1.025.586
Meksika	0	0	1	11.790	1	20.254	3	50.868	37	568.219	31	437.412
K. Amerika Toplamı	876	23.810.793	1.419	38.469.292	1.736	43.063.333	855	22.411.456	367	9.774.122	766	20.199.991
Genel Toplam	19.941	316.961.333	58.832	844.163.000	135.795	1.606.746.126	110.552	1.318.047.558	121.309	1.267.807.197	272.110	2.553.731.814

Tablo 18. Ülke bazında gerçekleşen otomobil ithalatı (1995-2000)

GTİP no:

8703.21.10.10.00 < 1000 cc Benzin	8703.32.19.11.00 1500-1600 cc Dizel
8703.22.19.10.00 1000-1500 cc Benzin	8703.32.19.12.00 1600-2000 cc Dizel
8703.23.19.11.00 1500-1600 cc Benzin	8703.32.19.13.00 > 2000 cc Dizel
8703.23.19.12.00 1600-2000 cc Benzin	8703.33.19.10.11 2500-3000 Dizel
8703.23.19.13.00 > 2000 cc Benzin	8703.33.19.10.12 > 3000 cc Dizel
8703.31.10.10.00 < 1500 cc Benzin	8703.33.19.90.19 Diğerleri Dizel
8703.24.10.10.00 > 3000 cc Benzin	

Kaynak: DİE

	1995		1996		1997		1998		1999		2000	
	Adet	bin \$	Adet	bin \$	Adet	bin \$	Adet	bin \$	Adet	bin \$	Adet	bin \$
Otomobil	19.941	316.961	58.832	844.163	135.795	1.606.746	110.552	1.318.048	121.309	1.267.807	272.110	2.553.731
Minibüs	1.887	19.400	4.687	47.150	6.989	82.434	5.180	74.837	3.026	48.816	4.384	67.427
Midibüs	32	23	31	377	5	96	20	385	31	735	61	2.455
Otobüs	38	12.051	66	20.700	133	35.376	126	28.272	133	17.793	484	46.049
Kamyonet	11.497	98.418	31.093	251.079	53.007	477.875	61.262	530.355	33.201	314.643	74.325	643.714
Kamyon	213	14.215	1.039	54.720	10.553	98.623	1.890	70.539	3.070	34.881	2.566	78.425
Toplam	33.608	461.068	95.748	1.218.189	206.482	2.301.150	179.030	2.022.436	160.770	1.684.675	353.930	3.391.801

Tablo 19. Motorlu taşıt araçları ithalatı (1995-2000)

Kaynak: DİE

dolayında gerçekleşen KKO ile bu rekabeti karşılama zorlukları bulunmaktadır.

Türkiye, yüksek pazar potansiyeli ve ithalatının daha liberal yapıya kavuşması sonucu özellikle dünya otomotiv sanayi için cazip bir pazar konumuna gelmiştir. Bu pazarlar için "Özel Fiyat" ve "Yerinde Üretim" uygulamaları Türkiye'de de yer almaktadır.

İthal Ürünlerde Pazarda Özel Fiyat Oluşturma Gücü, Aşırı Kapasite ve Gelişen Pazarlara Giriş Politikaları:

2000 yılında dünyada 41 milyon otomobil ve 16 milyon ticari araç olmak üzere toplam 57 milyon motorlu taşıt aracı üretilmiştir. Otomotiv sanayindeki yayılma, gelişmiş pazarlardaki doygunluk ve gelişen pazarlardaki yeni yatırımlar sonucunda meydana gelen artışlar, otomotiv sanayini önemli bir "Aşırı Kapasite" olgusu ile karşı karşıya bırakmaktadır. 1985 yılında 5 milyon adet/yıl olan aşırı kapasite, 1995 yılında 12 milyon adet/yıl düzeyine çıkmıştır.

Halen Çin, Hindistan ve Endonezya gibi Asya ülkeleri, Brezilya ve Arjantin gibi G. Amerika ülkeleri yanında Polonya, Çek ve Slovak Cumhuriyetlerinde gerçekleştirilmekte olan projelerin tamamlanması ile bu aşırı kapasitenin 2000 yıllarında 21 milyon adet/yıl olması beklenmektedir. Bunun sonucu olarak, 1985 yılında yüzde 90 düzeyinde gerçekleşen KKO son yıllarda yüzde 73'e düşmüştür. Aşırı kapasitenin bölgeler arasındaki dağılımında yüzde 43 ile Asya-Pasifik bölgesi ilk sırayı almaktadır. Bu bölgede 1995 yılında 7,5 milyon adet/yıl olan kapasite fazlalığının 4 milyon adedi Japonya'ya aittir. Bu bölgeyi yüzde 27 (4,5 milyon adet) ile B. Avrupa izlemektedir. Aşırı kapasite içinde ABD yüzde 16 (2 milyon adet), D. Avrupa yüzde 9 (1 milyon adet) ve G. Amerika yüzde 5 (0,6 milyon adet) oranında pay almaktadır.

Bu nedenle firmaların, Türkiye gibi gelişen ve büyük oranda gelişme potansiyeli olan pazarlarda özel fiyat uygulama güçleri yüksektir. AB ve Uzak Doğu'da kullanılmayan kapasitelerin yüksek oluşu, firmaların

çoğu kez pazarda yer tutabilmek için gerekirse kar etmeksizin otomobil satmalarına neden olmaktadır. Bu firmalar kendi istikrarlı pazarlarında üretimlerinin yaklaşık 1/3'ini uygun fiyatla pazarlamakta ve gelişen ihrac pazarlarında ise daha uygun fiyat verebilmektedir.

Diğer bir deyişle sektörde önemli oranda dumping fiyatları söz konusudur. Motorlu taşıt araçlarında dumpingli fiyatların belirlenmesi teknik olarak güç olmakla birlikte, pazardaki fiyatlarda yüzde 20'lere yaklaşan oranda indirim yapıldığı tahmin edilmektedir.

İthalatta Denetim Eksikliği ve Diğer Pazarlarda İthalat:

Otomobil pazarında ithalat, gelişmiş ülkelerde dahi kota ve tarife dışı engeller gibi belirli düzenlemelerle denetim altında tutulmaktadır. AB'nin AB dışı ithalatı toplam pazarın yüzde 14'üdür. İthalatın payı Fransa'da yüzde 5, İtalya'da yüzde 12, Almanya'da yüzde 12, İspanya'da yüzde 17, İngiltere'de ise yüzde 18'dir.

Japonya'da yüzde 6 olan ithalatın pazar payı, G. Kore'de yalnız yüzde 0,4 oranındadır. G. Kore'de 1999 yılında toplam 2.843.114 adet otomobil üretilirken, aynı yıl yalnız 5 bin adet otomobil ithal edilmiştir. İncelenen pazarlar arasında ithalat oranı en yüksek olan ülke Türkiye'dir.

2.3.4.2. Yan Sanayi

Gümrük Birliği öncesi, 1,5 milyar ABD Doları olarak gerçekleşen otomotiv aksam ve parça toplam ithalatı, Gümrük Birliği'ne girilmesi ile 1996 yılından itibaren hızla artmış ve 2000 yılında 2,75 milyar ABD Dolarına yükselmiştir. İthalatın iç pazar satışları içindeki payı yüzde 45 düzeyindedir. Otomotiv yan sanayinde ithalatın artmasına etki eden başlıca faktörler şöyledir;

- Ülkemizde ihrac amaçlı olarak üretimi başlayan yeni model araçlarda yerli parça kullanımının

başlangıçta çok düşük olması,

- Çok sık model değişikliği ve iç pazardaki aşırı daralmalar nedeni ile parça yerleştirme yatırımlarının daha uzun süreye yayılması zorunluluğu,
- 2000 yılında, Euro/Dolar paritesinde beklenmeyen hızlı düşüş ve Türk Lirası'nın EURO karşısında aşırı değer kazanması ile özellikle AB ülkelerinden yapılan ithalatın cazip hale gelmesi.

Otomotiv yan sanayi mamul ithalatının yapıldığı başlıca ülkeler AB ülkeleri (Almanya, İngiltere, İtalya ve Fransa) ve Japonya'dır. Otomotiv yan sanayi ithalatı içinde en önemli paya sahip olan mamuller, traktör ve özel amaçlı motorlu taşıtların aksam parça ve aksesuarları, sıkıştırma ile ateşlemeli içten yanmalı pistonlu motorlar, klima cihazları, kıvılcım ile ateşlemeli içten yanmalı doğrusal veya döner pistonlu motorlar, pompalar, aspratörler, transmisyon aksam ve parçaları ve dış lastiklerdir. Bu mamullerde yapılan ithalat, otomotiv yan sanayi toplam ithalatının yüzde 80'inden fazlasını oluşturmaktadır.

2.3.5. İhracat

2.3.5.1. Ana Sanayi

1990'lı yılların başından bu yana büyük değişim geçirmekte olan otomotiv sanayi, yaşanmakta olan tüm olumsuz iç pazar koşullarına rağmen lisansör firmaları ile entegrasyonunu büyük bir hızla tamamlayarak AB gibi gelişmiş pazarlara sürekli olarak ihracata başlama noktasına gelmiştir. Ancak, 1998 yılına göre 1999 yılında sağlanan artışın 2000 yılında devam edemediği görülmektedir. 2000 yılı otomobil ihracatı adet olarak artmasına karşılık ihracat geliri yüzde 13 azalış ile 623 milyon ABD Doları seviyesine inmiştir. EURO'nun ABD Doları karşısında aşırı değer kaybı bu düşüşte önemli rol oynamıştır.

1995-1999 dönemi içinde taşıt araçları ihracatı içinde

otomobilin ağırlığı ilk kez, 1995 ve 1996 yıllarında Tofaş firmasının AB ülkelerine yaptığı ihracatla önem kazanmıştır. Genel olarak otobüs ihracatının payı artarak devam etmektedir. Bu dönemde otobüs en önemli ihraç ürünlerinden birisi olmuştur. Özellikle AB ve Rusya başta olmak üzere Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine yapılan otobüs ihracatı dikkat çekicidir. Midibüste ise 1998 yılında başlayan ciddi ihracat hamlesi 1999 yılında da artarak devam etmiştir.

Gümrük Birliği ile birlikte AB kaynaklı ortaklarla geliştirilen yeni projeler sonucu, 1999 yılından itibaren otomobil ve hafif ticari araçlarda AB pazarına ciddi bir ihracat hamlesi başlatılmıştır. Oyak Renault bu yılda AB pazarı için yeni bir model üreterek bu modelin ihracatını başarmıştır. Bu kapsamda Tofaş firmasının da ihracata yönelik çalışmaları sonrasında 2000 yılında yeni bir model hafif ticari araç ihracatı gerçekleştirilmiştir. Ford-Otosan'ın yeni proje çalışması ise 2002 yılından itibaren sonuç vermeye başlayacaktır.

Öte yandan, Toyota firması da yeniden yapılanma içinde, ihracat ağırlıklı üretim modelini uygulamaya koymak üzere çalışmalarını sürdürmektedir. 2002 yılından itibaren Toyota'nın da ihracata başlaması planlanmaktadır. Ayrıca, Hyundai-Assan firması ihracata yönelik çalışmaları devam etmektedir.

1995 yılında toplam motorlu taşıt aracı ihracatı içinde yüzde 91'lik bir paya sahip olan otomobilin 1996 yılındaki payı yüzde 83, 1997'de yüzde 80, 1998'de yüzde 67 ve 1999 yılında ise yüzde 86 olarak gerçekleşmiştir. 1995-1998 dönemi için hafif ticari araç ihracatının, toplam motorlu taşıt aracı ihracatı içindeki payı ise yüzde 1 düzeyini geçememiştir.

87.00 GTİP kapsamında yer alan motorlu taşıt araçları ile bunların başlıca aksam ve parçalarına ilişkin 1992-2000 yılları dış ticaret verileri Tablo 21'de gösterilmektedir.

1992 ve 2000 yılları karşılaştırıldığında dış ticaretin yapısında önemli değişimler olduğu görülmektedir.

	1995		1996		1997		1998		1999		2000	
	Adet	bin \$	Adet	bin \$	Adet	bin \$	Adet	bin \$	Adet	bin \$	Adet	bin \$
Otomobil	32.639	250.517	25.601	196.755	20.715	108.607	18.185	103.455	74.874	687.157	83.314	623.310
Minibüs	218	3.174	909	16.064	602	7.647	700	9.234	116	1.581	786	15.592
Midibüs	251	8.204	346	11.280	431	12.295	2.281	36.587	5.507	58.679	2.820	27.478
Otobüs	940	128.117	1.934	226.545	2.139	166.976	2.741	163.315	1.889	204.937	2.706	227.197
Kamyonet	1.323	26.574	586	11.885	936	19.148	734	14.635	1.061	11.231	6.603	61.489
Kamyon	494	11.198	426	12.230	416	9.506	280	5.290	903	19.617	700	15.212
Toplam	35.865	427.784	29.802	474.759	25.239	324.179	24.921	332.516	84.350	983.202	96.929	970.278

Tablo 20. Motorlu taşıt araçları ihracatı (1995-2000)
Kaynak: DİE

\$			1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
AB+EFTA	İthalat	Motorlu Taşıt	176.497.433	310.741.355	134.218.385	258.199.270	1.007.274.807	1.673.003.376	1.575.122.152	1.440.261.661	2.979.641.955
		Aksam ve Parça	630.620.689	783.476.761	468.097.408	854.080.764	1.028.045.931	1.295.721.075	1.124.606.836	951.670.030	1.478.747.416
	İhracat	Motorlu Taşıt	42.657.561	35.799.332	30.645.539	203.363.575	181.542.067	57.075.346	27.234.610	641.286.218	613.498.930
		Aksam ve Parça	56.079.362	55.132.101	81.001.472	122.460.193	187.971.746	187.543.493	239.777.636	261.462.037	304.303.940
	Toplam Dış Ticaret	Motorlu Taşıt	219.154.994	346.540.687	164.863.924	461.562.845	1.188.816.874	1.730.078.722	1.602.356.762	2.081.547.879	3.593.140.885
		Aksam ve Parça	686.700.051	838.608.862	549.098.880	976.540.957	1.216.017.677	1.483.264.568	1.364.384.472	1.213.132.067	1.783.051.356
Toplam	Açık	Motorlu Taşıt	133.839.872	274.942.023	103.572.846	54.835.695	825.732.740	1.615.928.030	1.547.887.542	798.975.443	2.366.143.025
		Aksam ve Parça	574.541.327	728.344.660	387.095.936	731.620.571	840.074.185	1.108.177.582	884.829.200	690.207.993	1.174.443.476
	İthalat	Motorlu Taşıt	536.147.000	1.045.825.000	308.585.000	470.935.000	1.433.069.000	2.406.205.000	2.104.750.000	1.732.033.000	3.442.076.000
		Aksam ve Parça	782.393.451	1.094.291.098	638.990.596	1.105.315.010	1.251.056.408	1.698.925.871	1.621.686.169	1.362.529.775	2.008.724.599
	İhracat	Motorlu Taşıt	126.674.000	154.621.000	201.029.000	432.522.000	485.442.000	330.654.000	354.175.000	881.985.000	1.015.705.000
		Aksam ve Parça	92.672.964	101.343.229	132.276.285	209.987.762	322.691.627	345.381.010	441.794.917	591.627.129	561.241.655
Toplam Dış Ticaret	Motorlu Taşıt	662.821.000	1.200.446.000	509.614.000	903.457.000	1.918.511.000	2.736.859.000	2.458.925.000	2.614.018.000	4.457.781.000	
	Aksam ve Parça	875.066.415	1.195.634.327	771.266.881	1.315.302.772	1.573.748.035	2.044.306.881	2.063.481.086	1.954.156.904	2.569.966.254	
Açık	Motorlu Taşıt	409.473.000	891.204.000	107.556.000	38.413.000	947.627.000	2.075.551.000	1.750.575.000	850.048.000	2.426.371.000	
	Aksam ve Parça	689.720.487	992.947.869	506.714.311	895.327.248	928.364.781	1.353.544.861	1.179.891.252	770.902.646	1.447.482.944	
Göstergeler (%)											
AB+EFTA ile Dış Ticaret	Açık/Topl. Dış Tic.	Motorlu Taşıt	61	79	63	12	69	93	97	38	66
		Aksam ve Parça	84	87	70	75	69	75	65	57	66
	İhr./İth.	Motorlu Taşıt	24	12	23	79	18	3	2	45	21
		Aksam ve Parça	9	7	17	14	18	14	21	27	21
Toplam Dış Ticaret	Açık/Topl. Dış Tic.	Motorlu Taşıt	62	74	21	4	49	76	71	33	54
		Aksam ve Parça	79	83	66	68	59	66	57	39	56
	İhr./İth.	Motorlu Taşıt	24	15	65	92	34	14	17	51	30
		Aksam ve Parça	12	9	21	19	26	20	27	43	28
Toplam Dış Ticarete AB+EFTA Payı	İthalat	Motorlu Taşıt	33	30	43	55	70	70	75	83	87
		Aksam ve Parça	81	72	73	77	82	76	69	70	74
	İhracat	Motorlu Taşıt	34	23	15	47	37	17	8	73	60
		Aksam ve Parça	61	54	61	58	58	54	54	44	54
	Toplam Dış Ticaret	Motorlu Taşıt	33	29	32	51	62	63	65	80	81
		Aksam ve Parça	78	70	71	74	77	73	66	62	69
Açık	Motorlu Taşıt	33	31	96	143	87	78	88	94	98	
	Aksam ve Parça	83	73	76	82	90	82	75	90	81	

Tablo 21. 87.00 GTİP kapsamında motorlu taşıt araçları ile aksam ve parçaları için dış ticaret dengesi (1992-2000)
Kaynak: OSD

Sektör	1992 Toplam	1993 Toplam	1994 Toplam	1995 Toplam	1996 Toplam	1997 Toplam	1998 Toplam	1999 Toplam	2000 Toplam
Toplam Ana Sanayi	116.722.500	154.208.201	209.284.416	463.163.604	565.846.568	389.220.835	414.376.248	1.052.761.597	1.043.738.553
* Otomobil	71.473.605	51.167.474	75.646.041	272.330.568	256.801.136	119.911.392	137.397.575	712.104.913	621.694.696
* Otobüs	33.140.646	81.802.818	103.089.902	130.197.883	199.302.156	189.274.539	167.126.780	214.049.864	233.395.396
* Diğerleri	11.723.282	21.237.909	30.548.473	60.635.153	109.743.276	80.034.904	109.851.893	126.606.820	188.648.461
Toplam Yan Sanayi	395.878.414	352.874.560	540.975.080	723.814.016	809.072.428	915.542.443	1.079.510.990	1.185.566.793	1.339.924.467
* Yan Sanayi	216.123.517	182.201.614	307.030.709	412.683.858	547.396.824	638.721.876	812.204.986	922.439.905	1.043.625.123
* İç ve Dış Lastik	171.382.462	162.089.758	205.231.097	283.380.064	220.201.797	251.948.918	245.480.481	244.114.148	265.890.319
* Akümülatör	7.075.340	6.349.364	25.222.967	25.122.231	22.237.571	19.733.938	16.274.188	11.644.087	16.890.307
* Emniyet Camı	1.297.095	2.233.824	1.962.769	2.627.863	19.236.236	5.137.711	5.551.335	7.368.653	13.518.718
Toplam	512.600.914	507.082.761	750.259.496	1.186.977.620	1.374.918.996	1.304.763.278	1.493.887.238	2.238.328.390	2.383.663.020
Ana Sanayi Payı (%)	23	30	28	39	41	30	28	47	44
Yan Sanayi Payı (%)	77	70	72	61	59	70	72	53	56

Tablo 22. Otomotiv sektörü ihracatı (1992-2000)

Kaynak: ÜİB

- Toplam dış ticarete AB ve EFTA'nın payı 1992 yılında motorlu taşıtlarda yüzde 33, aksam ve parçalarda yüzde 78 düzeyinden Gümrük Birliği ile artışa geçerek, 2000 yılında sırasıyla yüzde 81 ve yüzde 69 olmuştur. 1992 yılına göre 2000 yılında toplam dış ticaret motorlu taşıtlarda 6,72 kat, aksam ve parçalarda 2,93 kat, buna karşın AB ve EFTA ile toplam dış

ticaret hacmi motorlu taşıtlarda 16,39, aksam ve parçalarda 2,59 kat artmıştır. Burada Gümrük Birliği'nin olumsuz etkisi açıkça görülmektedir.

- Dış ticaret açığı aynı dönemde toplam ticarete motorlu taşıtlarda 5,92, aksam ve parçalarda 2,93 kat artarken, AB ve EFTA ile ticarete motorlu taşıtlarda 17,67, aksam ve parçalarda ise 2,04 kat artış göstermiştir. Dış ticaret açığının toplam içindeki payı ise, AB ve EFTA ile ticarete toplam dış ticarete göre daima daha yüksek orandadır.
- İhracat/ithalat payı AB ve EFTA ile ticarete, toplam dış ticarete göre daha düşüktür, bu nedenle dış ticaret açığı artmaktadır.
- AB ve EFTA ile ticarete ithalatın toplam dış ticaretteki payı Gümrük Birliği ile birlikte 1996 yılından itibaren artarak 2000 yılında motorlu taşıtlarda yüzde 87, aksam ve parçalarda yüzde 74 düzeyine çıkmıştır. Bunun sonucu bu bölge ile dış ticaretteki açık değerinin toplam açık içindeki payı ise, motorlu taşıtlar için yüzde 98, aksam ve parçalar için yüzde 81 gibi yüksek bir değere ulaşmıştır.

	1999		2000		Değişim (%)	
	Adet	\$	Adet	\$	Adet	\$
Almanya	27.774	278.177.036	26.477	134.799.116	-5	-52
Avusturya	12	125.648	52	332.641	333	165
Belçika	39	495.721	108	754.375	177	52
Finlandiya	19	104.318	10	28.607	-47	-73
Fransa	28.368	287.764.660	27.830	230.377.179	-2	-20
Hollanda	22	267.427	30	313.121	36	17
İngiltere	3	45.308	6	45.398	100	0
İspanya	0	0	231	1.688.215	*	*
İsveç	2	23.600	0	0	*	*
İsviçre	8	93.722	24	179.785	200	92
İtalya	7.191	58.617.645	12.748	90.705.940	77	55
Portekiz	0	0	126	806.000	*	*
Yunanistan	1	13.634	99	657.710	9.800	4.724
AB + EFTA Topl.	63.439	625.728.719	67.741	460.688.087	7	-26
D. Avrupa Topl.	652	4.912.736	5.881	36.692.373	802	647
BDT Topl.	1.812	11.830	2.744	14.477	51	22
O. Doğu Topl.	1.799	14.079.563	1.586	13.283.540	-12	-6
U. Doğu Topl.	1	12.990	5	62.451	400	381
K. Amerika Topl.	0	0	1	9.385	*	*
Afrika Topl.	10.821	54.879.315	40	407.968	-100	-99
T.C. Ser.Bölge Topl.	142	793.315	40	407.968	-72	-49
Genel Toplam	78.666	700.418.468	78.038	511.566.249	-1	-27

Tablo 23. Otomobil ihracatının ülke/ülke gruplarına göre dağılımı (1999-2000)

Kaynak: ÜİB

Uludağ İhracatçı Birlikleri'nin 2000 yılı verilerine göre, otomotiv sektöründe toplam ihracat, 2.383.663.020 ABD Doları olarak gerçekleşmiştir. 2000 yılı, 1999 yılı aynı dönem ile karşılaştırıldığında,

2.238.328.390 ABD Doları olan sektör ihracatının yüzde 6 artmış olduğu görülmektedir. 2001 yılının ilk 10 ayında ihracat yüzde 48 artış ile 2.819.461.075 ABD Doları olmuştur.

2000 yılı otomobil ihracat verileri bölgeler bazında değerlendirildiğinde, AB ve EFTA ülkelerine yapılan otomobil ihracatının adet bazında 1999 yılına göre yüzde 7 oranında arttığı, buna karşın ihracat gelirinin yüzde 26 oranında azaldığı görülmektedir.

1999 yılına göre 2000 yılında diğer bölgelerde yaşanan gelişmeleri şöyle özetlemek olasıdır:

- Doğu Avrupa ülkelerine yapılan otomobil ihracatı, adet bazında yüzde 802 gibi yüksek bir oranda artarak 5.881 adet olarak gerçekleşmiştir. Özellikle Romanya'ya yapılan ihracattaki artış dikkat çekicidir.
- Bağımsız Devletler Topluluğu'na yapılan otomobil ihracatı adet bazında yüzde 51 oranında artarak 2.744 adet olmuştur. Bu artışta, Azarbaycan, Gürcistan ve Özbekistan'a yapılan ihracattaki artışın önemli bir payı olduğu görülmektedir.
- Orta Doğu ülkelerine yapılan otomobil ihracatı adet bazında yüzde 12 azalarak 1.586 adet olmasına karşın Lübnan'a yapılan ihracatın artmış olması dikkat çekicidir.
- Uzak Doğu ve Kuzey Amerika ülkelerine yapılan otomobil ihracatının, adet ve ABD Doları bazında toplam içinde fazla bir ağırlığı bulunmamaktadır.
- Afrika ülkelerine yapılan otomobil ihracatında ise, adet bazında yüzde 16 oranında bir azalma olduğu ancak, Cezayir'e yapılan ihracatın yüzde 175 oranında artmış olduğu görülmektedir.

2.3.5.2. Yan Sanayi

Otomotiv yan sanayi ihracatı, toplam sektör ihracatı içinde önemli bir paya erişmiştir. Otomotiv yan sanayinin dış ticaret içindeki payları Tablo 21'de görülmektedir.

Uludağ İhracatçı Birlikleri'nin verilerine göre 2000 yılında 1,3 milyar ABD Dolarına erişen otomotiv yan sanayi ihracatı içinde, büyük ölçüde otomotiv sektörü tarafından kullanıldığı halde, değişik gümrük tarife pozisyonlarındaki mamuller yer almamaktadır. Bu mamullerin de ilave edilmesi halinde otomotiv yan sanayi toplam ihracatının daha fazla olacağı tahmin edilmektedir.

Otomotiv yan sanayi ihracatı artarken, dış pazar sayısı da artış göstermektedir. İhracat yapılan dış pazar sayısı 2000 yılında 100'ü geçmiştir. Otomotiv yan sanayi ihracatının yüzde 60'ı AB ülkelerine yönelik olup, Avrupa ülkelerinin toplam ihracatımızdan aldığı pay yüzde 65'tir. İhracat pazarlarının artmasında, iç pazarın yeterince büyümemesi ve firmaların kapasitelerini daha verimli kullanabilmek amacıyla, karlı olmasa bile ihracat yapma zorunluluğu duymaları etkili olmaktadır.

Otomotiv yan sanayi ihracatı içinde en önemli paya sahip olan mamuller, traktör ve özel amaçlı motorlu taşıtların aksam parça ve aksesuarları, motorlar aksam ve parçaları, dış lastikler ve demir veya çelikten yarı mamullerdir. Bu mamullerde yapılan ihracat, otomotiv yan sanayi toplam ihracatının yüzde 75'inden fazlasını oluşturmaktadır.

Otomotiv yan sanayinde ithalat artış hızının, ihracat artış hızından büyük olması nedeniyle dış ticaret dengesi ithalat lehine artış göstermiştir. Nitekim, 1997 yılında 1,385 milyon ABD Doları olan dış ticaret açığı, 2000 yılında 1,45 milyar ABD Dolarına çıkmıştır.

2001 yılı hariç ithalat artış hızının, ihracat artış hızından büyük olması nedeniyle otomotiv yan sanayinde ihracatın ithalatı karşılama oranı ancak yüzde 47 düzeyindedir. Sektördeki yoğun rekabet, ana sanayinin sık sık model değişikliği yapmasını zorunlu kılmaktadır. Bunun yanı sıra model çeşitliliği her geçen gün artmaktadır. Buna bağlı olarak yerlileştirme yatırımları, düşük üretim adetleri dolayısıyla genellikle fizibil olmamakta veya çok çeşit dolayısıyla yerlileştirme yatırımları uzun zamana yayılmaktadır. Bunlara ilave olarak, ana sanayinin

ürün tasarımı ve geliştirmesi yapabilen tüm hizmetleri sunabilecek (full service supplier) niteliklere sahip yan sanayi arama eğilimlerinin artması yerli parça kullanım düzeyini olumsuz yönde etkilemektedir.

2.3.6. İstihdam

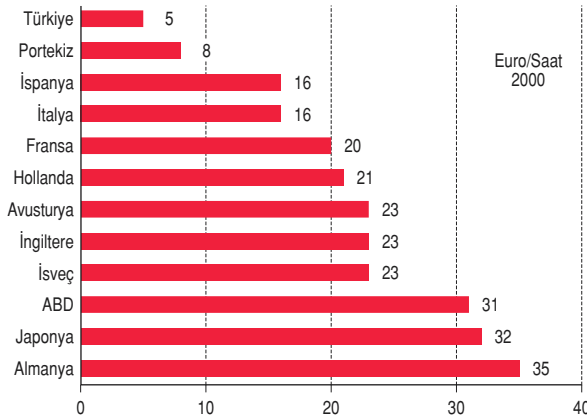
2.3.6.1. Ana Sanayi

Otomotiv ana sanayinde doğrudan istihdam 32 bin kişi dolayındadır. Uluslararası ölçekler, ana sanayi ile ilgili yan sanayi ve ticaret sektörü dikkate alındığında, sanayinin doğrudan ve dolaylı istihdam kapasitesinin yaklaşık 500 bin olduğu görülmektedir.

Sektörde rekabet için gerekli olan yüksek nitelikli işgücünün yetiştirilmesindeki maliyet unsuru nedeni ile diğer sektörlerden farklı olarak bu sektörde

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
İşçi	16.299	17.387	20.069	19.628	20.189	24.676
Memur	2.518	3.095	3.748	3.729	4.215	4.125
İdareci	604	597	870	588	789	831
Mühendis	984	929	1.256	1.280	1.621	1.745
İdareci Mühendis	439	463	536	677	709	705
Toplam	20.844	22.471	26.479	25.902	27.523	32.082

Tablo 24. Karayolu taşıtları imalat sanayinde istihdam (1995-2000)
Kaynak: OSD



Şekil 6. Bazı seçilmiş ülkeler otomotiv sektörü işgücü maliyeti karşılaştırması (2000; Euro/Saat)
Kaynak: VDA, The Economic Situation of the Automotive Industry in the Year, 31 January 2001

işgücünün sürekliliği esastır. Özellikle kriz dönemlerinde üretim yüzde 50 azalmasına rağmen istihdamın korunması için azami özen gösterilmektedir.

Otomotiv sanayinde ürün ve üretimde uygulanan ileri teknolojiler ile maliyeti doğrudan etkileyen verimlilik ve rekabet gücünün önemli unsurunu oluşturan "Toplam Kalite Yönetimi", yüksek nitelikli işgücüne ihtiyaç duymaktadır. Sektörde hızla gelişen Ar-Ge alanındaki çalışmalar yanında, yabancı ortaklarla sürdürülen geniş boyutlu ortak yönetimin gereği nitelikli insan gücü, bu ihtiyaca yeni bir boyut katmıştır. Bu yüksek nitelikli iş gücü gereksinmesi, sektör içinde her düzeyde sürdürülen yoğun eğitim faaliyeti ile karşılanmaktadır. Ekonomide sık aralıklarla yaşanan krizlere rağmen işgücünün stabilizasyonu ve korunması ile sürekli eğitim, sektördeki rekabet gücünün geliştirilmesinde büyük önem taşımaktadır.

ABD, Japonya, Türkiye ve Batı Avrupa ülkeleri otomotiv sektöründeki işgücü maliyetleri açısından karşılaştırıldığında, en yüksek işgücü maliyetinin 35 Euro/saat ile Almanya'da olduğu görülmektedir. Türkiye ise 5 Euro/saat ile söz konusu ülkeler arasında işgücü maliyeti en düşük ülkedir.

İşgücünün rekabet yeteneği işgücü maliyeti ile ilgili olmakla birlikte verimlilik faktörü ile birlikte bir değerlendirmenin yapılması da gereklidir. KKO'nun ancak yüzde 80 düzeyi, otomobil üretiminde Türkiye'de işgücü verimliliğinin karşılaştırılabilir bir düzeyini göstermektedir.

2.3.6.2. Yan Sanayi

Otomotiv yan sanayinde doğrudan istihdam sayısı yaklaşık 75 bin civarındadır. Ancak sektör kendi yan sanayisi ile birlikte yaklaşık 305 bin kişiye istihdam sağlamaktadır.

2.4. Gümrük Birliği Kararı'nın Sektöre Etkileri

Türkiye'deki otomotiv sanayinin gelişme sürecinde 1990'lı yıllar ayrı bir öneme sahiptir. 1989 yılından itibaren bir yandan talepteki hızlı artış ve öte yandan pazardaki liberalleşmenin yarattığı ithalat rekabeti, kurulu otomotiv sanayinde rekabet şartlarını ön plana çıkartmıştır. 1994/1995 yıllarında hızlanan Gümrük Birliği hazırlıkları, otomotiv sanayinin ihracata yönelik projelerinin yeniden oluşturulmasını gerektirmiştir.

Bu amaçla bir yandan artan talebe karşı kapasite artıran yatırımlar yapılırken, öte yandan ürün ve üretim teknolojisinin uluslararası rekabet koşullarına göre yeniden düzenlenmesi ile ilgili çalışmalar büyük hız kazanmıştır.

İç pazarda ekonomik dengesizliklerin yarattığı talepteki aşırı dalgalanmalar ve aşırı ithalatın yarattığı ağır rekabet şartlarına rağmen Türkiye otomotiv sanayi 2000'li yıllarda ihracata yönelik bir sanayi dalı olma niteliği sergilemektedir. Ancak rekabet gücünde ulaşılan bu durumun korunması ve daha da geliştirilmesi zorunludur.

Aksi halde küresel nitelikli otomotiv sanayinin Türkiye'ye sağladığı ihracat amaçlı üretim olanakları, rekabet gücü uygun olan daha başka ülkelere kaydırılabilecektir.

1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe giren 6 Mart 1995 tarih ve 1/95 sayılı OKK çerçevesinde Türk otomotiv sektörünü yakından ilgilendiren uygulamalar aşağıda özetlenmektedir.

Kullanılmış Motorlu Araçlarının Gümrük Birliği Kapsamında Serbest Dolaşımı:

1/95 sayılı OKK'nın 4, 5 ve 6'nıncı maddeleri Türk sanayi ürünlerinin, malların serbest dolaşımı kapsamında AB rekabetine açılmasını öngörmektedir. Sanayi mallarında yeni/kullanılmış mal ayırımı yapılmadığından sektör açısından ikinci el motorlu taşıt aracı ticareti konusunda, Türk Hükümeti tek taraflı bir bildirim yapmış ve kullanılmış motorlu taşıt aracı ticaretini "belirli bir süre" için yasaklayacağına ilişkin beyanda bulunmuştur.

Bildirim, Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanmış ve 13 Şubat 1995 tarih ve L 35 sayılı Avrupa Topluluğu Resmi Gazetesi'nde (ATRG) yayınlanarak 1/95 sayılı OKK'nda yer almıştır. Bu aşamada kullanılmış motorlu taşıt araçlarının serbest dolaşımı tüm sanayi için bir tehdit oluşturduğundan Türkiye, söz konusu bildirim ile önemli ve doğru bir adım atmıştır.

Türkiye Gümrük Birliği Kararı ile tek pazar üyeliğine kavuşmuş değildir. Bu Karar, Ortaklık Anlaşması'nın özel hükümleri çerçevesinde oluşturulmuştur. Bu nedenle, sanayi mallarının serbest dolaşımına, Türkiye'nin tam üyelik süreci tamamlanmadan önce kullanılmış sanayi mallarının da dahil edilmesi söz konusu olmamalıdır.

Teknik Mevzuat Uyumu:

Sanayi mevzuatının temelini oluşturan teknik mevzuata uyum konusu 1/95 sayılı OKK'nın 8-10'ncü maddelerinde düzenlenmektedir. Burada Türk sanayi üretiminin AB mevzuatına uyumu için 5 yıllık bir geçiş dönemi öngörülmektedir. Bu geçiş dönemi içinde standardizasyon, ölçüm, kalibrasyon, akreditasyon ve belgelendirme ile ilgili kurumsal yapı gerçekleşmiş ve 4 Aralık 1999 tarih ve 23866 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan kanun ile Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK) kurulmuştur.

OKK'nın 11'inci maddesi otomotiv sektörüne özel bir hüküm getirmektedir. Buna göre otomotiv sanayi ile ilgili AB Tıp Onayı Mevzuatına uyum sağlanması gerekmektedir. Türkiye'deki otomotiv sanayi, geçen 5 yıl içinde yaptığı yoğun çalışmalarla, ilgili teknik mevzuata uyumu büyük ölçüde tamamlamış ve AB mevzuatının ulusal mevzuata dönüşümünde ve uygulanmasında ilgili kamu kurumları ile etkili ve örnek bir işbirliği kurmuştur.

Ortak Ticaret Politikası ve Ortak Gümrük Tarifesine Uyum:

Türkiye ile AB arasında Ortak Ticaret Politikası (OTP) uygulanması OKK'nın 12'inci maddesi ile düzenlenmiştir. Bu maddenin genel nitelikteki düzenlemelerden oluşan ilk üç fıkrası, ağırlıklı olarak tekstil/hazır giyim sektörünün AB ile kurduğu ticari ilişkilerde haksız rekabetin önüne geçmeyi amaçlayan düzenlemeleri kapsamaktadır.

Doğrudan otomotiv sektörünü ilgilendiren 12'inci maddenin 4'üncü fıkrası ile Türkiye'de yapılan Japon menşeli otomotiv üretiminin Topluluğa yönelik ihracatı düzenlenmektedir.

OKK'nın 15 maddesi, 2/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile Katma Protokol'ün 19/2 maddesindeki yetkiye dayanılarak, "Hassas Maddeler" adı altında seçilmiş bazı sanayi mallarında AB dışı ülkelerden yapılacak ithalatta, 1 Ocak 1996 tarihinden itibaren 5 yıl süre ile AB OGT'si üzerinde tarife uygulama imkanı verilmektedir. Bu düzenlemeye uygun olarak 1 Ocak 1996-31 Aralık 2000 tarihleri arasında 2000 cc üzerindeki otomobil ile otobüs hariç otomobil, kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs ve traktör ürünlerinde AB OGT'si üzerinde gümrük vergisi uygulanmıştır.

1 Ocak 2001 tarihi itibarıyla de AB OGT'si uygulamasına geçilmiştir.

Topluluk Tercihli Rejime Uyum:

OKK'nın 16'ncı maddesi Türkiye'nin, OTP kapsamında 2001 yılına kadar Topluluk tercihli rejimlerini üstlenmesini düzenlemektedir. Bir bildirim çerçevesinde Türkiye, tercihli ticaret anlaşmalarını Bulgaristan, Macaristan, Polonya, Romanya, Slovakya, Çek Cumhuriyeti, İsrail, Estonya, Letonya, Litvanya ile imzalamış olup, Fas, Tunus ve Mısır ile müzakereler devam etmektedir.

Gümrük Mevzuatına Uyum:

Gümrük Birliği Kararı'nın 28'inci maddesi, AB'nin mevcut Gümrük Birliği alanı ile Türkiye Gümrük Alanı arasında kendine özgü bir Gümrük Birliği kurulmasını öngörmektedir. AB Gümrük Kodu ile uyumlu Gümrük Mevzuatı yasalaşmıştır. Ancak uygulamadaki sorun ve eksikliklerin giderilebilmesi amacıyla;

- İthalatın mal bazında izlenebilmesi için gümrük teşkilatının kısa zamanda modernize edilmesi,
- Sektördeki ithalat işlemlerini yürütmek için kurulmuş bulunan İhtisas Gümrüklerinin yeterli personel ve bilgi işlem teçhizat ile donatılması,
- Motorlu taşıt araçlarının ithalatına ait verilerin toplanması ve pazar paylarının belirlenebilmesi için İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bağlı Trafik Tescil Büroları'nın bilgi işlem ağının en kısa zamanda tamamlanması gerekmektedir.

G.T.I.P.	Mal Cinsi	AB	En Az Gelişmiş Ülkeler	İsrail, Mac., Estonya, Çek, Sloven., Slovak., Letonya	Romanya	Litvanya	Bulgaristan	Polonya	Makedonya	Bosna-Hersek	Diğer Ülkeler
8701.90.11.00.00	Traktör < 18Kw										
8701.90.20.00.00	Traktör + 25Kw - 37Kw	Muaf	Muaf	Muaf	Muaf	Muaf	Muaf	Muaf	Muaf	Muaf	Muaf
8701.90.25.00.00	Traktör + 37Kw - 59Kw										
8701.90.31.00.00	Traktör + 59Kw - 75Kw										
8702.10.11.11.00	Yeni Olanlar > 2500 cc Dizel	0	16	0	0	0	4	4,8	0	0	16
8702.10.11.12.00	Midibüs										
8702.10.11.13.00	Minibüs										
8702.10.91.11.00	Yeni Olanlar < 2500 cc Benzin	0	16	0	0	0	4	4,8	0	0	16
8702.10.91.12.00	Midibüs										
8702.10.91.13.00	Minibüs	0	10	0	0	0	2,5	3	0	0	10
8702.90.11.11.00	Yeni Olanlar > 2800 cc Dizel	0	16	0	0	0	4	4,8	0	0	16
8702.90.11.12.00	Midibüs										
8702.90.11.13.00	Minibüs										
8702.90.31.11.00	Yeni Olanlar < 2800 cc Benzin	0	10	0	0	0	2,5	3	0	0	10
8702.90.31.12.00	Midibüs										
8702.90.31.13.00	Minibüs										
8703.21.10.10.00	Yeni Olanlar < 1000 cc Benzin	0	10	0	2	0	2,5	3	0	10	10
8703.21.10.90.11	Ambulanslar < 1000 cc Benzin										
8703.21.10.90.19	Diğerleri	0	10	0	0	0	0	3	0	0	10
8703.22.10.10.00	Yeni Olanlar 1000-1500 cc Benzin	0	10	0	2	0	2,5	3	0	10	10
8703.22.10.90.11	Ambulanslar < 1000 cc Benzin										
8703.22.10.90.19	Diğerleri	0	10	0	0	0	0	3	0	0	10
8703.23.19.11.00	Yeni Benzinli Otomobil	0	10	0	2	0	2,5	3	0	10	10
8703.23.19.12.00	1500-1600 cc										
8703.23.19.13.00	1600-2000 cc	0	10	0	0	0	0	3	0	10	10
8703.23.19.13.00	> 2000 cc										
8703.24.10.10.00	Yeni Olanlar > 3000 cc Benzin	0	10	0	0	0	0	3	0	10	10
8703.24.10.90.11	Ambulanslar > 3000 cc										
8703.24.10.90.19	Diğerleri	0	10	0	0	0	0	3	0	0	10
8703.24.90.10.00	Kullanılmış Olanlar > 3000 cc Benzin	0	10	0	0	0	0	3	0	10	10
8703.24.90.90.11	Ambulanslar > 3000 cc										
8703.24.90.90.19	Diğerleri	0	10	0	0	0	0	3	0	0	10
8703.31.10.10.00	Yeni Olanlar < 1500 cc Dizel	0	10	0	2	0	2,5	3	0	10	10
8703.31.10.90.11	Ambulanslar > 3000 cc										
8703.31.10.90.19	Diğerleri	0	10	0	0	0	0	3	0	0	10
8703.32.19.11.00	Yeni Dizel Otomobil	0	10	0	2	0	2,5	3	0	10	10
8703.32.19.12.00	1500-1600 cc										
8703.32.19.13.00	1600-2000 cc	0	10	0	0	0	0	3	0	10	10
8703.32.19.13.00	> 2000 cc										
8703.33.19.10.11	Yeni Dizel Otomobil	0	10	0	0	0	0	3	0	10	10
8703.33.19.10.12	2500-3000 cc										
8703.33.19.10.12	> 3000 cc	0	10	0	0	0	0	3	0	0	10
8703.33.19.90.19	Diğerleri										
8704.21.31.00.00	< 5 Ton	0	22	0	0	0	5,5	6,6	0	0	22
8704.21.39.00.00	> 2500 cc Dizel										
8704.21.91.00.00	Yeni Olanlar										
8704.21.99.00.00	Kullanılmış Olanlar	0	10	0	0	0	2,5	3	0	0	10
8704.22.91.00.00	> 5 Ton										
8704.22.99.00.00	< 20 Ton										
8704.23.91.00.00	Yeni Olanlar										
8704.23.99.00.00	Kullanılmış Olanlar	0	22	0	0	0	5,5	6,6	0	0	22
8704.31.31.00.00	> 5 Ton										
8704.31.39.00.00	> 2800 cc Benzin										
8704.31.91.00.00	Yeni Olanlar										
8704.31.99.00.00	Kullanılmış Olanlar	0	10	0	0	0	2,5	3	0	0	10
8704.32.91.00.00	> 5 Ton										
8704.32.99.00.00	> 2800 cc Benzin										

Tablo 25. Motorlu taşıt araç ithalatında tarifeler
Kaynak: 31.12.2000 tarih ve 24274 sayılı Resmi Gazete (Mük.)

3

DÜNYA VE AB OTOMOTİV SANAYİ, SEÇİLMİŞ ÜLKELER KARŞILAŞTIRMASI

3.1. Dünya Otomotiv Üretiminin Gelişimi

Otomotiv sanayi, 1900'lü yılların başında kurulmuştur. Başlangıçta sipariş üzerine ustalar tarafından sürdürülen ve tümü ile kişisel bilgi ve beceriye dayanan üretim yapısı, H. Ford'un ABD'de geliştirdiği "Kütleli Üretim" yöntemi ile kısa bir sürede büyük bir sanayi haline dönüşmüştür. Geniş bir pazar olan ABD'nde üretim, kısa sürede çok yüksek seviyelere ulaşmıştır. 1940'lı yıllarda Avrupa'da gelişen üretim, İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile gelişmesine ara vermiştir.

Avrupa'da savaşı izleyen yıllarda "Ürün Farklılaşmasına Dayalı Üretim" yöntemi ile pazar isteklerini ön planda tutan müşteri odaklı bir sistem geliştirilmiş, özellikle Almanya başta olmak üzere İngiltere, Fransa ve İtalya'da sanayi bu yönde yeniden yapılanmaya başlamıştır. Bunun yanında 1960'lı yıllardan itibaren ABD firmaları Avrupa'da doğrudan veya yerel firmalarla işbirliği yaparak kurdukları tesislerde, yalnız Avrupa pazarına uygun ürünlerin üretimine başlamıştır. Savaş sonrasında hızla genişleyen Avrupa ekonomisi ve kişi başına düşen milli gelirdeki artışın yanısıra ulaştırma alt yapısındaki gelişmeler, B. Avrupa otomotiv sanayinin hızla büyümesinde etken olmuştur.

1960 yılında B. Avrupa'daki otomobil üretimi 6,2 milyon adet ile, ABD'nin 7,0 milyon adet olan üretimine oldukça yaklaşmıştır. Bu yıllarda Japonya'da üretim 165 bin adettir. 1970'li yıllarda otomotiv sanayinde bir yandan Japonya'da yalın üretim ile kaliteye önem veren ve maliyeti düşüren yeni bir üretim yöntemi geliştirilirken, ABD ve B. Avrupalı firmalar gelişen pazarlarda yeni yatırımlara

	Batı Avrupa	Kuzey Amerika	Japonya	Güney Kore	Diğer Ülkeler	Toplam
1920	61	2.321	---	---	---	2.382
1940	900	3.876	---	---	---	4.776
1950	1.100	6.950	---	---	---	8.050
1960	6.158	7.000	165	---	100	13.423
1970	10.400	7.490	3.179	---	648	21.717
1980	10.090	7.221	7.038	57	1.514	25.920
1990	14.527	7.679	9.947	987	4.302	37.442
1999	14.835	8.256	8.102	2.362	2.086	39.463

(1.000)

Tablo 26. Dünya otomobil üretiminin gelişimi (1920-1999)

Kaynak: OICA

girişmişlerdir. Türkiye'nin de içinde bulunduğu bu pazarlar arasında özellikle Meksika, Brezilya ve Arjantin gibi ülkeler ön saflarda yer almıştır.

1980'li yıllarda Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun hızla gelişmesi ve Tek Pazar'a doğru yapılanması otomotiv sanayinin üye ülkeler içinde yayılmasını sağlamıştır. Bu arada yeni üye ülke İspanya'da özel teşviklerle önemli yatırımlar yapılmıştır. Bu dönemde Japon firmaları da ABD ve AB ülkelerinde yeni tesisler kurarak, üretimlerini deniz aşırı ülke pazarlarına taşımışlardır. Bu gelişme, 1960 yıllarda ABD firmalarının B. Avrupa pazarında yerel koşullara uygun üretim yapmaları ile bir benzerlik taşımaktadır.

Japon otomotiv sanayinin batılı sanayileşmiş ülkelere göre çok daha farklı yöntemlerle üretime başlamaları ve bunu potansiyel pazarların bulunduğu yörelerde de yaygınlaştırmaları sonucu, özellikle 1980'li yılların ikinci yarısında ABD ve AB ülkelerindeki üreticiler, Japon ürünlerine karşı önemli oranda pazar kaybı ile karşılaşmıştır. Ancak kısa sürede bu firmalarda yalın üretim tekniklerinin geliştirilerek uygulanması, bu firmaların eski rekabet güçlerine kavuşmalarına yardımcı olmuştur.

	Firmalar	Üretim (1.000)
ABD	(8) 3 Yerel + 5 Japon Üretici	12,810
Japonya	(8) 8 Yerel Üretici	10,145
Almanya	(5) 3 Yerel + 2 ABD Üretici	5,198
Fransa	(2) 2 Yerel Üretici	3,352
İspanya	(8) 2 Fransız + 1 Alman + 2 ABD + 3 Japon Üretici	3,033
Güney Kore	(3) 3 Yerel Üretici	3,115
İngiltere	(7) 1 Fransız + 1 Alman + 2 ABD + 3 Japon Üretici	1,817
İtalya	(1) 1 Yerel Üretici	1,738

Tablo 27. Üretici ülkelerin durumu (2000)
Kaynak: OICA

pazarlarında G. Kore ürünleri hızla yayılmaya başlamıştır. G. Kore firmaları, Hükümetin özel ve istikrarlı planları ile kısa zamanda gelişmiş ve otomotiv sanayi üretimi 1997 yılında 2,4 milyon adet ile önemli bir düzeye ulaşmıştır. Bu firmalar 1994 yılından sonra özellikle eski Doğu Bloku Ülkelerindeki tesisleri satın almak suretiyle, AB pazarı çevresinde yaklaşık 500 bin adetlik bir otomobil üretim kapasitesi yaratmak üzere yatırımlara başlamıştır. Ancak 1998 yılında G. Doğu Asya'da yaşanan kriz, G. Kore firmalarının bu gelişme hızını olumsuz yönde etkilemiştir.

Otomobil üretim prosesinin önemli oranda değişiklik gösterdiği 1970-1999 yılları arasında Japonya'nın dünya üretimindeki payı yüzde 15'den yüzde 21'e yükselmiştir. Buna karşılık B. Avrupa'nın payı yüzde 48'den yüzde 38'e, ABD'nin payı ise yüzde 34'den yüzde 21'e gerilemiştir.

1970-1999 yılları arasındaki 29 yıl içinde dünya otomotiv üretimi, yaklaşık 1,75 katı artış göstermiştir. Bu dönemde ABD'ndeki üretim artışı yüzde 18 iken, B. Avrupa'da yüzde 43, Japonya'da yüzde 82 olmuştur. Sanayileşmiş ülkelerin üretim tesislerini gelişen pazarlara taşımaları nedeni ile diğer ülkeler grubundaki toplam otomobil üretimi yüzde 222 gibi çok yüksek düzeyde artış göstermiştir.

Öte yandan G. Kore'nin üretimi 1990-1997 yılları arasında 2,3 kat, 1990/1999 yılları arasında ise yüzde 140 artmıştır. 1999 yılı verilerine göre sektördeki ilk 8 ülkenin toplam üretimdeki payı yüzde 65 ve otomobilde ise yüzde 59 dolayındadır. Bu ülkelerden Japonya 8 yerel üretici firma ile 1999 yılında 8,1

milyon otomobil üretmiştir. ABD'nde ise, 3 Amerikan ve 5 Japon firması tarafından toplam 5,6 milyon otomobil üretilmiştir. Japonya, G. Kore, Fransa ve İtalya'daki otomobil üretiminin tümü, yerel firmalar tarafından yapılmaktadır. Türkiye'de ise 1993 yılında 4 firma 348 bin otomobil üretirken, 2000 yılında üretici firma sayısı 7'ye çıkmış, ancak üretim 297 bin adet olarak gerçekleşmiştir.

1999 yılında otomobil üretiminin bölgelere göre dağılımında, AB ülkelerinin oluşturduğu B. Avrupa 14,8 milyon adet üretim ile yüzde 38 pay almaktadır. ABD, Kanada ve Meksika'dan oluşan K. Amerika'daki üretim 8,3 milyon adet (yüzde 21), Japonya'da 8,1 milyon adet (yüzde 21) ve G. Kore'de ise 2,4 milyon (yüzde 6) olmuştur. Diğer ülkelerin dünya üretimindeki payı ise yüzde 14'tür.

1999 verilerine göre Japonya ve G. Kore'de yalnız bu ülkelerin ulusal firmalarının taşıt aracı üretimi yaptığı görülmektedir. Sözü edilen ülkelerin yalnız sanayiye değil aynı zamanda diğer ülkelere yapılan ithalata karşı da aşırı oranda kapalı olduğu bilinmektedir. Buna karşılık özellikle Japon firmalarının üretim tesisleri tüm dünyaya yayılmış bulunmakta, G. Kore firmaları da bu yönde yoğun bir çaba göstermektedir.

3.2. Dünya Otomotiv Sanayinde Son Gelişmeler

Otomobil üretiminin sanayileşmiş ülkelere yayılmasında çok değişik faktörler rol oynamaktadır. Sanayileşmiş ülkelere iç pazarın doyum noktasına gelmesi yayılmanın başlıca nedenidir. Bu ülkelerde otomobil yoğunluğunu her bin kişi için 500 ile 600 adet düzeyine ulaştırmıştır.

1970'li yıllarda sanayileşen ülkelerde otomotiv sanayinin kurulması için hükümetler özel teşvik sistemleri uygulamıştır. Bu ülkelerde ekonominin gelişmesi ile artan talep, motorlu araçların komple ithalatı yerine, genel olarak başlangıçta ithal ikamesine dayalı olarak kurulan otomotiv sanayi ile karşılanmaktadır. Bu amaçla CKD (Completely

Firmalar	Üretim Yapıldığı Ülkeler							Toplam
	AB	NAFTA	G. Amerika	D.Avr. Türkiye	Japon.	G.Kore	Diğer	
AB	12.226	3.897	1.099	1.089	0	0	556	18.867
(%)	65	21	6	6	0	0	2	100
ABD	3.783	10.545	486	116	0	0	330	15.260
(%)	28	69	3	1	0	0	2	100
Japon	786	3.125	43	91	9.908	0	1.535	15.488
(%)	5	20	0	1	64	0	10	100
G.Kore	0	0	0	189	0	2.843	121	3.153
(%)	0	0	0	6	0	90	4	100
Diğerleri	82	35	23	1.416	0	0	1.649	3.142
(%)	3	1	1	45	0	0	52	103
Toplam	16.877	17.602	1.651	2.901	9.908	2.843	4.191	55.910

(1.000)

Tablo 28. Otomotiv üretiminin üretimin yapıldığı bölgelere göre dağılımı (1999)

Kaynak: OSD ve OICA

Knocked-Down) ithalatına dayalı bir montaj sanayi kurulmaktadır. Yerel sanayinin yüksek gümrüklerle korunması yerinde üretimin gelişmesine yardımcı olmuştur. Türkiye'de otomotiv sanayi kurulma süreci de benzer biçimde gerçekleşmiştir.

Gelişmiş pazarlardaki yayılmada temel hedef, yerinde üretim yaparak daha yüksek pazar payına ulaşmaktır. ABD firmaları Avrupa'da ve Japon firmaları Avrupa ve ABD'de bu pazarların ihtiyacına uygun modelleri yerinde üreterek pazarda daha yüksek pay almayı sağlamışlardır. 1999 yılında dünyada üretim yapan çeşitli ülkelere ait firmaların üretim yaptıkları ülkelere göre dağılımı, otomotiv sanayinin dünyadaki yayılma eğiliminin göstergesidir (Tablo 28).

AB firmalarının AB dışı üretimi yüzde 35 ve ABD haricindeki diğer ülkelerdeki üretim G. Amerika ağırlıklı olmak üzere yüzde 6'dır. ABD firmalarının ABD dışı üretimi, özellikle B. Avrupa'da sürdürmekte oldukları yüksek seviyedeki üretim nedeni ile yüzde 25 oranına yükselmiştir. Üretim yapılan ülkeler arasında, AB ülkelerinin payı ise yüzde 30 gibi yüksek bir orandadır. Japon firmalarının toplam üretiminin yüzde 20'sini başta NAFTA olmak üzere ülke dışında gerçekleştirdikleri görülmektedir.

AB, NAFTA, Japonya ve G. Kore'den oluşan bölge veya ülkelerde üretimin firmalara göre dağılımı ise bu ülkelerdeki sektör politikalarını yansıtmaktadır.

AB'nde toplam 18.867 milyon adet motorlu araç üretiminin yüzde 65'i AB firmaları tarafından gerçekleştirilmektedir. ABD firmalarının bölge üretimindeki payı ise yüzde 25 dolayındadır.

Buna karşılık Japonya ve G. Kore'deki üretimin tümü kendi firmalarınca yapılmaktadır. Gerek AB ve gerek ABD firmalarının bu ülkelerde doğrudan üretim tesisleri bulunmamakta, ancak dar kapsamlı ölçekte bazı tesislerde ortak üretim yapılmaktadır. Ancak küreselleşme sonucu Renault-Nissan ortaklığında olduğu gibi yakın gelecekte oluşacak yeni küresel ortaklıklarla bu sınırlamanın giderek azalacağı sanılmaktadır.

Otomotiv sanayi üretiminin giderek daha fazla küreselleşmesi ve birkaç üretici firmada yoğunlaşması, aynı zamanda bu sektördeki teknik mevzuatın da ülke ve bölge sınırlarını aşarak küreselleşmesine de neden olmaktadır. Bölgelere göre AB, 18,9 milyon toplam üretim ve 14,3 milyon adet otomobil üretimi ile ilk sırayı almaktadır. AB'ni 15,6 milyon adet üretim ile NAFTA bölgesi izlemektedir. NAFTA üretiminin yaklaşık yarısını hafif ticari araç üretimi oluşturmakta ve bu pay pazar istekleri doğrultusunda giderek artmaktadır.

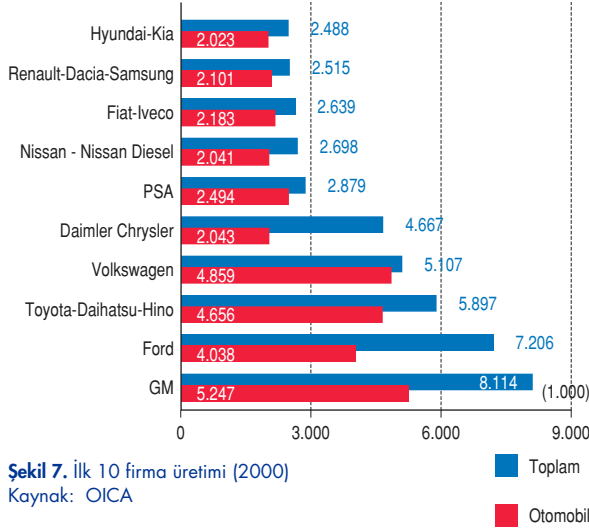
3.3. Üretici Firmaların Durumu

Otomotiv sanayinde bulunan kapasite fazlasının mali yükü, pazardaki büyümenin sınırlı kalması, müşterilerin daha talepkar hale gelmesi ve talep ettikleri ilave ekipmanların maliyetine katlanmak istememeleri, Ar-Ge harcamalarının artışı sonucunda azalan kar oranları nedeniyle firmalar ya birleşmekte ya da diğer şirketleri satın almaktadır. Dolayısıyla, otomotiv sanayindeki "Firma Sayısı" giderek azalmaktadır. Daha önceki yıllarda 60 dolayında bulunan üretici firma sayısı, özellikle son 10 yıl içinde birleşme veya satın alma yolu ile 20 dolayına inmiştir. Halen firmalar arasında devir veya satın alma yolu ile birleşme süreci devam etmektedir. 1998 yılında Daimler Benz ile Chrysler birleşmesini 1999 yılındaki Ford ile Rover, Renault ile Nissan,

Üretici Gruplar	1995		1996		1997		1998		1999		
	Adet	Pay (%)	Adet	Pay (%)	Adet	Pay (%)	Adet	Pay (%)	Adet	Pay (%)	
GM -Fiat Grup	GM	7.667.739	14,7	7.469.057	13,9	8.043.392	14,5	7.455.034	13,9	8.178.401	14,5
	Saab	97.307	0,2	95.407	0,2	105.104	0,2	124.867	0,2	127.850	0,2
	Isuzu	737.870	1,4	749.567	1,4	743.190	1,3	591.267	1,1	576.790	1
	Suzuki	1.665.288	3,2	1.661.330	3,1	1.758.657	3,2	1.521.273	2,8	1.787.796	3,2
	Subaru	508.592	1	519.453	1	534.703	1	534.755	1	578.640	1
	Fiat	2.513.742	4,8	2.461.121	4,6	2.860.638	5,2	2.532.901	4,7	2.412.256	4,3
	GM Grup Toplam	13.190.538	25,3	12.955.935	24,2	14.045.684	25,4	12.760.097	23,9	13.661.733	24,3
Daimler - Chrysler Grup	Mercedes	1.085.378	2,1	1.123.733	2,1	1.242.577	2,2	1.387.541	2,6	1.381.755	2,5
	Chrysler	2.501.295	4,8	2.801.959	5,2	2.738.631	4,9	2.948.315	5,5	3.114.123	5,5
	Mitsubishi	2.088.707	4	1.996.902	3,7	2.132.239	3,9	1.720.377	3,2	1.761.682	3,1
	MCC	0	0	0	0	0	0	21.161	0	80.604	0,1
	Freightliner	81.637	0,2	79.340	0,1	87.708	0,2	121.713	0,2	159.133	0,3
	Hyundai	1.981.413	3,8	2.133.921	4	2.013.239	3,6	1.305.078	2,4	2.074.740	3,7
	DC Grup Toplam	7.738.430	14,9	8.135.855	15,2	8.214.394	14,8	7.504.185	14	8.572.037	15,2
Ford	Ford /Mazda	7.313.168	14	7.440.906	13,9	7.693.933	13,9	7.582.495	14,2	7.510.796	13,3
	Jaguar	41.023	0,1	38.590	0,1	43.551	0,1	50.025	0,1	86.317	0,2
	Volvo Cars	384.218	0,7	387.408	0,7	395.446	0,7	404.363	0,8	407.750	0,7
	Land Rover	131.507	0,3	133.137	0,2	132.672	0,2	172.120	0,3	170.012	0,3
	Aston Martin	651	0	644	0	644	0	625	0	622	0
	Ford Grup Toplam	7.870.567	15,1	8.000.685	14,9	8.266.246	14,9	8.209.628	15,4	8.175.497	14,5
Toyota	Toyota	4.649.557	8,9	4.951.038	9,2	5.075.510	9,2	4.748.928	8,9	4.870.967	8,6
	Daihatsu	674.196	1,3	739.238	1,4	773.959	1,4	716.302	1,3	868.609	1,5
	Hino	107.870	0,2	100.030	0,2	92.385	0,2	43.832	0,1	44.725	0,1
	Toyota Grup Toplam	5.431.623	10,4	5.790.306	10,8	5.941.854	10,7	5.509.062	10,3	5.784.301	10,3
VW Grup	VW	2.732.002	5,2	2.973.627	5,5	3.121.504	5,6	3.596.350	6,7	3.437.442	6,1
	Audi	448.146	0,9	492.235	0,9	559.010	1	619.221	1,2	626.024	1,1
	SEAT	343.411	0,7	412.803	0,8	467.212	0,8	502.592	0,9	587.062	1
	Skoda	208.279	0,4	263.193	0,5	357.170	0,6	403.515	0,8	371.169	0,7
	Rolls / Lambo	1.635	0	1.930	0	1.995	0	1.845	0	1.693	0
	Scania	71.984	0,1	65.151	0,1	75.722	0,1	59.130	0,1	56.793	0,1
	VW Grup Toplam	3.805.457	7,3	4.208.939	7,9	4.582.613	8,3	5.182.653	9,7	5.080.183	9
Renault - Nissan Grup	Renault	2.145.725	4,1	2.117.699	4	1.715.415	3,1	2.050.110	3,8	2.122.631	3,8
	Dacia / Samsung	78.516	0,2	88.760	0,2	100.355	0,2	147.594	0,3	92.210	0,2
	Nissan	2.915.945	5,6	2.784.685	5,2	2.912.589	5,3	2.608.807	4,9	2.444.810	4,3
	Nissan Diesel	61.758		58.256		51.185		31.680		25.673	
	Renault Grup Toplam	5.201.944	10	5.049.400	9,4	4.779.544	8,6	4.838.191	9	4.685.324	8,3
Honda	1.827.405	3,5	2.146.243	4	2.352.809	4,3	2.345.971	4,4	2.452.964	4,4	
PSA	Peugeot	1.286.885	2,5	1.316.078	2,5	1.043.214	1,9	1.092.399	2	1.334.626	2,4
	Citroen	1.010.144	1,9	1.115.795	2,1	894.137	1,6	991.113	1,9	1.016.062	1,8
	Sevel	124.490	0,2	92.042	0,2	79.634	0,1	87.586	0,2	98.535	0,2
	PSA Toplam	2.421.519	4,6	2.523.915	4,7	2.016.985	3,6	2.171.098	4,1	2.449.223	4,3
Daewoo	668.845	1,3	882.972	1,6	1.037.905	1,9	966.786	1,8	1.237.770	2,2	
BMW	600.280	1,2	644.870	1,2	682.406	1,2	710.761	1,3	758.655	1,3	
Diğerleri	3.340.911	6,4	3.272.575	6,1	3.423.595	6,2	3.283.672	6,1	3.462.799	6,1	
Küresel Üretim Toplam	52.097.519	100	53.611.694	100	55.344.035	100	53.482.104	100	56.320.486	100	

Tablo 29. Grup şirketlerde küresel üretim (1995-1999)

Kaynak: Asian Automotive Business Review, Vol.12 No.1, January 2001



GM-Fiat, Volkswagen-Scania-Mitsubishi (Ticari Araç), Toyota-Daihatsu, Suzuki Maruti ve otomobil üretimi alanında Daimler Chrysler birleşmesi izlemiştir.

Tablo 29'da 1999 yılında küresel üretim yapan şirketlerin grup düzeyindeki durumu görülmektedir. Grup içindeki şirketler kısmi hisse ortağı, stratejik ortak ya da tümü ile mülkiyetini devretmiş olabilmektedir.

Yakın bir gelecekte taşıt aracı üretici sayısının en çok 5'i, ana sistemlerin üretici sayısının ise 30'u geçmeyeceği tahmin edilmektedir. Bu birleşme süreci, özellikle yan sanayide daha da büyük bir hız kazanmıştır. Yoğun rekabet yanında, Ar-Ge çalışmaları ile teknolojik gelişmelerin giderek daha yüksek maliyete ulaşması, bu gelişmeyi hızlandırmaktadır.

1999 yılı verilerine göre, üretim sıralamasındaki ilk 10 firmanın yıllık 43 milyon adetlik toplam taşıt aracı üretimindeki payı yüzde 77'dir. İlk 10 firma arasında 1 Alman, 1 İtalyan, 2 Fransız, 3 Japon ve 3 ABD firması yer almaktadır. Otomobil üretimi, toplam motorlu taşıt aracı üretiminin yüzde 70'ini oluşturmaktadır.

Bütün bu süreç içinde yan sanayi firmalarının sorumluluğu giderek artmaktadır. Nitekim, araç üreticileri, kendilerine parça tedarik eden yan sanayi

firmalarının, küresel esasta ve öncekine kıyasla daha fazla geliştirme ve imalat sorumluluğu almasını beklemektedir. Tedarikçi firmaların artık proje ve ürün geliştirme aşamalarından ürünün ticari hale getirilmesine kadar olan tüm evreleri üstlenmekte ve komponent yerine sistem bazında çalışmasını beklemektedir.

3.4. Küreselleşme ve Gümrük Birliği'nin Sektör Üzerindeki Etkileri

Önümüzdeki yıllarda, küreselleşme ve Gümrük Birliği'nin Türkiye'deki otomotiv sanayi üzerindeki başlıca etkileri sonucunda sektörde yapılanmanın aşağıda belirtilen şekilde olması beklenmektedir:

- Yan sanayi firmaları, ana sanayicilere paralel olarak teknolojiye, insan kaynaklarına, bilgiye ve kalite eğitimine daha fazla yatırım yapacak ve tasarım, projelendirme, geliştirme yükümlülükleri alacaklardır. Bu gelişme, ana ve yan sanayiler arasında uzun vadeli ve daha güvenilir bir işbirliği ve yatırım ortamı yaratacaktır.
- Yan sanayi firmaları arasında güç birliği amacı ile şirket evlilikleri artacaktır.
- Firmalar, küresel rekabetin şartlarına uyum sağlamak durumunda kalacaktır. Kalite, standartlara uyumun ötesinde dinamik bir kavram olarak ortaya çıkmakta ve kapsamlı ve sürekli gelişmeyi öngörmektedir. Yalnız ürünün değil, yönetim ve çalışanların da bu süreci destekler nitelikte olması gerekmektedir.
- Maliyet, bir hesaplama işlemi yerine bir planlama faaliyeti olarak ortaya çıkmaktadır. Satış fiyatı, oluşan maliyete göre değil, piyasanın koşullarına ve müşterinin gereksinmelerine göre tespit edilmekte ve maliyet de buna göre planlanmaktadır. Teslimat ise, tam zamanında, uygun ve elverişli şartlarda gerçekleştirilmelidir.
- Firmalar, yeniliklerin izlenmesi ve rekabette avantaj sağlayacak iyileştirmeler için Ar-Ge

Kriterler	Japonya'daki Japonlar	Kuzey Amerika'daki Japonlar	Kuzey Amerika'daki Amerikalılar	Tüm Avrupa
Performans				
Üretkenlik (saat/araç)	16,8	21,2	25,1	36,2
Kalite (montaj hataları/100 araç)	60	65	82,3	97
Yerleşim				
Alan (ft ² /araç/yıl)	5,7	9,1	7,8	7,8
Onarım alanı boyu (montaj alanı yüzde)	4,1	4,9	12,9	14,4
Parça Stoğu (8 örnek parça gün)	0,2	1,6	2,9	2,0
İşgücü				
Yeni üretim işçilerinin eğitimi (saat)	380,3	370,0	46,4	173,3
Öneriler/çalışan	61,9	1,4	0,4	0,4

Tablo 30. Bölgeler itibariyle otomobil montaj tesisi karakteristikleri
Kaynak: J.P. Womack, D.T. Jones, D. Roos, Dünyayı Değiştiren Makine, (Çev.: OSD), İstanbul, s.94.

çalışmalarına ve motor, süspansiyon, fren ve aydınlatma sistemleri gibi sistem bileşenlerini elektronik olarak kumanda etmek üzere yüksek teknoloji ve yazılım yatırımlarına önem vermek zorunda kalacaklardır.

- Önümüzdeki yıllarda küreselleşme artarak devam edecektir. Firmalararası işbirliği ve satın alma arayışları sürecek, firmalar yapılarını küresel ve coğrafi olarak organize edeceklerdir. Tedarikçi sayısı azalacaktır. Ana sanayi ve tedarikçi firmalar, aralarında kuracakları ileri derecede bilgisayar ağı ile her konuda beraber organize olacaklardır.

3.5. AB Yeniden Yapılanma Süreci ve Seçilmiş Ülkelerde Uygulanan Politikalar

3.5.1. AB Otomotiv Sanayinin Yeniden Yapılanma Sürecinden Kaynaklanan Koşullar ve Etkileri

ABD, Japonya ve Avrupa üreticilerinde rekabet gücü ile ilgili olarak 1989 yılında MIT (Massachusetts Institute of Technology-Massachusetts Teknoloji Enstitüsü) tarafından dünya çapında yürütülen bir araştırmanın sonuçlarına göre, Japon otomobil sanayinin diğer ülke otomotiv sanayilerine göre rekabet gücü yüksektir. Japonya'yı ABD'deki Japon transplanti izlerken, Avrupa üreticileri son sırada yer almaktadır.

AB içinde otomotiv sanayinin rekabet gücü ile ilgili ayrıntılı inceleme ise, M. Bangeman yönetiminde AB Komisyonu tarafından hazırlanan 23 Şubat 1994 tarihli AB Otomobil Sanayi Planı içinde yer almıştır.

AB Otomobil Sanayi Planı temel yönleriyle özetle şöyledir:

- AB otomotiv sanayi halen yeterli bir uluslararası rekabet seviyesinde değildir. Bu genel değerlendirmeye dayanarak AB, kendi otomotiv sanayine 1995'den başlayarak 2000 yılına kadar kapsamlı bir gelişme planı hazırlamıştır. Hedef AB ve AB dışı pazarlarda uluslararası rekabet düzeyine erişmektir.
- Otomotiv sanayi işletmeleri, etkinlik faktörünü ön plana çıkaracak şekilde işletme içi düzenlemeleri, işletmelerarası işbirliğini ve plan hedeflerine uygun yatırımları gerçekleştireceklerdir.
- Daha az çevre kirliliği yaratan, daha güvenli, daha ucuz-değerli ve daha yüksek performanslı araç üretimi için AB'nde ürün ve üretim teknolojilerini geliştirmek üzere teknik mevzuat yeniden düzenlenecektir.
- Otomotiv sanayi bu amaçla AB fonlarından desteklenerek teşvik edilecektir. Bu teşvikler özellikle Ar-Ge ve meslek içi eğitim alanlarında

sürecine etkisi yolu ile sanayinin girişimleri desteklenecek ve bu şekilde daha rekabetçi bir Avrupa otomotiv sanayi yaratılacaktır.

- Otomotiv sanayindeki bu yeniden yapılanma nedeni ile 1994-2000 yıllarını kapsayan dönemde ayrılan AB toplam teşvik fonu tutarı iki kat artırılarak toplam 180 milyar ABD Doları olarak saptanmıştır.

- AB otomotiv sanayinin bu faaliyetleri kapsamında, izlenecek dış ticaret politikasının temel unsurları aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

** AB kendi iç pazarına girişi kontrol altında tutmaktadır. Bu doğrultuda Japonya ile gönüllü kısıtlama anlaşması yapılmıştır,

** G. Kore ile bu ülkeyi mevcut Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi'nden (GTS) çıkarmak ve Japonya ile yapılan anlaşmaya benzer bir gönüllü ihracat kısıtlaması içine almak üzere görüşmeler tamamlanacaktır. Böylece AB pazarının Japonya otomotiv sanayine ek olarak, G. Kore sanayine karşı da korunması sağlanacaktır.

** Üçüncü ülkelerde gelişen potansiyel pazarlardan daha fazla pay almak üzere yeni stratejiler geliştirilecektir. Bu çerçevede, özellikle büyüme potansiyeli bulunan pazarlarda mevcut AB kökenli yerel üretimin desteklenmesi de öngörülmektedir.

Söz konusu plan, AB otomotiv sanayine 1995/2000 yılları arasındaki dönemde bir "Özel Statü" tanıyarak, bu dönem sonunda sanayinin uluslararası rekabete ulaşması amacı ile ayrıntıları belirleyen bir "Master Plan" niteliğindedir. AB Otomobil Sanayi Planı, 16 Mayıs 1994 tarih ve 94/C-149/01 sayılı AB Konseyi Kararı ile teyit edilmiştir.

AB'nin kendi iç düzenine bağlı olarak yaptığı çalışmalar, AB sanayinin bir uzantısı olan Türkiye'deki otomotiv sanayini doğrudan etkileyecek sonuçlar yaratmıştır. Türkiye'deki otomotiv sanayi ile büyük destek ve etkili koruma politikaları ile daha da gelişen AB otomotiv sanayi

arasında rekabet gücü farklılığı artmıştır.

Bu nedenle Gümrük Birliği kapsamında Türkiye'deki otomotiv sanayinin, AB otomotiv sanayi paralelinde geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Özellikle hızlı bir büyüme potansiyeline sahip bulunan Türkiye pazarı, AB Otomobil Sanayi Planında hedef pazarlar arasında sayılmıştır.

Toplulukta uygulan bu plan ile ithalatın belirli bir süre kontrol altında tutulması ile birlikte sanayinin rekabet gücünü ve ihrac pazarlarındaki etkinliğini arttırmak üzere Ar-Ge ve insan gücü eğitimine önem verilmiştir.

3.5.2. Seçilmiş Bazı Ülkelerde Uygulanan Politikalar

İspanya:

İspanya'da 1950'li yıllardan beri faaliyet gösteren otomotiv sektörü, 1972 yılında alınan bir dizi tedbirle 1980'li yıllara üretimde yüksek bir ivmeyle girmiştir. Bu dönemin çarpıcı özelliği, sektörde istikrarlı eski üreticilerin yeni üreticilerden farklı olarak değerlendirilmesi ve eski üreticilerin desteklenmesidir. Eski üreticilerin desteklenmesi 5 yolla olmuştur:

- Düşük faizli kredi uygulanmıştır.
- Vergilerde yüzde 95'e varan indirimler yapılmıştır.
- En az 7 milyon ABD Doları olmak üzere, tevsi ve modernizasyon yatırımları için kredi kullanma kolaylığı getirilmiştir.
- Üretim için gerekli orijinal parçaların ithalatında gümrük muafiyeti sağlanmıştır.
- Yapılan her 1 ihracata karşılık 2 ithal hakkı verilmiştir.

Söz konusu destekler yıllar içinde kademeli olarak azaltılmış, firmalara ihracata dönük üretime hazırlanmaları ve gereken teknolojik yenilenmeyi yapabilmeleri için süre tanınmıştır.

Kararnamesi ile sektöre yeni girecek firmalar için getirilen zorunluluklar şöyledir:

- Minimum yatırım 800 milyon FF (110 milyon ABD Doları) olacaktır.
- Yerli içerik minimum yüzde 50 seviyesinde tutulacaktır.
- Günlük kapasite 500 otomobil olacaktır.
- Üretimin en az 2/3'ü ihraç edilecektir.
- Yurtiçi satışlar bir önceki yıl toplam otomobil satışının yüzde 10'unu geçmeyecektir.

Bu uygulamaların sonucunda İspanya otomotiv sanayi, Avrupalı olmayan firmaların kilit üretim bölgesi haline gelmiştir. Ancak 1990'ların ilerleyen yıllarında İspanya Hükümetinin yerel firmalar için sağladığı olanakları terk etmeye başlaması ile birlikte bu gelişme devam edememiştir.

Brezilya:

Ülkede başlangıçlı 1920'li yıllara kadar uzanan otomotiv üretimi, 1950'lere gelindiğinde artan talebi karşılamaktan çok uzak kalmıştır. 1951 yılında otomotiv ürünleri ithalatının toplam ithalat içindeki payının yüzde 15'e ulaşması üzerine hükümet, taşıt ithalatını sınırlayarak yerli üretim imkanlarını araştırmış ve sonuç itibarıyla 1956 yılında güçlü bir otomotiv sanayinin kurulması için bir seri teşvik tedbirleri yürürlüğe koymuştur.

Buna göre bir yerleşme programı hazırlanmış, firmalara gümrük muafiyetli makina ve teçhizat ithal etme imkanı tanınmış ve ayrıca taahhüt edilen minimum yerli katkı oranının sağlanması şartıyla parça ithalatında gümrük muafiyeti hakkı getirilmiştir. Buna karşılık otomobil üretim tesislerinden 4 yıl içinde yüzde 95 yerli katkı oranına ulaşılacağına taahhüdü alınmıştır.

Bu program ile, 1956 yılından itibaren 7 büyük yabancı şirketin Brezilya'da üretime geçmesi ile hızla artan otomobil üretimi, 1978'de yılda bir milyon adedi geçmiştir.

Aynı dönemde pazarın genişletilmesine yönelik olarak ise;

- Otomobil alımları için yurt çapında bir finansman sistemi geliştirilmiş,
- Taşıt alım ve kullanım vergileri düşürülmüş,
- İthalat tamamen yasaklanmıştır.

1972 yılı ihracatı teşvik programının yanı sıra ihracata yönelik parça ithalatına gümrük muafiyeti tanınması suretiyle, ihracat daha cazip hale getirilmiştir. Söz konusu politikaların bir sonucu olarak sektör, 1988 yılında yıllık üretiminin yüzde 30'unu ihraç eder hale gelmiştir.

Otomobil sanayinde sağlanan önemli gelişmelere rağmen Brezilya, korumacı tutumunu sürdürmektedir. 1986 İthalat Rejimi'ne göre ülkede koruma oranları; 1000 cc'ye kadar olan otomobiller için yüzde 65, 1000 cc'den fazla olan otomobiller için ise yüzde 75'dir.

Ancak, otomobil ithalatı izne tabi olduğundan hükümet, ithalattaki gelişmeleri bu mekanizma ile denetlenmektedir.

Güney Kore:

G. Kore otomobil sektörünün gelişimi tamamen hükümet tarafından izlenen korumacı politikalarla yönlendirilmiştir. Sektörün kuruluşunda hükümet, hakim hissenin yerli sermayeye ait olması ilkesini benimsemiş ve çok uluslu şirketlerle ancak sınırlı bağların kurulmasına izin vermiştir.

Sektörün gelişimine yönelik G. Kore deneyiminin çarpıcı yanları özetle şöyledir:

- 1962 yılında otomobil sanayinin gelişimi için 5 yıllık plan hazırlanmış ve otomobil sanayinin korunması yasası çıkarılmıştır.
- 1964 yılında 75 parça üreticisi sistematize edilmiş, Shinjin Motors Firması tek montajcı firma olarak seçilmiştir.
- 1974 yılında otomobil sanayinin gelişimi için uzun vadeli bir plan hazırlanmıştır. Bu planın amacı, yerleşme oranını ve parça üreticileri

arasında yatay ilişkilerin sistematik olarak artmasını ve montaj ile parça üretim sanayilerinin birbirinden ayrılmasını sağlamaktır.

- 1980 yılında üretici firma sayılarına sınırlama getirilmiş ve birçok otomobil imalatçısı birleştirilmiştir. İlk anda ekonomik durumun da etkisiyle üretimde düşüşe neden olan bu karar, daha sonra hızlı ve istikrarlı üretim artışının kaynağı olmuştur.

1962'den başlayarak hükümet kararları ile yönlendirilen yerli sanayi, ayrıca, ithalata getirilen gümrük vergileri ile de korumaya alınmıştır.

1984 yılında gümrük tarifeleri bir miktar düşürülmüş olsa da ithal otomobil maliyetinin, otomobilin ithal fiyatının yaklaşık 4 katına ulaşması nedeniyle, 1986 yılına kadar otomobil ithalatı yapılmamıştır. Gümrük tarifelerinin etkisiyle 1987 yılında 44, 1988 yılında 396 adet otomobil ithal edilmiştir. İthalatın düşük seviyelerde olmasının en önemli nedeni düşürülen vergilere rağmen, ithal otomobil maliyetinin CIF (Cost-Insurance-Freight) fiyatının yüzde 300'ü civarında tutulmasıdır. Buna karşılık yerli otomobillerdeki vergi yükü yüzde 69,5 civarındadır.

1984 yılında yaklaşık yüzde 200 oranında, 1985'de yüzde 150 oranındaki artışlarla büyüyen ihracat miktarı 1988 yılında yüzde 5,5 düşmüştür. İhracatın artış oranındaki bu düşüş, G. Kore parasının değer kazanması ve ücretlerin artışına bağlanmaktadır.

4. SEKTÖRDEKİ TEKNOLOJİK GELİŞMELER VE ETKİLERİ

4.1. Dünya Ürün Teknolojisinde Genel Trendler

Yarım yüzyıldan daha uzun bir süredir ekonomik büyümenin temel kaynağı olan insan ve malların karayolu ile taşınması, hayat stilini şekillendirmiş, verimliliği artırmış ve daha yüksek bir refah seviyesine ulaşılmasını sağlamıştır. Karayollarının zaman içinde genişletilmesi ve geliştirilmesi, insan ve malların daha uzun mesafelere ulaşımını sağlamış, motorlu araçların kullanılmasına olumlu etki ederek otomotiv sanayisinin büyümesine kaynak oluşturmuştur.

Genel tahminler, Avrupa pazarının mevcut eğilimler doğrultusunda doymuş olduğunu göstermektedir. Karayolu altyapısındaki sınırlamalar motorlu araç alımını engellemese de araç kullanımını kısıtlamaktadır. Diğer alternatifler arasında önerilen karayolundan demiryoluna geçişin ihtiyaçlara cevap vermesi pek olası değildir. Demiryolu teknolojisi eski olmakla birlikte esneklikten uzaktır. Dolayısıyla, demiryolu taşımacılığı bir alternatif veya rakip olmaktan çok, tamamlayıcı bir özelliğe sahiptir.

Mobilitesi artan dünyadaki değişimin dinamiklerine bakıldığında otomotiv sanayinde karşılaşılan tek sorun küresel rekabet değildir. Sanal hareketlilik de Avrupa'nın sosyal ve ekonomik çevresini etkilemektedir. İlerleyen yıllarda sanal ortamın geliştirilmesi sonucu insanların fiziksel olarak yer değiştirme ihtiyacı duymayıp sanal seyahat etmesi, otomobil talebini etkileyebilecek bir diğer unsurdur. Bu yapının önümüzdeki 10 yıl için bir tehlike olmadığı ancak ikinci on yılda bir tehdit olabileceği düşünülmektedir.

Son yıllarda araç dizaynındaki başlıca değişim, donanımdan yazılıma geçiştir. Elektronik alandaki gelişmeler sürüş esnasında insan aklı kullanımını azaltmıştır. Daha güvenli ve verimli sürüş sağlayabilmek için, gelişmiş anayollar, ücretli yol sistemleri, radar ekipmanları, ABS, ESP, Uyuklama Algılayıcı (Dawning System) vb. kullanılması sürücünün kontrolünü en aza indirmiştir. Bu eğilim elektronik ekipman üreticilerinin yakın zamanda otomotiv sanayinin en önemli katma değerini oluşturacağını göstergesidir.

Önümüzdeki 5 yılda motorlu araçlardaki sadece elektronik parçaların değerinin lüks araç değerinin yüzde 30'una çıkacağı öngörülmektedir. Mevcut durumda, bu oran yüzde 23 civarındadır. Bu miktarın dağılımına bakıldığında ise, değer yarısından fazlasının Mobil Multimedya Sistemlerinde, yaklaşık yüzde 30'unun hareketi ileten üniteler (Drivetrain) ile hareketi yaratan ünitelerde (Powertrain) olduğunu, yüzde 10'unun güvenlik sistemlerini oluşturduğu, geri kalan bölümü ise klima, uzaktan kumanda gibi ünitelerden oluşacağı tahmin edilmektedir.

Sözü edilen elektronik uygulamaları, navigasyon sistemlerini, hız sınırlama sistemlerini, sese duyarlı internet uygulamalarını, gece görüş sistemlerini, parmak izine duyarlı araç güvenliği uygulamalarını, son zamanlarda gelişmekte olan açık kablosuz ağ uygulamaları olarak lanse edilen "Bluetooth" teknolojilerini içermektedir.

Gelişmiş bilgi ve iletişim teknolojisi günlük yaşamı etkilediği gibi sanal hareketlilik de motorlu araç kullanımını doğrudan ve dolaylı olarak etkileyecektir. Elektronik posta ve veya direkt bilgisayar erişimi güvenli bir iletişim

Sıralama 1999	1998	Platform	Model	Üretim 1999
1	1	VW A4	VW Golf	880.298
			VW Beetle	160.147
			VW Bora/Jetta	400.127
			Audi A3	145.263
			Audi TT	52.579
			Skoda Octavia	154.443
			Seat Toledo	105.818
			Seat Leon	6.080
Toplam				1.904.755
2	7	GM T	Chev Siverado Pickup	636.150
			GMC Sierra Pickup	208.693
			Chev Suburban SUV	188.977
			GMC Suburban SUV	44.866
			Chevy Tahoe SUV	122.213
			GMC Yukon SUV	53.280
			Cadillac Escalade	23.897
Toplam				1.278.076
3	5	Honda VSO	Civic/Orthia/Ballade	567.174
			CR-V	212.594
			S-MX	25.776
			Stepwagen	90.033
			Rover 400	63.473
			Domani	2.833
			Isuzu Gemini	1.544
Toplam				963.427
4	2	VW 00/A04	VW Lupo	89.757
			Seat Arosa	46.410
			Seat Ibiza	194.245
			Seat Cordoba	111.894
			VW Polo	414.066
			VW Caddy	54.909
			VW Van	2.541
			Seat Inca	27.794
Toplam				941.616
5	8	Ford UPN96	F series Truck	600.961
			F Series SD	312.980
			Toplam	
6	10	Ford UPN105	Ford Explorer	469.863
			Ford Ranger	388.257
			Mercury Mounatineer	49.281
			Toplam	
7	15	GM T3000	Oplel/V'hall/Chevy/Astra	781.537
			Astravan	10.085
			Opel/V'hall/Zafira	97.901
			Toplam	
8	3	Toyota 560T	Corolla/Sprinter/Carib/Soacio	812.000
			Geo Prizm	44.247
			Toplam	
9	6	VW B5	VW Passat	424.649
			Audi A4	251.571
			Audi A6	163.007
Toplam				839.227
10	9	Toyota 414T	Camry/Vista/Window/ES300	637.672
			730T/Avalon	70.173
			Sienna	114.582
			Toplam	

Tablo 31. Otomotiv sanayinde ortak platform kullanımı
Kaynak: Automotive News Europe, May 2000

merkezlerindeki merkeziyetçi ofis yapısından a demi-merkeziyetçi ofis yapısına dönüşülmektedir. Yine bu yolla, evden çalışma oranı ciddi şekilde yaygınlaşmaya, alışveriş alışkanlıkları değişmeye başlamış ve internet üzerinden yapılan alışverişte artış yaşanmıştır. Bu tip gelişmelerin sonucu olarak ulaşım ihtiyacı azalmaktadır. Bunun yanı sıra, Avrupa ülkelerinde çalışma sürelerinin azaltılması eğilimine paralel olarak insanların serbest zamanı artmakta, dolayısıyla bu da mobilite üzerine olumlu yönde etkileyerek sektör üretimine talebi canlı tutabilecektir.

Bir başka gelişim alanı ise alternatif yakıt kullanımınıdır. Enerji üretmek amacıyla metanol, elektrik vb. kullanımına yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Bu kapsamda çift güç kaynaklı (hibrid) araçlar gelişmektedir. Hibrid uygulamaları genelde Benzin-Elektrik, Benzin-LPG, Benzin-CNG (Sıkıştırılmış Doğal Gaz) enerji kaynaklı çift motorlu uygulamalardır. Hibridin yanında metanol gibi bileşiklerden hidrojen elde ederek ve hidrojeni yakıt olarak kullanarak sıfır emisyonlu, ucuz yakıtlar üzerinde çalışılmaktadır. "Yakıt Hücre" adı verilen söz konusu enerji sağlayıcı sistem mevcut durumda ticarileşmemiştir. Ancak önümüzdeki yıllarda bu sistemin gelişmesi beklenmektedir. Bu çalışmaların temel amacı, petrolden bağımsız bir enerji kaynağı yaratıp ticarileştirerek, emisyon sorununu çözmek ve azalan rezervlere alternatif yaratmaktır.

Mevcut içten yanmalı ve benzin veya dizeli yakıt olarak kullanan motor teknolojilerinde direkt enjeksiyon yeni bir teknoloji olarak geliştirilmiş ancak bunun toplam pazardaki ağırlığı düşük bir düzeyde kalmıştır. Motorların geliştirilmesinde genel eğilim, emisyonların düşürülmesi ve yakıt tüketiminin azaltılmasıdır. Bu kapsamda otomobil üreticilerinin 100 kilometrede 3 litre yakıt harcayan otomobil projeleri mevcuttur. Zorlayıcı yakıt tüketimi hedeflerine ulaşmanın yolu, sadece

motorları ele alıp geliştirmekten değil, aynı zamanda otomobil ağırlığını da dikkate almaktan geçmektedir.

Bu çerçevede, otomobil üreticilerinin çeliğe alternatif malzeme çalışmaları devam etmektedir. Magnezyum ve alüminyum en yakın rakipler olarak görülmektedir ve bu metallerin maliyet sorununu ortadan kaldırmak için çalışmalar sürmektedir.

Bu çalışmalara paralel, çelik kullanarak ve hidroform gibi tekniklerle konstrüksiyonu daha sağlam hale getirerek çelik şasiyi hafifletme çalışmaları otomobil firmalarının ortak girişimiyle ULSAB (Ultra Light Steel Auto Body) platformuyla sürmekte ve ilk etapta arasında konvansiyonel gövdenin 200-300 kg arasında hafifletilmesi öngörülmektedir. Çelik gövdeyi hafifletme çabalarına ek olarak, Avrupa Komisyonu'nun sağladığı finansmanla oluşturulan bir konsorsiyum, karbon elyafı teknolojilerinin geliştirilerek otomotiv gövdelerinde kullanılması üzerine çalışmaktadır. TECABS (Technologies for Carbon Fibre Modular Automotive Structures) adlı bu konsorsiyumun yürüttüğü projenin amacı, düşük maliyetli karbon kompozit yapılarını kullanarak gövde ağırlığını düşürmek ve buna bağlı olarak yakıt tüketimi ve CO2 emisyonlarını azaltmaktır.

Ürün gamı yönetimi konusunda otomobil sanayinde genel eğilim, platformların birleştirilmesi yönündedir. Platform tanımı konusunda bir uzlaşma olmamasına karşın platformu, "müşterinin algılamadığı kısımlar" olarak tanımlamak mümkündür. Platformların birleştirilmesinden kasıt da, farklı otomobillerde müşterinin algılamadığı kısımların ortak kullanımınıdır. Bu şekilde tasarım maliyetlerinden üretim maliyetlerine kadar azalma sağlanmaktadır.

Bu sayede, farklı görünümlü, ancak temelde aynı olan ürünlerin pazara sunum süreleri de

azalmaktadır. Buna paralel olarak müşteri, ürünlerdeki aynılığı algılamadığından müşteri memnuniyeti açısından da bir sorun çıkmamaktadır.

Özellikle küreselleşme sürecinde, üretici firmaların birleşerek firma sayısının azaltılmasının yanısıra yoğun rekabet ortak platform kullanımını da yaygınlaştırmaktadır. Birleşen firmalarda ortak Ar-Ge ile geliştirilen platformlar bu firmaların dünya üzerindeki çeşitli tesislerinde farklı modellerin üretimi için kullanılmaktadır.

Tablo 31'de 1998 ve 1999 yıllarında ilk 10 ortak platform ile yapılan üretime ilişkin bilgiler verilmektedir. VW grubu tarafından geliştirilen VW A4 platformu 8 değişik modelde kullanılmakta ve 1999 yılı itibarıyla üretimi 1,9 milyon adede ulaşmış bulunmaktadır. Ortak platform kullanımında diğer firmalarda da önemli gelişmeler söz konusudur.

Önümüzdeki 10-15 yılda, araçların temel mimarisinde ve teknolojisinde fazla bir değişiklik beklenmemektedir. Otomobiller çelik saçtan yapılmış bir gövde ve içten yanmalı motordan oluşmaya devam edecektir. Her alanda iyileştirmeye devam edilecek, fakat alt sistem ve parçalarda daha çok değişiklik yapılacaktır. Bu yüzden Ar-Ge ve üretim yapısı konularında yoğun yatırım yapılması gerekecektir. Alt sistemler ve parçalar ile halihazırda gelişmiş olan diğer parça sanayisinde dünya çapında bir güç birliğine gidilecektir.

15-20 yıl içerisinde temel teknolojilerde hafif yapı ve yakıt hücresiyle çalışan otomobillerin üretilmesiyle ciddi değişiklikler yaşanmaya başlanacaktır. Fakat bu teknolojilerin geliştirme ve maliyeti düşürme açısından daha çok zamana ihtiyacı vardır. Bu nedenle, bu teknolojik gelişmeler seri üretim otomobillerine yayılmadan, öncelikle diğer ürün segmentlerinde (şehir içi transit otobüsleri gibi) kullanılacaktır.

4.2. Türkiye Üretim Teknolojisinde Gelişmeler

Motorlu kara taşıtları imalatı ile ilgili otomotiv sanayi, küresel nitelikte ve yoğunluğu yüksek bir sanayi dalıdır. Dünyada 6 ülkeye ait 20 dolayında firma sanayi ve ticaretin yüzde 90'ndan fazlasına hakimdir. Bu nedenle, bu sanayi dalında üretim yöntem ve teknolojisi de küresel niteliktedir.

Türkiye'deki otomotiv sanayi 1960'lı yıllarda önce "İthal İkamesi" amacı ile kurulmuş, 1990'lı yıllarda ise "İhracata Yönelik" rekabetçi bir sanayi niteliğini kazanmıştır. Türkiye'de üretim için işbirliği yapılan küresel firmalarla Türkiye'deki ortakları arasındaki yoğun entegrasyonun gerçekleşmesi bu süreci başlatmış ve geliştirmiştir.

Bu nedenle otomotiv sanayinde uygulanan üretim yöntem ve teknolojileri, uluslararası düzeydeki ve ana firmaların kullandıkları yöntem ve teknolojilerle eşdeğerdedir. Ayrıca özellikle son yıllarda gelişen Ar-Ge olanak ve kapasitesi de Türkiye'deki otomotiv sanayinin üretim yöntemleri ve ürün teknolojisini geliştirme çabalarını desteklemektedir.

Ülkemizde otomotiv sanayinde halen uygulanmakta olan üretim yöntemleri ve ürün teknolojisi geliştirme teknik ve teknolojileri aşağıda sıralanmaktadır.

Sektörde Halen Kullanılan Mühendislik Tasarımı, Ürün Geliştirme ve Üretim Teknik ve Teknolojileri:

Mühendislik Tasarımı ve Ürün Geliştirmede Kullanılan Teknikler:

- APQP (Advanced Product Quality Planning)
- WCR (Worldwide Customer Requirements)
- VDS/SDS (Vehicle / System Design Specification)
- FMEA (Failure Mode Effect Analysis)
- DVP (Design Verification Plan)
- 8D (Problem Solving Technique)
- Design Guideline

Ürün Geliştirmede Kullanılan Teknolojiler:

- CAE - Bilgisayar Destekli Mühendislik

- FEA & FEM - Sonlu Elemanla Modelleme ve Analiz (Finite Element Analysis)
- CFD (Computational /Flued Dynamics)
- Kinematik / Dinamik Simulasyon
- NVH Simulasyon (Gürültü / Titreşim Teknikleri)
- Yorulma Analizleri (Fatigue)
- Özel Motor Tasarım Simulasyonları
- Araç Aerodinamik Analizi
- CAD (Bilgisayar Destekli Modelleme / Tasarım / Çizim) - Katı Modelleme (Solid Modelling); Tel Kafes Modelleme (Wire Frame Modelling)
- CAM (Bilgisayar Destekli Üretim)
- CAID (Bilgisayar Destekli Endüstriyel Tasarım)
- SİMULATÖRLER (Yol Şartlarını Simule Ederek, Araç/Sistem ve Parça Yorulma Deneyleri Yapılabilmesi)
- Motor ve Güç Aktarma Sistemleri Geliştirme Laboratuvarları (Performans, Yakıt Ekonomisi, Egzost Emisyonları, Gürültü, Ömür)
- Rapid Prototyping (Hızlı Prototip Üretimi)
- Malzeme Analiz Laboratuvarları
- Araç Dinamiği ve Veri Toplama / Analiz Sistemleri
- Komple Dijital Yerleştirme (Packaging)
- Komple Araç Çamur Modeli Oluşturma (Clay Modelling)
- 1. Sınıf Yüzeyleme (A-Class Surfacing)
- Sac ve Polyester Prototip Araç İmalatı

Üretimde Kullanılan Teknikler:

- ISO 9001'e Uygun Olarak AQP (İleri Kalite Planlaması)
- SPC (İstatistiksel Proses Kontrolü)
- TPM (Total Productive Maintenance)
- CEDAC (Sorun ve Etki Analizi)
- KAIZEN (Hızlı İyileştirme Çalışmaları)
- Otokontrol Teknikleri
- Kalite Çemberleri

Üretimde Kullanılan Teknolojiler:

- Bilgisayar Destekli İmalat (CAM)
- Kesici Takım Üretimi (CNC/DNC)
- Yarı ve Tam Otomatik Gövde Kaynak, Boya

- Robotla Gövde Kaynağı
- Robotla Gövde Boyama
- Laserle Dikiş Kaynağı

Sektörde Mühendislik Tasarımı, Ürün Geliştirme ve Üretim Yeteneklerinin Geliştirilmesi İçin Sahip Olunması Gereken Teknik ve Teknolojiler:

- QFD (Quality Function Deployment)
- Crash Simulator
- Alternatif Güç Teknolojileri
- Alternatif Yakıt Teknolojileri
- Araç Emisyon Laboratuvarı
- Anechoic Akustik Geliştirme Laboratuvarı
- Sonlu Eleman Yazılımları ile Tasarımları
- Bilgisayarlı Mühendislik Tasarımları
- Komple Araç Dinamik ve Dayanımı
- Test Yolları ve Tesisleri (Proving Ground)
- Sanal Gerçeklik / Digital Prototip (Virtual Reality)
- Gas Assisted Injection Molding
- Otomotiv Parçaları / Sistemleri Mekanik ve İklim Koşullandırılmalı Test Tesisi
- İleri Malzeme Teknolojisi (Kompozit Malzeme, Plastik/Termoplastik, Hafif Metaller)
- Profil - Hidrolik Şekillendirme (Hydroforming)
- Yüksek Yüzey Kaliteli ve Kaplamalı Sac Parça İmal Prosesi
- Isıyla Form Vererek Yüksek Mukavemetli Sac Parça İmal Prosesi
- Lastik Burç ve Takoz Geliştirme ve İmalatı
- Büyük Ölçekli Rüzgar Tüneli
- Güvenilir ve Yaygın Yüksek Kapasiteli Veri İletim Ağı (ISDN/T1)

5.

TÜRKİYE OTOMOTİV SANAYİNİN REKABET GÜCÜ

Türkiye'deki otomotiv sanayinin taşıt aracı ile aksam, parça ve hammadde üretimi incelendiğinde sektörün kapasite, teknolojik düzey, ürünlerin dış pazardaki rekabet gücü ve sektördeki yetişmiş insan gücü açısından önemli bir gelişim potansiyeline sahip olduğu görülmektedir.

- Ana ve yan sanayide üretim kapasitesi yeterlidir. 1999 yılında bu kapasitenin toplamda ve otomobilde ancak 1/3'ü kullanılabilmiştir.
- Gerek üretim gerek ürün teknolojilerinde uluslararası rekabet düzeyi yakalanmıştır.
- Önemli ve rekabetçi bir yan sanayi potansiyeli bulunmaktadır.
- Çok iyi eğitilmiş olan tecrübeli insan gücüne sahiptir ve sürekli geliştirilmektedir.

Otomotiv sanayinde yaşanmakta olan olumsuz koşullara rağmen, teknoloji yatırımları hızla ve sürekli olarak devam etmektedir. Sektör bu yapıyla Türkiye'deki teknolojik gelişmenin de itici gücü olmaktadır.

Otomotiv sanayinin metal, cam, kimya, elektronik, makina imalat ve tekstil gibi temel sanayilerle olan yakın ilişkisi nedeni bu sektörde sağlanan teknolojik gelişmeler, sanayinin diğer kesimlerine de yansımaktadır. Özellikle savunma sanayinin gelişmesinde otomotiv sanayi temel desteği veren sanayi dalı niteliğindedir.

Sektör son yıllarda yetiştirdiği insan gücüne bağlı olarak Ar-Ge potansiyelini önemli oranda geliştirmiş ve bu sayede küresel şirketlerin yeni ürünlerin geliştirme projelerinde de yer almaya başlamıştır.

Otomotiv sanayinde uluslararası teknik mevzuata uyum kapsamında ürünlerin geliştirilmesi ile ilgili

çalışmalar büyük ölçüde tamamlanmıştır. Bu husus Türkiye'de üretilen otomotiv ürünlerinin uluslararası pazarlarda serbest dolaşımı için büyük bir önem taşımaktadır.

Sektördeki yabancı ortakların uluslararası rekabet gücü bulunmaktadır ve bu ortaklarla ileri düzeyde entegrasyon sağlanmıştır. Bu ortaklarla sürdürülmekte olan birçok önemli ihracat projesi bulunmaktadır. Otomotiv, son yıllarda yabancı sermayenin en fazla ilgi duyduğu, özellikle üretime ve ihracata dönük yatırımlar yaptığı bir sektördür.

Öte yandan tümü ile kayıt altında olan üretim ve ticari faaliyet nedeni ile, otomotiv sanayi güvenilir ve kesin bir vergi kaynağıdır. Türkiye bulunduğu coğrafyada ileri düzeyde bir otomotiv sanayini kurmuş olan tek ülkedir. Bu nedenle otomotiv sanayi Türkiye için stratejik bir önem taşımaktadır.

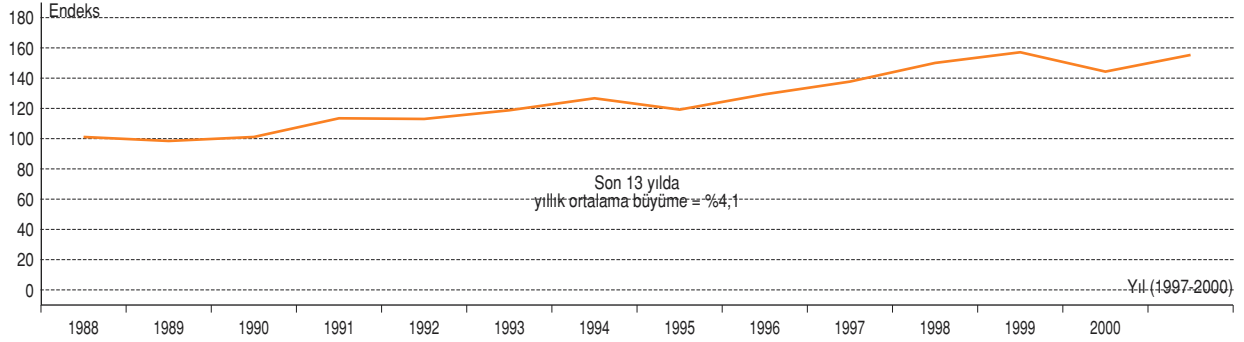
Bugün yaşanan olumsuz koşullara rağmen sektör, 1/3 boş kapasite ile çalışan ve yoğun bir rekabet içinde olan dünya devleri karşısında, 300 bin aracı Avrupa'ya ihraç etmek üzere yatırım yaparak büyük riskleri göze almıştır. Bu olgu sektörün hala rekabet şansının var olduğunu göstermektedir.

Türkiye'deki otomotiv sanayi büyük emeklerle kurulmuş ve rekabetçi bir sanayi olma yolundaki kararlılığını kanıtlamıştır. Bu sanayinin sahip olduğu güç, uluslararası kuruluşlarca da tanınmaktadır. Yabancı sermaye, Türkiye'deki tesislerini dünya pazarları için bir üretim merkezi olarak görmeye başlamıştır.

5.1. Sektörün Swot Analizi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
<p>Teknoloji:</p> <ul style="list-style-type: none">- Yabancı sermayenin üretim ve tasarım teknolojilerinin Türkiye'ye getirilmesi ve yan sanayi ile birlikte Türkiye'de uygulama olanağı sayesinde yurt dışındaki araç modellerinin eş zamanlı olarak Türkiye'de de üretilmesi.- Türkiye'de bazı modellerin üretiminin Avrupa'dan daha verimli olması nedeni ile yeni üretim projelerinin Türkiye'de başlatılması.- Genel olarak sanayinin teknolojik altyapısının uluslararası düzeyde oluşu.- Bilişim teknolojilerinin kullanımının yaygın oluşu.- Sektörün rekabetçiliğinde Ar-Ge'nin öneminin giderek anlaşılması. <p>Pazar:</p> <ul style="list-style-type: none">- AB ülkelerine ihracat deneyimi.- Dağıtım/pazarlama ağının yaygın oluşu. <p>Ekonomi:</p> <ul style="list-style-type: none">- Tamamiyle kayıt altında, vergi potansiyeli yüksek, şeffaf ve rekabete açık yapı.- Gelişmiş ve gelişmekte olan pazarlara yakınlığı bağlamında stratejik coğrafi konum.- İhracata yönelik ürünlerin AB ülkelerine serbest dolaşım olanağının bulunması.- Gümrük Birliği nedeni ile hammadde ve ara girdilerde yurtiçi piyasasına bağımlı olmaması.- Gümrük Birliği kapsamında Serbest Ticaret Anlaşması imzalanan ülkelerle yeni ihracat olanaklarının ortaya çıkması.- Off-Set sisteminin etkin kullanılması ile ihracat olanaklarının yaratılması. <p>İnsan Kaynakları:</p> <ul style="list-style-type: none">- Genel olarak iyi yetişmiş girişimci ve rekabetçi insan gücü yapısı.- Rekabetçi işgücü maliyeti.- Otomotiv sanayinin ileri-geri bağlantılarının yaygın ve güçlü olması nedeni ile yüksek istihdam ve sürekli katma değer yaratma potansiyeli. <p>Kalite:</p> <ul style="list-style-type: none">- Genel olarak uluslararası düzeyde "Kalite Yönetim Sistemleri"nin varlığı ve sürekliliği. <p>Kurumsal ve Yasal Alt Yapı:</p> <ul style="list-style-type: none">- Teknik mevzuat uygulamasında bilinçli ve etkin sektör oluşu.- Ana ve yan sanayinde kurulu kapasite potansiyeli.- Güçlü yabancı üreticilerle ortaklık ve ileri derecede entegrasyon düzeyi.- Savunma sanayinin temelini oluşturması.- Ülkenin genel teknolojik düzeyinin gelişmesinde katkıda bulunması.	<p>Teknoloji:</p> <ul style="list-style-type: none">- Teknolojik üretimin tüm üretim hatlarında yeterli olmaması.- Ar-Ge kapsamında yeni model ve teknoloji geliştirme faaliyetlerine yeterli kaynak ayrılmaması.- Ulusal teknoloji üretim politikalarının yetersizliği. <p>Pazar:</p> <ul style="list-style-type: none">- Üretim ve pazarlama birimleri arasında eşgüdümün etkin bir şekilde sağlanamaması. <p>Ekonomi:</p> <ul style="list-style-type: none">- Düşük kapasite kullanım oranından kaynaklanan yüksek üretim maliyeti.- Aşırı firma sayısı ve kapasite fazlalığı.- Özellikle yan sanayinin desteklenmesi için gerekli finansman enstrümanlarının yetersiz oluşu.- KOBİ tanımının yetersiz ve belirsiz olması nedeni, yan sanayi kuruluşlarına reel ve düzenli destek sağlanamaması.- Yüksek reel faiz ve temel girdi maliyetleri. <p>İnsan Kaynakları:</p> <ul style="list-style-type: none">- Bazı işletmelerde yetersiz eğitim düzeyi nedeni ile rekabet gücü eksikliği.- Sık aralıklarla yaşanan ekonomik krizler nedeni ile yetişmiş işgücü kaybı ve motivasyon eksikliğinin oluşumu. <p>Kalite:</p> <ul style="list-style-type: none">- Bazı işletmelerde uluslararası düzeyde "Kalite Yönetim Sistemleri"nin yetersizliği nedeni ile rekabet gücü eksikliği. <p>Kurumsal ve Yasal Alt Yapı:</p> <ul style="list-style-type: none">- Teknik mevzuat ile ilgili dokümantasyon, fiziki altyapı ve örgütlenme eksikliği.- Tüketici mevzuatının uygulamasında istismara açık subjektif değerlendirme kriterlerinin bulunması.- Ulusal Master Plan ve "Ulusal Strateji" eksikliği.- Çevre standartları ile ilgili mevzuatın uygulamasında maliyetleri artırıcı altyapı eksikliği (özellikle katı atık yönetimi vb.).- Aşırı ithalata karşı uluslararası kurullarla uyumlu düzenlemelerin olmaması veya uygulanmaması- İhtisas Gümrüklerinin etkin olarak kullanılmaması, yeterli personel ve bilgi işlem teçhizatının bulunmaması.- Motorlu taşıt araçlarının trafik tescil kayıtlarının sağlıklı olmaması.- Bazı işletmelerde kurumsallaşma ve profesyonel yönetim anlayışının bulunmaması.- Özellikle enerji girdi maliyetlerinin yüksek ve enerji temininin güvenilir olmaması.- Akaryakıt kalitesinin AB mevzuatına uyumlu olmaması.

Fırsatlar	Tehditler
<p>Teknoloji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ar-Ge çalışmalarının dünya teknolojileri ile entegrasyonu. - Uzun dönemli ihracat projeleri ve Co-Design çalışmaları sonucunda yan sanayi alt yapısının geliştirilmesi. <p>Pazar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kişi başına düşen taşıt aracının azlığı nedeni ile yüksek "Potansiyel Talep". - Genç nüfus yapısının ileriye dönük satın alma gücü potansiyeli oluşturması. - Yakın çevre pazarlarına ihracat potansiyeli. <p>Ekonomi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kentleşme ve tüketim kalıplarının değişimi. - Bölgesinde uluslararası üretim merkezi için tek aday tek ülke olma niteliği. - Bilateral ilişkiler: <ul style="list-style-type: none"> AB BDT ECO KEIB G8 Ülkeleri Kafkasya - Türkiye'nin toplam gelişme potansiyeli. - Küreselleşme sürecinde yerel olanakların ortaya çıkması. <p>İnsan Kaynakları:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Esnek çalışma sistemlerinin varlığı. - İşgücünün kurumuna sahip çıkması, aidiyet duygusu ve yüksek motivasyon. <p>Kurumsal ve Yasal Alt Yapı:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Türkiye'de inşaat, karayolu ulaştırma ve turizm sektörlerindeki gelişme potansiyeli. - AB ile entegrasyon sürecindeki gelişmeler. 	<p>Teknoloji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gelişen pazarlarda yeni üretim ve model yatırımları. - Bazı sanayi işletmelerindeki teknolojik eksiklik. <p>Pazar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aşırı vergilerden kaynaklanan "Etkif Talep"teki yetersizlik. - İstikrarsız iç pazar. - Master plan ve Ulusal Strateji geliştirilmesinde somut bir adım atılmaması. - Yabancı sermayenin gelişen diğer pazarlara yönelmesi. - Küreselleşme sürecinin bir sonucu olarak küresel satın alma politikalarının uygulanması nedeni ile yerel sanayinin olumsuz etkilenmesi. <p>Ekonomi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gümrük Birliği Kararı sonrasında ithalatın artması. - Her kriz döneminden sonra yerli pazarın daralması sonucunda yabancı sermayenin Türkiye'den ayrılma olasılığının artması. - Ekonomik istikrarsızlık nedeni ile sürdürülebilir ekonomik büyümenin sağlanamaması. - Gelir dağılımının dengesiz yapısı. - Üreticiler arasında küresel yapılanma ve dünyadaki kapasite fazlası. <p>İnsan Kaynakları:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sık aralıklarla yaşanan krizler sonucu işgücünde nitelik ve nicelik kayıplarının ortaya çıkması. <p>Kurumsal ve Yasal Alt Yapı:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Özellikle AB'nden kullanılmış taşıt araç ithalatının serbest bırakılması. - Vergi oranlarının yüksekliği ve vergilendirmenin karmaşık yapısı. - Yaşlı ve eski teknoloji araçlara uygulanan düşük vergi politikası. - İhracat işlemlerinde yaşanan zorluklar. - Doğal gaz ve/veya elektrik enerjisinin güvenilir olarak teminindeki sorunlar. - Ana ve yan sanayi arasındaki koordinasyon ve işbirliği eksikliğinin sürmesi. - Devlet kurumları arasında koordinasyon eksikliğinin sürmesi. - Yabancı ürün kullanmanın bir statü sembolü haline gelmesi: Kültürel deformasyon. - Yerli ürün kullanma kültür ve alışkanlığı eksikliklerinin devam etmesi.



Şekil 8. GSMH büyüme endeksi (1988-2000)

5.2. Rekabet Gücünü Etkileyen Temel Faktörler

5.2.1. Makro Ekonomik Gelişmeler

Yaşanan iki büyük deprem felaketinin de etkisiyle 1999 yılını yüzde 6,4 küçülen bir ekonomiyle kapatan Türkiye, 2000 yılına IMF'yle yapılan 17'inci Stand-By Anlaşmasıyla girmiştir. 2000 yılından başlayarak üç yıl süre ile uygulamaya konulan programla yıllardır kronikleşen enflasyon ve yüksek faiz ortamından kurtulmak isteyen Türkiye, bütün ekonomik düzenlemelerini de Stand-By çerçevesinde gerçekleştirmiştir.

1999'da eksiye düşen ekonomik büyüme için 2000'de öncelikle yüzde 5-5,5 aralığı belirlenmiştir. Ancak faizlerdeki düşüşle birlikte tüketici kredilerine gösterilen yoğun ilgi ve beklenenin üstündeki ithalat, ekonomiye hedeflenen üstünde bir canlılık getirmiştir. 2000 yılının birinci ve ikinci çeyreklerinde sırası ile yüzde 5,5 ve yüzde 6 oranlarında büyüyen GSYH yılın üçüncü çeyreğinde yüzde 7,4 büyümüştür. Aynı dönemler itibari ile GSMH büyüme hızı ise sırası ile yüzde 4,1, yüzde 4,6 ve yüzde 6,9 oranlarında olmuştur.

1999 yılına göre 2000 yılı Ocak-Eylül dönemi ihracat artışı yüzde 4, ithalat artışı ise yüzde 35,1 oranında olmuştur. Söz konusu dönemde dış ticaret açığı yüzde 97,6 oranında artmıştır. 2000 yılı Ocak-Eylül döneminde Euro'nun ABD Doları karşısında değer kaybetmesi nedeni ile Avrupa bölgesine yapılan

ihracatın ABD Doları karşılığının düşmesi, ihracat fiyatlarının gerilemesi ve Türk Lirası'nın, 1 ABD Doları ve 1,5 DM ağırlık sepetine göre yüzde 6 oranında reel değer kazanması, ihracattaki artışın sınırlı kalmasında etken olmuştur.

2000 yılı Ocak-Eylül döneminde ithalatın yüksek oranlı artış göstermesinde 1999 yılının ilk aylarında ithalatta yaşanan önemli daralmanın baz etkisi yapması ve üretim ile iç talebin canlanması etkili olmuştur. Diğer yandan, ham petrol fiyatlarındaki hızlı artış petrol ve petrole dayalı ürünlerin ithalatının yükselmesinde belirleyici olmuştur.

1999 yılının Ocak-Eylül döneminde 7,2 milyar ABD Doları olan dış ticaret açığı 2000 yılının aynı döneminde 16 milyar ABD Doları düzeyinde gerçekleşmiştir.

Kasım ayının başında Arjantin'de yaşanan olumsuzluklar ve bu ülkenin kredi notunun 14 Kasım 2000 tarihinde derecelendirme kurumları tarafından düşürülmesi, gelişmekte olan ülkelerin risklerini artırırken bu ülkelerin uluslararası piyasalarda işlem gören borçlanma senetlerinin faiz oranlarının da artmasına neden olmuştur. Bu gelişmeler sonucu Türkiye'ye yatırım yapmış olan kurumlar, Türkiye'ye açılan kredilerin durdurularak değerleri düşen teminatların tekrar tesisini talep etmişlerdir. Buna ek olarak, her yıl sonunda bankalar tarafından pozisyon kapatmak amacı ile meydana gelen mevsimsel döviz talebi de öne çekilmiştir. Bu gelişmeler Merkez Bankası'nın döviz rezervlerine olan talebi artırarak bir döviz çıkışına neden

tasarlanma şekli nedeni ile Merkez Bankası'nın net iç varlıklarında meydana gelen daralma, piyasadaki TL likiditesinin de azalmasına neden olmuştur.

Ortaya çıkan kriz, IMF, Hazine Müsteşarlığı ve Merkez Bankası tarafından alınan önlemler ile çözülmüştür. Şubat ayında ise, kurların üzerindeki baskının artması nedeniyle devalüasyon beklentisi artmış ve siyasi gerginlik sonrası, hem dövize hem de TL'ye aşırı talep doğmuştur. Bu talep sonucunda, esas olarak bir ödemeler krizi ortaya çıkmış ve talep edilen likitide piyasaya verilememiş ve krizin boyutu büyümüştür. Bu gelişmeler sonucu, "dalgalı kur" sistemine geçilmiş ve yeni bir program hazırlanarak Nisan ayında uygulamaya konulmuştur. 2001 yılında geçmiş dönemlere oranla daha büyük bir kriz yaşanmıştır. Bu krizden reel sektör önemli ölçüde etkilenmiştir.

Sıkça yaşanan bu krizler belirsizlik ortamı nedeniyle tüm sektörlerin üretim/yatırım/rekabet gücünü olumsuz yönde etkilemektedir. Ancak Türkiye ekonomisinin geçmiş büyüme performansına bakıldığında, her türlü krize rağmen, ortalama yüzde 4,1 civarında büyüdüğü görülmektedir.

Bu durumda önümüzdeki on yıllık dönemde de Türkiye'nin mevcut krizden çıkıp benzer şekilde büyüyeceği varsayılmaktadır.

Yukarıda özetlenen tüm bu olumsuz gelişmelere karşın, Türkiye'deki otomotiv sanayi, şirketlerin ihracata yönelik sanayi stratejileri çerçevesinde gelişmesini sürdürme çabası içinde bulunmaktadır.

5.2.2. Ana-Yan Sanayi Arasındaki İlişkiler

Otomotiv sanayinin rekabet gücünü artırabilmesi ve gücünü sürekli kılabilmesi için ana sanayi ile yan sanayi arasında tam entegrasyonun sağlanması gereklidir. Ancak otomotiv sanayinin rekabet gücü yan sanayi dışında diğer birçok sektörle kurulan ilişkilerle de yakından bağlantılıdır.

Uluslararası rekabetin sağlanması için ürünün fiyat

ve kalite açısından eşdeğer mallara göre üstünlüğü gereklidir. Bunun için, malın üretiminde kullanılan tüm ara girdilerde rekabet üstünlüğü zorunludur.

Kitlesel üretim sürecinde ana ve yan sanayi arasındaki ilişki başlangıçta, ana sanayinin gücü ile orantılı olarak yan sanayiden düşük fiyatla parça almak şeklinde kurulmuştur. Ancak uluslararası rekabetin hızla yayılması ve kitlesel üretim yerine esnek/yalın üretim sürecine geçiş işbirliğine farklı bir boyut kazandırmıştır.

Bu boyutta, ilişkiler basit ve dar kapsamlı ticari ilişkiler yerine, tasarım da dahil üzere tüm üretim süreçlerinde işbirliği ve entegrasyonu kapsamaktadır. Zira böyle bir entegrasyon ile nihai ürünün rekabet için gerekli kalite ve maliyet düzeyine erişilebilmektedir.

Ana ve yan sanayi entegrasyonunun temelini teknik, mali ve kalite sistemleri entegrasyonu oluşturmaktadır.

Teknik Entegrasyon: Üretimde kullanılan yan sanayi ürünleri, iki kesim arasında tasarım aşamasından başlayarak birlikte geliştirilmektedir. Bu süreç ana ve yan sanayi arasında güvene dayalı ve uzun süreli bir işbirliği için gereklidir. Zira, ancak böyle bir güven ortamında yan sanayi gerekli yatırım kararlarını alabilmektedir.

Teknik entegrasyon Ar-Ge çalışmalarında her iki kesimin potansiyel güçlerinin birleşmesini ve kaynakların daha rasyonel kullanılmasını sağlamaktadır. Bu ise, rekabetçi ürün ve teknolojilerin gelişmesini mümkün kılmaktadır.

Teknik entegrasyon yan sanayinin ihtisaslaşmasını desteklerken, özgün ürünlerin geliştirilmesine yardımcı olmaktadır. Güven ortamı, yan sanayide ekonomik ölçeklerde üretim için gerekli kapasite kurulmasını sağlayan en önemli unsurlardan birisidir.

Ancak bir çok projede ana sanayi, ürün tasarımı yapabilecek ve ürün geliştirebilecek yan sanayilere ihtiyaç duymakta, bu ise lisans veya yabancı ortaklık tesisi dolayısıyla uzun zaman almaktadır. Bu kayıplar yerli yan sanayiden faydalanmayı kısıtlamaktadır.

Rekabetçi Öncelik	Puan*
1. Teslimat Güvenirliliği	
İstenilen miktarda teslimat yapabilme	61
İstenilen zamanda teslimat yapabilme	60
İstenilen yerde teslimat yapabilme	58
2. Kalite	
Spesifikasyonlara uygunluk	60
Güvenirlilik	58
Dayanıklılık	55
Müşteri hizmetleri	54
İmaj/marka	52
Tasarım kalitesi	51
3. Esneklik	
Ürün esnekliği	58
Süreç esnekliği	53
4. Düşük Fiyat	43

* Önem derecesine göre ağırlıklandırılarak elde edilen toplam puanlardır.

Tablo 32. Otomotiv yan sanayinde rekabetçi öncelikler

Kaynak: TÜSİAD, Taşıt Araçları Yan Sanayinde Teknoloji ve Yeni Ürün Geliştirme Yönetimi, İstanbul: 1998, s.94

Faktör	Toplam Puan
Teknik spesifikasyonlara uygunluk	65
Fiyat	63
Teslim süresi ve sıklığı	48
Teknik bilgi ve deneyim birikimi	47
Sertifika sahibi olma	45
Kapasite/miktar	36
Haberleşme ve nakliyat uygunluğu	21

Tablo 33. Otomotiv yan sanayinde tedarikçi seçim kriterleri

Kaynak: TÜSİAD, Taşıt Araçları Yan Sanayinde Teknoloji ve Yeni Ürün Geliştirme Yönetimi, İstanbul: 1998, s.95

Mali Entegrasyon: Ana ve yan sanayi arasında maliyet faktörlerinin rasyonel analizini ve düzenlenmesini sağlamaktadır. Bunun sonucu olarak ticari ilişkiler daha sağlıklı bir ortamda gelişebilmektedir. Bu entegrasyon, üründe rekabetçi bir fiyat oluşması için kaçınılmazdır.

Kalite Sistemleri Entegrasyonu: Son üründe rekabetçi bir kalitenin elde edilebilmesi için ana ve yan sanayinin kalite sistemleri arasında entegrasyon sağlanmalıdır.

Ana ve yan sanayi entegrasyonu her bir ana sanayi firması bazında ilgili yan sanayi kuruluşları ile birlikte düzenlenebilmektedir. Günümüzde ana sanayi-yan sanayi ilişkilerinin teorik olarak karşılıklı güvene dayanan, ortak tasarımı içeren uzun vadeli bir "İş Ortaklığı" olarak ele alınması gerekmektedir.

Otomotiv yan sanayi, özellikle son 5 yıl içinde teknoloji olarak ileri bir düzeye gelmiş ve uluslararası denetimlerde, gelişmiş batı ülkelerinde faaliyet gösteren Orijinal Ekipman İmalatı (OEM) firmalarına yönelik üretim yapacak düzeye ulaşmıştır. Sektör ihracatının yüzde 60'ının AB ülkelerine yönelik olarak gerçekleşmiş olması, ulaşılan teknoloji düzeyinin bir göstergesidir.

Otomotiv yan sanayinde faaliyet gösteren firmaların yüzde 30'u uluslararası pazarlarda kabul gören kalite belgelerine (ISO 9000, QS 9000, ISO 14000 vb.) sahiptir. Arıtma tesisine sahip olan firma oranı ise yüzde 7'dir. Rekabetçi önceliklere verilen önem ise firmalara göre farklılaşmaktadır.

Tam zamanında üretim ve tedarikin geçerli olduğu otomotiv sektöründe teslimat güvenilirliği rekabetin bir ön koşulu haline gelmiştir. Öne çıkan diğer bir rekabetçi öncelik ise kalitedir. Kalite, spesifikasyonlara uygunluk, güvenilirlik ve dayanıklılık olarak teslimattan hemen sonra ikinci önemli öncelik olarak ortaya çıkmaktadır. Üçüncü rekabetçi öncelik ise esnekliktir. Bu anlamda, ürün esnekliği öne çıkmaktadır. Ürün esnekliği, yeni ürün geliştirme, mevcut üründe değişiklik yapma ve ürünü müşterinin ihtiyaçlarına uyarlayabilme;

Rekabeti Belirleyen Faktörler	Önem Sırası
Ekonomik ölçeklerde üretim	1
Ham ve yardımcı madde maliyeti	2
İşçilik maliyeti	3
Finansman maliyeti	4
Kalite	5
Enerji maliyeti	6
Sevkiyat	7
	Rekabet edilen yabancı firmalara göre durum (iyiden kötüye doğru sıralama)
Rekabeti Belirleyen Faktörler	
Kalite	1
İşçilik maliyeti	2
Sevkiyat	3
Ekonomik ölçeklerde üretim	4
Enerji maliyeti	5
Ham ve yardımcı madde maliyeti	6
Finansman maliyeti	7

Tablo 34. Otomotiv yan sanayinde rekabeti belirleyen faktörler

Kaynak: TAYSAD

süreç esnekliği ise ürün miktarını ve ürün gamını değiştirebilme yeteneğini ifade etmektedir.

Bu iki faktör açısından yeterli olan şirketler arasında seçim fiyata göre yapılmaktadır. Ana sanayi şirketleri kalite ve teslimat konusundaki yeterlilikleri yan sanayi şirketlerinin sahip oldukları kalite belgeleriyle ve yan sanayideki denetimlerle değerlendirmektedir.

Tedarikçi seçim kriterleri arasında üçüncü sırada yer alan teslimat performansı yan sanayi şirketlerinin rekabetçi öncelikleri arasında birinci sırada yer almıştır. Bu farklılaşma teslimat güvenilirliğinin yoğun olarak gündeme gelmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Bu faktör, artık rekabet ortamında varolabilmek için, kalitede olduğu gibi, vazgeçilmez bir koşul haline gelmektedir.

Şirketler, ürün esnekliğinin önümüzdeki yıllarda daha da önem kazanmasını beklemektedirler. Bunun nedeni, ürün ömürlerinin ve ana sanayideki ürün geliştirme sürelerinin kısalmasının yan sanayiye yansımalarıdır. Yeni bileşenlerin tasarlanması ve devreye alınması ile müşteri isteklerine bağlı olarak mevcut bileşenlerde değişiklik yapılma süreleri kısalacaktır. Şirketlerin yüzde 75'i yeni ürün geliştirme ve devreye alma süresinin kısaltılmasına büyük öncelik vermektedir.

Yurt dışında faaliyet gösteren bazı ana sanayi şirketlerine alternatif yaratabilmek amacı ile Türkiye'deki bazı yan sanayi şirketlerini tercih edebilmektedir. Bu durum, yerli sermaye yan sanayi şirketlerinin, yurt dışı pazarlara açılmasında önemli bir fırsattır.

Otomotiv yan sanayi mamullerinde rekabetçi üretim olanağı sağlayan başlıca faktörler önem sırasına göre Tablo 34'te sıralanmaktadır. Söz konusu faktörler açısından diğer rakip ülkelere göre Türkiye'nin durumu iyiden kötüye doğru yine aynı tabloda gösterilmiştir.

İlgili Bakanlık	Konu
Devlet Bak. (Hazine)	Yabancı Sermaye, Teşvik ve Uygulama
Devlet Bak. (Dış Ticaret)	İthalat, İhracat, Standardizasyon, AB Koordinasyon
Devlet Bak. (Gümrük)	Gümrükler
Maliye Bak.	Motorlu Taşıtlar Vergileri
Sanayi ve Ticaret Bak.	Teknik Mevzuat (Tıp Onayı), Tüketicinin ve Rekabetin Korunması
Bayındırlık ve İskan Bak.	Karayolları Trafik Mevzuatı, Teknik Mevzuat, Teknik Muayeneler
İç İşleri Bak.	Karayolları Trafik Mevzuatı, Kayıt ve Tescil

5.2.3. Kamu-Sanayi İlişkileri

Türkiye'deki otomotiv sanayi mevzuat ve uygulamaları açısından bir çok kamu kurum ve kuruluşu ile yakın ilişki içinde bulunmaktadır. Ancak ilgili kurumların farklı bakanlıklar arasında dağılması görev ve yetki dağılımında sorun yaratmakta, sanayi ile ilgili politikaların bir bütünlük içinde sürdürülmesine olanak tanımamaktadır. Koalisyon hükümetleri döneminde bu sorun daha da büyümektedir.

Kamu yönetiminde karar mekanizmaları ile uygulayıcı kuruluşlar genellikle birbirinden ayrı bakanlıklarda bulunmaktadır. Bunun sonucu, alınan kararların uygulanmasında çok önemli farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Küresel rekabet içinde bulunan bu sanayi dalı ile ilgili kararların alınmasında zaman kaybı ya da farklı uygulamalar rekabet gücü üzerinde çok olumsuz etkiler yaratmaktadır.

Sanayiye ilgilendiren konuların bir bütünlük içinde ele alınmaması ve ilgili bakanlıkların konuya kendi açılarından farklı bakış açıları, bu sanayi dalının gelişmesinde en önemli engellerden birini oluşturmaktadır.

Otomotiv sanayi uluslararası rekabete ulaşmak ve bunu sürdürmek bilinci ve amacı ile ana ve yan sanayi bir bütün olarak gerekli çalışmalarını sürdürmektedir. Raporun "Sanayinin Sektörel Hedefleri" başlıklı bölümünde bu konuya ilişkin ayrıntılar verilmektedir. Sanayinin devletten beklediği, yönlendirici ve sanayinin gelişmesini hızlandıracak düzenlemelerin yapılmasıdır.

Otomotiv sanayini ilgilendiren başlıca konular ve ilgili bakanlıklar aşağıda özetlenmektedir:

5.2.4. Yabancı Sermayenin Rolü

5.2.4.1. Rekabette Yabancı Sermayenin Rolü

Az gelişmiş ülkeler, kalkınmalarını sağlayacak üretken yatırımları arttırmak zorundadır. Yeterli tasarrufa sahip olmayan bu ülkeler, söz konusu atılımı gerçekleştirebilmek için yabancı kaynaklara gereksinim duyarlar. Yabancı kaynaklar bağış-kredi ve yabancı sermaye (lisans anlaşmaları, portföy, doğrudan yatırım) olarak ikiye ayrılmaktadır.

Borçlanmanın iç tasarruf açıklarının finansmanında kullanıldığı, küreselleşmenin hız kazandığı bu dönemde, Türkiye'de üretken sanayi için yabancı sermaye yatırımlarının artırılması yatırım, dış ticaret (ihracat gelirinin ithalat giderini karşılamaması) ve teknolojiadaki açıkların kapatılması için çare olarak görülmektedir. Ülkemizde, tasarruf oranlarının düşük olmasının neden olduğu kaynak yetersizliği, imalat sanayinde gerekli olan yatırımların yabancı sermaye girişi ile telafi edilmesini zorunlu hale getirmekte, bu da, uygulanacak yabancı sermaye politikalarının önemini artırmaktadır. Dış borçlanma da alternatif bir kaynak temin yöntemi olmakla birlikte ihtiyaçlar karşısında yetersiz, riskli ve pahalıdır.

Türkiye'ye gelen yabancı para giderek kısa dönemli spekülatif portföy oluşturarak, tahvil, bono ve hisse senedi gibi yatırım araçları ile mali piyasalara yönelmiştir. Sanayide son on yılda yeni yatırım yapılamaması sonucu, borsada sanayi yatırımına bağlı olarak çıkarılan hisse senetleri azınlıkta kalmıştır. Borsaya yabancı yatırımcı gelmesi ile borsa endeksi sürekli ve hızlı yükselmiş, hisse senetleri ve borsa spekülatif operasyonlara açık hale gelerek derinlik kazanamamıştır.

Yabancı sermayenin ihracata ve iç pazara yönelik üretim yapan, Türkiye'yi dış pazarlara ve dünya rekabetine açan ve hazırlayan bir yapıda olması önemlidir.

Aksi takdirde, ülke gelişimi için önemli olan teknoloji

transferi, Ar-Ge, ihtisaslaşma, dünya standartlarında kaliteli üretim yapabilirlik, istihdam gibi konularda yabancı sermaye avantajlı özelliğini kaybetmektedir.

1960'lı yıllarda yabancı sermayeye ucuz emek ve kaynak sunan G. Kore ve Tayvan modellerine benzer bir biçimde Türkiye'de emeği ucuzlatarak yabancı sermayeyi çekmeye çalışmıştır. Ekonomik gelişmeye bağlı olarak, emeğin sürekli bir biçimde ucuz kalması söz konusu değildir. Düşük işçilik maliyetinin eksen olma özelliğinin, Ar-Ge, ihracat üssü olma, co-design gibi niteliksel özelliklerle yer değiştirmesi kaçınılmazdır.

Yukarıda değinilen sebeplerden ötürü, yabancı sermayenin ülke gelişiminde etkin rol oynayabilen kısmı (doğrudan yatırım) özellikle otomotiv sanayinde göze çarpmaktadır. Teknoloji transferi, dünya standartlarında kaliteli üretim, dış pazarlara açılma ve istikrarlı bir ihracat, otomotiv sanayinde yabancı sermayenin oynadığı rolün ana özellikleridir.

Ülkemizdeki yabancı sermayenin özellikle otomotiv sektöründe üstlendiği rolü yerine getirebilmesi için, makro ekonomik dengelerin ve siyasi istikrarın bulunduğu bir ortam, yabancı sermaye ile ilgili hukuki altyapının mevcudiyeti (özellikle sinai mülkiyet haklarının korunması), yüksek enflasyonun işletmeler üzerinde yarattığı erozyonu önlemeye yönelik olarak enflasyon muhasebesinin besimsenmesi, iç pazarın büyük bir potansiyele erişmesi (nüfus büyüklüğünden daha çok satın alma gücünün yeterli olması), devletin yatırım ve ihracat teşvikleri konusunda duyarlı davranması gerekmektedir.

Yabancı sermayenin üretken yatırımlar konusunda tercihlerini oluştururken, yatırımı yapacağı ülkenin sağladığı yatırım avantajlarını göz önünde bulundurduğu bir gerçektir. Adil bir yaklaşımla verilen, ayrımcılık gözetmeyen yatırım teşvikleri, siyasi ve ekonomik istikrar, iktidar değişikliklerinden bağımsız, siyasete endeksli olmayan yabancı sermaye politikası, hükümet yetkililerince verilen sözlerin zamanında ve tam olarak yerine getirilmesi yatırım

Türkiye özellikle büyük nüfusu ve stratejik coğrafi konumu sebebiyle, yabancı sermayenin önemli yatırım alanlarından biri olabilecek potansiyele sahiptir. Türkiye'deki otomotiv sanayinde faaliyet gösteren firmalarda yabancı sermaye oranı son yıllarda kuruluş dönemine göre artış göstermiş, bu da doğrudan yatırımdan çok, yerli şirketlerle kurulan ortaklıklar yoluyla gerçekleşmiştir. AB ile entegrasyon sürecinin gelişmesi, yabancı sermaye girişi üzerinde hızlandırıcı bir etki yaratmıştır.

Gümrük Birliği sonucu yabancı ortaklarla ihracata yönelik entegrasyon, yabancı sermayenin payındaki artışı desteklemiştir. 1990'lı yılların başında artan otomobil talebiyle birlikte, özellikle Uzak Doğu ülkeleriyle lisans ve ortaklık ilişkilerinde artış gözlenmiştir. Bu dönemde Toyota, Hyundai ve Honda Türkiye'de otomobil ve ticari araç üretimi için teşvik alarak yatırım yapmışlardır. Buna rağmen, özellikle lisans ile ticari araç üreten bazı firmalarda halen yabancı sermayenin bulunmadığı belirtilmelidir.

Otomotiv sanayinde faaliyet gösteren ana ve yan sanayi şirketlerinde yabancı şirket ortaklıklarının bulunmasının en önemli avantajları; üretim ve tasarım teknolojilerinin Türkiye'ye getirilmesi, yurtdışındaki araç modellerinin eş zamanlı olarak Türkiye'de de üretilmesi ve yabancı ortaklığın ihracata ilişkin olarak dış pazarlarda sağladığı veya sağlayabileceği olanaklardır.

Otomotiv yan sanayinde yabancı sermaye yatırımlarının teşvikindeki temel amaç atıl kapasite yaratmadan, mevcut tesislerin teknolojik düzeylerini artırmak, bu tesisleri yeni dünya araçlarına co-design yapabilecek ve ana sanayi firmalarının global üretimlerine yönelik parça üretebilecek düzeye ulaştırmak olmalıdır. Bu nedenle, otomotiv yan sanayine yönelik yabancı sermaye yatırımlarının teşviğinde öncelikle ihracat şartı, üretim potansiyeli dikkate alınmalı ve bu surette teşviklerde mevcut tesislerin atıl kalmasına ve kıt olan kaynakların israf edilmesine engel olunmalıdır.

5.2.4.2. 2000'lerde Türkiye'de Yabancı Yatırımlar

Türkiye'de yabancı sermaye hareketlerinin geçmişini üç evreye ayırmak olasıdır. Bu evrelerden birincisi 1980 öncesi, ikincisi 1980-1990 arası ve üçüncüsü 1990 sonrasıdır. 1980 öncesinde, Türkiye'ye önemli boyutta yabancı yatırım gelmediği söylenebilir. 1954'den 1980'e kadar geçen 25 yılda, otomotiv, ilaç, gıda ve petrol sektörlerine yapılan az sayıda yatırımın toplam değeri, 228 milyon ABD Doları olmuştur. Bu miktarın tamamına yakın bir bölümü, üç adet petrol, iki adet otomobil, beş adet otobüs-kamyon, sekiz adet ilaç, üç adet araba lastiği firması, üç kamu ortaklığı ve on beş civarında gıda, kimya, elektrikli alet ve makina firması tarafından yapılmıştır.

1980 yılında 24 Ocak kararlarından sonra, liberalizasyon politikalarıyla birlikte, yatırımlar yavaş yavaş artmaya başlamıştır. Gelişmenin hızlanması, 1980'li yılların ikinci yarısına rastlamaktadır. Yatırımlar, 1987 yılında ilk kez bir yılda 200 milyon ABD Dolarını geçerek aşama kaydetmiş, daha sonra 1988 ve 1989 yıllarında her yıl ikiye katlanarak, 1990 yılı sonunda yılda bir milyar ABD Doları seviyesine ulaşmıştır. Ancak, yabancı yatırımlar, 1990 yılından bu yana, yılda bir milyar ABD Doları seviyesinin üzerine çıkamamıştır.

1980'lerin ikinci yarısında hızlanarak, 1990 yılında 1 milyar ABD Doları seviyesine ulaşan yabancı yatırımların, 1993 yılına kadar yarıya yakın bir bölümünü, Türkiye'ye ilk kez gelen yeni yatırımlar oluşturmaktadır. 1994 ekonomik krizinden sonra, toplam yabancı yatırımlar içinde yeni yatırımların oranı hızla düşmüş ve 1995 yılından bu yana, yeni yatırımların oranı yüzde 5 ila 10 seviyeleri arasında kalmıştır. Yıllık yüzde 5-10 düzeyinde yeni yabancı yatırım, yılda 50 ile 100 milyon ABD Doları yatırıma tekabül etmektedir. Sözü edilen yeni yatırım rakamlarının Türkiye için son derece önemsiz rakamlar olmasının yanısıra, 50-100 milyon ABD Dolarlık bu yatırımın 300-400 firma tarafından

Bunların tamamına yakın bir bölümü, şahıs firması niteliğinde, çok küçük yatırımlardır.

Türkiye'nin her yıl çekmesi gereken yatırım miktarı üzerinde, çeşitli spekülasyonlar yapılsa da, bu rakamın asgari 25-30 milyar ABD Doları seviyesinde olması gerektiğini söylemek mümkündür. Amerikan hükümeti tarafından 2000'li yıllar için geliştirilen "Gelişmekte Olan 10 Büyük Pazar" stratejisinde, gelişmekte olan en önemli 10 ülkenin, 2000 yılında ABD'nin dış ekonomik ilişkileri içinde AB üyesi ülkeler ya da Japonya'nın düzeyine ulaşacağı, 2010 yılında ise, 10 ülkenin payının Avrupa ve Japonya'nın toplam hacmini aşacağı öngörülmektedir. Bu ülkeler arasında, Türkiye'ye önem bakımından Çin'den sonra ikinci sırada yer verilmektedir. Stratejinin geliştirildiği 1994 yılından bu yana meydana gelen gelişmeler, ulaşılan düzeylerin stratejide öngörülenlerin de ötesine geçilebileceğini göstermiştir.

Gelişmekte olan 10 büyük pazar stratejisi içinde öngörülen gelişmeleri göstermeyen tek ülke Türkiye olmuştur. Stratejinin mimarı olan ABD'nin dış ticaretten sorumlu eski ticaret müsteşarı Jeffrey Garten'ın yaklaşımına göre, Türkiye'nin 1998 yılında 50 milyar ABD Doları yatırım çeken Çin'in gerisinde, 28 milyar ABD Doları yatırım çeken Brezilya'nın önünde olması gerekmektedir. Bir başka deyişle, Türkiye'nin yılda 30 ila 50 milyar ABD Doları arasında bir rakamı yabancı yatırım olarak çekmesi olasıdır.

Gerçekleşen yabancı yatırım rakamları ise, bu rakamlar ile kıyaslanamayacak denli düşüktür. Türkiye için potansiyel olarak öngörülen rakamlar abartılı değildir. 1998 yılında Çin'in 50, Brezilya'nın 28, Polonya'nın 10 milyar ABD Doları yatırım çekmiş olması, gerekli ortam hazırlandığında, Türkiye'nin de rahatlıkla sözü edilen rakamlara ulaşabileceğini göstermektedir. 1990 yılında, Türkiye ilk kez 1 milyar ABD Doları yatırım seviyesini yakaladığında, Çin 3,5 milyar ABD Doları, Brezilya, Meksika ve Endonezya birer milyar ABD Doları yatırım çekmiştir.

1990 yılında, kişi başına düşen yabancı yatırım miktarı Çin dahil, bahsi geçen ülkelerden yüksek

olan Türkiye'nin, 2000'li yıllarda da bu düzeyi rahatlıkla yakalayabileceğini söylemek olasıdır.

ABD gibi, İngiltere de Türkiye'yi en önemli on ülke kategorisine dahil etmiş ve Türkiye ile ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi için harekete geçmiştir. Bu ve benzeri yaklaşımlar, strateji niteliğinde olmasa da, genel bir politika olarak birçok diğer ülkenin yaklaşımlarında da gözlenmektedir. Sahip olduğu potansiyelle ve bu potansiyelin gereği, birçok yatırımcı ülkenin olumlu yaklaşımına rağmen, Türkiye'nin arzu edilen yatırım seviyelerini yakalayamamasının temelinde, ekonomik ve siyasal koşullarda varolan istikrarsızlığın yattığı bilinmektedir.

Büyük pazar potansiyeline ilave olarak, Türkiye'nin insan kaynaklarının da gelişmiş ülkelerle eşdeğer kabul edilmesi, altyapı olanaklarının iyi durumda olması, hemen tüm çok taraflı anlaşmalara katılmış olması ve yaklaşık 60 ülke ile yatırımların korunması ve çifte vergilendirmeyi önleme anlaşması imzalamış bulunması yabancı sermaye çekebilme için oldukça önemli bir rekabet gücüne sahip olduğunu göstermektedir.

Daha istikrarlı dönemlerde Türkiye'de yatırım yapmış yatırımcıların, yatırımlarını sürekli genişletmelerinin ve Türkiye'yi bölgesel merkez seçerek, Doğu Avrupa'dan Orta Asya'ya, Karadeniz ülkelerinden Orta Doğu'ya kadar çok geniş bir alanda faaliyetlerini Türkiye üzerinden yürütmelerinin altında bu gerçekler yatmaktadır.

Türkiye'nin gerçekleri ile potansiyeli, birbiri ile örtüşmemektedir. Türkiye'nin, büyük potansiyeline rağmen, yabancı yatırımları beklenen düzeyde çekememesinin esas nedeni, istikrarsızlık ve güven eksikliğidir. Türkiye içinde bulunduğu koşullarda, büyük potansiyeline rağmen, yatırımcıya güven verememektedir. Bu tabloyu değiştirebilmek, Türkiye'nin elindedir. Türkiye'nin bu tabloyu çok kısa sürede değiştirebilmesi ve yılda 25-30 milyar ABD Doları yatırım çekebilmesi, hiç de zor değildir. Pek çok gelişmekte olan ülke, iki, üç yıl gibi kısa sürelerde,

Motor Silindir Hacmi	1995		1996		Oransal Vergiler (%) 1999 (Ocak-Nisan)		1999 (Nisan-Aralık)		2000	
	KDV	ETV	KDV	ETV	KDV	ETV	KDV	ETV	KDV	ETV
< 1600	23	12	23	12	23	12	23	6	25	12
1601-2000	23	12	23	18	23	18	23	18	40	18
> 2001	23	12	40	24	40	24	40	24	40	24

Motor Hacmi (cc)	Oransal Vergiler (%)			Maktu Vergiler (%)	Toplam (%)
	KDV	ETV	Toplam		
< 1600	25	12	37	13	50
1601-2000	40	18	58	20	78
> 2001	40	24	64	22	86

Tablo 35. Otomobil satış vergileri (1995-2000)

yabancı yatırımları sekiz, on kat artırma başarısını göstermiştir. Diğer ülkelerle karşılaştırıldığında, bunu başarmak Türkiye için daha kolay gözükmemektedir.

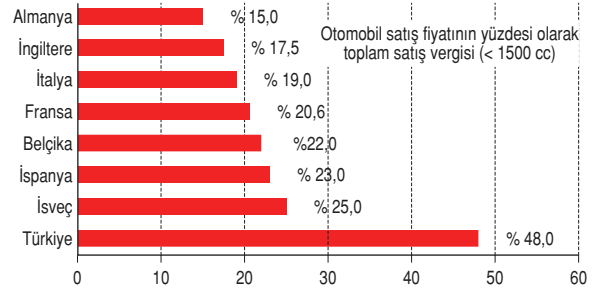
Türkiye'nin AB'ne adaylık süreci ve Türkiye ekonomisinin Maastricht kriterlerine uyum sağlamak amacıyla atacağı adımlar da yabancı sermayenin beklenen düzeyde gelebilmesi açısından bir fırsat olarak değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak, Türkiye, yabancı yatırımcılar tarafından dünyanın en cazip yatırım noktalarından biri kabul edilmektedir. Türkiye, bu önemli potansiyelini, içinde bulunduğu istikrarsız koşullar edeniyle realize edememekte, ülkeye gelebilecek yatırım miktarının ancak otuzda birini çekebilmektedir.

5.2.5. Satış Vergileri Sistemi

Türkiye'de otomobil satış vergileri sistemi karmaşık ve toplam vergi yükü aşırı yüksektir. AB ülkelerinde toplam satış vergileri yüzde 20'ler düzeyindedir.* Otomobil üzerindeki satış vergileri, geçmiş yıllarda aşırı talep nedeni ile ortaya çıkan kayıt dışı satışları önlemek amacı ile uygulanan "Yeni Ek Vergilerle" sürekli olarak arttırılmıştır. Ancak, artan vergiler, talebin aşırı azaldığı dönemlerde de aynen korunmuş ve bu eğilimi önemli oranda hızlandırmıştır.

* AB ülkelerinde motorlu taşıtlar vergi sistemi için bkz. Ek-1.



Şekil 9. AB ülkelerinde otomobil satış vergileri (yüzde)

Türkiye'de halen yeni otomobil satışlarında 2 grup altında, 5 değişik vergi alınmaktadır:

- Oransal Vergiler
 - Katma Değer Vergisi (KDV)
 - Ek Taşıt Alım Vergisi (ETV)
- Maktu Vergiler
 - Taşıt Alım Vergisi (TAV)
 - Çevre Fonu (1/4 TAV)
 - Eğitime Katkı Payı

Otomobil satış vergileri motor silindir hacmine göre değişmekte ve otomobil satış fiyatının yarısına erişmektedir. Buna karşın bu vergiler AB ülkelerindeki otomobil satış fiyatının yüzde 15 ve 25'i arasındadır.

AB ülkelerinde ise vergilerin değişimi Şekil 9'da görülmektedir. Motorlu taşıtlar vergisinin de yeniden düzenlenmesi gereklidir. "Motorlu Taşıtlar Vergisi" yıllık olarak otomobilin yaşı, ağırlığı ve lüks durumuna göre alınmaktadır.

Otomobil parkının büyük bir bölümünü

Otomobil Yaş Sınıfı	Park (1999)	Ortalama Yıllık Vergi (\$)
1 - 6	1.720.000	60
7 - 15	1.533.000	30
16 +	1.087.000	7

oluşturan < 1600 cc otomobillerde bu vergi halen ortalama 45 ABD Doları dolayındadır ve otomobilin yaşına göre 7 ABD Doları ile 70 ABD Doları arasında değişmektedir. Diğer ülkelerde "Yol Vergisi" olarak anılan bu vergi, genellikle yaşa bağlı olmaksızın tek vergi şeklindedir ve amacı, karayolu giderlerine katkıda bulunmaktır. Bu vergi 1-6 yaş ile +16 yaşındaki otomobiller arasında yaklaşık 10 katı azalmakta ve yaşlı ve eski teknoloji araçların kullanılmasını özendirilmektedir. Bu yaşlı araçlar bir yandan çevre kirliliği yaratırken, bir yandan da trafikte can ve mal güvenliği açısından tehdit oluşturmaktadır. Ayrıca bakım, işletme ve yakıt giderleri çok yüksektir. Motorlu taşıtlar vergisinin kademeli olarak parktaki tüm otomobillere eşit uygulanması ile;

- Vergi gelirleri artacak,
- Vergi tabana yayılacak ve yoldan yararlananlar eşit vergi verecek,
- Aşırı çevre kirliliği yaratan eski araç kullanımı özendirilmeyecektir.

Kısacası, yeni otomobilde yüksek satış vergisi, otomobil edinme isteğini engellemekte, yaşa göre belirlenen "Düşük Yıllık Vergi" ise eski otomobil kullanımını özendirilmektedir.

23 Kasım 2000 tarih ve 4605 sayılı Kanunla

yeniden düzenlenen 1318 sayılı Kanunun 10 ve geçici 2'inci maddesi ile siyasi iktidara geniş sınırlar içinde Taşıtlar Alım Vergisi ve Ek Taşıtlar Alım Vergisi'ni değiştirme yetkisi verilmiştir. Bu düzenlemeye göre:

- Taşıtlar Alım Vergisi, Yeniden Değerleme Oranının yüzde 50'sini geçmemek, yüzde 20'sinden az olmamak üzere düzenlenebilmekte ve bu yeni oran 20 katına kadar artırılabilir.
- Ek Taşıtlar Alım Vergisi yüzde 0 ile yüzde 36 arasında düzenlenebilmektedir.

Türkiye'de sürekli bir büyüme sağlanabildiği sürece potansiyel bir otomobil talebi vardır. Kişi başına düşen gelirin gelirin düşük olmasının da etkisiyle Türkiye'deki otomobil yoğunluğu 1999 yılı itibarıyla 62 olarak gerçekleşmiştir. Bu ise, 476 olan AB ortalamasının bir hayli altındadır. Yüksek vergiler talebin önüne bir engel olarak ortaya çıkmaktadır. 800 bin adet/yıl olan kurulu kapasiteye rağmen, ancak 250-300 bin adet/yıl ile sınırlanan üretim düzeyi, vergilerin azaltılması ile de çok yakından ilişkilidir.

Türkiye'de teşviklerle artırılan kurulu kapasite 800 bin adet/yıl iken, bu kapasite ile ancak 250-300 bin adet/yıl ile kısıtlanan bir pazara üretim yapılmaktadır. Yüksek satış vergisi yükü, talebi kısıtlayarak sanayinin gelişmesini engellemektedir. Otomobil sanayinde çok düşük olan KKO, sanayinin rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir.

Otomobil nihai ürün olarak mutlaka fatura ile satılmaktadır. Aksi halde kayıt ve tescilin yapılması ve trafiğe çıkışı olanaksızdır. Bu nedenle otomobil ile ilgili tüm sinai ve ticari faaliyetler kayıt altındadır ve tümü ile vergilendirmeye tabidir. Dolayısıyla otomobil satışının artışı, net vergi gelirlerini yükseltecek niteliktedir. Bu vergi gelirleri;

- Satın alma vergisi,
- Yıllık kullanma vergisi,
- Akaryakıt tüketiminden alınan vergi,
- Sinai ve ticari faaliyetten alınan vergiler

olarak sıralanabilir.

Nihai ürüne uygulanan yüksek vergi, talebi sınırlayarak azaltmakta ve diğer net vergi gelirlerini de düşürmektedir. Otomobil üretimi, gerek hammadde ve yan sanayide, gerekse ilgili tüm sektörlerde lokomotif etkisine sahiptir. Üretimin artması, tüm kayıt içindeki ekonomide canlılık getirecek ve dolaylı vergi geliri yaratacaktır. Talebin sınırlanması bu geliri azaltmaktadır.

Satış vergilerinin belirli oranda azalması talebi arttıracaktır. Halen yüzde 50'ler düzeyinde bulunan satış vergilerinin kademeli olarak azaltılması, talep artışını olumlu etkileyecektir. İndirim ile azalan satış vergisi gelirini dengelemek ve vergiyi tabana yaymak üzere, yıllık Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin ise trafikteki tüm otomobiller için 100 ABD Doları düzeyinde ve eşit olarak uygulanması yerinde olacaktır. Bu amaçla, aşağıdaki düzenlemelerin yapılması söz konusudur:

- Halen oransal ve maktu olarak farklı sistemde olan tüm vergiler, (KDV+ÖTV) şeklinde oransal olarak yeniden düzenlenmelidir.
- Toplam satış vergisi oranı yüzde 48 yerine yüzde 25 olarak uygulanmalıdır.
- Çevre Fonu çevreyi daha az kirleten yeni araçlar yerine parkta bulunan ve eski teknoloji nedeni ile çevreyi daha çok kirleten taşıt araçlarından alınmalıdır.
- Motorlu taşıtlar vergisi arttırılmalı ve motorlu araçlardan yaşına bakılmaksızın eşit olarak alınmalıdır.

Otomobil satışlarında önerilen yeni vergi sistemi uygulamaya konulduğunda talep gelişecek ve toplam vergi gelirleri yükselecektir. Artan üretim, sanayinin rekabet gücünü ve ihracat potansiyelini arttıracaktır. Sanayideki üretim artışı ile ilgili sanayi, ticaret ve hizmet sektörlerinde üretim, katma değer ve istihdam artacaktır.

Otomobil Satış ve Motorlu Taşıtlar Vergisindeki bugünkü karmaşık ve adaletsiz vergi sisteminin sürdürülmesi, sektördeki gelişmeyi ve Türk insanının otomobil edinme isteğini büyük oranda

engellemektedir. Otomobili hala lüks bir ürün olarak değerlendiren bu vergi sistemi yapısı itibarı ile yeni araç alımını engelleyen ve eski araç kullanımını özendiren bir uygulama getirmektedir.

5.2.6. Sektöre Yönelik Teknik, Ticari ve İdari Mevzuat

5.2.6.1. Dünyada Teknik Mevzuat ve Uygulamaları

Motorlu taşıt araçlarının karayolunda seyri sırasında can ve mal güvenliği, trafik düzeninin sağlanması ve çevrenin korunması için bu araçların belirli teknik ve idari mevzuata göre üretimi ve denetimi gerekmektedir. Bu nedenle motorlu taşıt araçları ile aksam ve parçalarında üretim, uluslararası kuruluşlar tarafından geliştirilen teknik mevzuat çerçevesinde sürdürülmektedir. Ayrıca ana otomotiv sanayindeki her şirket kendi ürünleri için ürün ve üretim ile ilgili ek standartlar da geliştirmektedir.

Başlangıçta ulusal düzeyde düzenlenen teknik mevzuat, uluslararası ticaretin artması ve otomotiv sanayinin küreselleşmesi sonucunda, uluslararası boyutta ele alınmaktadır. Mevzuatın uluslararası nitelik kazanması, ülkeler arasındaki ticaretin daha serbest hale gelmesini de amaçlamaktadır. Birleşmiş Milletler (BM) ile AB çerçevesindeki düzenlemeler, geniş kapsamlı bir alana yayılan teknik mevzuatın temel referansları olarak kabul edilmektedir.*

Teknik mevzuat, üreticilerinin zorunlu veya ihtiyari olarak uymaları gereken teknik düzenlemeleri içermektedir. Söz konusu teknik düzenlemeler çerçevesinde, bir motorlu araç veya araca ait aksam ve parçaların, belirli yöntemlere göre testleri ve denetiminin yapılması ve test sonuçlarına göre mevzuata uygunluğunun belgelenmesi için uygulanacak prosedür belirlenmekte ve yürütülmektedir. Araçlar veya aksam ve parçalar,

* Özet bilgi için bkz. Ek-2.

"Tip Onayı" olarak adlandırılan bu belgeleme işleminden sonra seri üretime alınabilmektedir. Bir aracın trafiğe tescilinin yapılması bu onayı almış olması koşuluna bağlıdır.

Otomotiv sektöründe teknik mevzuata olan gereksinim, aşağıdaki nedenlerin bir sonucudur;

- Artan taşıt parkı ve trafik yoğunluğunun yarattığı yüksek kaza riski,
- Taşıt araçları üretiminin artması,
- Trafikte can ve mal güvenliğinin sağlanması,
- Çevrenin emisyon ve gürültüye karşı korunması,
- Araç ile aksam ve parçalarda performansa ait teknik koşullar için minimum isteklerin belirlenmesi,
- Otomotiv ürünlerinin üretiminin ve ticaretinin küreselleşmesi.

Teknik mevzuat uygulamaları, teknolojik gelişmelerin bir sonucu olmakla beraber teknolojik gelişmeyi de etkilemektedir. Şöyle ki:

- Aşırı rekabet yanında yeni trafik ve çevre kuralları teknolojik gelişmeyi yönlendirmektedir.
- Emisyon standartları, yeni motor teknolojisi, yeni malzemeler ve hafif yapıyı gerektirmektedir. Çevre standartları ile geri dönüşüm (recycling) teknolojisi gelişmektedir.
- Trafik güvenliği istekleri aktif ve pasif güvenlik sistemini değiştirmektedir.
- Elektronik ve otomatik kontrol uygulaması genişlemektedir.
- Taşıt araçları ve yan sanayi ürünlerinde uluslararası teknik mevzuat uygulanması ve belgelendirmesi gerekliliği Ar-Ge ve laboratuvar test çalışmalarına yön vermektedir.

5.2.6.2. Türkiye'de Teknik Mevzuat

Türkiye'de "Motorlu Araçlar Teknik Mevzuatı" ile ilgili ilk düzenleme 19 Temmuz 1985 tarih ve 18789 sayılı Resmi Gazete'de (RG) yayımlanan Araçların İmal Tadil ve Montaj Yönetmeliği (AİTM)'dir. Söz konusu yönetmelik, 3 Mart 1993 tarih ve 21485 sayılı RG'de yayımlanan bir diğer yönetmelik ile tümü ile değiştirilmiştir. Bu uygulamada, "İmalat Belgesi" (İmalat Sanayi Yönetmeliği, TCRG: 6 Ocak 1983/17920) ve "İmalat Yeterlilik Belgesi" (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından), "Karayolları Uygunluk Belgesi" (Teknik Belge) ise imalatçı tarafından düzenlenmektedir. Sistem üreticinin beyanı esasına dayanmaktadır.

AİTM yönetmeliği, araçların imalatı ve denetimi için aşağıdaki belgelerin düzenlenmesini öngörmektedir;

- İmalat Belgesi (İmalat Sanayi Yönetmeliğine göre düzenlenir),
- İmalat Yeterlilik Belgesi (Prototip Onay Belgesi/ Tip Onayı),
- Karayolu Uygunluk Belgesi (Teknik Belge).

Mevzuat uyarınca, imalatçı üretilecek prototip araç için teknik mevzuata uygunluğu ile üretim tesisinde uygulanan kalite güvence sisteminin bildirimini yapar. Bu bildirimler, ilgili bakanlık tarafından denetlenerek "İmalat Yeterlilik Belgesi" ile belgelenir. İmalatçının buna dayanarak düzenlediği "Karayolu Uygunluk Belgesi" ile aracın trafik tescili yapılır.

Otomotiv sanayinde, uluslararası motorlu araçlar teknik mevzuatına uyum çalışmaları iki ana bölümde devam etmektedir. Ulusal teknik mevzuat yerine, Gümrük Birliği ile birlikte uluslararası mevzuata uyum sözkonusudur. Uluslararası mevzuata uyum, özellikle otomotiv ürünlerinin uluslararası pazarlarda serbest dolaşımı açısından büyük önem taşımaktadır.

Buna göre "Teknik Mevzuat", bir motorlu araç veya araca ait aksam ve parçaların belirli

yöntemlere göre test edilerek denetimi ve test sonuçlarına göre mevzuata uygunluğunun belgelenmesi ile ilgili işlemleri kapsamaktadır. Ancak bu belgelendirmenin uluslararası geçerliliğinin olması gerekmektedir. Motorlu araçlar, "Tip Onayı" olarak adlandırılan işlemten sonra seri üretime alınabilir. Tip Onayı alınmamış bir aracın trafiğe kayıt ve tescili yapılamaz.

AB'nde ürün standartları yerine, nihai üründe minimum gereklilikleri belirleyen direktifler (yönetmelikler) oluşturulmuştur. Direktifler, öngörülen hedef bakımından üye ülkeler için bağlayıcıdır. Uygulamaya geçirilebilmesi için iç hukuka göre düzenleme yapılması zorunludur. Direktiflere esas olarak AEK (Avrupa Ekonomik Komisyonu) regülasyonları alınmaktadır.

Türkiye, 6 Mart 1995 tarihli Gümrük Birliği Kararı kapsamında gerekli alt yapı ve kurumsallaşmayı gerçekleştirmek ve 1 Ocak 2001 tarihine kadar AB Teknik Mevzuatına uyum göstermek için taahhütte bulunmuştur. Taraf olunan 1958 tarihli BM Cenevre Antlaşması ve Gümrük Birliği Kararı'nın 8-11'inci maddeleri uyarınca sektörde "Teknik Mevzuata Uyum" 1997 yılından bu yana Sanayi ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde kurulmuş olan Motorlu Araçlar Teknik Komitesi (MARTEK) ile yürütülmektedir. Bu kapsamda aşağıdaki çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

"Tekerlekli Araçlar ve Bu Araçlara Takılan ve/veya Araçlarda Kullanılan Aksam ve Parçalar ile ilgili Teknik Mevzuatın Uygulanmasına Dair Yönetmelik", 11 Ocak 1997 tarihli ve 22874 sayılı RG'de yayınlanmıştır. Bu yönetmelik ile "Tip Onayı" işlemlerine ilişkin idari örgütlenme tamamlanmış, onay kuruluşu olarak Sanayi ve Ticaret Bakanlığı belirlenmiştir.

MARTEK bünyesinde kamu, özel sektör ve üniversiteleri temsilen uzmanların yer aldığı AEK ve AB'ndeki alt komiteler paralelinde, 10 adet teknik alt komite oluşturulmuştur. Bu alt komiteler, ürünler ile ilgili teknik mevzuat

düzenlemeleri ve uygulamalarını içeren konularda Bakanlığa, MARTEK kararına esas oluşturacak önerilerde bulunmaktadır. "Teknik Mevzuat Uyum Programı" ve "Geçiş Dönemi Koşulları" MARTEK tarafından sektörle yapılan ortak çalışmalar ile saptanmıştır.

Sektörde AB'ne teknik mevzuat uyumu kapsamında birçok yasal düzenleme gerçekleştirilmiştir. Bunlar aşağıda özetlenmektedir.

Türkiye, Bakanlar Kurulu Kararı ile (BKK: 30 Haziran 1994-94/5822) Birleşmiş Milletler Cenevre Antlaşması'na taraf olmuştur (RG:04 Ekim 1994/22071). Taraf olunan regülasyonlar için E 37 numarası ile belgelendirme yapılabilmektedir. Bu kapsamda, bugüne kadar 43 AEK Regülasyonu ulusal mevzuat olarak yayımlanmıştır. Yine de, teknik mevzuatın uygulanmasında önemli zorluklarla karşılaşmaktadır. Sektörde teknik mevzuatın uygulanması için;

- Teknik mevzuatın Türkçe olarak RG'de yayımlanarak yürürlüğe girmesi,
- Her teknik mevzuat için ilgili teknik servisin belirlenmesi,
- Uygun laboratuvar ve test olanaklarının sağlanması gereklidir.

Uluslararası mevzuatın ulusal mevzuat haline dönüştürülerek uygulanabilmesi için, Türkçe'ye çevrilmesi ve Resmi Gazete'de yayınlanması gereklidir. Bu, ayrıntılı bir çeviri çalışması gerektirmekte ve metnin son hali ile yayınlanması yaklaşık 6-8 aylık bir süre almaktadır. Bu sürenin uzunluğu ve uluslararası mevzuat temel dökümanında çoğu kez değişiklikler yapılması, yayımlanan mevzuatın güncel tutulmasını da engellemektedir. Türkçe çevirilerdeki hataların tam olarak giderilememesi de ayrı bir sorun oluşturmaktadır.

Her mevzuat için test ve laboratuvar hizmetlerini yürütecek yeterli teknik servislerin sağlanması ve

görevlendirilmesi uygun eleman yetersizliği nedeni ile ayrı bir sorundur. Öte yandan her mevzuata uygun testlerin yapılması için gerekli olanaklar henüz yeterli düzeyde değildir.

Benzinli ve dizel araçlarda emisyon mevzuatına uyumda sektör dışındaki hazırlıkların yetersiz olması önemli bir engel oluşturmaktadır. Yeni emisyon direktiflerinin uygulanması için benzin ve dizel yakıtın farklı standartta üretilmesi gereklidir. Ancak Türkiye'de rafinerilerin geciken yatırımlarından kaynaklanan imkansızlıklar nedeni ile mevzuata uygun yakıt bulunmamaktadır. Öte yandan, asıl önemli nokta, yakıtın ülkenin her noktasında standardında belirtilen kalite güvencesi çerçevesinde temin edilebilmesidir. Bu konudaki gecikmeler, otomotiv sanayinde teknik mevzuat uyumunu doğrudan olumsuz etkilemektedir.

Sanayi ürünlerinin belgelendirme sistemi için büyük önem taşıyan TÜRKAK'ın yeteri kadar fonksiyonel hale getirilememesi de sektör açısından olumsuz bir gelişme durumundadır.

5.2.6.3. Türkiye'de Sektöre Yönelik Ticari ve İdari Mevzuatın Değerlendirilmesi

4077 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun:

AB ile entegrasyon süreci çerçevesinde 23 Şubat 1995 tarihinde kabul edilen 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun (15 Ocak 1997 tarih ve 4226 sayılı Kanun ile değişikliğe uğramıştır), özellikle ayıplı mallar konusunda AB üyesi ülkeler için öngörülen seviyede düzenlemeler getirmekle kalmamış, garanti işlemleri açısından AB çerçevesini de aşarak "Lemon Law" olarak adlandırılan daha kapsamlı ABD yasalarına paralel hale getirilmiştir.

Özü itibarıyla garanti süresi içerisinde aynı arızanın ikiden fazla tekrarlaması ya da dörtten fazla farklı arızanın ortaya çıkması halinde malın yenisi ile değiştirilmesini öngören yasa, motorlu araçlar gibi karmaşık teknoloji kullanılan, kullanım koşullarına

karşı hassas ve kullanım süresine bağlı olarak yüksek oranda değer kaybeden emtialar göz önüne alındığında, Türkiye'de yerleşik otomotiv üreticileri ve ithalatçıları bakımından mali ve müşteri tatmini boyutuyla sıkıntılar yaratmaktadır.

4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun, tüketicilere tanıdığı seçimlik haklar yönünden AB uygulamasını aşarak tüketici ile sanayici arasında korunan haklar arasındaki dengeyi tüketici lehine çevirmektedir. AB uygulamasında, tüketicinin tercih etmiş olduğu seçimlik hak objektif açıdan makul değilse ve satıcı için aşırı yük getiriyorsa başka bir seçimlik hakkını kullanılması söz konusu olabilmektedir. Yine AB uygulamasında tüketicinin ilk olarak malın ücretsiz onarım hakkını kullanmayı tercih etmesi, tamirin mümkün olmaması halinde diğer yollara müracaat etmesi öngörülmektedir.

Bu düzenlemeler motorlu araçlar gibi, zaman içerisinde uğradığı değer kaybı ve uygulanan vergilerin yüksekliği gibi özellikleri bakımından diğer sanayi mallarına kıyasla belirli özellikler arz eden ürünler bakımından uyumsuzluklar içermesinin yanı sıra, yerli üreticiler/ithalatçılar ile tüketicilerin gün geçtikçe artan oranlarda karşı karşıya gelmesine neden olmaktadır.

Tüketici yasalarının tüketici lehine en katı şekilde uygulandığı ABD'nde dahi motorlu aracın kullanım ömrü, değer kaybı gibi konularda otomotiv sektörü için özel düzenlemeler getirilmiş ve sektör ile tüketici menfaatleri arasında bir denge oluşturulmuştur.

Dünya otomotiv sektörü ile bire bir rekabet etme durumunda olan Türk sanayi için bu konunun ivedilikle ele alınarak motorlu araçlar ve benzeri sanayi mallarının yapısına ve ihtiyaçlarına uygun ayrı bir düzenlemenin sanayi ile işbirliği içerisinde geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun:

oluşturmaktadır. Otomotiv sektörü bakımından Rekabet Hukukunun en önemli uygulaması, Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyet Tebliği'dir (Tebliğ No:1998/3).

Söz konusu Tebliğ, AT 1475/95 No'lu AB Tüzüğü esas alınarak hazırlanmıştır. İlgili AB Tüzüğü'nün geçerlilik süresinin 1 Ekim 2002 yılında dolacak olması nedeniyle Avrupa'da söz konusu Tüzükle sağlanan muafiyetin daraltılması ve hatta tamamen ortadan kaldırılması konusunda görüşmeler başlatılmış ve Avrupa Komisyonu konuyla ilgili ilk raporunu yayınlamıştır.

Bugüne kadarki uygulamalarında, 1/95 sayılı Gümrük Birliği Kararı çerçevesinde, AB mevzuatındaki prensipleri de dikkate alan Rekabet Kurumu'nun konuyla ilgili görüşünün bugünden tartışmaya açılması ve Türkiye pazarının gerçekleri çerçevesinde sağlıklı bir analiz yapılması büyük önem taşımaktadır.

Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında Kanun:

Türk otomotiv sanayinin, ihracat olanaklarının artması ile birlikte yerli yan sanayicilerin yanısıra, teknoloji, pazara yakınlık ve üretim adetleri gibi nedenlerle yabancı yan sanayiciler ile işbirliği imkanları artış göstermiştir.

Otomotiv üreticileri, imalat ve satış sonrası hizmetlerde kullanılan parçaların maliyetlerinin düşürülebilmesi ve sınai mülkiyet haklarının korunabilmesi amacıyla, yan sanayi kalıp ve ekipman yatırımlarına katılmaktadır.

Ancak özellikle 1567 sayılı Türk Parasının Kıymetinin Korunması Hakkında Kanun ve bu çerçevede çıkarılmış bulunan mevzuat, Türk otomotiv üreticilerinin, yurt dışında tür kalıp ve ekipman yatırımı yapmasında önemli bir engel teşkil etmektedir. Yurt dışına çıkarılan döviz bedelleri karşılığında, malların belirli süreler içerisinde yurda getirilmesi uygulamada sıkıntılar yaşanmasına neden olmaktadır.

5.2.7. Sanayinin Sorunları

Otomotiv sanayinin daha rekabetçi bir yapıya kavuşturulabilmesi için karşı karşıya kaldığı sorunların çözümlenmesi gereklidir. Özellikle son yıllarda artan bu sorunları üç başlık altında toplamak olasıdır.

5.2.7.1. Yapısal Sorunlar

Dünyada globalleşme sonucu üretici firma sayısı azalıp, firma ve model başına üretim ölçekleri büyürken, Türkiye'de sektörün arz ve talep dengeleri dikkate alınmadan verilen teşvikler sonucu, araç üretici ve satıcı sayısı artmıştır. Bu nedenle:

- Hem taşıt araçları hem de bu sektöre mal üreten yan sanayinde talebin üzerinde kapasite oluşturulmuş ve bunun doğal sonucu olarak firma ve model başına üretim ve satış adetleri küçülmüştür. Yoğun rekabet nedeniyle çok sayıda firmanın çok sayıda marka ve model araç üretimi, ekonomik ölçeklerin altında kalmış, dolayısıyla bu araçlara yönelik parça üretimi yan sanayici açısından ekonomik olmaktan çıkmıştır.
- Potansiyel talep efektif talebe dönüşemediğinden, hem ana hem de yan sanayide ekonomik ölçeklerin çok altında üretim yapılmakta ve sektör bu özelliği nedeni ile ekonomik konjonktürdeki değişimler karşısında çok hassas bir yapı sergilemektedir.
- Küçük ölçekli model üretimine ekonomik ölçeklerin altında parça üretme çabalarını sürdüren otomotiv yan sanayinde 2000 yılında kapasitenin yarısı atıl durumda kalmıştır. 2001 yılında yan sanayi kapasite kullanımı yüzde 25'lere kadar inmiş, yine birçok firma yüzde 5-10 kapasite kullanımlarında çalışmak zorunda kalmıştır.
- Yerli üretici şemsiyesi altında ve sektörün arz/talep dengesi dikkate alınmadan yeni araç üreticileri teşvik edilmekte ve teşvikler denetlenmemektedir.

5.2.7.2. Otomotiv Pazarı ve Ekonomik Ortamdan Kaynaklanan Sorunlar

- Türkiye'de kişi başına milli gelirin 2.000-3.000 ABD Doları düzeyinde seyretmesi, uygulanan istikrar programları gereği satın alma gücündeki gerileme ve taşıt araç vergilerin çok yüksek olması nedeniyle otomotiv pazarı yeterince büyümektedir.
- İç pazarda ithal araçların payı giderek artmakta ve yerli üretilen araçların payı gerilemektedir.
- Çok sayıda firma, çok sayıda marka ve modelde araç ithal etmektedir. Parktaki ithal araçların payı sürekli artış gösterdiğinden, yenileme pazarına yönelik üretim yapmak, yan sanayici açısından ekonomik olma özelliğini yitirmektedir.
- İthalatın kontrolsüz biçimde artması sonucu hem taşıt araçlarında hem de bu araçların üretiminde kullanılan aksam ve parçalarda dış ticaret dengesi ithalat lehine artmaktadır. Dolayısıyla otomotiv sektörü ithalatı (araç üretimi ve yenileme için yapılan parça ithalatı) ülke dış ticaret açığının önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.
- Döviz kuru politikalarındaki yanlış uygulamalar nedeniyle ithalatın cazibesi artarken ihracatçı firmaların rekabetçi üretim olanağı azalmıştır. Bu durum, ana sanayi firmalarının parça temininde ithalata yönelmelerine ve gerileyen ithal maliyetleri nedeniyle yan sanayi firmalarına daha düşük fiyat vermelerine neden olmuştur.
- Kriz döneminde yüksek faizler finansal maliyetleri artırmış, bu durum sanayinin rekabet gücünün gerilemesine neden olmuştur.
- Kriz ortamının derinleşerek sürmesi belirsizlikleri giderek artırmış, ana ve yan sanayinde üretici ve yatırımcı için orta ve uzun vadeli perspektif ortadan kalkmıştır. Ayrıca, pahalılaştan ithalat nedeniyle enflasyonun üzerinde seyreden enerji fiyatları, talebin daralması ile birlikte firmalar açısından kaynak

sorunu yaratarak rekabet gücünü olumsuz yönde etkilemiştir.

- Özellikle ekonomik ölçeklerin altında üretim yapan otomotiv yan sanayinde birim maliyetlerin reel bazda ve satış fiyatlarının üzerinde artması sonucu firmaların karlılıkları azalırken, istihdam gerilemekte ve öz sermayeleri erozyona uğramaktadır. Otomotiv yan sanayinde üretimin ekonomik olma özelliğini yitirmesi nedeniyle, küresel rekabetin gerektirdiği yatırımlar yapılamamaktadır. Bu durum, ülkemizde imalatı planlanan ihraç amaçlı araç üretim projelerini de tehlikeye sokmaktadır.

5.2.7.3. Diğer Sorunlar

- İthal araçlar ile rekabet etmeye çalışan ana sanayi firmaları, daha geniş bir model yelpazesi ile iç pazar payını artırmak için zorunlu olarak ithalata yönelmiştir.
- İthalat payındaki artışlar ve makro ekonomideki olumsuz gelişmeler tüm sektörlerde olduğu gibi ana ve yan sanayi firmaları arasındaki ilişkileri de olumsuz etkilemektedir.
- Yeni model araç üretimlerinde başlangıçta, sık model değişikliği yapma gereği ve iç pazardaki aşırı daralmalar sonucunda parça yerlileştirme yatırımlarının uzun süreler yayılması zorunluluğu yan sanayinin mevcut potansiyelinin yeterince kullanılmamasına neden olmaktadır.
- Birçok projede ana sanayi, ürün tasarımı yapabilecek ve ürün geliştirebilecek yan sanayilere ihtiyaç duymakta, bu ise lisans veya yabancı ortaklık tesisi dolayısıyla uzun zaman almaktadır. Bu kayıplar yerli yan sanayiden faydalanmayı kısıtlamaktadır.
- 84 otomotiv yan sanayi firmasının ortaklaşa bir dernek çatısı altında birleşerek 1993 yılında Gebze'de kurdukları Organize Sanayi Bölgesi, yaşanan son krizle atıl duruma girmiştir. Buradaki şirketlerin imalata geçebilmeleri için

6.

SEKTÖRDE GELECEĞE YÖNELİK BEKLENTİLER

6.1. Talep Projeksiyonu

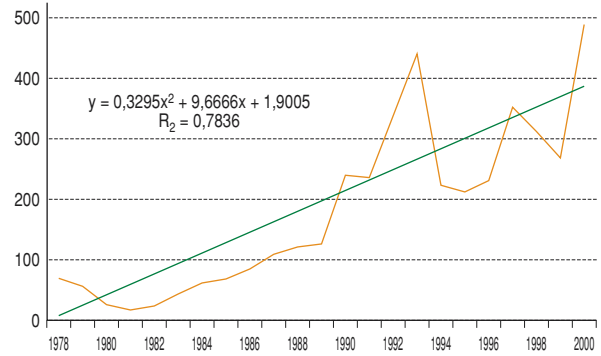
6.1.1. Otomobil Talebi

Talebin istikrarlı bir şekilde artması, sanayinin sağlıklı bir şekilde gelişmesi için en önemli etkidir. İstikrarlı bir talep artışı ise istikrarlı bir makro ekonomik çevreyi gerekli kılmaktadır. Bu nedenle, ekonomik ve siyasi istikrar, sanayinin istikrarını doğrudan etkilemektedir.

Talebi etkileyen değişkenleri, ekonominin genel gelişimi (Gayri Safi Milli Hasıla Büyümesi), Özel Nihai Tüketim Harcamalarının (ÖNTH) genel gelişimi, Otomobil Harcamalarının Özel Nihai Tüketim Harcamaları İçindeki Payı, Otomobil Fiyat Artışları, Alternatif Yatırım Araçlarının ve Kredi İmkanlarının Gelişimi olarak özetlemek mümkündür.

Otomobil talebinin 1978-2000 arasındaki gelişimi incelendiğinde, yıllar itibariyle dalgalanmalar gözlenmekle birlikte, istikrarsız bir eğilim gösterdiği dikkati çekmektedir.

Yıllar itibariyle talep eğrisinden sapmalar, yukarıda bahsedilen değişkenlerdeki gelişmeler nedeniyle yaşanmıştır. 1978-2000 yılları arasındaki verilerden hareketle yapılacak öngörülerde diğerlerine göre polinomial eğri istatistiksel olarak daha anlamlı sonuç vermektedir. Öngörüm için yürütülen çalışma sonrası 2001 yılı Şubat ayı içinde oluşan krizin etkisi ile talep değerleri yeniden ele alınmıştır.



Şekil 10. Türkiye otomobil talebinin gelişimi (1978-2000)
Kaynak: OSD

6.1.2. Yurtiçi Toplam Talep Projeksiyonu

Motorlu taşıt araçlarında yurt içi talep projeksiyonu Tablo 36'da verilmektedir.

Küresel kriz nedeni ile 1998 ve 1999 yıllarında ertelenen talep nedeniyle 2000'de yüksek bir taleple karşılaşmıştır. 2001 yılındaki krizlere bağlı olarak bu artışı tekrar bir çöküş izlemiştir. 2001 yılında talebin 2000 yılına göre yüzde 50 oranında azalacağı, 2002'de ise yeniden olağan eğilimi içine gireceği tahmin edilmektedir.

6.1.3. Üretim Projeksiyonu

İç pazar ve ihracat projeksiyonlarından oluşan toplam üretim projeksiyonu Tablo 37'de verilmektedir.

6.1.4. İhracat-İthalat Projeksiyonu

Sektörde son yıllarda büyük çabalarla ulaşılan ihracat potansiyelinin son 5 yıllık kalkınma planı döneminde daha da genişlemesi beklenmektedir. Halen çalışmaları devam eden yeni yatırımlar ile

Araçlar		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Toplam	Otomobil	289.000	467.000	250.000	400.000	470.000	500.000	550.000
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	90.000	152.000	60.000	80.000	92.000	102.000	140.000
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	22.000	40.000	10.000	20.000	23.000	25.000	25.000
	Toplam	401.000	659.000	320.000	500.000	585.000	627.000	715.000
İç Satış	Otomobil	157.000	208.000	130.000	240.000	270.000	290.000	330.000
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	49.000	75.000	35.000	45.000	52.000	60.000	97.000
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	19.500	36.000	9.000	18.000	21.000	23.000	23.000
	Toplam	225.500	319.000	174.000	303.000	343.000	373.000	450.000
İthalat	Otomobil	132.000	259.000	120.000	160.000	200.000	210.000	220.000
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	41.000	77.000	25.000	35.000	40.000	42.000	43.000
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	2.500	4.000	1.000	2.000	2.000	2.000	2.000
	Toplam	175.500	340.000	146.000	197.000	242.000	254.000	265.000

Tablo 36. Toplam talep projeksiyonu
Kaynak: OSD

Araçlar		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
İhracat	Otomobil	78.000	90.000	110.000	160.000	160.000	180.000	200.000
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	500	600	50.000	90.000	100.000	110.000	200.000
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	8.000	5.900	6.000	7.000	7.000	7.000	7.000
	Toplam	86.500	96.500	166.000	257.000	267.000	297.000	407.000
İç Pazar	Otomobil	157.000	208.000	130.000	240.000	270.000	290.000	330.000
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	49.000	75.000	35.000	45.000	52.000	60.000	97.000
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	19.500	36.000	9.000	18.000	21.000	23.000	23.000
	Toplam	225.500	319.000	174.000	303.000	343.000	373.000	450.000
Toplam	Otomobil	235.000	298.000	240.000	400.000	430.000	470.000	530.000
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	49.500	75.600	85.000	135.000	152.000	170.000	297.000
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	27.500	41.900	15.000	25.000	28.000	30.000	30.000
	Toplam	312.000	415.500	340.000	560.000	610.000	670.000	857.000

Tablo 37. Üretim projeksiyonu
Kaynak: OSD

ticari araçlarda önemli ihracat artışları sağlayacak niteliktedir. Ancak, iç pazardaki istikrarsızlığın ihracatı da olumsuz etkilemesi söz konusudur.

Sektörün motorlu taşıt aracı ihracatı daha çok AB pazarına yönelmiştir. Gelişmiş bir pazar olan AB pazarına yönelme ile istikrarlı bir ihracat gelişmesi elde edilmektedir. Ancak komşu bölgelerdeki ihracat fırsatları da değerlendirilmektedir. İhracatın istikrarlı hale gelmesinde Türkiye'deki üretimin uluslararası sanayi ve ticaretle entegrasyonundaki başarısı önemli rol oynamıştır.

Yan sanayinin önümüzdeki yıllarda gerek doğrudan yurt dışındaki üreticilere ve gerekse yenileme pazarına yönelik ihracatını artırması beklenmektedir. Özellikle AB pazarına yönelik ihracatın daha da gelişeceği tahmin edilmektedir.

2000 yılında yüzde 52 olan toplam ithalat pazar payının ithalat projeksiyonuna göre, plan dönemi sonu olan 2005 yılında yüzde 33'e ineceği tahmin edilmektedir. Otomobilde ise 1999 yılında yüzde 46 olan ithalat pazar payının 2005 yılında yüzde 35'ler düzeyinde kalacağı öngörülmektedir.

6.2. Dünya Otomotiv Sanayinin Geleceği ve Avrupa Otomotiv Pazarı

Bütün mal ve hizmetlerde olduğu gibi otomobilde de müşteriler ayırıcı özellikleri daha fazla olan ve değer yaratan ürünleri talep etmektedir. Müşteri tatmini mümkün olan en güncel ürünün en kısa zamanda teslim edilmesi anlamına gelmektedir.

Gelişmiş ülkelerde otomotiv pazarı doymuş olduğu için rekabet yoğunlaşmış, müşteriler daha talepkar hale gelmiş ve bu gelişme bütün ürün segmentasyonunu değiştirmiştir. Ürün sunuşları (küçük-büyük otomobil) ve müşteri dağılımı (fiyata duyarlı - fiyata duyarlısız) arasındaki ilişki değişmiştir. Bu ilişki geçmişte nispeten doğrusal bir ilişki niteliğini taşımıştır (fakir müşteri - küçük otomobil, zengin müşteri - büyük otomobil gibi). Ancak günümüzde küçük otomobil satın alan zengin müşteri oranı artmıştır. Ayrıca, modellerin çoğalmas ve yalın ürün gelişimi ile birlikte müşteri istekleri daha özgün modeller ile ve daha kısa sürelerde karşılanabilmektedir.

Avrupa pazarı dünyadaki en büyük otomotiv pazarıdır. Aynı zamanda küresel olarak bakıldığında yüzde 26,7 fazla kapasite oranıyla Asya Pasifik pazarından sonra ikinci sırayı almaktadır (Asya-Pasifik yüzde 42,7, Batı Avrupa

Araçlar		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
İhracat	Otomobil	78.000	90.000	110.000	160.000	160.000	180.000	200.000
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	500	600	50.000	90.000	100.000	110.000	200.000
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	8.000	5.900	6.000	7.000	7.000	7.000	7.000
	Toplam	86.500	96.500	166.000	257.000	267.000	297.000	407.000
İthalat	Otomobil	132.000	259.000	120.000	160.000	200.000	210.000	220.000
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	41.000	77.000	25.000	35.000	40.000	42.000	43.000
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	2.500	4.000	1.000	2.000	2.000	2.000	2.000
	Toplam	175.500	340.000	146.000	197.000	242.000	254.000	265.000

Tablo 38. İhracat-ithalat projeksiyonu
Kaynak: OSD

yüzde 26,7, Kuzey Amerika yüzde 15,8, Doğu Avrupa yüzde 9,4, Güney Amerika yüzde 5,4). Net aylık ücretlerin ve saat başına toplam işgücü maliyetlerinin yüksek olduğu AB'nde, yıllık çalışma süresi de Japonya ve Amerika 'ya göre daha düşüktür.

Otomotiv sanayindeki eğilimlere bakıldığında 2010 yılı itibariyle ölçek odaklı, ortak dünya modüllerine (platformlar, başlıca mekanik parçalar, makineler, vites kutuları, alt sistemler ve ortak teknik çözümler) dayanan küresel bir otomotiv sanayi oluşacağını söylemek olasıdır. Bunun yanı sıra, ürünlerde değişik kullanım modellerini, değişik yol sistemlerini ve durumlarını ve değişik tüketici tercih ve alışkanlıklarını yansıtan bölgesel değişiklikler olacaktır. Otomobil fabrikaları, tam zamanında üretim, yalın tedarik, pazar odaklı ürün çeşitliliği ihtiyacının kaçınılmaz bir sonucu olarak talebin yoğunlaştığı başlıca merkezlerine yakın yerlerde kurulacaktır.

Geçmişte alt sistemlerin ve parçaların tedarigi ulus düzeyindeyken, bu durum şimdiden daha rasyonel bir yapıya dönüşecek biçimde büyük oranda değişmiş ve değişmeye devam edecektir. Büyük teknolojik yatırıma dayanan büyük ölçek gerektiren, çeşitliliği az olan hafif, kompakt ve değerine nazaran sevkiyatı ucuz olan bütünleşik devre gibi parçalar ise dünyanın herhangi bir yerinden tedarik edilebilmektedir.

Elektrikli cam sistemi, ısı eşanjörleri gibi orta büyüklükteki ürünler, maliyet, kalite ve sevkiyat güvenilirliği olan tedarik kaynaklarından (kıta içinde herhangi bir yerden) temin edilebilecektir. Kaynakların, Orta Avrupa veya Meksika gibi düşük maliyeti olan bölgelere göçü gerçekleşebilecektir.

Göreceli olarak daha az çeşitliliği olan HVAC (Havalandırma/Klima), yakıt depoları gibi montajlanmış daha büyük modül ve sistemler 300-400 km uzaklıklardan gelebilecektir. Son olarak, özgün bir otomobilin bütün

spesifikasyonlarına uymak zorunda olan koltuklar, alarm sistemleri, konsollar gibi ağır ve iri modüller, çok yakın bölgelerden ve senkronize montaj akışı içinde temin edilecektir.

Bu tip ağır ve iri modüllerin alt parçaları, koltuk hareket mekanizmaları gibi, ölçek odaklı, uzak mesafelerdeki merkezleştirilmiş fabrikalardan gelmesi olasıdır. Bu ağlar her bir temel sistem ve teknoloji alanındaki 3-4 güçlü dünya oyuncusuyla birinci kademe yan sanayi (Tier-1) tarafından yaratılmaktadır. Fakat ikinci kademe yan sanayiciler (Tier-2) de birinci kademe yan sanayiye desteklemek için küresel varlık göstermek gerektiğini fark etmişlerdir.

Avrupa alt sistem ve parça üreticileri, rekabetçi teknoloji ve ürünlere sahip oldukları yerlerde, müşterileri tarafından yeni pazarlara girmek ve onlara bu alanlarda destek vermek zorunda bırakılacaklardır. Bu sektördeki önemli Avrupa üreticileri büyümekte olan pazarlarda zaten önemli bir yere sahiptir.

Otomotiv sanayinde özellikle küreselleşme oranı yüksek firmalar tedarik zincirlerini birleştirmişlerdir. Bu kapsamda firmanın tüm üretim merkezleri ürettikleri ve yerel yan sanayilerinden aldıkları parçaların fiyatlarını elektronik ortamda bir veri tabanında birleştirmişlerdir. Bu şekilde, ihtiyaç duyulan parça dünya üzerinde nereden ucuza tedarik edilebiliyorsa oradan alınmaktadır.

Bir diğer eğilim de azalan kar oranlarında ayakta kalabilmek için firmalararası birleşme veya daha küçük firmaları satın alınmasıdır. Gelecekte pazarda altı civarında küresel üretici firmanın faaliyet göstereceği tahmin edilmektedir. Bu eğilime paralel olarak özellikle satın alma, Ar-Ge gibi fonksiyonların birleştirilmesi eğilimi de söz konusudur.

Sektörde beklenen gelişmeler bahsi geçen konularla sınırlı kalmayacaktır. Teknolojik olarak gelişmiş bir sanayi olmasına rağmen otomotiv

sanayinin, sürekli değişen pazar ve rekabet koşulları nedeni ile halen önemli bir gelişme potansiyeli bulunmaktadır. Bu potansiyel, gelişmiş pazarlarda yeni model - yeni teknoloji; gelişen pazarlarda ise kapasite ve bu pazarlara uygun araç üretimine ilişkin yatırımları gerektirmektedir.

2005 yılı için üretimin dünya genelinde yüzde 20 artacağı tahmin edilmektedir. Bu üretim artışı AB, K. Amerika ve Japonya'da düşük oranda gerçekleşecek, buna karşılık G. Kore başta olmak üzere D. Avrupa, G. Amerika ile Asya-Pasifik bölgesinde daha yüksek üretim artışı görülecektir. G. Kore ile birlikte bu bölgede özellikle Çin, Hindistan, Tayland ve Tayvan başta olmak üzere Endonezya, Malezya, Filipinler, Vietnam ve Pakistan'dan oluşan ülkelerde 7,7 milyon adetlik bir artışla, 2000'li yıllarda 15,8 milyon adetlik bir kapasitenin ortaya çıkabileceği tahmin edilmektedir. Gelecekteki gelişmelerin üreticiler ve pazar açısından başlıca nitelikleri aşağıdaki şekilde özetlenebilir.

Üretici Firmalarla İlgili Gelişmeler:

- Küresel stratejiler çerçevesinde şirketler arasında birleşme, satın alma yolu ile devir veya çeşitli düzeylerde işbirliği ve yeni ortaklıkların kurulması sonucu üretimin giderek belirli şirketlerde yoğunluk kazanması süreci devam edecektir.
- Bu şekilde genişleyen ve küreselleşen şirketlerde "Küresel Araç Konsepti" ile ilgili çalışmalar hız kazanacaktır. Bu amaçla oluşturulan "Küresel/Yerel Şirket" anlayışı ile küresel pazarlara yerel ürünlerin üretilmesi ve pazarlanmasında yeni yöntemler geliştirilecektir. Yeni ürün geliştirmede, yerel ve küresel yönetimlerin üstün olan yönleri kullanılmaktadır.
- Şirketler arasında ortak Ar-Ge projeleri ile birlikte ana ve yan sanayi arasında ortak-proje (Co-design) yanında şirketler arasında ortak-

üretim (Co-production) uygulamaları yaygınlaşacaktır. Bunun yanında müşteri ile birlikte yeni ürün yaratma (Co-creating with customer) olarak adlandırılacak yeni bir gelişen bir uygulama da gündemdedir.

- Ar-Ge ve insan gücü eğitimi amacı ile ulusal ve bölgesel düzeydeki devlet yardımları ve hükümetler ile ekonomik birliklerin bu amaçlı projelere destekleri artarak devam edecektir.
- Yan sanayi ile işbirliğini daha da artıracak ve üretim giderlerini azaltacak çalışmalara ağırlık verilecektir.
- Değişen ve giderek küreselleşen çevre ve güvenlik standartlarına uyum amacı ile;
 - Yeni motor teknolojileri,
 - Hafif yapı ve yeni malzemeler ile,
 - Geri kazanımlı malzeme teknolojileri gelişecektir.
 - Araçlarda gaz yakıtların kullanımı yanında elektrik motorlu araçların geliştirilmesine devam edilecek ve karma tahrikli araçların geliştirilmesi ve üretimi gündeme gelecektir.
 - Küresel pazarlarda küresel teknik mevzuat ve buna göre belgelendirme "Tip Onayı" ile ilgili çalışmalar önem kazanacak ve ulusal veya bölgesel belgelendirme yolu ile ticaretin kısıtlanması engellenecektir.

Parça Üreticilerinin Değişmekte Olan İşlevi:

- Tüketicie yansıyan fiyat, talebi etkileyen başlıca faktör olduğundan tasarımdan satışa bütün safhalarda maliyet indirimi sanayinin uygulaması gereken temel strateji olacaktır. Bu süreçte tedarikçilerin rolü, değişen rolleri ve değer zincirine artan etkisinden dolayı daha önemli bir duruma gelecektir. Artan sistem sınırları, tedarikçilerin ürün geliştirme sürecine entegre olduğu bir sistem gerektirmektedir.
- Günümüzde, parça ve sistem üreticilerine bağımlılık tüm dünyada artmıştır. "Smart" üretilmeye başlandığında bu otomobilin üretici firması, üretim bölümünde yaratılan katma

değerin yüzde 20 olduğunu ve 2/3'ünün bu bölümde çalışan ve otomobilin alt sistemlerini biraraya getiren parça üreticileri tarafından sağlandığını ve sadece yüzde 7'sini otomobil üreticilerine kaldığını açıklamıştır.

- Ürünlerin yaşam eğrileri kısalmış ve hızlı model revizyon ihtiyacı daha çok önem kazanmıştır. Hatta yeni bir modelin düşünceden müşteriye ulaşmasına kadar 15 aylık bir süreden söz edilmektedir. Bu nedenle ürün geliştirme ve pazarın gereklerini karşılayabilme amacıyla üretim, tedarikçilerle otomobil üreticilerinin ortaklığında eş zamanlı mühendislik teknikleri kullanılarak birleşmiş bir süreç haline gelecektir.
- Bu durum sonucunda, tedarikçilerin parça üreticiliğinden, sanayiye paket çözümler sunan modül ve sistem üreticilerine dönüştüğü yeni bir yapı oluşmaktadır. Bu eğilimin en son safhasında tedarikçiler risk paylaşma rolünü üstlenecektir.
- Artan fiyat baskısı yüzünden tedarikçiler artan maliyet gibi zorluklarla karşılaşacaktır. Bu yüzden büyük ölçekli birkaç tedarikçi sanayiye hakim olacaktır.
- Tedarikçilerin katma değer oranları arttıkça yatırım riskleri de artacaktır. Hangi bölgeler ve ülkeler, hangi müşteriler, hangi ürün alanları ve hangi kapasite gibi sorular tedarikçilerin sorması gereken sorulardır. Ana sanayideki üretici firmalara paralel olarak tedarikçilerde de aynı birleşmelerin yoğunlaşması beklenmektedir.

Pazarla İlgili Gelişmeler:

- Üretici firmaların, gelişmiş pazarlarda pazar paylarını korumak ve arttırmak yanında yeni pazarların geliştirilmesi için yoğun çalışmaları devam edecektir.
- Pazarda müşterinin önemi ve hakimiyeti giderek artacaktır. Özellikle doymuş pazarlarda yeni ürünler büyük önem taşıyacaktır.
- Geleneksel sedan veya station wagon

otomobiller yerine MPV (Multi Purpose Vehicle), SUV (Special Utility Vehicle) gibi araçlar ve pikap ile minibüs gibi hafif ticari araçların pazarında gelişmeler olacaktır.

- Yeni pazarlama teknikleri arasında internet üzerinden satış uygulaması artacaktır.
- Küresel pazarlarda otomotiv ürünlerinin serbest dolaşımını kısıtlayan engellerin giderilmesi, uluslararası ticaret ve ekonomik ilişkilerin temelini oluşturacaktır. Uruguay Round sonrası gümrük tarifelerinin giderek azaltılması gerekli bulunmaktadır. Kota, miktar kısıtlamaları, ithalat izinleri, kullanılmış araçların ithalatını kısıtlayan önlemler, bölgesel ve ülkesel düzeydeki yeni çevre mevzuatı ile teknik mevzuat halen motorlu araçların küresel ticaretini olumsuz yönde etkileyen faktörlerdir.
- Halen tümü ile kapalı olan Japonya ve G.Kore pazarlarının diğer ülke ürünlerine dengeli bir şekilde açılması ile ilgili tartışmalar giderek daha da artacaktır.
- Buna karşılık AB, NAFTA, MERCOSUR ve ASEAN gibi ekonomik birliklerin kendi pazarlarını korumak için halen uyguladıkları tarife dışı çeşitli önlemler tartışılacaktır.

Türkiye'deki otomotiv sanayinin yeniden yapılanması ile ilgili tartışmalar devam etmekte ve bu sanayinin durumu ile rekabet gücü hakkında çeşitli görüşler ileri sürülmektedir. Bu tartışmalarda, hızlı küreselleşme süreci ve aynı zamanda ülkeler ötesi firmalar (trans-national company) elinde üretimi yoğunlaşan dünya otomotiv sanayinin gerçekleri göz önünde bulundurulmalıdır.

Dünya otomotiv sektöründe küreselleşme eğilimine paralel olarak, dünya pazarlarında karmaşık, çok yönlü ve gittikçe büyüyen bir küresel tüketici tabanı oluşmaktadır. Tüketiciler satın alacakları araçlarda, bol çeşit ve sürekli yenilik, mükemmel kalite, yüksek konfor ve uygun fiyat (maliyet) aramaktadır. Enformasyon teknolojisi, internet kullanımının yaygınlaşması

ile, tüketiciler fiyat ve kalite hakkında anında ve ayrıntılı bilgiye ulaşma imkanına kavuşmuştur.

Tüketici ve dağıtım kanallarındaki bu gelişmelere paralel olarak, üretici yönünde de önemli yapısal değişimler gerçekleşmektedir. Güvenlik, enerji tasarrufu, hava kirliliği, yeniden kazanım gibi konularda, toplumun ve hükümetlerin sosyal sorumluluk ve bilinçleri hızla değişmektedir.

Yalın üretim sistemi ile üretim safhasındaki kayıplar yok edilmiş, üretimde esneklik sağlanmış, parça ve komponent temininde verimlilik artmış, üretici - müşteri ve dağıtım kanallarının uyumunu sağlayan bir üretim sistemi oluşturulabilmiştir. Sonuçta, üretimde maksimum verimliliğe erişilmiştir. Küresel tüketici tabanına ile toplum ve hükümetlerin gelişen sosyal bilinçleri karşısında araç üreticilerince bazı aşağıda özetlenen stratejiler geliştirilmektedir:

- Müşterilerin beklentilerine anında cevap vermek,
- Ürün geliştirme süresini kısaltmak,
- Daha çok iş yapma isteği ile yeni ve gelişen pazarlara yönelmek,
- Yüksek işgücü maliyetli ülkelere, ucuz işgücüne yönelmek,
- Stoklardan kurtulmak için yeni arayışlara girmek

olacaktır.

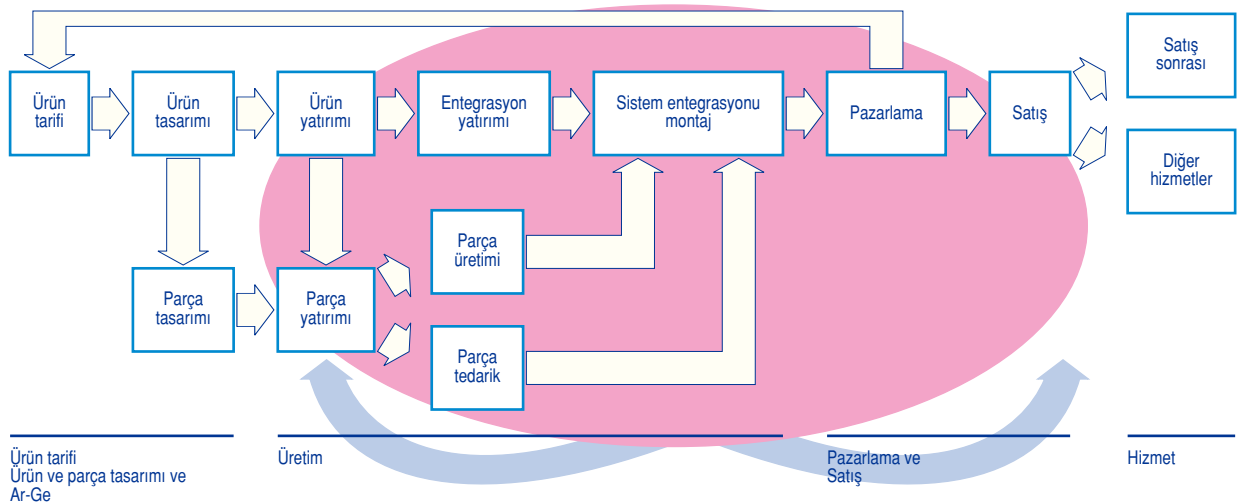
Bu stratejilere paralel olarak üretici firmalar, finansal yapılarını güçlendirmek için birleşmekte, müşteri odaklı çalışmalarına hız vermektedir. Küresel şirketler lokal üretimlerini arttırırken, bol çeşit ve sürekli yenilik arayışlarını sürdürmektedir.

Bu bağlamda, değer zinciri içinde de önemli farklılıklar oluşmaktadır. Otomotiv sanayi değer zinciri içinde;

- Ürün tarifi, ürün ve parça tasarımı, Ar-Ge,
- Üretim,
- Pazarlama ve satış,
- Hizmet

olmak üzere 4 ana bölüm bulunmaktadır. Günümüzde, otomotiv sektöründe tüm ABD, Japonya ve G. Kore gibi gelişmiş pazarların ve özellikle Avrupa pazarının doyum noktasına ulaştığı ve satış miktarları artışının sınırlı olduğu görülmektedir. Diğer taraftan küresel ve bölgesel rekabet de hızla artmaktadır. Bu ortamda tüm değer zinciri üstündeki beklenen kar düşmektedir.

Üründen yeni yaşam standartlarının, yeni kuralların ve yeni akımların beklediği veya üründen bekleneni yerine getirmek için oluşan maliyet artışı, rekabet



Şekil 11. Otomotiv sektörü değer zinciri

ortamında tüketiciden geri alınamamaktadır. Sürekli maliyet artmakta ve bu da tüketiciye yansıtılmamaktadır. Dolayısıyla satış fiyatı/maliyet dengesi bozulmakta ve kar düşmektedir.

Doyum noktasına ulaşan pazarda satış miktarını pazar payı kaparak arttırmak çok zorlaşmıştır. Düşen karları telafi etmek için ne pazar ne de pazar payı önemli bir artış göstermeyince satılan/üretilen adetler artmamakta ve üreticiler:

- Birleşme yoluna gitmekte veya birbirlerini satın almaktadırlar. Böylece artan iş hacmi ve yaratılan sinerji sayesinde (ortak platform ve parça gibi) karlılık artmaktadır.
- Değer zincirinin genelinde karlılık düştüğünden değişik ürün hatlarında kullanılabilir, sinerji yaratılabilir ve ayrıca ek bir iş hacmi sağlanabilir alanlara daha fazla odaklaşmaya ve bu alanlarda faaliyet göstermeye ihtiyaç duymaktadır.

Bunun sonucu olarak, değer zinciri içinde üretim ile satış ve pazarlama fonksiyonlarında aşırı rekabet sonucu azalan karlılık nedeni ile değer zincirinin iki ucuna doğru yoğunlaşan tasarım ile Ar-Ge ve hizmet faaliyetlerine daha fazla önem verilmesi gerekmektedir. Otomotiv endüstrisindeki şirketler bu stratejiyi uygulamaktadırlar. Üretim ve satış/pazarlama alanlarında azalan karlılık, bu yeni alanlarda yaratıcılık ve yeniliği ön plana çıkardığından, karlılık bir ölçüde de olsa yükselebilmektedir.

Diğer taraftan firmalar, "Dünya Otomobili" felsefesini dikkate alarak tasarım ve üretim hazırlık aşamalarındaki süre ve maliyetleri önemli ölçüde azaltmaktadır. Yatırımcı firmalar, gittikleri ülkelerde yeniden yan sanayi arayıp geliştirmek yerine araçların ilk geliştirmesine katılmış olan yan sanayi firmalarının kendilerini takip etmelerini ve gittikleri ülkelerdeki ihtiyaçlarını karşılamalarını talep etmektedir. Bu gelişme sürecinde, yan sanayi firmaları, hedef ülkelerde faaliyet gösteren ve aynı işi yapan yerel firmalarla ortaklık aramak, onları satın almak veya yeni yatırım yapmak yoluna gitmektedir.

Sonuçta, yurtiçi ve yurtdışı satışların yerini, değişik ülkelerde, küresel sını ve ticari faaliyetler almakta, ana otomotiv firmaları, çalışmakta oldukları tedarikçi firma sayısını azaltmakta ve bazı yan sanayi firmalarının kendilerine modül veya sistem üretmesini istemektedirler. Bu şekilde, bazı yan sanayi firmalarının, birçok ürünü birleştirip bir grup halinde üretip satarak küresel firmalar haline dönüştüğü görülmektedir. Diğer yerel firmalar ise birinci kademe firmalarına hizmet veren ikinci veya üçüncü kademe pozisyonlarına geçmektedir.

Bütün bu süreç içinde yan sanayi firmalarının sorumluluğu giderek artmaktadır. Nitekim üretici firmalar, kendilerine parça tedarik eden yan sanayi firmalarının, küresel esasta ve daha fazla geliştirme ve imalat sorumluluğu almasını beklemektedir. Tedarikçi firmalardan kalite, hizmet ve fiyatta, müşteri odaklı çalışma sonunda, proje çeşitlemesi hızında, fikirden, ürünün bitmiş haline kadar olan tüm evrelerinin yan sanayici tarafından üstlenilmesini, komponent yerine sistem bazında çalışmasını talep etmektedir.

7

SEKTÖR STRATEJİLERİ VE POLİTİKALARI

Türkiye coğrafi konumu nedeni ile uluslararası stratejik önemdedir. Bölgesinde ekonomik ve sosyal açıdan güçlü ve lider bir ülke olmak durumundadır. Türkiye'nin bu misyonu üstlenebilmesi için güçlü ekonomiye sahip olması ve milli gelirini istikrarlı bir şekilde artırarak halkın refah düzeyini yükseltmesi gereklidir. Tüm bunlar ise Türkiye'nin sanayileşmesine bağlıdır.

Bugüne kadar hazırlanan tüm Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Türkiye'nin vizyonu, "*Yaşam seviyesi yüksek ileri ve gelişmiş ülkeler düzeyinde olmak*" şeklinde belirlenmiştir. Bunun en önemli gereği ise, kişi başına düşen Gayri Safi Milli Hasıla'yı artırmaktır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kalkınma modeli, sanayileşme temelinde belirlenmiştir. Bu kalkınma modeli kapsamında otomobil ve otomotiv sektörünün varlığı önem taşımaktadır.

Ülke ve ekonomik faaliyet bu doğrultuda geliştikçe, otomobil ve otomotiv sanayine ihtiyaç giderek artmaktadır. Artan ekonomik faaliyet sonucunda oluşan taşıma ihtiyacı ile daha yüksek bireysel refahın getirdiği hareketlilik (mobilité) artışı, otomotiv talebini de teşvik etmektedir. Bunun sonuçlarını dünya otomotiv sektörünün öneminde ve bugüne kadar geçirdiği evrelerde görmek mümkündür. Sektör, ileri ve geri bağlantıları çok yoğun olan bir sektör olarak ulusal sanayileşme politikası açısından öncü bir sektör olma özelliğini taşımaktadır.

7.1. Sektörün Vizyon ve Misyonu

Türkiye'de kalkınma planlarında yer alan, ulusal kalkınma stratejisi doğrultusunda sektörün

vizyonu;

- Ekonomik ölçekte üretim yapan, yüksek katma değer yaratan,
- Sürdürülebilir rekabet gücü olan, küreselleşmenin sağladığı fırsatları değerlendiren,
- Yeni teknolojiler üreten ve uygulayan, Ar-Ge yeteneği yüksek olan,
- Öncelikle gelişmiş pazarlara ihracata yönelik üretim yapan,
- Ana/yan sanayi tam bir bütünlük içinde gelişen,
- Bağımsız savunma sanayine güvenilir bir altyapı oluşturan,

bir sektör yapısına kavuşmasıdır.

Bu vizyon doğrultusunda otomotiv sanayinin misyonu ise;

- Ülkede karayolu ulaştırma ve diğer sektörlerin ihtiyacı ile,
- Uluslararası pazar ve güçlendirilmiş iç pazar için,
- Yüksek katma değer yaratarak,
- Mal ve hizmet üreterek ana ve yan sanayinin birlikte gelişmesini sağlamak,

olarak belirlenmiştir.

7.2. Stratejiler

Otomotiv sanayinin misyonunu gerçekleştirebilmesi ve vizyonuna ulaşabilmesi için;

- Kapasite kullanımı arttırmak: İstikrarlı bir biçimde geliştirilmiş iç pazarda üretim kapasitelerinin etkin kullanımını sağlayacak yüksek pazar payı,

Parametreler	Araçlar	1999	2000	2005	Değişim İndeksi	
					2005/1999	2005/2000
Talep	Otomobil	289.000	467.000	550.000	1,90	1,18
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	90.000	152.000	140.000	1,56	0,92
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	22.000	40.000	25.000	1,14	0,63
	Toplam	401.000	659.000	715.000	1,78	1,08
İç Satış	Otomobil	157.000	208.000	330.000	2,10	1,59
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	49.000	75.000	97.000	1,98	1,29
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	19.500	36.000	23.000	1,18	0,64
	Toplam	225.500	319.000	450.000	2,00	1,41
İthalat	Otomobil	132.000	259.000	220.000	1,67	0,85
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	41.000	77.000	43.000	1,05	0,56
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	2.500	4.000	2.000	0,80	0,50
	Toplam	175.500	340.000	265.000	1,51	0,78
İhracat	Otomobil	78.000	90.000	200.000	2,56	2,22
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	500	600	200.000	**	**
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	8.000	5.900	7.000	0,88	1,19
	Toplam	86.500	96.500	407.000	4,71	4,22
Üretim	Otomobil	235.000	298.000	530.000	2,26	1,78
	Hafif Ticari Araçlar AYA < 3.5 ton	49.500	75.600	297.000	6,00	3,93
	Ağır Ticari Araçlar AYA > 3.5 ton	27.500	41.900	30.000	1,09	0,72
	Toplam	312.000	415.500	857.000	2,75	2,06
İhracat/Üretim (%)	Toplam	28	23	47		
İthalat/Pazar (%)	Toplam	44	52	37		

Tablo 39. Stratejik hedefler - 2005

Kaynak: OSD

Sektör	İhracat Hedefleri (x 1.000 ABD Doları)			
	1998	1999	2000	2005
Taşıtlı Araçlar	415.000	1.055.000	1.045.000	4.000.000
Aksam/Parça	1.080.000	1.190.000	1.340.000	3.000.000
Toplam	1.495.000	2.245.000	2.385.000	7.000.000

Tablo 40. İhracat hedefleri - 2005

Kaynak: OSD

- Rekabet gücünü arttırmak: Ana ve yan sanayi firmalarının gelişmiş pazarlara ihracatını sağlayacak rekabet gücü,
- Ana ve yan sanayi arasında etkin entegrasyon ve birlikte gelişmeyi sağlamak

temel stratejiler olarak belirlenmiştir.

Yan sanayinin ana sanayiye bağımlı olmasına karşın boyutu ve ekonomiye katkıları nedeniyle farklı özelliklere sahip olduğu göz ardı edilmemelidir. Bu nedenle yan sanayinin sorunları ve sorunların çözümüne yönelik önlemlerin farklı bir biçimde ele alınması gereği bulunmaktadır.

7.3. Stratejik Hedefler

Türkiye'deki otomotiv sanayinin stratejileri doğrudan ve dolaylı olarak kamu tarafından oluşturulacak politikalara bağımlıdır. Diğer bir deyişle burada öngörülen birçok politika kamu kurum ve kuruluşları tarafından uygulanacaktır. Stratejik hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için kamu uygulamalarının, sanayinin hedefleri doğrultusunda düzenlenmesi ve istikrarla uygulanması gereği bulunmaktadır.

Otomotiv sanayinde küreselleşme sürecinin ulaştığı konum sonucu sermaye ve teknoloji de küresel nitelik kazanmıştır. Bu nedenle önemli olan "Katma Değer" in Türkiye'de yaratılmasıdır. "Ulusal Yüksek Katma Değer" yaratılması, otomotiv sanayinde mal ve hizmet üretimi olarak birlikte düşünülmektedir. Bunun gerçekleştirilmesi ve azami oranda yerli parça kullanılması için ana ve yan sanayi arasında karşılık güven ve ortak çıkarlara dayalı, uzun vadeli ve etkin bir işbirliğinin kurulması zorunludur.

Otomotiv sanayi gelişmiş bütün ülkelerde kamu, bu sanayinin stratejik bir sanayi olarak gelişmesinde uzun süreli ve tutarlı politikalar ortaya koymaktadır. Ancak ülkemizde bu nitelikte bir politika bugüne kadar oluşturulmamıştır. Sanayinin farklı kamu kurum ve kuruluşları ile ilişkisinin bir bütünlük

içinde ele alınması önem taşımaktadır.

Otomotiv ana sanayinde otomobil ve hafif ticari araçlarda 2005 yılındaki temel stratejik hedef, bu dönemde gerçekleşecek talep artışında yerli satışların pazar payının ve üretimdeki ihracatın payının artmasıdır. Buna göre yerli satışların iç pazardan yüzde 37 ve ihracatın üretimden yüzde 47 pay alması hedef olarak alınmıştır. Bu durumda üretimin 857 bin ve ihracatın da 407 bin adede ulaşması söz konusudur (Tablo 39).

Bu hedefler gerçekleştiğinde yan sanayi ile birlikte otomotiv sanayinin toplam ihracatı 7 milyar ABD Doları düzeyine erişebilecektir (Tablo 40).

Stratejik hedeflerin ana ve yan sanayinin ortak çabaları ile oluşturulmasına ilişkin sektör strateji ve politikaları ile sanayi ve kamu için uygulama planı aşağıda özetlenmektedir.

7.4. Sektör Stratejileri ve Politikaları

**Ulusal Vizyon Doğrultusunda,
Gelişmiş Ülkeler Düzeyine Ulaşmaya Katkı İçin**

VİZYON

- Ekonomik Ölçekte Üretim Yapan, Yüksek Katma Değer Yaratan
- Sürdürülebilir Rekabet Gücü Olan, Küreselleşmenin Sağladığı Fırsatları Değerlendiren
- Yeni Teknolojiler Üreten ve Uygulayan, Ar-Ge Yeteneği Yüksek Olan
- Öncelikle Gelişmiş Pazarlara İhracatı Hedefleyen
- Ana/Yan Sanayi Tam Bir Bütünlük İçinde Gelişen
- Bağımsız Savunma Sanayine Güvenilir Bir Alt Yapı Oluşturan

MİSYON

Ülkede Karayolu Ulaştırma ve Diğer Sektörlerin İhtiyacı ile
Uluslararası Pazarlar ve Güçlendirilmiş İç Pazar İçin
Yüksek Katma Değer Yaratarak
Mal ve Hizmet Üreterek, Ana ve Yan Sanayinin Birlikte Gelişmesini
Sağlamak

SWOT Analizi Işığında KAMUOYU DESTEĞİNDE ve İSTİKRARLA UYGULANACAK SEKTÖR STRATEJİLERİ

1. Kapasite Kullanımını Artırmak

1.1. Kamuoyu Desteğini Sağlamak

1.1.1. Otomotiv Sanayi İçin İstikrarlı Bir Politika Oluşturulmasını Sağlamak

1.1.2. Mevzuatın Etkinlikle Uygulanmasını Sağlamak

1.1.3. Kamuoyu Desteğini Güçlendirmek

1.2. Mevcut Üreticilerle İç Pazara Daha Çok Otomotiv Ürünü Üretmek

1.2.1. İç Pazarı Büyütmek

1.2.2. Yerli Ürün Pazar Payını Artırmak, İthal Ürün Payını Azaltmak

1.3. Sürdürülebilir İhracatı Geliştirmek

1.3.1. Mevcut Projeleri İyi Yönetmek

1.3.2. Yeni Projelere Aday Olmak

1.3.3. Mevcut Ürünlere Yeni Pazarlar Bulmak

1.3.4. Hizmet İhracatını Artırmak

2. Rekabet Gücünü Artırmak

2.1. Verimliliği Artırmak, Maliyetleri Azaltmak

2.2. Ar-Ge Uygulamalarını Yaygınlaştırmak

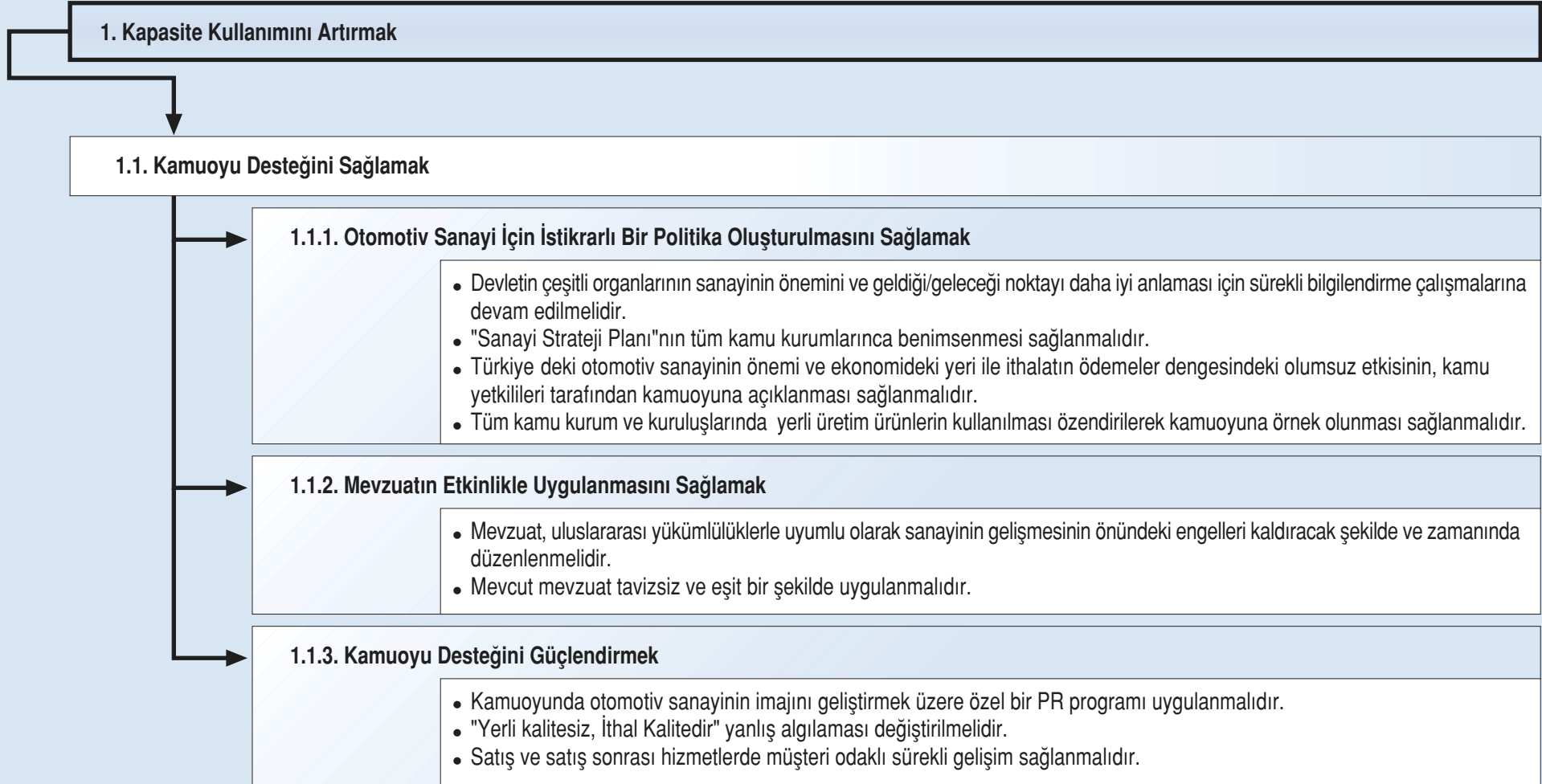
2.3. Uluslararası Mevzuata Uyum ve Uygulamada Etkinlik Sağlamak

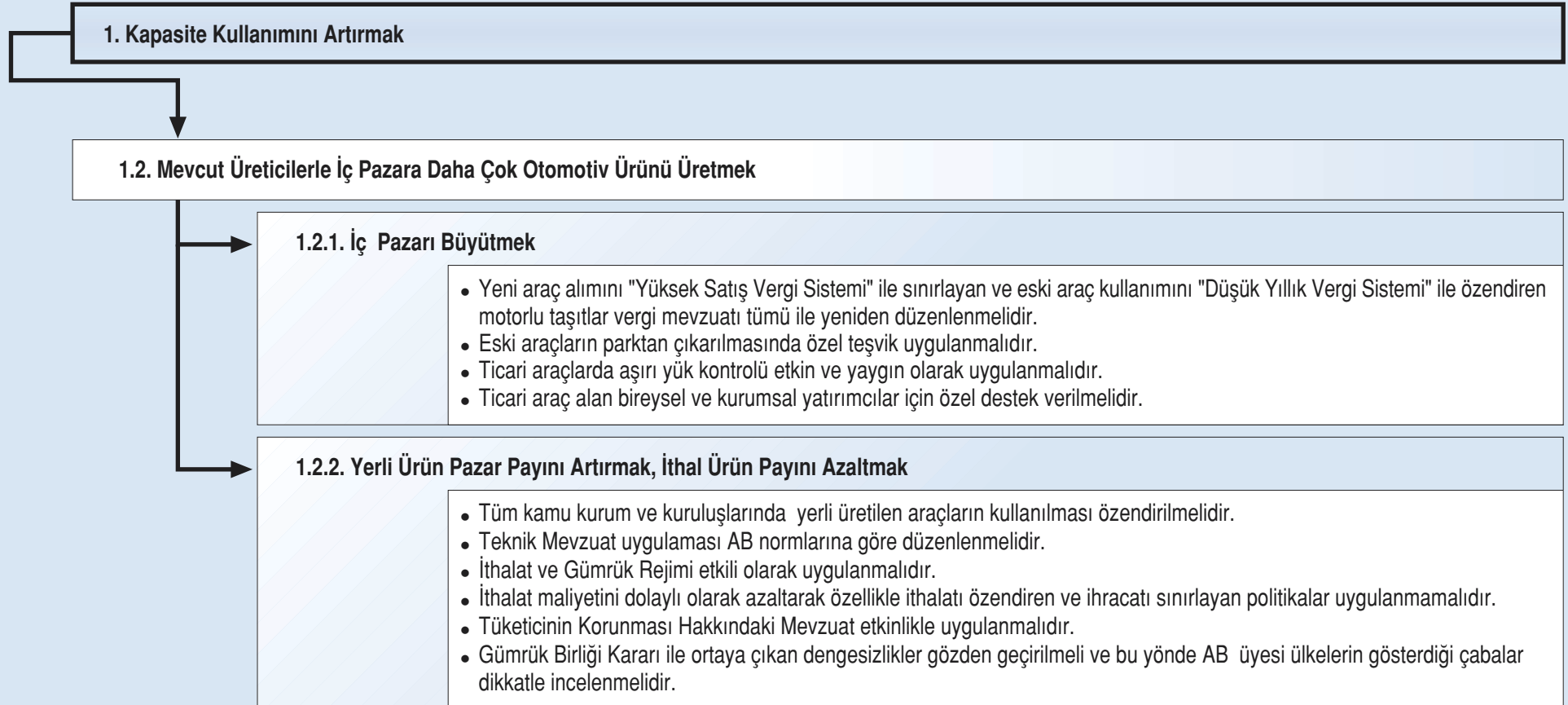
3. Ana/Yan Sanayinde Etkin Entegrasyon ve Birlikte Gelişmeyi Sağlamak

3.1. Ar-Ge Uygulamalarını Yaygınlaştırmak

3.2. Yan Sanayini Geliştirmek

3.3. Ana-Yan Sanayi Sivil Toplum Kuruluşları Arasında İşbirliğini Geliştirmek





1. Kapasite Kullanımını Artırmak

1.3. Sürdürülebilir İhracatı Geliştirmek

1.3.1. Mevcut Projeleri İyi Yönetmek

- Yeni yatırım teşvikleri ancak rekabetçi yeni model üretimi, katma değer ve öncelikle gelişmiş pazarlara ihracat sağlayan projelere verilmelidir.
- Sektörde mevcut kapasitelerin yüzde 80'ini dolduracak bir talep yaratılmadan atıl kapasite nedeni ile kaynak tüketimini önlemek için yeni kapasite artışı yaratacak yatırım projeleri teşvik edilmemelidir.
- İhracatta KDV iadesi işlemlerini ihracat hacmi ile paralel olarak basitleştirmek üzere bir sistem kurulmalıdır.
- İhracatta liman ve ulaştırma alt yapısı geliştirilmelidir.

1.3.2. Yeni Projelere Aday Olmak

- Küresel gelişme içinde "Tasarım, Teknoloji Geliştirme ve Üretimde Mükemmeliyet Merkezi" olma hedefi gerçekleştirilmelidir.
- Yatırım teşvikleri yeni ihracat projeleri için devam etmelidir.

1.3.3. Mevcut Ürünlere Yeni Pazarlar Bulmak

- Mevcut ürünlere pazar bulmak amacı ile gelişmekte olan pazarlardaki girişimler desteklenmeli ve ihracat kredileri yeniden düzenlenmelidir.
- İkili anlaşmalarda sektör ürünlerinin yer alması sağlanmalıdır.
- Uluslararası alım ve yatırım projelerinde Off-Set sistemi kurulmalı ve bu sistemde sektör ürünlerinin yer alması sağlanmalıdır.

1.3.4. Hizmet İhracatını Artırmak

- Ar-Ge teşvik mevzuatının uygulanmasındaki aksaklıklar giderilmelidir.
- Ar-Ge alanında üniversite-sanayi işbirliği özel olarak desteklenmelidir.
- Ar-Ge alanında "Ortak Tasarım" özendirilmelidir.

2. Rekabet Gücünü Artırmak

2.1. Verimliliği Artırmak, Maliyetleri Azaltmak

- Çağdaş yönetim tekniklerinin uygulanması için eğitim faaliyetleri artarak devam etmelidir.
- Temel girdiler dünya fiyatları ve kalitesinde sağlanmalıdır.
- Hammadde temini ve/veya üretimi için sektörel işbirlikleri kurulmalı, malzeme ve tip ortak standartları oluşturulmalıdır.
- Ana ve yan sanayi arasında maliyetlerde şeffaflık sağlanarak ortak maliyet iyileştirme programları uygulanmalıdır.

2.2. Ar-Ge Uygulamalarını Yaygınlaştırmak

- İhracata yönelik projeler ve ortak tasarım çalışmalarına öncelik verilmelidir.
- Teşvik edilen Ar-Ge projeleri için mali desteklerin zamanında ve değerinde tedarik edilmesi sağlanmalıdır.

2.3. Uluslararası Mevzuata Uyum ve Uygulamada Etkinlik Sağlamak

- Teknik Mevzuat uygulaması AB normlarına göre düzenlenmelidir.
- Tip Onayı için gerekli laboratuvarın kurulma çalışması hızlandırılmalıdır.

3. Ana/Yan Sanayinde Etkin Entegrasyon ve Birlikte Gelişmeyi Sağlamak

3.1. Ar-Ge Uygulamalarını Yaygınlaştırmak

- İhracata yönelik projeler ve ortak tasarım çalışmalarına öncelik verilmelidir.
- Ana ve yan sanayi arasında "Ortak Tasarım" özendirilmelidir.
- Teşvik edilen Ar-Ge projeleri için mali desteklerin zamanında ve değerinde tedarik edilmesi sağlanmalıdır.

3.2. Yan Sanayini Geliştirmek

- Ana sanayi ve yan sanayi arasındaki ilişkiler rekabet öncelikli işbirlikleri halinde yeniden düzenlenmelidir.
- Hammadde temini ve/veya üretimi için sektörel işbirlikleri kurulmalı, malzeme ve tip ortak standartları oluşturulmalıdır.
- Üretimde daha çok yerli parça kullanılması özendirilmelidir.
- Ana ve yan sanayinde "Ortak İnsan Kaynakları" politikaları tanımlanarak, ortak işgücü eğitim programları uygulanmalıdır.
- Yan sanayi yeni projelerin ilk aşamasında devreye sokulmalıdır.
- Sanayinin altyapısını geliştirecek ve ihracat potansiyelini arttıracak şekilde organize sanayi bölgeleri (TOSB-TAYSAD Organize Sanayi Bölgesi gibi) desteklenmelidir.
- Otomotiv yan sanayindeki atıl yatırımları etkin kullanmak amacıyla güç birliği yapılarak sinerji yaratılmalı ve mükerrer yatırımların yapılmaması sağlanmalıdır.
- İhracat için ön koşul niteliğindeki ve eğitim, danışmanlık ve bilgilendirme masrafları yüksek olan belgelendirme çalışmalarında KOBİ'lere sağlanan desteklerin kapsamı genişletilmelidir.
- KOBİ tanımında AB ülkelerinin standartları esas alınmalıdır.
- Dış pazarlara yönelik olarak üretilen ana ve yan sanayi arasında ortak çalışmalar yürütülmelidir.

3.3. Ana-Yan Sanayi Sivil Toplum Kuruluşları Arasında İşbirliğini Geliştirmek

- Ana ve yan sanayini temsil eden dernekler, aralarında var olan ilişkileri ve işbirliği anlayışını kalıcı bir biçimde sürdürerek, sektörün gelişmesine maksimum katkıyı sağlayacak çabaları göstermelidirler.
- Küresel rekabete uyum ve verimlilik artışı için işbirliği ve bilgi paylaşımı sağlamalıdır.
- Sektörün bir bütün olarak rekabetçi üretim seviyesini artırmak yönünde ortak araştırma ve çalışmalar yürütmelidirler.

8.

UYGULAMA PLANI

Sanayinin Sektörel Hedefleri

- Tüm kamu kurum ve kuruluşlarında yerli üretim ürünlerinin kullanılması özendirilmelidir.
- Ana ve yan sanayide “Ortak İnsan Kaynakları” politikaları tanımlanarak, ortak işgücü eğitim programları uygulanmalıdır.
- Ana sanayi ve yan sanayi arasındaki ilişki şeffaflştırılmalı ve yan sanayi üretim projesinin ilk aşamasında devreye sokulmalıdır.
- Ana ve yan sanayi arasında “Ortak Tasarım” özendirilmelidir.
- Firmalar, küresel rekabetin getirdiği yapısal değişime uyum sağlamak, ekonomik ölçekli üretim yapısına ulaşmak ve finansal yapılarını güçlendirmek amacıyla birleşmelidir.
- Çağdaş yönetim tekniklerinin uygulanması için eğitim faaliyetleri artarak devam etmelidir.
- Hammadde temini ve/veya üretimi için sektörel işbirlikleri kurulmalıdır.
- Ana ve yan sanayi arasında maliyetlerde şeffaflık sağlanarak ortak maliyet iyileştirme programları uygulanmalıdır.
- Sektörde üretilen ürünlerde malzeme ve tip ortak standartları oluşturulmalıdır.
- Küresel gelişme içinde “Üretim ve Mükemmeliyet Merkezi” olma hedefi gerçekleştirilmelidir.
- Üretimde daha çok yerli parça kullanılması özendirilmelidir.
- İhracata yönelik projeler ve ortak tasarım çalışmalarına öncelik verilmelidir.
- Sektör kendi modül ve sistem markalarını yaratmalıdır.
- Diğer firmalar da yerli ve yabancı modül ve sistem üreticilerine ikinci ve üçüncü tedarikçiler olma arayışlarını sürdürmelidir.
- ISO 9000, QS 9000, ISO 14 000 ve CE gibi belgelerin alınmasında KOBİ'lere sağlanan desteklerin kapsamı genişletilmelidir.
- Otomotiv yan sanayi firmalarının ülkemizde araç imal eden çok uluslu firmaların küresel tedarik sistemine dahil edilmesini sağlayacak ortak faaliyetlerde bulunulmalıdır.
- Dış pazarlara yönelik olarak üretilecek olan araçlara yerli parça üretimi ve bu araçların ihrac edileceği pazarlara yerli üretilen parçaların ihracatı konusunda işbirliği yapılmalıdır.
- Ana ve yan sanayiye temsil eden dernekler, aralarındaki ilişkileri ve işbirliği anlayışını kalıcı bir biçimde sürdürerek sektörün gelişmesine maksimum katkı sağlayacak çabaları göstermelidirler.
- Küresel rekabete uyum ve verimlilik artışı için işbirliği ve bilgi paylaşımı sağlamalıdır.
- Sektörün bir bütün olarak rekabetçi üretim seviyesini artırmak yönünde ortak araştırma ve çalışmalar yürütmelidirler.

Kamudan Beklenen Düzenleyici, Yönlendirici ve Sanayinin Gelişmesini Hızlandırıcı Düzenlemeler

Maliye Bakanlığı

- Satış Vergileri Sistemi'nin basitleştirilmesi amacı ile "Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) Yasa Tasarısı" öncelikle TBMM'den geçirilmelidir.
- Motorlu Taşıtlar Vergisi, ÖTV Tasarısı paralelinde otomobilin silindir hacmine göre alınmalıdır.
- İthalatın düzenlenmesine ilişkin etkili önlemlerle paralel olarak < 1600 cc araçlarda otomobil satış vergileri yüzde 52'den yüzde 25 düzeyine indirilmelidir.
- Yük taşıyan araçlarda Motorlu Taşıtlar Vergisi, "Araç Yüklü Ağırlığı (AYA)"na göre düzenlenmelidir.
- Kullanılmış ticari araçlar ve tarım traktörlerinin satışında KDV oranı yüzde 1'e indirilmelidir.
- Ticari araçların taksitli satışlarında vade farkına KDV uygulaması kaldırılmalıdır.
- Vergilerin "Yetkili Bayiler" tarafından tahsili sağlanmalıdır.
- Motorlu taşıtlar kayıt-tescil işlemleri basitleştirilerek, motorlu taşıtlar vergi daireleri tarafından yapılmalıdır.
- Çevre Fonu, yeni araç yerine çevre kirliliğinde daha çok etkisi olan parktaki 2 yaş ve üstü araçlardan alınmalıdır.
- Eski araçların parktan çıkarılmasında özel teşvik uygulanmalıdır.
- Ticari araçlarda aşırı yük kontrolü etkin ve yaygın olarak uygulanmalıdır.
- Ticari araç alan bireysel yatırımcıları için özel finansman desteği verilmelidir.
- Ticari araç kurumsal yatırımcıları için Teşvik Belgesi kapsamında KDV istisnası uygulanmalıdır.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı

- Uluslararası Teknik Mevzuata Uyum kapsamında MARTEK ve mevzuat uyum çalışmaları aksatılmadan sürdürülmelidir.
- Tip onayı kurumu ve sistemi, AB normlarına göre düzenlenmelidir.
- İmalat sanayi mevzuatı yeniden düzenlenmelidir.
- Otomotiv sanayi ile ilgili birim, bir daire başkanlığı biçiminde yeniden düzenlenmeli ve yeterli sayıda teknik eleman ile desteklenmelidir.
- Bütçe Kanunu'nda kamuya satılacak araçlar için yerli katkı oranı yüzde 50'den, yüzde 60'a çıkarılmalıdır.
- Satış sonrası hizmetlerle ilgili yükümlülükler genişletilerek, tüketici haklarının ülke çapında korunması ile bu alandaki haksız rekabetin önlenmesi ve bu yükümlülüklerin düzenli olarak kontrol edilmesi sağlanmalıdır.

Dış Ticaret Müsteşarlığı

- Ar-Ge mevzuatı yeniden düzenlenmeli ve uygulamadaki ağır bürokrasi giderilerek, Ar-Ge çalışmalarının yaygınlaştırılması sağlanmalıdır.
- Ar-Ge teşviklerinde ihracata yönelik projelere öncelik verilmelidir.
- "Ortak Tasarım" uygulamaları yeniden tanımlanarak Ar-Ge ve devlet mevzuatında yer alması sağlanmalıdır.
- Özellikle enerji gibi yeni uluslararası yatırım projelerinde "sivil off-set" uygulaması için gerekli mevzuat düzenlemeleri yapılmalı ve otomotiv sanayi ürünlerinin off-set uygulamalarında gereğince yer alması sağlanmalıdır.

- Serbest bölgelerden "komple taşıt aracı ithalatı" kaldırılmalıdır.
- Sanayinin ham madde ve ara mal vadeli ithalatında uygulanan yüzde 3 KKDF kaldırılmalıdır.
- İhracatta KDV iadesi işlemlerini ihracat hacmi ile paralel olarak basitleştirmek üzere bir sistem kurulmalıdır.
- Her yıl başarılan ihracat düzeyi oranında vergide ihracat istisnası veya benzeri yeni bir uygulama esas alınmalıdır.
- Eximbank kredi sistemi yeni pazarlara giriş için sektörel ve selektif olarak düzenlenmelidir.
- Gümrük Birliği Kararı ile ortaya çıkan dengesizlikler gözden geçirilmeli ve bu yönde AB üyesi ülkelerin gösterdiği çabalar dikkatle incelenmelidir.
- Mevcut ürünlere pazar bulmak amacı ile gelişmekte olan pazarlardaki girişimler desteklenmelidir.
- İkili anlaşmalarda sektör ürünlerinin yer alması sağlanmalıdır.

Hazine Müsteşarlığı

- KOBİ tanımı AB normalarına uygun olarak yeniden yapılmalıdır.
- Devlet Yardımları Mevzuatı yeniden düzenlenmeli, otobüs ve kamyon satın alan kurumsal yatırımcıların KDV istisnası teşviki sağlanmalıdır.
- "Katma Değer Vergisi Genel Tebliği Seri No:69" Tebliği'nde gerekli düzenleme yapılarak ticari araçlar da makine ve teçhizat tanımı içine alınmalıdır.
- Otomotiv sanayinin temelini oluşturan kalıp sanayinin gelişmesi için özel önlemlerin alınması ve yerli kalıp temininin teşviki için mevzuat düzenlenmesi gereklidir.
- Sektörün gelişmesine katkıda bulunacak "Sektörel Organize Sanayi Bölgesi"

konumunda halen sürdürülen ve planlanacak olan yatırımlar özel teşvik kapsamına alınmalı, bu gibi yatırımların özendirilmesi için devlet yardımları ve Yabancı Sermaye Mevzuatı'nda gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

- Yeni yatırım teşvikleri ancak "rekabetçi yeni model üretimi, yüksek katma değer ve öncelikle gelişmiş pazarlara ihracat sağlayan projelere" verilmelidir.
- Sektörde mevcut kapasitelerin yüzde 80'ini dolduracak bir talep yaratılmadan, atıl kapasite nedeni ile kaynak tüketimini önlemek için yeni kapasite artışı yaratacak yatırım projeleri teşvik edilmemelidir.
- Yatırım teşvikleri yeni ihracat projeleri için devam etmelidir.
- Araç ve otomotiv parçası ithal eden firmaların yıllık ithalat bedellerinin öngörülen yüzdesi kadar yerli otomotiv parçası ihraç etmelerine yönelik teşvik ve tedbirler oluşturulmalıdır.
- İthalat maliyetini dolaylı olarak azaltarak özellikle ithalatı özendiren ve ihracatı sınırlayan politikalar uygulanmamalıdır.

Gümrük Müsteşarlığı

- "Serbest Antrepo Rejimi"nin AB Gümrük Mevzuatı paralelinde 27.10.1999 tarih ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu kapsamına alınması gereklidir.
- "Otomotiv İhtisas Gümrükleri"nin etkinliği artırılarak devamı sağlanmalıdır.
- Motorlu araçlar antrepolarında gerekli denetimler yapılmalıdır.
- Taşıt aracı ithalatı için fiktif alanı yeniden düzenlenmeli ve bu alanların yalnız ihtisas gümrüklerinde kurulması sağlanmalıdır.



Ek 1.



AB ÜLKELERİNDE MOTORLU TAŞITLAR VERGİ SİSTEMİ

ALMANYA:

1 ABD Doları: 2,0657 DM

KDV: % 16

Kayıt Ücreti: 50 DM

Yıllık Vergi: Benzinli araçlarda her 100 cc için 21,6 DM ve dizel araçlarda 37,10 DM olarak uygulanan yıllık standart oran kaldırılmış olup, halen AB emisyon standartlarına göre vergi uygulanmaktadır. 1 Temmuz 1997 tarihinden itibaren geçerli olan aşağıdaki vergi miktarları 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren artırılabacaktır.

Emisyon Grubu	Vergi Miktarı (DM)		
	Silindir Hacmi	Benzin	Dizel
Euro 3, Euro 4	1600 cc	160	432
	2000 cc	200	540
Euro 2	1600 cc	192	464
	2000 cc	240	580
Euro 1	1600 cc	208	592
	2000 cc	260	740
Ozan alarmlı çevreyi çok kirletenler	1600 cc	346	728
	2000 cc	432	910
Ozan alarmlı olmayan çevreyi az kirletenler	1600 cc	211	594
	2000 cc	264	742
Diğerleri	1600 cc	666	1.048
	2000 cc	832	1.310

* Euro 2, 3, 4 dışındaki grup için uygulanan standart oran, 31 Aralık 2000 tarihine kadar geçerli olmuştur. İleri emisyon standardına sahip veya az yakıt harcayan otomobillerde sınırlı muafiyet uygulanmaktadır.

AVUSTURYA:

1 ABD Doları: 14,5335 Avusturya Şilini

KDV: % 20

Trafiğe Çıkış Vergisi: Otomobilin yakıt tüketimine göre, EEC direktiflerine uygun olarak belirlenmektedir. Fatura değerinin % 16'sı ile sınırlıdır.

Kayıt Ücreti: 1.209 ATS olarak uygulanmaktadır.

Yıllık Vergi: Toplam ağırlığı 3,5 ton altında olan

otomobillerde motor gücüne (KW) ve silindir hacmine göre hesaplanmaktadır. Yıllık vergi miktarı, her cc için yıllık 5,0 ATS olan katsayı (f) hesaplanmaktadır. Yıllık Vergi Miktarı = (KW-24)*f
Minimum Vergi: 55,- ATS, Maximum Vergi: 600,- ATS

BELÇİKA:

1 ABD Doları: 42,6066 Belçika Frangı

KDV: % 21

Trafiğe Çıkış Vergisi:

< 1600 cc : 2.500 BF

1600 cc - 2000 cc : 5.000 BF

2000 cc : 35.000 BF

Kayıt Ücreti: 2.500 BF

Yıllık Vergi: Vergi, silindir kapasite grupları bazında belirlenmektedir. Vergi miktarı, yıllık olarak bayilerin otomobil satış fiyatlarındaki değişimlere göre hesaplanmaktadır. Bu vergiye, otomobillerin dizel veya LPG ile çalışıyor olması durumunda bir vergi daha eklenmektedir. Bu ek vergi, LPG ile çalışan otomobillerde 1 Temmuz 1983, dizel otomobillerde ise 1 Temmuz 1996 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır.

Silindir Hacmi	Vergi Miktarı (BF)		
	Benzinli	Dizel	LPG
750 cc'e kadar	2.064	3.254	2.064
751 cc - 950 cc	2.580	4.062	2.580
951 cc - 1.150 cc	3.782	5.881	3.782
1151 cc - 1350 cc	4.872	7.663	4.872
1351 cc - 1550 cc	6.024	9.482	6.024
1551 cc - 1750 cc	7.176	11.302	7.176
1751 cc - 1950cc	8.316	13.084	8.316
1951cc - 2150 cc	10.788	16.979	10.788

DANİMARKA:

1 ABD Doları: 7,8851 Danimarka Kronu

KDV: % 25**Kayıt Ücreti:** 1.070 Danimarka Kronu**Trafiğe Çıkış Vergisi:** 50.800 Danimarka Kronunu geçmeyenler için otomobilin değerinin % 105, 50.800 Danimarka Kronu'ndan fazlalar için, 50.800'ün % 105 ve kalan değer % 180'i üzerinden hesaplanmaktadır.**Yıllık Vergi:** İlk kayıt tarihi 1 Temmuz 1997 olan tüm otomobiller, yakıt tüketimlerine göre vergilendirilmektedir. Yakıt tüketimi ölçümü, AB Direktif No: 93/116'a uygun olarak, çeşitli yol durumlarına (şehir içinde, otobanda) göre yapılmaktadır. Dizel ve benzinli otomobillere, kilometre başına sarfedilen yakıtla göre belirlenen vergi miktarı uygulanmaktadır. Yakıt tüketimine göre vergilendirilmeyen otomobiller ise yüksüz ağırlıkları üzerinden vergilendirilmektedir. Ayrıca, dizel, elektrikli ve gaz ile çalışan otomobiller ek vergiye tabidirler.**FRANSA:**

1 ABD Doları: 6,9281 Fransız Fransı

KDV: % 20,6**Kayıt Ücreti:** 102 FF-195 FF.**Yıllık Vergi:** Vergi için hesaplanan silindir hacmi, otomobilin kaydının yapıldığı yere ve otomobilin yaşına göre belirlenmektedir. 5-20 yıllık otomobiller için, kayıt yeri aynı olmak koşulu ile yaşı 5 ve 5'den küçük otomobillere uygulanan temel vergi miktarının % 50'si, 20-25 yaş için ise % 40'ı alınmaktadır.

Silindir Hacmi	Vergi Miktarı (FF)	
	< 5 Yaş	5-20 Yaş
750 cc'e kadar	266	133
751 cc - 950 cc	504	252
951 cc - 1150 cc	504	252
1151 cc - 1350 cc	504	252
1351 cc - 1550 cc	1.196	598
1551 cc - 1750 cc	1.196	598
1751 cc - 1950cc	1.410	705
1951cc - 2150 cc	1.410	705

Kayıt yeri Paris.

FİNLANDİYA:

1 ABD Doları: 6,2798 Fin Markkası

KDV: % 22**Trafiğe Çıkış Vergisi:** Vergi, otomobilin değeri üzerinden alınmaktadır. Otomobilin değeri*100-4.600 FIM olarak hesaplanmaktadır.**Yıllık Vergi:** İlk kayıt tarihi 1 Ocak 1994'den önce olan otomobiller için yıllık 500 FIM, 1 Ocak 1994 tarihinden sonra kaydı yapılanlarda ise 700 FIM ödeme zorunluluğu bulunmaktadır. Ayrıca benzinli otomobillerin dışındaki otomobillerden ise her 100 kg için 150 FIM yıllık vergi alınmaktadır.**HOLLANDA:**

1 ABD Doları: 2,3275 Hollanda Florini

KDV: % 17,5**Trafiğe Çıkış Vergisi:** Otomobilin liste fiyatına göre belirlenmektedir.

Benzinli : % 45,2 * liste fiyatı-3.394 Florin

Dizel : % 45,2 * liste fiyatı-1.278 Florin

Kayıt Ücreti: 90.000 DFI**Yıllık Vergi:** Otomobilin ağırlığına, kullanılan yakıtla ve bölgeye göre belirlenmektedir.

Ağırlık (kg)	Vergi Miktarı (Florin)	
	Benzin	Dizel
550'ye kadar	176	560
1051-1151	840	1.668
1551-1650	1.636	2.820
2051-2150	2.432	3.972

İNGİLTERE**KDV:** % 17,5**Yıllık Vergi:** Sabit bir oran üzerinden hesaplanmaktadır.

3.500 kg'dan hafif : 150 İngiliz Sterlini

İSPANYA

1 ABD Doları: 175,7351 İspanyol Pezatası

KDV: % 16**Trafiğe Çıkış Vergisi:**

< 1600 cc benzinli ve < 2000 cc dizel için % 7

> 1600 cc benzinli ve > 2000 cc dizel için % 12

Kayıt Ücreti: 1998 yılı için 10.250 peseta.

Yıllık Vergi: Yıllık vergi silindir hacmine göre belirlenmektedir. Otomobilin kayıtlı olduğu yerin nüfusuna göre, bir kat sayı (1,4-2) saptanmakta ve katsayı alınması gereken minimum miktar ile çarpılarak vergi miktarı tespit edilmektedir.

Silindir Hacmi	Vergi Miktarı (Pezata)	
	Minimum Miktar	Madrid Uygulaması
750 cc'e kadar	2.100	2.905
751 cc - 950 cc	2.100	2.950
951 cc - 1150 cc	2.100	2.950
1151 cc - 1350 cc	2.100	2.950
1351 cc - 1550 cc	2.100	2.950
1551 cc - 1750 cc	5.670	7.850

İSVEÇ:

1 ABD Doları: 8,7360 İsveç Kronu

KDV: % 25

Yıllık Vergi: Otomobilin yüksüz ağırlığına göre belirlenmektedir.

Ağırlık	Vergi Miktarı (SEK)
900 kg'a kadar	585
901-1000 kg	734
Her fazla 100 kg için	149

Dizel otomobillere, yukarıdaki miktarların en az 2 katı kadar vergi uygulanmaktadır.

İTALYA:

1 ABD Doları: 2.045,0676 İtalyan Lireti

KDV: % 20

Trafiğe Çıkış Vergisi: Silindir hacmine göre IET (kayıt vergisi) ve APIET (ek vergi) toplamına göre belirlenmektedir.

Kayıt Ücreti : 300.000-720.000 İtalyan Lireti arası

Yıllık Vergi: Vergi, silindir hacmine göre belirlenirken şimdiki uygulamaya göre AB standartlarına uygun olarak motor Gücü (KW)'ne göre hesaplanmaktadır. 1 Ocak 1998'den itibaren her KW için uygulanan standart vergi miktarı 5.000 İtalyan Lireti'dir. İtalya'da trafiğe kaydedilmiş otomobillerden, kullanıp kullanılmadığına bakılmaksızın vergi alınmaktadır. Elektrikli otomobiller, ilk kayıt tarihinden 5 yıl süre ile kullanım vergisinden muaf tutulmaktadır. Dizel otomobillerden ek vergi alınmasına devam edilmektedir. Ancak, bazı dizel ve LPG ile çalışan otomobiller için uygulanan muafiyetler bulunmaktadır.

İRLANDA:

1 İrlanda Lirası: 1,2022 ABD Doları

KDV: % 21

Trafiğe Çıkış Vergisi: Silindir hacmine göre belirlenmektedir.

Silindir Hacmi	Vergi Oranı (%)
< 1400 cc	22,5
1400cc - 2000 cc	25,0
> 2000 cc	30,0

Yıllık Vergi: Silindir hacmine göre belirlenmektedir.

Silindir Hacmi	Vergi Miktarı (İrlanda Lirası)
1600cc	247
> 2000 cc	340

LÜKSEMBURG:**KDV:** % 15**Kayıt Ücreti:** 1.128 Lüksemburg Frangı**Yıllık Vergi:** Silindir hacmine göre belirlenmektedir.

1.600 cc : 2.620 Lüksemburg Frangı

2.000 cc : 3.280 Lüksemburg Frangı

PORTEKİZ:

1 ABD Doları: 211,7469 Portekiz Esküdosu

KDV: % 17**Trafığe Çıkış Vergisi:** Silindir hacmine göre belirlenmektedir.

Silindir Hacmi	Yıllık Vergi Miktarı (Eskudo)
1250 cc	394.458
1600 cc	935.764
2000 cc	935.764

Kayıt Ücreti: 5.000 ESC**Yıllık Vergi:** Silindir hacmi ve otomobilin yaşına göre hesaplanmaktadır.

Silindir Hacmi	Vergi Miktarı (Eskudo) Yaş Grubu		
	< 6	6-12	12-15
1600 cc	8.200	4.100	1.800
2000 cc	20.700	10.000	3.900

Bu vergiler, diğer yakıtlar ve elektrik ile çalışan otomobillerde değişmektedir.

YUNANİSTAN:

1 ABD Doları: 358 Drahmi

KDV: % 18**Trafığe Çıkış Vergisi:** Bu vergi şu kriterlere göre hesaplanmaktadır;

- Silindir hacmi,
- Emisyon oranı,
- Üreticinin toptan satış fiyatı, üretim yılı ve sigorta oranı.

İthal araçlarda vergi miktarı; ilk kayıt tarihinden itibaren geçen sürenin baz değer, otomobilin silindir hacmi ve EEC Direktiflerine göre belirlenmiş olan katsayının çarpılması ile hesaplanmaktadır. Baz değer ise, üreticilerin toptan satış fiyatına sigorta ve taşıma masrafları eklenerek belirlenmektedir (Oran olarak % 16 - % 28 arası).

Yıllık Vergi: Vergi, silindir kapasitesine göre belirlenmektedir.

Silindir Hacmi	Yıllık Vergi Miktarı (Drahmi)
1.357 cc'e kadar	25.000
1.357 cc - 1.928 cc	45.000
1.929 cc - 2.357 cc	100.000
2.357 cc üzeri	130.000



Ek 2.



BM-AEK Cenevre Antlaşması Teknik Mevzuatı

Başlangıçta ulusal nitelik taşıyan teknik mevzuat, otomotiv sanayinin ve dünya ekonomisinin küreselleşmesi ile giderek bölgesel ve uluslararası boyut kazanmıştır. Günümüzde, teknik mevzuat, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK) bünyesinde yürütülen çalışmalarla birlikte, otomotiv sanayi bulunan dünya ülkelerinin neredeyse tümünde yaygınlaşmaktadır.

Teknik mevzuat aşağıda belirtilen nedenlerden dolayı uluslararası boyut kazanmaktadır:

- Otomotiv sanayinin küreselleşmesi,
- Dünya ticaretinin daha serbest hale gelmesi için teknik engellerin kaldırılması,
- Belgelendirmenin karşılıklı tanınması,
- Uluslararası karayolu transit taşımacılığının gelişmesi,
- Turistik amaçla motorlu araçlar ile seyahatin artması,
- Bölgesel ekonomik birliklerde tarife dışı engel arayışları.

Otomotiv sanayindeki gelişmeler ile uluslararası taşımacılık ve trafiğin yoğunlaşması karşısında Avrupa ülkeleri arasında uluslararası nitelikte düzenlemelerin yapılması gereği 1950'li yıllarda tartışılmaya başlanmıştır.

Motorlu araçların kullanılması sonucu oluşan can, mal ve trafik güvenliği ile çevre kirliliği ve sınırlı enerji kaynaklarının aşırı tüketimi gibi sorunlar, hükümetleri sosyal ihtiyaçlarla optimizasyon yapacak şekilde denetim mekanizmaları kurmaya yöneltmiştir. Bu amaçla, BM AEK kapsamında, 20 Mart 1958 tarihinde Batı Avrupa ülkelerinin katılımıyla Cenevre'de "Taşıt Araçları ve Bunlara Ait Aksam ve Parçalar İle İlgili Belgelendirme ve Karşılıklı Tanıma

Usulleri" isimli bir uluslararası antlaşma imzalanmıştır. Bu antlaşma ekinde yayınlanan regülasyonlarda (teknik düzenlemeler), motorlu araçlar ve bunların aksam ile parçalarının uymaları gereken teknik özellikler belirlenmiştir. Antlaşmanın amacı, motorlu taşıt araçları ve bunların parçaları ile ilgili uluslararası regülasyonları oluşturmaktadır. Cenevre Antlaşması ve ekleri AEK regülasyonlarına taraf olan ülkeler bazında yapılacak olan tip onayları karşılıklı olarak tanımaktadır. Bu mekanizmaların uluslararası düzeyde kurulması aşağıdaki kolaylıkları sağlamaktadır:

- Regülasyonlar trafik kaza analizleri ile ayrıntılı bilimsel ve teknik araştırma sonuçlarına göre hazırlanmaktadır. Çalışmaların uluslararası düzeyde yapılması, zaman ve kaynak tasarrufu sağlamaktadır.
- Üretimin ulusal düzeydeki mevzuata göre farklı yapılması, maliyeti artırmakta ve planlamayı güçleştirmektedir. Uluslararası düzeydeki regülasyonlar, bu sakıncaları gidermektedir.
- Regülasyonların ve Tip Onaylarının karşılıklı olarak tanınması, ticaretteki engelleri gidererek uluslararası ticaretin gelişmesine yardımcı olmaktadır.

Yukarıda özetlenen gerekçelerden hareketle, 1953 yılında BM-AEK'na bağlı karayolu taşımacılık alt komitesi (SC.1) bünyesinde "Araç İmalat Çalışma Grubu (SC.1/WP.29)" kurulmuştur. Bu çalışma grubu, 1958 Cenevre Antlaşması'nın ekleri olan AEK regülasyonlarını hazırlamakla görevlendirilmiştir (SC.1/WP.29). Bilimsel ve teknolojik gelişmeler ile sosyal ve politik gereksinimleri dikkate almak suretiyle AEK regülasyonlarını sürekli olarak geliştirmekte ve her değişiklik ana regülasyona ek olarak yayınlanmaktadır.

Yeni bir regülasyon, en az iki üye ülkenin BM Genel Sekreteri'ne onay vermesi ile yürürlüğe girmektedir.

bir regülasyon, taraf olan ülke için hak ve yükümlülük getirmektedir. Regülasyonlardaki değişiklikler bu regülasyonu kabul eden üye ülkelerin onayı ile yürürlüğe girebilmektedir.

SC.1/WP.29'un kuruluşunun ardından ve Cenevre Antlaşması'nı izleyen 42 yıl süresince motorlu araçların teknik mevzuatının uluslararası harmonizasyonunda önemli gelişmeler sağlanmıştır.

Bu antlaşma çerçevesinde şimdiye kadar 109 AEK regülasyonu yayınlanmıştır. Bunlardan 84 AEK regülasyonu 4+ tekerlekli motorlu taşıtları, diğerleri tarım traktör ve 2 ila 3 tekerlekli taşıtları kapsamaktadır. 84 AEK regülasyonunun 49 adedi, AB Tip Onayı Yönetmeliğinde 34 adet direktife eşdeğer olarak kabul edilmiştir. Diğer regülasyonlar, AB direktiflerine esas oluşturmaktadır.

Bugün bu antlaşmaya Türkiye ve AB dahil 34 Avrupa ülkesi taraftır. Yayınlanmış bulunan 109 adet AEK regülasyonu, gerek bu anlaşmaya taraf ülkeler gerekse Avrupa dışındaki diğer bazı ülkeler tarafından isteğe bağlı olarak uygulanmaktadır. AEK regülasyonlarına göre verilen Tip Onayları, EC direktifleri için eşdeğer olarak geçerlidir.

SC.1/WP.29 bünyesindeki çalışmalara Avrupa ülkeleri yanı sıra ABD, G.Kore, Japonya ve Avusturalya da üye olarak katılmaktadır.

Türkiye, Bakanlar Kurulu'nun 4 Ekim 1994 tarih ve 22071 sayılı RG'de yayınlanan 30 Haziran 1994 tarih ve 94/5822 sayılı kararı ile Cenevre Antlaşması'na taraf olmuştur.

1958 Cenevre Antlaşması, başlangıçta yalnız Avrupa ülkelerini kapsamakta idi. Ancak özellikle 1990'lı yılların başından itibaren otomotiv sanayinde küreselleşme sürecinin büyük hız kazanması, ticareti engelleyen ve ulusal teknik mevzuattan kaynaklanan tarife dışı engellerin ortadan kaldırılması yönündeki ortak anlayış, teknik mevzuatın da küreselleşmesi zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır.

Bu amaçla Avrupa ülkeleri ile ABD, Japonya ve daha sonra G. Kore ile devam eden yoğun toplantılar sonucunda küresel teknik mevzuat çalışmaları 1998 yılında sonuçlandırılmıştır.

1998 Küresel Antlaşması, BM/AEK çatısı altında AB,

Japonya ve ABD'nin liderliğinde tartışılmış ve sonuca bağlanmıştır. ABD, Antlaşma'yı imzalayan ilk ülke olmuştur. 1998 Antlaşması'nın esas amacı, küresel güvenliği artırmak, çevre kirliliği, enerji kullanımını ve araçların çalınmaya karşı performanslarını, ilgili parçalar ve cihazlar bazında teknik düzenlemeler yoluyla iyileştirmektir.

1998 Küresel Antlaşması, 1958 Antlaşması'nın aksine, onayların karşılıklı tanınması koşullarını içermemektedir. Bu duruma hazır olmayan ülkelerin küresel teknik düzenlemelerin geliştirilmesi yönünde aktif katılımlarını öngörmektedir.

Antlaşma, küresel teknik düzenlemeleri oluşturmak için iki değişik yol izlemektedir. İlki, varolan düzenleme ve standartların harmonizasyonu, ikincisi ise yeni düzenlemelerin hazırlanmasıdır.

Türkiye, 1998 Küresel Antlaşması'na 31 Ekim 2000 tarih ve 24216 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 21 Eylül 2000 tarih ve 2000/1318 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 13'üncü ülke olarak katılmış bulunmaktadır.

Avrupa Birliği'nde Tip Onayı Mevzuatı

AB'nde Tip Onayı mevzuatının hukuki temelini yeni yaklaşım çerçevesinde Roma Antlaşması'nın 100'üncü maddesi hükümleri oluşturmaktadır. Avrupa Topluluğu'nda, Tip Onayı sisteminin idari mevzuatı, 6 Şubat 1970 tarihli 70/156/AEK tip onayı direktifi ile yürürlüğe konulmuştur. Teknik Mevzuat, AEK regülasyonlarını esas olarak alan AB direktifleri ile düzenlenmektedir.

Halen yürürlükte olan idari mevzuata ait 2 ve teknik mevzuata ait 54 olmak üzere toplam 56 AB direktifi bulunmaktadır.

70/156/AEK sayılı Tip Onayı idari mevzuat direktifi, 18 Haziran 1992 tarih ve 92/53/AEK sayılı direktif ile yeniden düzenlenmiştir. En son düzeltme 6 Şubat 1998 tarih ve 98/14/AB sayılı direktifi ile yapılmıştır.

AB direktifleri AB üye ülkeleri ulusal mevzuatının üzerindedir. Topluluk üyesi ülkeler arasında tip onay mevzuatının harmonizasyonu çalışmaları yeni yaklaşım çerçevesinde devam etmektedir.

70/156/AEK sayılı "Tip Onayı" direktifinin eki olan

18 Haziran 1993 tarih ve 92/53/AEK sayılı direktif ile otomobillerde tip onayı işlemleri topluluk üye ülkelerinde harmonize edilmiştir. 92/53/AEK sayılı tip onayı direktifi, 1 Ocak 1996 tarihinden itibaren AT ülkelerinde otomobiller için uyulması zorunlu hale gelmiştir. Bu suretle otomobil için bir üye ülkede alınan tip onayı diğer üye ülkelerde tanınmaktadır.

Ticari araçlarda ise tip onayı işlemleri 70/156/AEK direktifine göre üye ülkeler bazında sürdürülmektedir. Ancak, egzoz emisyonu ve gürültü ile ilgili çevre direktifleri ticari araçlar için de uyulması zorunlu direktiflerdir.

AB mevzuatına göre, tip onayı alınacak araç üzerinde bulunan ve ECE direktifi olan parçalar için ayrı ayrı tip onayı alınması gereklidir. Eğer AB direktifine eşdeğerliliği kabul edilen bir AEK regülasyonu için tip onayı alınmış ise bu onay kabul edilmektedir.

Direktiflere göre, laboratuvar testleri tamamlanmış olan araca "Tip Onay Belgesi" verilmektedir. İmalatçı bu belgeye dayanarak ürettiği araçlar için "Uygunluk Belgesi" düzenlemektedir. Araç, bu uygunluk belgesi ile trafiğe tescil edilmektedir.

Tip Onayının amacı, yeni bir model veya tip olarak üretilecek olan motorlu aracın regülasyonlara uygunluğunu denetlemek ve bu uygunluk içinde üretilmesini sağlamaktır. Tip Onayı önce aracı oluşturan ayrı aksam veya sistemlere verilmekte ve daha sonra onaylanmış olan bu aksam veya sistemleri kullanarak üretilen aracın tümü Tip Onayı için ayrıca denetlenmektedir.

AB direktifleri çoğu kere BM/AEK tarafından genellikle tavsiye niteliğinde hazırlanmış bulunan regülasyonlar ile uyumlu bulunmaktadır. Çevre konusunda AB direktifleri AEK regülasyonlarına göre çok daha geliştirilmiş bulunmaktadır.

Direktiflerin uygulanmasında üye ülkelerde bağımsız, tarafsız ve ilgili AB standartlarına göre akredite edilen ve denetlenen laboratuvarlar ile test sonuçlarına göre değerlendirme yapan belgelendirme kurumları oluşturulmuştur.

ISBN 975-512-604-X

İstanbul Sanayi Odası - Meslek Komiteleri Şubesi
Meşrutiyet Cad. no.118 Tepebaşı-İstanbul
Tel: (0212) 252 29 00 (240) (241)
Faks: (0212) 249 39 63
E-mail: meskom@iso.org.tr