



**İSTANBUL
SANAYİ ODASI**

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

Otomotiv Sektörü (2007)



**İSTANBUL
SANAYİ ODASI**

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

Otomotiv Sektörü (2007)

ISBN 978-9944-60-217-4

1. Baskı, 1500 Adet

Aralık 2007

İstanbul

İstanbul Sanayi Odası Yayınları No: 2007/25

Araştırma Şubesi

Meşrutiyet Caddesi No: 62

Tepebaşı 34430 İstanbul

Tel: (212) 252 29 00 (pbx)

Faks: (212) 245 32 82

www.iso.org.tr

Grafik ve Mizanpaj:

Trep Tanıtım

Süleyman Seba Caddesi

Baba Efendi Sokak No:11/1

Beşiktaş 34357 İstanbul

Tel: (212) 259 72 85

Fax: (212) 259 27 86

Baskı:

Cem Ofset Matbaacılık Sanayii A.Ş.

Beşyol, Fabrikalar Cad. No: 21

34360 Sefaköy-İstanbul

Tel: (212) 541 61 80

Faks: (212) 579 70 34

www.cemofset.net

© Tüm hakları İstanbul Sanayi Odası'na aittir.

Bu yayındaki bilgiler ancak kaynak gösterilmek suretiyle kullanılabilir.

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

- Ömer İltan BİLGİN** - 18. Grup Meslek Komitesi Başkanı
PİMSA POLİÜRETAN İMALAT SAN. VE TİC. A.Ş.
- Turgay DURAK** - 18. Grup Meslek Komitesi Başkan Yardımcısı
FORD OTOMOTİV SANAYİ A.Ş.
- Ahmet Nezih OLCAY** - 18. Grup Meslek Komitesi Meclis Üyesi
TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.
- Ahmet BAYRAKTAR** - 18. Grup Meslek Komitesi Meclis Üyesi
FARBA OTOMOTİV AYDINLATMA VE PLASTİK
FABRİKALARI A.Ş.
- Celal KAYA** - 18. Grup Meslek Komitesi Üyesi
KALE OTO RADYATÖR SAN. VE TİC. A.Ş.

Otomotiv Sektörü Alt Çalışma Grubu Üyeleri:

- OTOMOTİV ANA SANAYİ
- Prof. Dr. Ercan TEZER** - Otomotiv Sanayii Derneği, Genel Sekreteri
- Mücahit SEVİM** - Otomotiv Sanayii Derneği, AB ve Ekonomi Koordinatörü
- Yeşim ÖZENC** - Otomotiv Sanayii Derneği, Uzmanı
- Hülya ÖZBUDUN** - Otomotiv Sanayii Derneği, Teknik Koordinatörü
- Hakan YONTAR** - Otomotiv Sanayii Derneği, İdari Koordinatörü
- OTOMOTİV YAN SANAYİ
- Özlem GÜLŞEN** - Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği, Genel Sekreteri

Proje Koordinatörü:

İstanbul Sanayi Odası Genel Sekreterliği

Proje Grubu:

- Doç. Dr. Ruhi GÜRDAL** - Proje Danışmanı
- Yrd. Doç. Dr. Şeyma İPEK KÖSTEKLİ** - İstanbul Sanayi Odası, Araştırma Şubesi
Danışmanı

1. SEKTÖRDE MEVCUT DURUM VE GELİŞMELER.....	1
1.1. Sektörün Ekonomideki Yeri ve Önemi.....	1
1.2. Sektörün Gelişimi.....	2
1.3. Sektör Temel Göstergeleri (2000-2006).....	4
1.3.1. Kuruluş Sayısı, Mevcut Kapasite ve Kullanımı.....	4
1.3.2. Üretim.....	5
1.3.3. İhracat.....	6
1.3.4. İthalat.....	7
1.3.5. İstihdam.....	8
2. DÜNYADA VE AB'NDE SEKTÖRÜN DURUMU VE GELİŞMELER.....	11
2.1. Dünyada ve AB'nde Sektördeki Gelişmeler.....	11
2.2. Avrupa Otomotiv Sanayi.....	14
2.2.1. Avrupa Otomotiv Sanayinin Rekabet Gücü.....	15
2.2.2. CARS 21 Çalışmaları.....	19
2.3. Seçilmiş (Rakip ve Rakip Olabilecek - Doğu Avrupa Ülkeleri-) Ülkelerdeki Uygulamalar.....	20
3. AB'NE KATILIM SÜRECİNİN SEKTÖRE ETKİLERİ.....	23
3.1. Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri.....	23
3.2. Gümrük Birliği'nin Son Dönemi.....	24
3.3. Son Gelişmeler ve Tam Üyelik.....	25
4. TEKNOLOJİ, ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME (AR-GE) FAALİYETLERİ.....	27
4.1. Dünya Otomotiv Sektöründe Teknoloji ve Ar-Ge Faaliyetleri.....	27
4.2. Türkiye Otomotiv Sektöründe Teknoloji ve Ar-Ge Faaliyetleri.....	29
5. SEKTÖRÜN REKABET GÜCÜ (SWOT ANALİZİ).....	33
6. SEKTÖR STRATEJİLERİ VE POLİTİKALARI.....	35
6.1. Vizyon ve Misyon.....	35
6.2. Strateji ve Politikalar.....	41
<i>İçindekiler.....</i>	<i>V</i>
<i>Grafikler ve Tablolar Listesi.....</i>	<i>VII</i>
<i>Sunuş.....</i>	<i>VIII</i>
<i>Yönetici Özeti.....</i>	<i>XI</i>
<i>Executive Summary.....</i>	<i>XVII</i>

GRAFİKLER VE TABLOLAR LİSTESİ

Grafikler

Grafik 1. Otomotiv sektörü pazarının değişimi (1970-2006, bin adet).....	2
Grafik 2. Otomotiv sektörü üretiminiin değişimi (1963-2006, bin adet).....	5
Grafik 3. Otomotiv sektörü ihracatı (2000-2005, milyon dolar).....	6
Grafik 4. Taşıt araçları ihracatı (2000-2005, adet).....	6
Grafik 5. Otomotiv ürünleri ithalatı (2000-2005, milyon dolar).....	7
Grafik 6. Otomotiv sektörü ihracatında AB'nin payı (2000-2005).....	7
Grafik 7. Otomotiv ürünleri ithalatında AB'nin payı (2000-2005).....	7
Grafik 8. Dünya otomotiv üretiminiin ülkelere göre dağılımı (2006).....	11
Grafik 9. Dünya motorlu taşıt aracı üretimi (2000-2006, bin adet).....	12
Grafik 10. Seçilmiş ülkelere göre dünya otomotiv üretimi (2000-2006, bin adet).....	12
Grafik 11. Seçilmiş ülkelere göre dünya hafif ticari araç üretimi (2000-2006, bin adet).....	13
Grafik 12. Seçilmiş ülkelere göre dünya otomobil üretimi (2000-2006, bin adet).....	13
Grafik 13. Binek araçlar taşıt alım vergileri (%).....	46
Grafik 14. Çeşitli ülke ve yörelere göre otomobil yoğunluğu (2006, bin adet/kişi).....	46

Tablolar

Tablo 1. Motorlu taşıt aracı üreten kuruluşlar.....	4
Tablo 2. Otomotiv sektöründe kurulu kapasite durumu (2000-2006).....	5
Tablo 3. Otomotiv sektörü üretim miktarı (2000-2006).....	6
Tablo 4. Otomotiv sektörü kanalıyla yaratılan iş alanları.....	8
Tablo 5. Otomotiv sektöründe istihdamın statü durumuna göre dağılımı (2000-2006).....	9
Tablo 6. Avrupa otomotiv sektörü SWOT analizi.....	18
Tablo 7. Avrupa otomotiv sektörüne ilişkin senaryolar.....	19
Tablo 8. Çeşitli ülkelerde uygulanan yatırım ve vergi teşvikleri.....	21
Tablo 9. Otomotiv sektörü Ar-Ge faaliyetleri (1995-2005).....	31
Tablo 10. Otomotiv sektörü Ar-Ge maliyetlerinin dağılımı (1995-2005).....	31
Tablo 11. Motorlu taşıt araçları sanayi SWOT analizi.....	33
Tablo 12. Türkiye otomotiv sektörüne ilişkin senaryolar.....	36
Tablo 13. Türkiye otomotiv sektörüne ilişkin senaryoların varsayımları.....	37
Tablo 14. Türkiye otomotiv sektörüne ilişkin senaryoların sonuçları.....	38
Tablo 15. Türkiye otomotiv sektörüne ilişkin senaryoların karşılaştırılması.....	38
Tablo 16. Otomotiv sektörü temel stratejileri.....	42
Tablo 17. Otomotiv sektöründe vergi mevzuatı.....	45
Tablo 18. AB ülkeleri ve Türkiye'de kişi başına GSMH (2004).....	46
Tablo 19. Otomotiv sektörü yatırımlarında vergisel teşvik önerileri.....	48

Küresel rekabet koşullarının getirdiği fırsat ve tehditlere karşı hazırlıklı olmak, değişimin yönünü kavrayabilmek ve geleceğe uygun hazırlıkları yapabilmek yaklaşımını temel alan İstanbul Sanayi Odası, 2001 yılından bu yana “Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi”ni yürütmektedir. Projenin hedefi, AB'ye tam üyelik sürecinde, İSO Meslek Komiteleri aracılığı ile, imalat sanayi sektörlerimizin rekabet gücünün artırılması için dünyadaki gelişmeler paralelinde uygulanması gereken strateji ve politika önerilerinin oluşturulmasıdır. Projemiz kapsamında ilk olarak “Elektronik ve Telekomünikasyon Sektörü” raporu yayımlanmış, bunu sırasıyla, “Otomotiv Sanayii Sektörü”, “Deri ve Deri Ürünleri, Ayakkabı, Ayakkabı Yan Sanayi ve Suni Deri Sektörü”, “Kimya Sektörü” ve “Gıda Sektörü” raporları izlemiştir.

Projemiz çerçevesinde, sektör raporlarının hazırlanması yanı sıra, yayımlanan raporların revize edilmesi de hedeflenmiştir. Bu doğrultuda, ilk revizyon çalışmamız, ilgili Meslek Komitemizin de almış olduğu karar paralelinde otomotiv sektörüne yönelik olmuştur. Odamız bünyesinde sektörü temsil eden 18. Grup “Kara Taşıtları ve Yan Sanayi” Meslek Komitesi Üyelerimiz, sektördeki iki ana sivil toplum kuruluşu olan Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) ile Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD) temsilcilerinin katkı ve çalışmalarıyla gerçekleştirilen bu rapor, sektör stratejileri geliştirilmesi projesi çerçevesinde hazırlanan revize rapor serisinin birincisini oluşturmaktadır.

Otomotiv sektörü, son 10 yıl içinde gerçekleştirilen yeni model yatırımları ve ihracat projeleri sayesinde Türkiye ekonomisinin lokomotif sektörlerinden biri konumuna gelmiştir. 2002 ve 2003 yılında ihracat sıralamasında ikinci sırada yer alan sektör, 2006 yılından bu yana birinci sıraya yerleşmiştir. Sektör, ekonomideki olumlu gidişat paralelinde iç pazardaki canlanmanın da katkısıyla, toplam üretimde de büyük bir başarıya imza atmaktadır. 830 bin araçlık ihracata ilave olarak iç pazardaki gelişmeler sayesinde, 2007 yılında toplam 1 milyon 200 bin adet araç üretilerek yeni bir rekora ulaşılması öngörülmektedir. Yerli ve özellikle yabancı sermayenin sektörde yatırım istekleri büyük oranda artmaktadır. Uygun ortamda sağlanacak fırsatlar sektörün geleceği açısından çok önemlidir. Dolayısıyla, yatırım ortamının iyileştirilmesi yönündeki çalışmaların tamamlanması büyük önem taşımaktadır.

Türkiye otomotiv sektörü, Avrupa'nın üretim merkezlerinden bir tanesi olmaya doğru hızla ilerlemektedir. Otobüs üretiminde Avrupa'da birinci, hafif ticari araçlarda ikinci, toplam üretimde yedinci, dünyada ise onaltıncı sıradadır. Sektör, AB otomotiv sanayi ile üretimde % 85 oranında ortaktır. AB ürünlerinin pazar payı, % 90 dolayındadır. Sektör ihracatının yaklaşık % 70'i AB ülkelerine yöneliktir. Bu veriler, sektörün potansiyel üstünlüklerini ve Avrupa başta olmak üzere küresel pazarlar ile yüksek entegrasyon düzeyini açıkça ortaya koymaktadır.

Çalışmamızda, öncelikle stratejik dönüşümlere açık bir biçimde ulusal ve uluslararası düzeyde durum değerlendirilmesi yapılmıştır. Daha sonra, AB otomotiv sanayi ile üretimde ve pazarda yüksek düzeydeki entegrasyona paralel olarak, AB'ye katılım sürecinin sektöre etkileri ele alınmıştır. Sektör açısından kritik önem taşıyan teknoloji alanında, dünyada ve AB'nde yaşanan gelişmeler, üçüncü bölümde özetlenmiştir. Dördüncü bölüm, rekabet gücü analizine aittir. Bu analiz aracılığıyla güçlü ve güçlendirilmesi gereken yanlar belirlenmiş, sektörün önündeki fırsat ve tehditler ortaya konulmuştur. Son bölümde aşağıda belirtilen vizyon temelinde stratejiler geliştirilmiş ve bu stratejilerin yaşama geçirilmesi için yapılması gerekenler, “politikalar” olarak önerilmiştir.

Raporumuzda sektörün vizyonu: “2015 yılında, AB içindeki en rekabetçi üretim merkezi ve gelişmiş bir Ar-Ge merkezi olmaktır” şeklinde benimsenmiştir. Bu vizyon çerçevesinde temel politika; daha yüksek katma değer yaratan, sürdürülebilir ve gelişmeye açık bir rekabet gücü bulunan, öncelikli olarak gelişmiş

pazarlara ihracatı hedefleyen, gelişmiş Ar-Ge yeteneği ve bunu hayata geçirebilecek yetkin insan kaynağı bulunan bir sanayi yapısını gerçekleştirmek” olarak belirlenmiştir. Bu yapılanma içerisinde öncelikli stratejik hedef, AB içinde hafif ve ağır ticari araçlar alanında tasarım ve üretimde önder olmaktır. Bu stratejik öncelik, otomobil üretiminde de daha yüksek rekabet gücü sağlayacaktır.

Otomotiv sanayinin sağlıklı gelişebilmesi için, ihracattaki başarıya paralel olarak, iç pazarında geliştirilmesi gerekmektedir. Zira çok yoğun rekabetin yaşandığı küresel pazarlarda yalnızca ihracata dayalı üretimle sanayinin uzun vadeli ve sürdürülebilir bir başarıyı elde etmesi olanaksızdır. Küresel pazarlara odaklanırken, iç pazarın geliştirilmesi perspektifi de kaybedilmemelidir. İhracata dayalı üretimle hayatini koruyan ve büyük bir ivme kazanan otomotiv sanayinin gelişimi, istikrarlı bir iç pazarla mutlaka desteklenmelidir. Bunun başarılması, istikrarlı kamu politikaları ve uygulamaları ile çok yakından ilgilidir. Bu kapsamda, vergi politikalarının yeni bir bakış açısı ile ele alınması, devlet yardımları mevzuatının yeniden düzenlenmesi, etkin bir Ar-Ge teşvik mevzuatının oluşturulması, istihdam vergi yüklerinin azaltılması, Türkiye otomotiv sektörünün “alternatif ülkeler” karşısında maliyet avantajını azaltan gereksiz işlem ve giderlerin kaldırılması, enerji maliyetleri rakip ülkelerle karşılaştırılabilir düzeye getirilmesi, ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi, grup muafiyeti mevzuatı uygulama problemlerinin giderilmesi, öncelik arz eden konuları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Otomotiv sanayinde sürdürülebilir rekabet gücünün sağlanması, üretim alanında ulaşılan yetkinliğin güçlendirilerek devam etmesi yanında, teknoloji geliştirme ve Ar-Ge alanlarındaki yetkinliğin de varlığını zorunlu kılmaktadır. Bu yetkinliğin hedefi, fikri ve sınai mülkiyet haklarının sağlandığı özgün teknoloji ve ürünlerin Türkiye’de geliştirilmesidir. Bu süreç “Üretim Merkezi”nden, “Mükemmeliyet Merkezi” ne dönüşümü gerektirmektedir.

Otomotiv sektörü raporumuzu, ülkemizin sahip olduğu potansiyel üstünlüklerle küresel paylaşımında, bir “Mükemmeliyet Merkezi” olarak yerini almasına somut açılımlar getirmesini diliyor, çalışmamıza emek veren 18. Grup Meslek Komitesi Üyelerimize, otomotiv ana ve yan sanayi sivil toplum kuruluşlarına, sektör mensuplarına ve katkıda bulunan tüm kişi ve kuruluşlara teşekkür ediyoruz.

Saygılarımızla,

C. Tanıl KÜÇÜK

İstanbul Sanayi Odası
Yönetim Kurulu Başkanı

Türkiye'de motorlu araçlar üreten otomotiv sanayi, 1960'lı yıllardan bugüne önemli aşamalar kaydetmiştir. Bu aşamalar esas itibariyle dört grupta toplanabilir:

- 1960'lı yıllarda “ithal ikamesi” amaçlı traktör ve ticari araçların montaj üretimi.
- 1970'li yıllarda aksam parça üretimine yönelik “yerleştirme” ve “otomobil üretimi”.
- 1990'lı yıllarda “küresel rekabet” için yeniden yapılanma ve küresel sanayi ile entegrasyon.
- 2000'li yıllarda yüksek katma değer ile dünya pazarları için üretim.

Bu süreçte otomotiv sanayi;

- Üretimde ve işletme yönetiminde çağdaş kalite yönetimi anlayışı ile yalın üretim ve yalın yönetim alışkanlığını geliştirme,
- Küresel rekabet ve küresel pazarlarda oyunculuk, küresel teknik ve ticari mevzuata uyum,
- Ar-Ge, tasarım ve teknoloji yönetimi kültürünün geliştirilmesi ile yeni teknolojilerin yaygınlaştırılmasında önderlik; yatırımlarda ve üretimde yüksek katma değer arayışı,
- Yüksek nitelikli insan gücü yetiştirilmesi,
- Rekabet öncesi işbirliği kültürü ve KOBİ kuruluşları ile stratejik işbirliğinin geliştirilmesi

gibi konularda önemli başarılar sağlamıştır.

Bugün gelinen noktada, üretim ve pazarlama alanlarında “küresel entegrasyon” tamamlanmıştır. Otomotiv sektörü, kalite yönetimi ve verimlilikteki etkinliğini, küresel ve gelişmiş pazarlara yaptığı ihracat ile kanıtlamıştır. Ancak bu alanlarda karlılık son derece sınırlıdır ve sanayinin sadece bu

alanlarda kalması aşırı risklidir. Çünkü küresel üretimde Türkiye için “alternatif ülkeler/ merkezler” giderek artmaktadır. Yaşanan krizler ve uygulanan yetersiz politikalar rekabet gücünü önemli oranda aşındırmaktadır ve bunun sonucu ithalat artmakta ve ihracat sınırlanmaktadır. Özellikle hammadde konusundaki yurtdışı bağımlılığı, girdi maliyetlerini artırmakta ve rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir.

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

- Üretim hızla artmaktadır: 2002 yılında 346 bin → 2006 yılında 988 bin.
- Pazarda talep canlanmıştır: 2002 yılında 175 bin → 2006 yılında 670 bin.
- İhracat istikrarlı artmaktadır: 2002 yılında 258 bin → 2006 yılında 707 bin.
- Bu gelişmelere paralel olarak; otomotiv sanayinde motorlu taşıt aracı üreticilerindeki istihdam hızla artmıştır: 2002 yılında 26 bin → 2006 yılında 41 bin.

Servisler ve yedek parça dağıtımını dikkate alındığında, yan sanayi ile birlikte otomotiv sanayi faaliyetleri genelinde yaratılan doğrudan istihdam TÜİK 2002 Sanayi Sayımı verilerine göre toplam 415.000 kişi iken, 2006 yılında 500 bin kişi olarak tahmin edilmektedir.

Daha da önemlisi yerli ve özellikle yabancı sermayenin sektördeki yatırım istekleri büyük oranda artmaktadır. Uygun ortamda sağlanan fırsatlar sektörün geleceği açısından çok önemlidir. Bunun risklerle tehlikeye atılmaması gerekir. Dolayısıyla, yatırım ortamının iyileştirilmesi yönündeki çalışmaların tamamlanması büyük önem taşımaktadır. Bir başka önemli konu, motorlu araçların tamir ve onarım ihtiyacından oluşan yenileme pazarıdır. Bu pazarın büyüklüğü, AB'nde 2003'de yapılan bir araştırmaya göre, 44 milyar Euro dolayındadır. Bu pazarda yenilenen yedek parçaların % 20'si araç üreticilerince, % 80'i yan sanayi tarafından üretilmektedir. Oysa pazarda yedek parçaların % 63'ü yetkili servislerde, % 37'si bağımsız pazarda satılmaktadır.

Türkiye de üretim kaynağı bakımından benzer özellikler göstermektedir. Ancak yedek parça pazarında % 55'i yetkili servislerde, % 45'i bağımsız pazarda satılmaktadır. Yan sanayinin rekabetçi gelişimi, özellikle AB pazarında da (doğrudan araç üreticilerine ve yetkili servislerine satışın yanı sıra bağımsız pazardan da) daha fazla pay alma olanağı yaratacaktır.

Otomotiv sanayi küresel bir sanayidir. 2006 yılında 60 ülkede 69 milyon taşıt aracı üretilmiştir. Toplam üretimin % 75'ini, beş sanayileşmiş ülkenin 10 firması gerçekleştirmektedir. Küresel üretim planlamaları, bu 60 ülkenin koşulları dikkate alınarak yapılmakta ve en avantajlı ülkeler seçilmektedir. Rakip ülkelerde önemli "yatırım teşvikleri" uygulanmaktadır.

Bugünkü rakiplerimiz Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Slovenya, Romanya ile Rusya'dır. Gelecekteki rakiplerimiz ise, Hindistan, Çin ve İran olacaktır. Türkiye'nin, sahip olduğu potansiyel üstünlüklerle bu küresel paylaşımında beklenen yeri alması gereklidir. Bunun başarılması istikrarlı kamu politikaları ve uygulamaları ile yakından ilgilidir.

2005 yılı verilerine göre, Türkiye'de halen 1.000 kişi başına düşen motorlu araç sayısı 122 iken,

dünya ortalaması 136 araç/1.000 kişidir. Bulgaristan'da bu değer 358 araç/1.000 kişidir. Gelecek 10 yıl içinde bu düzeye ulaşmak için gerekli araç sayısı 10 milyon adettir. Türkiye'de kişi başına GSMH 4.000 dolar dolayındadır. İstikrarlı bir kalkınma ortamında bu gelir düzeyi artacaktır. Gelir düzeyinin artışı talebi de arttıracaktır.

Türkiye'deki genç nüfusun toplam nüfusun yaklaşık % 40'ını oluşturması ve geleneksel aile yapısına bağlı ekonomik güç birliği sonucu, orta-lüks tüketim mallarına yönelik alımın olduğu gözlenmektedir. Bu alım potansiyelinin ithal ürünlerden yerli pazarda üretilen ürünlere yönltilmesi konusunda planlı bir çalışmanın (AB uyum yönetmeliklerine ters düşmeyecek şekilde) yapılması gerekmektedir. Gelecek için öngörülen bu 10 milyon adetlik talebin ithalatla karşılanmasının bedeli yaklaşık 100 milyar dolar olacaktır. Bu gelişmenin, yüksek katma değer yaratan ve rekabetçi bir otomotiv sanayi ile karşılanması zorunludur. Bu nedenle, ülkemize gelecek yeni projelerin dış pazara olduğu kadar iç pazardaki nihai tüketicinin de beklentilerini karşılar seviyede olması önemlidir.

Türkiye AB ile tam üyelik sürecine girmiştir. Türkiye otomotiv sanayi, AB otomotiv sanayi ile üretimde % 85 oranında ortakır. AB ürünlerinin pazar payı, % 90 dolayındadır. CARS 21 eylemi çerçevesinde yeniden yapılanan AB otomotiv sanayi paralelinde, Türkiye'deki otomotiv sanayinin vizyonu:

"2015 yılında, AB içindeki en rekabetçi üretim merkezi ve gelişmiş bir Ar-Ge merkezi olacaktır" şeklinde benimsenmiştir.

Bu vizyon çerçevesinde temel politika;

- Yüksek katma değer yaratan,
- Sürdürülebilir ve gelişmeye açık bir rekabet gücü bulunan,
- Öncelikli olarak gelişmiş pazarlara ihracatı hedefleyen,

- Gelişmiş Ar-Ge yeteneği ve bunu hayata geçirebilecek yetkin insan kaynağı bulunan bir sanayi yapısını gerçekleştirmek olarak belirlenmektedir.

Bu yapılanma içerisinde öncelikli stratejik hedef, AB hafif ve ağır ticari araçlar alanında tasarım ve üretimde önderlik olmalıdır. Bu stratejik öncelik, otomobil üretiminde de daha yüksek rekabet gücü sağlayacaktır.

Türkiye'deki otomotiv sanayi, üretimde kalite ve yüksek verimlilik ile onun bir türeği olan maliyetle üretimdeki rekabet gücünü kanıtlamıştır. Otomotiv sanayinde sürdürülebilir rekabet gücünün sağlanması, üretim alanında ulaşılan bu yetkinliğin güçlendirilerek devam etmesi yanında, teknoloji geliştirme ve Ar-Ge alanlarındaki yetkinliğin de varlığını zorunlu kılmaktadır.

Bu yetkinliğin hedefi, fikri ve sınai mülkiyet haklarının sağlandığı özgün teknoloji ve ürünlerin Türkiye'de geliştirilmesidir. Bu süreç "**Üretim Merkezi**"nden, "**Mükemmeliyet Merkezi**"ne dönüşümü gerektirmektedir.

Yan sanayi parça üretiminde birden fazla firma ile çalışan ve ana sanayinin farklı şartnamelerini bilen firmalar, proseslerinde özellikle kontrol noktalarında yatırım ve işgücü maliyetlerini artıran öğeleri paylaşabilmeli ve bunlara yönelik önerilerde bulunabilmelidir. Aksi takdirde aynı olan nihai ürün, maliyeti artıran farklı işlemlere tabi tutulmaktadır.

Diğer taraftan, dünya genelindeki gelişmeler, özellikle ana ve yan sanayi arasındaki karşılıklı bağımlılığının araç konsept ve tasarım aşamasından başlamak zorunda olan bir işbirliği ile daha da artacağını göstermektedir. Motorlu taşıt üreticilerinin sadece üretim alanlarını değil, birçok tasarım alanlarını da I. Kademe sağlayıcılara bıraktığı görülmektedir.

Artık yeni araç projelerinin başında parça üreticilerinin küresel ortaklıklarla sisteme girmesi daha çok beklenen bir uygulama olmaya

başlamıştır. Türkiye'deki otomotiv sanayinde de özellikle tasarım yetkinliklerinin aksam parça üreten işletmelerde gelişmesi, bu açıdan stratejik önem taşımaktadır. Parça üreten firmaların yerel anlamda da tasarım ortaklığı gerçekleştirebilmeleri için küresel araç üreticilerinin tasarım ve Ar-Ge bölümlerini ülkemizde konumlandırmalarını sağlamak son derece önemlidir. Bu konudaki son örnek, Renault firmasının Romanya fabrikasında yapılandırdığı Ar-Ge ve tasarım bölümüdür.

Gelişmiş otomotiv sanayilerindeki gelişmeler paralelinde, Türkiye'de ana ve yan sanayi arasındaki ilişkilerin araç konsept ve tasarım aşamasından başlayan bir işbirliği ile artırılması önem arz etmektedir. Türkiye'deki araç projelerinde yan sanayi işletmelerinin başarılı olması küresel pazarlarda yeni olanakları da gündeme getirecektir.

Bu çerçevede, Türkiye otomotiv sanayi, üretimdeki yetkinliğini koruyarak geliştirirken, teknoloji geliştirme ve yeni model tasarımı ile "daha yüksek katma değer yaratma" hedefine ulaşmalıdır.

Bunun için;

- Çok iyi yetişmiş, girişimci, rekabetçi ve yenilikçi kültüre sahip insan gücü,
- Güçlü ve rekabete açık aksam ve parça üreten sanayi,
- Güçlü yabancı ortaklar,
- Rekabetçi ve yeni araç modelleri üretimi,
- En son teknoloji uygulayan üretim tesisleri,
- Üretimde toplam kalite yönetimi,
- Verimliliğe dayanan uygun maliyet üstünlükleri bulunmaktadır.

Ancak, yukarıda belirtilen hedeflere ulaşılması için özellikle;

- Pazarda istikrarlı bir büyüme, talebi baskı altında tutan vergi uygulamaları yerine, AB ile uyumlu mali politikalarla sağlanmalı,
- Büyük ölçekli yatırımlar özel olarak teşvik edilmeli,

- Ar-Ge ve teknoloji geliştirme faaliyetleri teşvik edilmeli,
- Rakip ülkelerle rekabet için uygun yatırım ortamı sağlanmalıdır.

Otomotiv sanayi, “Rekabet Öncesi İşbirliği” kültürü çerçevesinde firmalararası “yatay entegrasyon” ile, ana sanayi ve yan sanayi arasında “dikey entegrasyonu” sağlamalıdır.

Türkiye'deki otomotiv sanayi sahip olduğu potansiyel ve üstünlüklerle yabancı sermaye yatırımları için önümüzdeki dönemde çekim merkezi olabilir. Bu şekilde, en az 5 milyar dolarlık doğrudan yeni ve yabancı kaynaklı sabit sermaye yatırımı ile;

- Kısa vadede: Üretim; 1 milyon adet ve ihracat; 700 bin adet / 14 milyar dolar
- Orta vadede: Üretim 2 milyon adet ve ihracat; 1,5 milyar dolar / 25 milyar dolar
- 600 bin kişilik nitelikli insan gücü istihdamı gerçekleştirilebilir.

Otomotiv sanayinin bu sektörel hedeflerinin ardından, sektörün kamudan beklediği düzenleyici, yönlendirici ve sanayinin gelişmesini hızlandırıcı düzenlemeler aşağıda özet olarak sıralanmaktadır:

- Sektör temel politikaları, katma değer, ihracat ve Ar-Ge öncelikleri temelinde oluşturulmalı ve uygulanmalıdır.
- Pazardaki arz-talep dengesini yöneten, çağdaş “satış ve kullanma vergi sistemi” kurulmalıdır. Bu çerçevede Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) bir “servet vergisi” gibi uygulanmak yerine, AB ülkelerinde olduğu gibi her araç için “yol kullanım ve çevreyi kirletme vergisi” olarak öngörülmelidir. Bu nedenle MTV, sabit bir tutar olmalı ve çevreyi daha az kirleten parktaki tüm araçlara daha düşük uygulanmalıdır. Türkiye’de benzinde ve dizelde litre başına ödenen vergi miktarı, AB ortalamasına göre yaklaşık % 65 daha fazladır. Bu yüksek vergi oranı, akaryakıt

piyasasında denetim eksikliği nedeni ile birlikte, kaçak akaryakıt ile standart dışı akaryakıt, önemli kaynak kaybına neden olmaktadır. Bu nedenlerle akaryakıt üzerindeki vergi yükü, AB ile uyumlaştırılmalıdır.

- Devlet yardımları mevzuatı, Vergi Konseyi Vergi Taslağı doğrultusunda yeniden düzenlenmeli ve güvenilir bir teşvik sistemi oluşturulmalıdır.
- Etkin bir Ar-Ge teşvik mevzuatı oluşturulmalı ve uygulanmalıdır. Öncelikle teşviklerin idaresi ile ilgili olarak kurumlararası (Maliye Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, TÜBİTAK, Ar-Ge faaliyeti yürüten şirketler, akademik kuruluşlar, OSD, TAYSAD) eşgüdüm sağlanmalıdır. TÜBİTAK-TEYDEP uygulamalarının etkinliği artırılmalı ve 4691 sayılı kanun kapsamında “Teknoloji Geliştirme Bölgelerindeki faaliyetlerle birlikte sanayi tesislerindeki Ar-Ge hizmetlerinin de teşviklerden yararlanabilmesi” için oluşturulan mevzuat önerisinin, Maliye ile Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından incelenerek ivedilikle yürürlüğe girmesi sağlanmalıdır.
- İşgücü maliyeti üzerindeki prim ve vergi yükü azaltılarak rekabet ettiğimiz ülkeler seviyesine indirilmelidir.
- Üretim ve ihracattaki karmaşık ve zorlaştırıcı nitelikte olan bürokratik işlem, süreç ve giderler, basitlik, etkinlik ve açıklık temelinde yeniden düzenlenmelidir. Bu çerçevede, Türk otomotiv sanayisinin “alternatif ülkeler” karşısında maliyet avantajını azaltan gereksiz işlem ve giderler kaldırılmalı, üretim girdileri için “kayıt yoluyla ithalatta giriş rejimi” uygulamaya girmelidir. Gümrük işlemleri ile ilgili mevzuat, AB standartlarına getirilmeli, Tip Onayı Sistemi ile gümrüklerde ithal araç partilerinin kontrolü ve servis şartları ile ilgili mevzuat etkinlikle uygulanmalı ve

serbest bölgelerden “komple taşıt aracı ithalatı” kaldırılmalıdır.

- Enerji maliyetleri rakip ülkelerle karşılaştırılabilir düzeye getirilmelidir. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından sanayi kuruluşlarına daha uygun maliyetle enerji sağlanmalı, kaçak elektrik ile mücadele arttırılmalı ve bundan kaynaklanan kayıpların önüne geçilmeli ve enerji piyasasındaki dönüşüm süreci hızlandırılmalıdır. Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu'nun kontrolünde, özel sektörün üretimdeki payının artması sağlanmalıdır.
- Akaryakıt ve özellikle dizel yakıt kalitesi artırılmalıdır. Yakıtın, ülkeye doğrudan kaçak girmesine veya kaçak ham yakıttan ülke içinde kaçak olarak üretilmesine karşı etkili önlemler alınmalıdır.
- Ulaştırma altyapısı lojistik maliyetleri ve esneklik açısından iyileştirilmelidir. Mevcut karayolu ve demiryolu altyapısı iyileştirilmeli, karayolu ağı Türkiye'nin doğusuna doğru genişletilmeli, limanların çevresindeki demiryolu ağı iyileştirilmeli ve genişletilmelidir. Limanlardaki indirme-yükleme işlemlerinde uygulanan bürokratik prosedürler azaltılmalıdır.
- Grup Muafiyeti mevzuatı uygulama problemleri giderilmelidir.
- Gümrük Birliği kapsamında kullanılmış motorlu taşıt araçlarının serbest dolaşımındaki kısıtlama Tam Üyeliğe kadar sürdürülmeli, sonraki beş yıl için “Özel Şartlar” dahilinde bir geçiş dönemi öngörülmelidir.

As Turkey's motor vehicle producer, the automotive industry has made significant strides since the 1960's. These can be divided into four periods:

- Assembly of tractors and commercial vehicles from imported parts under import substitution in the 1960's.
- Automobile production and the development of a home industry aimed at producing components in the 1970's.
- Restructuring of the industry and integration with the global industry for global competition in the 1990's.
- High value added production for world markets in the 2000's.

During this process, Turkish industry has been successful in the following areas:

Developing a modern concept of quality management in both production and firm management, as well as developing lean production and making it a habit.

Becoming a player in the global markets and competition, and harmonizing with global technical and commercial regulations.

Assuming a leadership role in developing an R&D culture and a design management and technology management culture, and in spreading the new technologies; searching for high value added in both investments and production.

Developing the culture of pre-competition cooperation and strategic cooperation among the SME's.

Turkey today has reached the point of global integration in both production and marketing. The automotive sector has proved its competence in quality management and productivity through its

exports to the developed and global markets. Profitability in these areas however is extremely limited. At the same time it is very risky for industry to be concentrated only in these areas, because alternative countries/centers to Turkey are constantly on the rise in global production. The crises the country has faced and the inadequate policies pursued are eroding its competitiveness to a significant degree, with the result that imports are mounting while exports remain limited. When it comes to raw materials especially, foreign dependence is driving up input costs and having a harmful effect on competitiveness.

The sector's performance in the first decade of this century has shown it to be quite sensitive to economic developments in general and to changes in the macro economic indicators, mainly interest rates. The economic crisis of 2001 had a profound effect on the automotive industry, and production in the sector in 2001 and 2002 dropped well below that of previous years due to a fall in domestic demand. In the more recent climate of political and economic stability, however, the significant developments noted below have again been achieved:

- Rapid rise in production : from 346.000 in 2002 to 988.000 in 2006.
- Revival of demand: from 175.000 in 2002 to 670.000 in 2006.
- Steady growth in exports: from 258.000 in 2002 to 707.000 in 2006.
- Parallel with these developments, employment has risen rapidly among motor vehicle producers in the automotive industry: from 26.000 in 2002 to 41.000 in 2006.

When services and distribution of components are taken into account, the number of jobs directly created by the auto and auto-ancillary industry was 415.000 in the Turkish Bureau of Statistics' Industrial Census for 2002. It is estimated to be 500.000 in 2006.

Even more importantly, domestic and especially foreign capital investment interest in the sector is rising significantly. Such opportunities in a favorable climate are very important for the future of the sector and must not be put at risk. It is therefore crucial that efforts to improve the investment climate be brought to a conclusion.

Another key area is the market created by the need for repair and servicing of motor vehicles. According to a study done in the EU in 2003, this market was worth 44 billion euros. Twenty percent of the replacement components used are produced by automobile manufacturers, the remaining 80% by the ancillary industry. In the market, however, some 63% of components are sold by authorized services, and the other 37% on the independent market.

Turkey exhibits similar characteristics to the EU when it comes to the source of production. In the components market, however, some 55% are sold at authorized services, and 45% on the independent market in Turkey. The competitive development of the ancillary industry is going to give Turkey a potentially larger share in the EU market (not only through direct sales to auto producers and authorized services but in the independent market as well).

The automotive industry is a global one. Some 69 million passenger vehicles were produced in 60 countries in 2006. Seventy-five percent of total production is realized by ten firms in five industrialized countries. Global production plans are made taking conditions in these 60 countries into account and the most advantageous countries are chosen. Significant investment incentives are made available in competitor countries.

Our competitors today are Poland, the Czech Republic, Slovakia, Slovenia, Rumania and Russian; our future competitors will be India, China and Iran. With her excellent potential, Turkey needs to claim her rightful share of the global pie. Success depends closely on implementing stable public policies.

According to the figures for 2005, there are 122 motor vehicles for every 1.000 persons in Turkey. The world average is 136 per 1.000. In Bulgaria it is 358 per 1000. To reach this level in the next ten years, 10 million more vehicles are needed. Per capita GNP in Turkey is around 4.000 dollars. In a stable development climate this income level is going to rise, and a rise in income level will fuel demand.

Turkey's youthful population constitutes about 40% of the total. As a result of the economic solidarity that characterizes the country's traditional family structure, purchasing tends to favor medium-luxury consumer goods. A planned study needs to be done (in line with EU harmonization regulations) on how to orient this purchasing potential away from imported goods and towards domestically produced goods. Importing the 10 million vehicles envisaged for the future would cost around 100 billion dollars. It is imperative that this need be met by a competitive auto industry that creates high value added. It is therefore important that any new projects coming to Turkey be at a level to meet the expectations of final consumers in the domestic market as well as in the foreign market.

Turkey has embarked on the process of full accession to the EU. The Turkish and EU auto industries are 85% partners in production. The market share of EU goods in Turkey is around 90%. Parallel with the restructuring of the EU automotive industry under CARS 21, Turkey has embraced the following vision for its auto industry: to be the most competitive center of production in the EU and a developed R&D center by 2015.

The basic policy for this vision has been outlined as follows:

To create a structure of industry

- That creates high value added,
- That is sustainable, competitive and open to development,
- That targets exports to the developed markets, and
- That has a capacity for developed R&D and the human resources competent to put it into effect.

The primary strategic goal in this structuring should be leadership in design and production in the area of EU light and heavy commercial vehicles. This strategic priority will ensure an even higher degree of competitiveness in automobile production.

The auto industry in Turkey has proved its competitiveness through quality production and high productivity and, as a spinoff, cost. Sustaining competitiveness in the auto industry and maintaining and further strengthening the capacity already achieved in production make the development of technology and the capacity for R&D imperative.

The goal of such capacity is to develop original products and technology in Turkey that entail intellectual and industrial property rights. This process requires that we transform ourselves from a "Center of Production" to a "Center of Perfection".

Firms that work with more than one company in the production of ancillary industry components and are aware of the different specifications of the primary industry need to learn to share those items that drive up investment and labor costs especially at checkpoints in their processing, and to make overtures in this direction. Otherwise, the same final product is subject to different and cost-raising processing.

At the same time, developments in the world in general show that the mutual dependence of the

primary and ancillary industries especially is going to be even further enhanced through the cooperation which is essential starting with the phase of concept and design of the vehicle. Motor vehicle producers appear to have abandoned not only their production areas but many of their design areas as well to first-echelon suppliers.

As is to be expected, components producers have already begun to embark on a system of global partnerships when starting new vehicle projects. In Turkey's automotive industry, too, the development especially of design competence in enterprises that produce components is of strategic importance in this regard. It is extremely important that global vehicle producers locate their design and R&D departments in Turkey in order to engage in design partnerships with components producers on a local level. The most recent example of this is Renault's new department of R&D and design at its plant in Rumania.

Parallel with development in the advanced automotive industries, it is important to enhance relations between the primary and ancillary industries in Turkey through cooperation starting in the vehicle concept and design phase. The success of Turkey's ancillary industry firms in vehicle projects will in turn open up new opportunities in the global markets.

While preserving and developing auto industry production competence in Turkey, we must achieve the goal of creating higher value added through the development of technology and the design of new models.

For this, the following are required:

- A well-trained, enterprising, competitive work force with a culture of innovation,
- A strong components industry that is open to competition,
- Strong foreign partners,
- Production of new and competitive vehicle models,

- Factories that employ the latest technology,
- Total quality management in production,
- Favorable cost-effectiveness.

To achieve these goals however the following must first be ensured:

- Stable growth in the market and EU-harmonious financial policies rather than tax policies that stifle demand.
- Special incentives for large-scale investments.
- Encouragement of activities that develop R&D and technology.
- An investment climate that compares favorably with that of our competitor countries.

As part of the culture of Pre-Competition Cooperation, the automotive industry must ensure vertical integration between the primary and ancillary industries as well as horizontal integration between firms.

With the potential and advantages it possesses, Turkey's automotive industry could become an attractive center for foreign capital investment in the near future. Here is what would be possible with a minimum five billion dollars' worth of new and fixed foreign direct investment:

In the short term: production of a million cars and exports of 700.000 at 14 billion dollars

In the medium term: production of 2 million cars and exports of 1.5 million at 25 billion dollars

Creation of jobs for 600.000 skilled workers.

After spelling out these goals for itself, the automotive sector expects the government to put in place the legal arrangements that will regulate, guide and accelerate development of the industry. These can be summarized as follows.

- Basic sector policies should be developed and implemented based on value added, exports and R&D as priorities.
- A modern system of sales and user taxes

should be created to manage demand and supply in the market. Rather than a wealth tax or Motor Vehicle Tax (MVT), this should be conceived of as a "road use and environmental pollution tax" on each vehicle, as in the EU. MVT should therefore be a fixed sum, and should be applied at a lower rate on vehicles that pollute the environment less. The amount of tax paid per liter of gasoline and diesel fuel in Turkey is about 65% higher than the EU average. This high tax rate together with inadequate market regulation is the chief cause of the use of non-standard and illegal fuel in the country. Taxes on fuel should therefore be harmonized with those of the EU.

- Legislation governing state aid should be amended in line with the Tax Council Tax Draft and a reliable system of incentives developed.
- Effective legislation for encouraging R&D should be developed and implemented. To manage the incentives, coordination should be ensured between the institutions involved, namely, the Finance Ministry, the Ministry of Industry and Trade, The Scientific and Technical Research Council of Turkey (TÜBİTAK), and the companies and academic institutions engaged in R&D, as well as the Automotive Manufacturers Association (OSD) and Association of Automotive Parts and Components Manufacturers (TAYSAD). The effectiveness of TÜBİTAK's Technology and Innovation Support Programs (TEYDEP) should be enhanced, and the proposed legislation that has been developed to enable R&D services in the industrial firms as well as operations in the Technology Development Zones to benefit from the incentives under law no. 4691 should be reviewed by the two Ministries (Finance, and Industry and Trade) with a view to putting it into effect as soon as possible.

- The existing burden of taxes and premiums on employers should be reduced and brought down to the levels in our competitor countries.
- The current complex and involved bureaucratic procedures, waiting periods and expenses on production and exports should be amended to be simpler, more effective and more transparent. The unnecessary procedures and expenses that lower the cost advantage of Turkey's automotive industry should be eliminated and a new "import registration regime" created for production inputs. The regulations governing customs procedures should be brought into line with EU standards, the regulations governing conditions of service and inspection of consignments of imported vehicles by the Type-Approval System effectively implemented, and the importation of complete motor vehicles from the free zones eliminated.
- Energy costs should be brought down to levels comparable with those in Turkey's competitor countries. Energy at costs more favorable to industrial firms should be made available by the Ministry of Energy and Natural Resources, efforts to combat the illegal use of electricity should be stepped up to cut losses from this source, and the transformation of the energy sector should be expedited. The private sector's share in power production should be increased under the supervision of the Energy Market Regulatory Board.
- The quality of liquid fuel, especially diesel fuel, should be improved. Effective measures should be taken against fuel entering the country illegally or being produced inside the country from smuggled crude.
- Transportation infrastructure should be improved in terms of logistics costs and flexibility. The existing highway and rail infrastructure should be improved, the highway network extended to eastern Turkey, the rail network in the port areas expanded and improved, and bureaucratic procedures for loading and unloading at the ports reduced to a minimum.
- The problems surrounding the implementation of the Group Exemption regulations should be eliminated.
- The current restriction on free circulation of used motor vehicles under Customs Union should continue until Full EU Accession, to be followed by a five-year transition period under 'Special Conditions'.

1. SEKTÖRDE MEVCUT DURUM VE GELİŞMELER

1.1. Sektörün Ekonomideki Yeri ve Önemi

Otomotiv sanayi, tüm gelişmiş 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 gereksinim duyduğu her çeşit motorlu araç, sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir.

Otomotiv sanayi, uzay-havacılık sanayinden sonra, önemli mühendislik alanlarını içeren karmaşık ve çok disiplinli bir teknoloji gerektirmektedir. Motorlu taşıt aracı; niteliği, malzeme yapısı, prosesi, teknolojisi ve üretim yeri farklı 5.000 dolayında parça grubunun, ortak kalite yönetimi ve verimlilik anlayışı ile üretimi ve bir araya getirilmesi ile ortaya çıkmaktadır.

Bir motorlu aracın üretimi ve trafiğe çıkabilmesi için güvenlik, trafik ve çevre ile ilgili 50 dolayında küresel teknik mevzuata uyumu ve bunun belgelendirilmesi zorunludur. Ayrıca, isteğe bağlı olarak uygulanabilen 100 dolayında diğer uluslararası mevzuat bulunmaktadır. Bu mevzuat, teknolojideki gelişmelere bağlı olarak sürekli yenilenmekte ve özellikle çevre ile ilgili yeni geliştirilen hazırlıklar 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, ham madde ve yan sanayi ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde geniş iş hacmi ve istihdam yaratmaktadır. Sektör, savunma sanayinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde temel oluşturmaktadır.

Küresel olarak otomotiv üretimi, bu sanayiye sahip olan ülkelere yayılmaktadır. Bu yayılda temel hedef, daha rekabetçi koşullarda ve pazara yakın üretim yaparak daha yüksek rekabet gücü ve pazar payına ulaşmaktır. Otomotiv sanayinin giderek daha fazla küreselleşmesi ve ayrıca üretimin birkaç firmada yoğunlaşması, sektördeki teknik mevzuatın da ülke ve bölge sınırlarını aşarak küreselleşmesine neden olmaktadır.

Dünyada beş ülkeye ait 10 dolayında firmanın, otomotiv sanayi ve ticaretinin yaklaşık % 80'ne hâkim olması, bu sanayide küreselleşme ve yoğunlaşmanın boyutlarını göstermektedir. Bu sanayi dalında sermaye, teknoloji ve ürünün milliyeti kalkmış ve küreselleşmiştir. Ülkeler ötesi şirketlerin küresel üretim planlamaları ise, ülkelerin koşullarına göre en avantajlı ülkelerde üretim yapacak şekilde düzenlenmektedir.

Otomotiv sanayindeki kapasite fazlasının mali yükü, pazardaki büyümenin sınırlı kalması, müşterilerin daha düşük fiyatla daha yüksek kalite/performans/konfor isteklerinden doğan yoğun rekabet, Ar-Ge harcamalarının artışı sonucunda azalan kar oranları gibi nedenlerle firmalar birleşmektedir. Bunun sonucu "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.

Yakın bir gelecekte özellikle otomobil ve hafif ticari araçlardan oluşan hafif taşıt aracı üreticisi firma sayısının en çok beşi, ana sistem üretici sayısının ise 30'u geçmeyeceği tahmin edilmektedir. Bu süreç özellikle yan sanayide daha da büyük bir

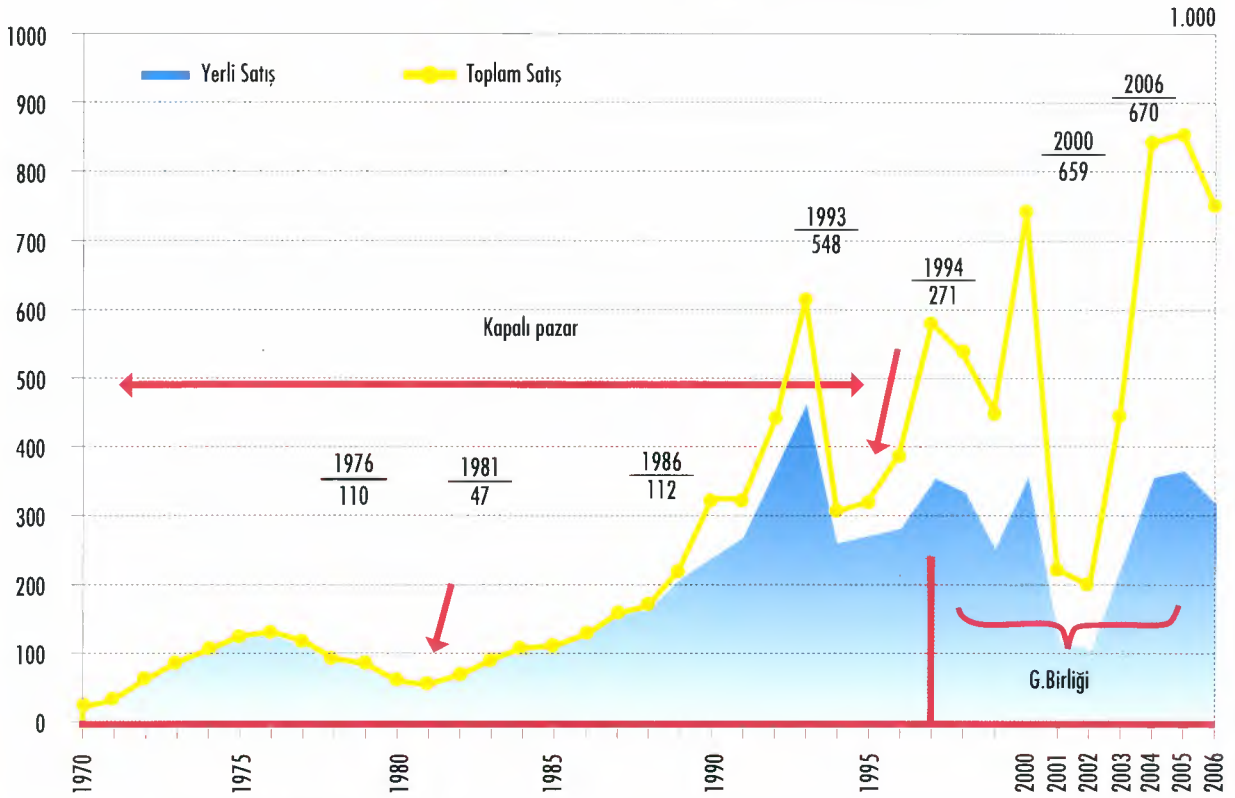
hız kazanmıştır. Yoğun rekabet yanında, Ar-Ge çalışmaları ile teknolojik gelişmelerin giderek daha yüksek maliyete ulaşması, bu gelişmeyi daha da hızlandırmaktadır. Ancak özellikle otobüs ve kamyon gibi ağır ticari araç üreticilerinin, marka ve tasarım yetkinliklerine sahip olmaları halinde bu gelişmenin dışında kalarak bağımsız yaşamlarına devam edecekleri de bilinmektedir.

1.2. Sektörün Gelişimi

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

düşük düzeydedir.

1970-2006 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. Sektör ile ilgili belirli bir gelişim stratejisinin bulunmayışı da sektörü olumsuz yönde etkilemiştir. 1970-2006 yılları arasındaki pazar değişim verileri bu yargıyı pekiştirmektedir.



Grafik 1. Otomotiv sektörü pazarının değişimi (1970-2006, bin adet)
Kaynak: OSD.

Türkiye' deki otomotiv sanayi, kurulduğu 1960'lı yıllardan bu yana AB otomotiv sanayi ile yakın bir ilişki 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, Türkiye'deki otomotiv yan sanayinin gelişmesini de sağlamıştır. 25 yıllık dış rekabete kapalı pazar döneminde üretilen araçlarda yerli katkı oranı % 90'ları aşmıştır.

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

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

1990'lı yıllarda otomotiv sektörü, tam rekabet ortamına geçiş için radikal değişimler yaşarken, yeni ve güncel model araç üretimine dönük yatırımların teşviki ile "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. Bunun sonucunda yabancı ortaklar Türkiye'deki tesislerini, kendi küresel stratejik gelişme projeleri içine almıştır. "Tam Entegrasyon" olarak adlandırılan bu süreçte, Türkiye'deki tesisler, kalite ve maliyet/verimlilik açısından artık dünya pazarlarına üretim yapacak duruma erişmiştir.

Küresel nitelikli şirketlerin teknoloji ve Ar-Ge potansiyelleri, Türkiye'deki otomotiv sanayi tarafından da kullanılmaktadır. Üretim ve ürünlerde uygulanmakta olan teknoloji, 1990'lı yıllarda sürdürülen yeni yatırımlar yanında, yaygın insangücü eğitimi ile Türkiye'deki üretimi destekleyen küresel firmaların düzeyinde bulunmaktadır.

Türkiye otomotiv sanayi, üretimde kalite ve yüksek verimlilik ile onun bir türevi olan maliyetle üretimdeki rekabet gücünü kanıtlamıştır. Otomotiv sanayiinde sürdürülebilir rekabet gücünün sağlanması için üretim alanında ulaşılan bu yetkinliğin güçlendirilerek devam etmesi yanında, teknoloji geliştirme ve Ar-Ge alanlarındaki yetkinliğin de varlığını zorunlu kılmaktadır.

Bu yetkinliğin hedefi, fikri ve sınai mülkiyet haklarının sağlandığı özgün teknoloji ve ürünlerin Türkiye'de geliştirilmesidir. Bu süreç "Üretim Merkezi"nden, "Mükemmeliyet Merkezi"ne dönüşümü gerektirmektedir. Bu amaçla taşıt aracı ile aksam/parça üreten sanayi kuruluşlarında yeni örgütlenmeye gidilmekte ayrıca, rekabet öncesi dikey ve yatay işbirlikleri yanında, üniversiteler ile sanayi arasındaki işbirliği ilişkileri "Otomotiv Teknoloji, Ar-Ge Merkezi" ve "Otomotiv Mükemmeliyet Ağı" gibi kurumsal bir yapı içinde gelişmektedir.

Otomotiv sanayiinde her düzeyde nitelikli insan gücüne ihtiyaç bulunmakta ve bu ihtiyaç büyük oranda sanayi içindeki "sürekli eğitim" ile karşılanmaktadır. Bu insan gücü genel olarak diğer sanayi dalları için de güvenilir bir kaynak oluşturmaktadır.

1.3. Sektör Temel Göstergeleri (2000-2006)

1.3.1. Kuruluş Sayısı, Mevcut Kapasite ve Kullanımı

Otomotiv sanayinde motorlu taşıt aracı üreten firmaların durumu aşağıda verilmektedir.

Kuruluşun Adı	Yeri	Üretim Konusu	Yabancı Sermaye Payı (%)	2007	
				Çalışan Sayısı	Kapasite
A.I.O.S.	Kocaeli	Kamyon, Kamyonet, Minibüs	29.74	735	13.155
Askam	Kocaeli	Kamyon, Kamyonet, Minibüs	0	424	9.000
BMC	İzmir	Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Minibüs,	0	2.706	21.800
Ford Otosan	Eskişehir/Kocaeli	Midibüs	41	7.737	295.000
Honda Türkiye	Kocaeli	Otomobil	100	547	30.000
Hyundai Assan	Kocaeli	Otomobil, Kamyonet, Minibüs	70	1.815	125.000
KARSAN	Bursa	Kamyon, Kamyonet, Minibüs, Midibüs,	0	724	25.000
MAN Türkiye	Ankara	Kamyon, Otobüs	99.9	2.580	4.150
M. Benz Türk	İstanbul/Aksaray	Kamyon, Otobüs	85	4.342	13.200
Otokar	Sakarya	Kamyonet, Minibüs, Midibüs	0	989	7.800
Otoyol	Sakarya	Kamyon, Kamyonet, Minibüs, Midibüs	27	965	18.000
Oyak Renault	Bursa	Otomobil	51	4.974	266.000
Temsa	Adana	Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Midibüs	0	1.496	10.500
Tofaş	Bursa	Otomobil, Kamyonet,	37.8	4.379	250.000
Toyota	Sakarya	Otomobil	100	3.453	150.000

Tablo 1. Motorlu taşıt aracı üreten kuruluşlar
Kaynak: OSD.

Taşıt aracı üreten 15 firmanın kapasitesi 1.2 milyon adet /yıl olup, çalışan sayısı 41 bin kişidir. Üretim tesislerinin 12'si İstanbul, Bursa, Kocaeli, Sakarya'dan oluşan Marmara Bölgesinde yer alırken, Ankara, Eskişehir, İzmir, Adana ve Aksaray'da birer tesis bulunmaktadır. 15 şirketin 3'ünde yabancı sermaye % 100 iken, ağır ticari araç üreten dört şirkette yabancı sermaye ortaklığı bulunmamaktadır.

Sanayide kapasite kullanımı yıllara göre değişiklik göstermektedir. Hafif ticari araçlar içinde kamyonet sınıfındaki araçlar, genellikle otomobil fabrikalarında üretildiği için kapasite değerleri otomobil ve hafif ticari araçlarla "hafif araç" adı altında ortak olarak verilmiştir.

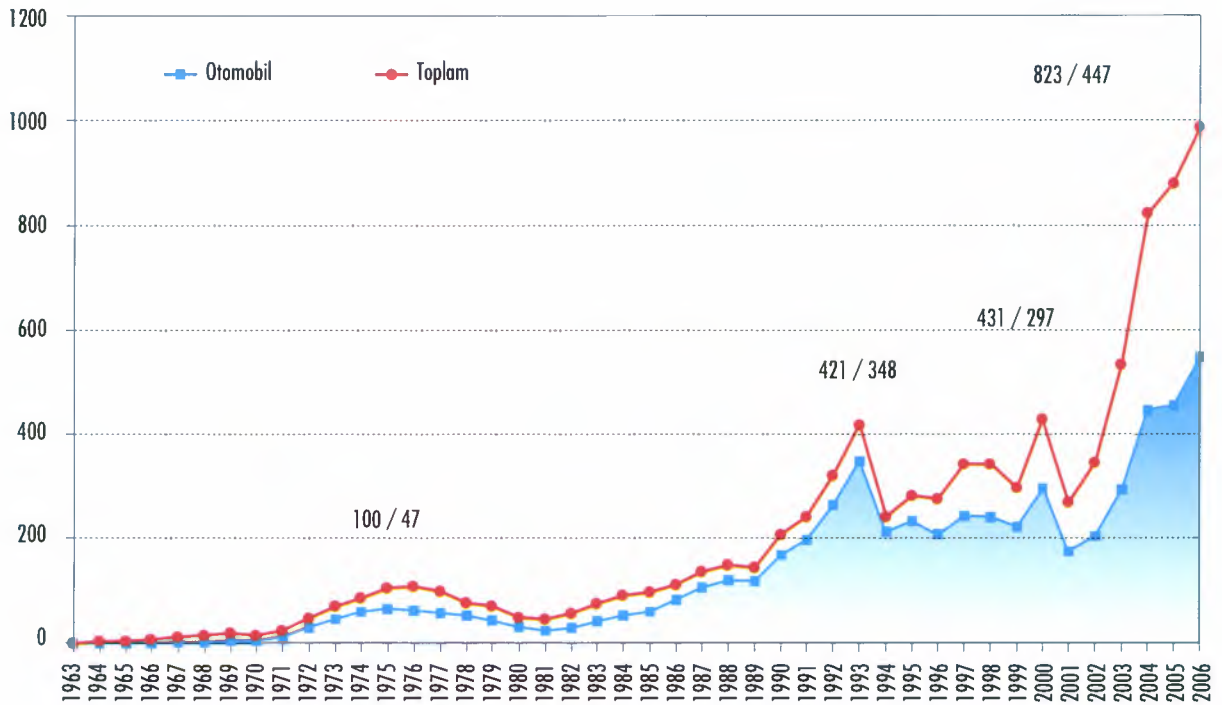
Ana Mallar	Kapasite ve KKO	Kapasite Birimi	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Hafif Araç (*)	Kapasite	Adet	792.800	836.433	869.572	933.422	1.031.272	1.060.092	1.034.148
	KKO	%	49	31	38	54	75	78	89
Kamyon	Kapasite	Adet	60.650	60.650	62.550	61.550	57.550	57.552	64.644
	KKO	%	48	11	20	31	53	65	57
Otobüs	Kapasite	Adet	4.900	5.800	5.800	6.300	5.750	6.756	7.656
	KKO	%	86	43	46	71	74	80	79
Midibüs	Kapasite	Adet	13.200	11.522	13.883	13.883	16.233	73.428	18.732
	KKO	%	87	26	32	49	68	44	44

Tablo 2. Otomotiv sektöründe kurulu kapasite durumu (2000-2006)
 (*) Hafif araç: Otomobil ile hafif ticari araçlar (kamyonet ve minibüs)
 Kaynak: OSD.

1.3.2. Üretim

Motorlu taşıt araçları üretiminin 1963-2006 yılları

arasındaki değişimi aşağıda gösterilmektedir. 1963 yılında 3 bin adet ile başlayan üretim 2006 yılında 988 bin adet olmuştur.



Grafik 2. Otomotiv sektörü üretiminin değişimi (1963-2006, bin adet)
 Kaynak: OSD.

1976 yılında yaşanan 110 bin adetlik bir üretim miktarından sonra aynı değere ancak 10 yıl sonra yeniden ulaşılabilmiştir. 1981 yılından sonra üretimde sürekli artış sağlanmış ve üretim miktarı 1993 yılında 421 bin adete erişmiştir. Daha sonra

yaşanan çöküş döneminden sonra bu üretim düzeyi yeniden ancak 2000 yılında gerçekleşmiştir. 2001 ve 2002 yıllarında ağır kriz dönemlerinden sonra da üretimde ard arda üç yıl istikrarlı bir artış dönemi yaşanmıştır.

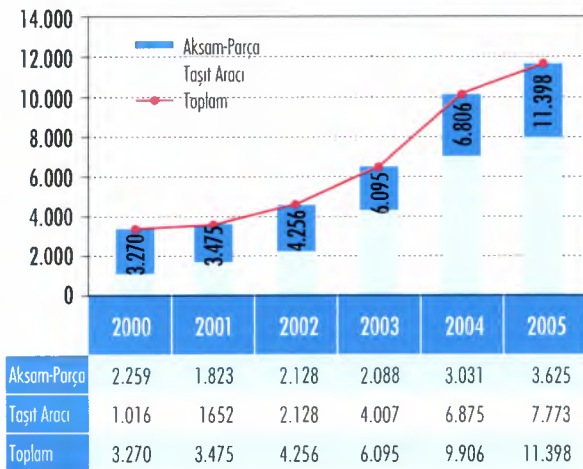
Ana Mallar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Otomobil	297.476	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682
Kamyon	28.348	6.683	12.295	19.041	31.790	37.227	37.026
Kamyonet	68.807	76.672	116.872	195.606	301.563	349.885	369.862
Otobüs	4.213	2.501	2.684	4.490	4.839	5.406	6.019
Minibüs	20.597	6.486	6.139	13.625	28.161	26.162	20.728
Midibüs	11.506	3.000	4.377	6.794	9.903	7.109	8.263
Toplam	430.947	270.685	346.565	533.672	823.408	879.452	987.580

Tablo 3. Otomotiv sektörü üretim miktarı (2000-2006, adet)
Kaynak: OSD.

Toplam üretim 2001 yılında yaşanan krizde % 28 gerilemiş, sürekli artış ile 2006'da 988 bine yükselmiştir. Burada, ihracattaki istikrarlı artışın rolü bulunmaktadır.

1.3.3. İhracat

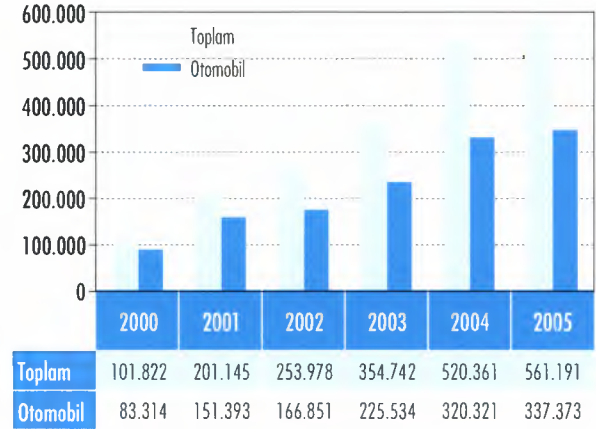
İhracatla ilgili değerlendirmelerde, Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından belirlenen ve motorlu taşıt araçları (+4 tekerlekli) ile bunlara ait aksam ve parçaları içeren otomotiv sanayi ürünleri listesine göre, TÜİK'ten sağlanan veriler kullanılmıştır. Ancak TÜİK, 5429 sayılı Kuruluş Kanunu'ndaki hükümlere dayanarak 2006 yılından itibaren veri gizliliği uyguladığından, 2006 sonrası dış ticaret verileri sağlanamamaktadır.



Grafik 3. Otomotiv sektörü ihracatı (2000-2005, milyon dolar)
Kaynak: TÜİK.

2000-2005 yıllarını kapsayan dönemde, başta AB pazarına olmak üzere sanayinin toplam ihracatı yaklaşık 3,5 kat artmıştır. 1990'lı yıllarda

uygulamaya konulan etkili yatırım teşvikleri ile gerçekleşen rekabetçi yatırımlar ve sanayinin küresel entegrasyondaki başarısı sayesinde bu artış sağlanmıştır. Burada özellikle "toplam kalite" uygulaması ile "işletme verimliliği"nde sağlanan yüksek düzey, küresel pazarlarda rekabetin en önemli iki dayanağını oluşturmaktadır.



Grafik 4. Taşıt araçları ihracatı (2000-2005, adet)
Kaynak: TÜİK.

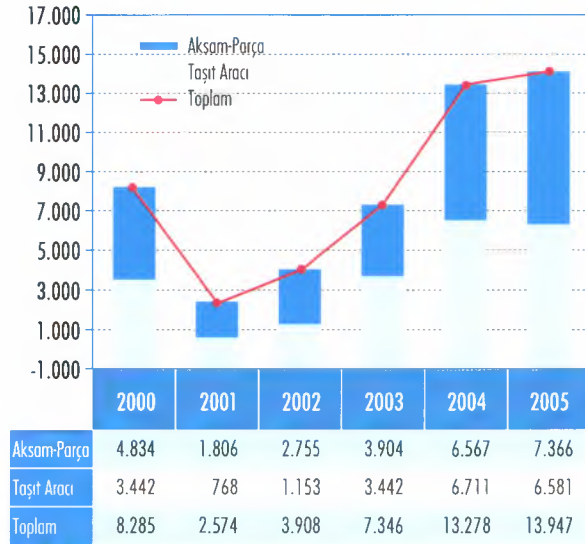
Toplam ihracat içinde taşıt araç ihracatının payı yeni ürün projeleri ile sürekli olarak artmıştır. Buna göre taşıt araç ihracatının toplam ihracat içindeki payı 2000 yılında % 31, 2002'de % 50 iken, 2005'te % 68 olmuştur.

2000 yılında yaklaşık 100 bin adet olan ihracat, 2005 yılında 561 bin adet ile önemli bir düzeye ulaşmıştır. İhracat ürün bazında ele alındığında, otomobilin toplam ihracat içinde payının giderek azalmakta ve bunun yerini hafif ticari araçların aldığı görülmektedir. Otomobilin 2000 yılında

% 82 olan payı, 2005 yılında % 60 düzeyine inmiştir. İhracatta önemli bir gelişme, midibüs, otobüs ve kamyon gibi ağır ticari araçlarda özgün ürünlerin ulusal marka altında, AB pazarına ihracatında sağlanan başarıdır.

1.3.4. İthalat

Otomotiv pazarında ithalatın payı özellikle kriz yılları sonrasında artış göstermektedir. Otomobilde, Gümrük Birliği ile birlikte başlayan ithalat artışı ile ithalatın pazar payı % 70 düzeyine kadar yükselmiştir. Burada 1994, 1998, 2001 ve 2002 yıllarında yaşanan krizlerin sanayinin rekabet gücünü zayıflatan olumsuz etkisi de dikkate alınmalıdır.

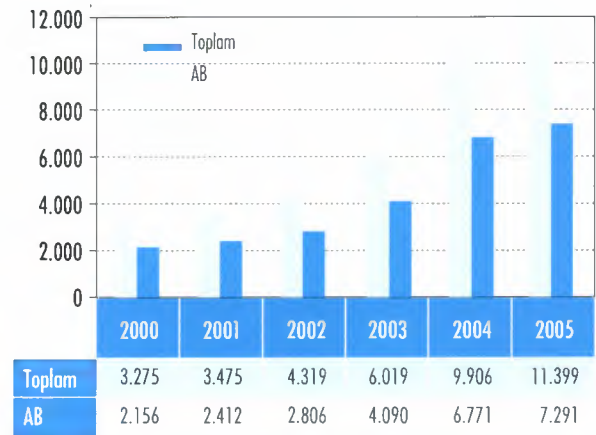


Grafik 5. Otomotiv ürünleri ithalatı (2000-2005, milyon dolar)
Kaynak: TÜİK.

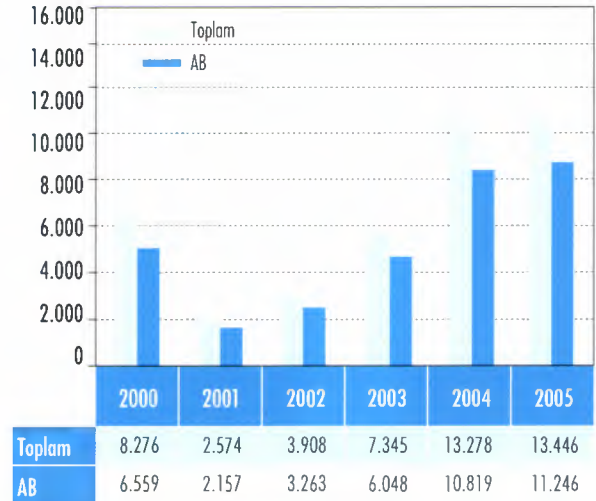
2000-2005 yıllarını kapsayan dönemde otomotiv ürünleri ithalat verileri Grafik 5'te gösterilmektedir. Bu veriler, ana ve yan sanayinin üretiminde kullandığı aksam parça yanında, pazardaki araçların yedek parça ihtiyacı ile yani taşıt aracı ithalatını birlikte kapsamaktadır. Taşıt aracı ithalatının toplam ithalat içinde 2000 yılında % 42 olan payı, 2006'da % 57 olmuştur. 2004 yılından itibaren taşıt aracı dış ticaret dengesi fazla vermeye başlamıştır.

Otomotiv dış ticareti içinde AB, önemli bir yer almaktadır. Otomotiv ihracatının 2000 yılında % 66'sı, 2005 yılında % 64'ü AB pazarına aittir.

AB'nin toplam ihracat içindeki payı ithalata göre daha düşüktür, 2000 yılında % 79 olan otomotiv ürünleri ithalatında AB'nin payı, 2005 yılında % 84'e çıkmıştır. 2000-2005 yılları arasındaki dönemde AB'den yapılan otomotiv ürün ithalatı önemli ölçüde artmıştır.



Grafik 6. Otomotiv sektörü ihracatında AB'nin payı (2000-2005, milyon dolar)
Kaynak: TÜİK.



Grafik 7. Otomotiv ürünleri ithalatında AB'nin payı (2000-2005, milyon dolar)
Kaynak: TÜİK.

Not: 2004-2005 yılları verileri 25 AB üyesini kapsar.

1.3.5. İstihdam

Otomotiv sanayi, tedarik zinciri içinde doğrudan ve özellikle dolaylı olarak çok geniş istihdam olanakları sağlayan bir sanayi dalıdır. Gelişmiş ülkelerde bu sektördeki istihdama ilişkin ayrıntılı veriler bulunmaktadır. Ancak ülkemizde taşıt aracı üretimi yapan işletmeler dışındaki ilgili sanayi, ticaret, hizmet alanlarındaki işletmeler ile kamu görevlerinde yaratılan istihdama ilişkin güvenilir bir veri bulunmamaktadır.

Ticari alanda ise, yetkili bayi ve yetkili servisler ile yedek parça dağıtım sisteminde yer alan işletmeler, mevcut istihdama ek iş gücü talebi yaratmaktadır. Ticaret alanında serbest satıcılar/galeriler ve komisyoncular ile tamirhaneler geniş bir istihdam alanıdır. Öte yandan sanayi faaliyetlerindeki gelişmeler, özellikle sanayi için güvenlik, yemek, lojistik, taşımacılık gibi hizmet veren kurumlar ve kredi kurumları ile sigorta ve kayıt tescil aracı kuruluşları hizmet alanlarında istihdam yaratmaktadır. Akaryakıt ve yağ üretim ve dağıtım ile son yıllarda gelişen otomotiv medya kuruluşları, halkla ilişkiler ve reklam sektörlerinde otomotiv sanayinin gerektirdiği istihdam da dikkat çekicidir. Ancak burada sıralanan ticaret ve hizmet alanlarındaki istihdam, yerli sanayi üretimi yanında, ithal edilen ürünler tarafından da gerçekleştirilmektedir. Kamu kesiminde ise trafik güvenlik, sağlık, kayıt tescil ve noterlik hizmetleri ile yol bakım onarım hizmetleri dolaylı olarak istihdam yaratılan alanlardır.

Otomotiv sektörü kanalıyla yaratılan iş alanları Tablo 4'te verilmektedir.

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

Tablo 4. Otomotiv sektörü kanalıyla yaratılan iş alanları

2000-2006 yıllarını kapsayan dönem itibarıyla istihdam gelişmeleri incelendiğinde, 2000'den sonraki kriz döneminde üretimdeki azalmaya karşılık istihdamda sadece 2001 yılında % 15 oranında düşüş yaşandığı görülmektedir. Dolayısıyla, kriz dönemi işçi ve işveren dayanışması sonucu başarı ile istihdam kaybı olmadan atlatılmış, sorun "esnek çalışma" yöntemleri ve karşılıklı özveri ile çözümlenmiştir. Daha sonra istihdamda her yıl ard arda artışlar gerçekleşmiştir. İhracatın kriz döneminde artarak devamı da, istihdamın korunmasında önemli bir rol oynamıştır. Ülkemizde özellikle 1990'lı yıllarda küresel rekabete hazırlık amacı ile taşıt aracı ve aksam parça üreten işletmelerde işgücüne büyük önem verilmiştir. Bunun sonucu olarak;

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

Motorlu taşıt aracı üreticilerindeki istihdam, statü durumuna göre Tablo 5’te verilmektedir.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
İşçi	22.064	17.566	19.337	23.950	28.765	30.203	34.161
Büro Personeli	3.844	3.815	3.593	3.481	3.283	3.447	3.639
İdareci	763	844	720	613	722	758	935
Mühendis	1.609	1.612	1.659	1.968	2.325	2.441	3.022
İdari Mühendis	621	687	813	814	862	905	1.040
Toplam	28.901	24.524	26.122	30.826	35.957	37.755	42.797

Tablo 5. Otomotiv sektöründe istihdamın statü durumuna göre dağılımı (2000-2006)
Kaynak: OSD.

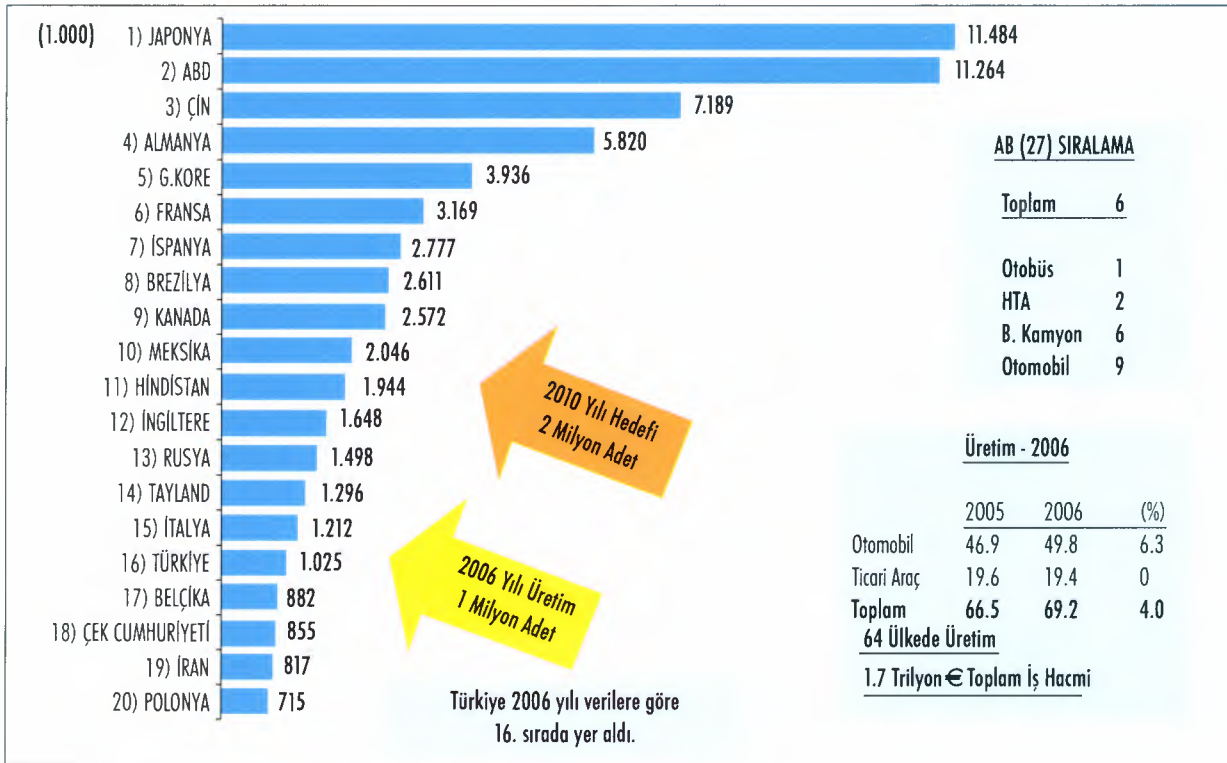
Genel olarak motorlu taşıt üretiminde çalışan bir kişinin, aksam ve parça üretiminde beş kişilik, ticaret ve hizmetler sektöründe de beş kişilik ek istihdam yarattığı kabul edilmektedir. Bu çerçevede, otomotiv sanayinde yaratılan istihdamın 2006 yılı itibarıyla, yaklaşık 500 bin kişi olduğu söylenebilir.

2.

DÜNYADA VE AB'NDE SEKTÖRÜN DURUMU VE GELİŞMELER

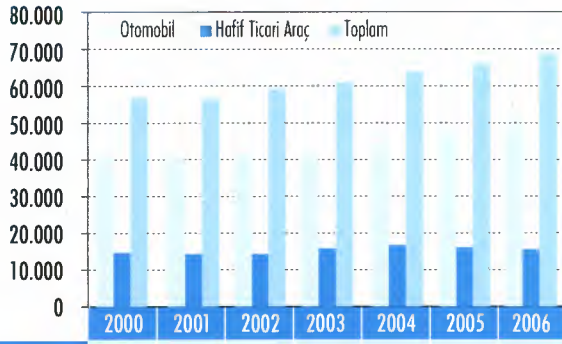
2.1. Dünyada ve AB'nde Sektördeki Gelişmeler

Otomotiv sanayinin dünya üretimi OICA verilerine göre aşağıda belirtilmektedir



Grafik 8. Dünya otomotiv üretiminin ülkelere göre dağılımı (2006)
Kaynak: OICA.

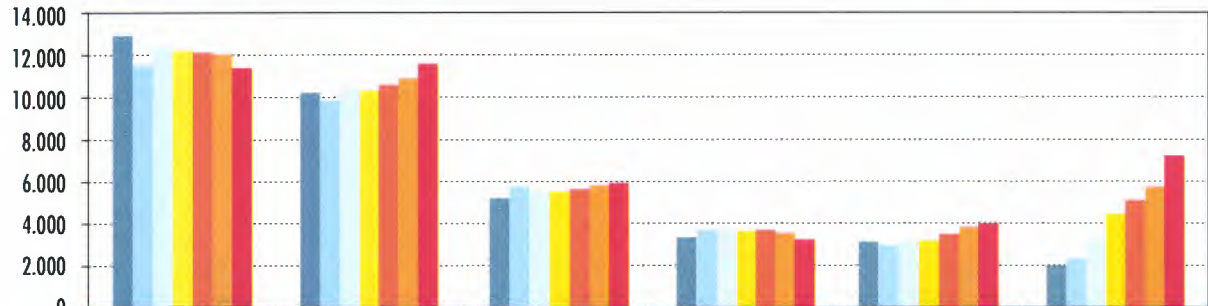
2005 yılında 66.5 milyon olan dünya motorlu araç üretimi 2006'da % 4 oranında artarak 69.2 milyon adet düzeyine ulaşmıştır. 2006 yılında dünya motorlu araç üretiminin 28.2 milyon adeti Asya-Okyanusya'da, 22.3 milyon adeti Avrupa'da, 19 milyon adedi Amerika'da, 593 bin adedi ise Afrika'da gerçekleştirilmiştir.



Yıl	Otomobil	Hafif Ticari Araç	Toplam
2000	40.538	14.678	57.309
2001	40.383	14.311	56.986
2002	41.894	14.311	59.556
2003	41.620	15.923	61.300
2004	44.651	16.739	64.537
2005	46.915	16.134	66.551
2006	49.882	15.625	69.213

Grafik 9. Dünya motorlu taşıt aracı üretimi (2000 - 2006, bin adet)
Kaynak: OICA.

2006 yılında dünya toplam üretiminde ilk sırada 11.5 milyon adet ile Japonya yer almıştır. İkinci ve üçüncü sırayı, sırasıyla 11.3 milyon adet ile ABD ve 7.2 milyon adet ile Çin izlemektedir. Almanya 5.8 milyon adet ile dördüncü sırayı alırken, beşinci ve altıncı sıralar 3.9 milyon adet ile G. Kore ve 3.2 milyon adet ile Fransa'ya aittir. 2006 yılı 2005'e göre karşılaştırıldığında, bu ülkeler içinde en büyük artış % 25.6 ile Çin'de gerçekleşmiştir. Artış oranı, G. Kore'de % 4.3, Almanya'da % 1 düzeyinde kalırken, ABD'de % 5.7, Fransa'da % 10.7 oranında azalış söz konusudur.



Yıl	ABD	Japonya	Almanya	Fransa	G.Kore	Çin
2000	12.811	10.144	5.197	3.351	3.115	3.009
2001	11.425	9.777	5.691	3.629	2.947	2.335
2002	12.279	10.258	5.469	3.702	3.147	3.275
2003	12.113	10.285	5.506	3.619	3.178	4.444
2004	11.990	10.511	5.570	3.665	3.469	5.071
2005	11.947	10.800	5.758	3.549	3.772	5.708
2006	11.264	11.484	5.820	3.169	3.936	7.189

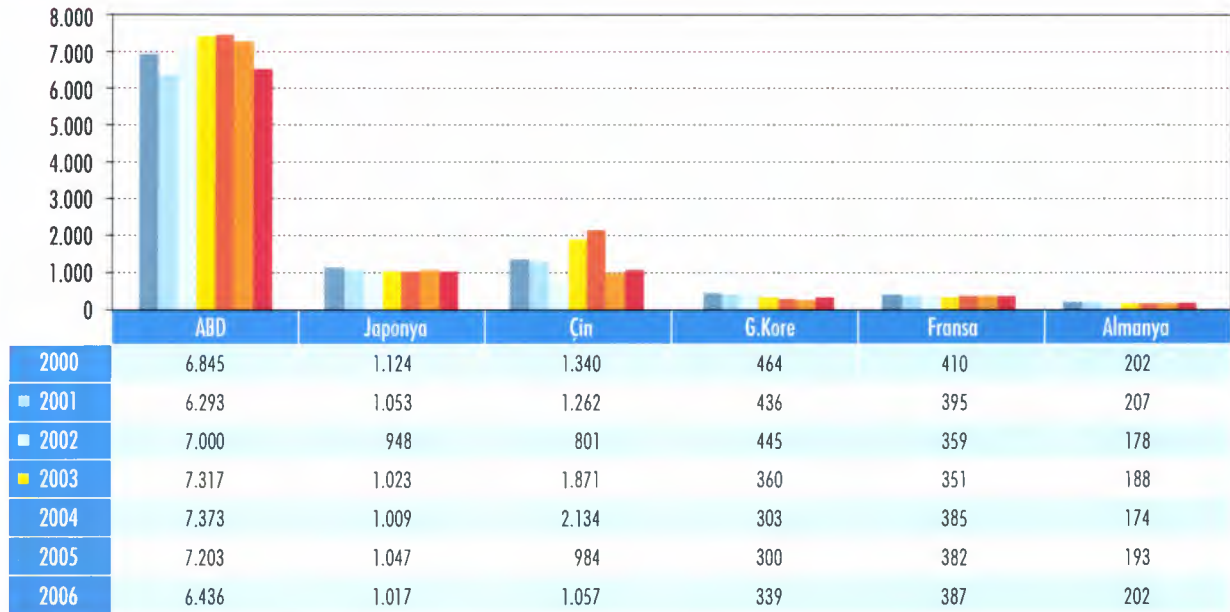
Grafik 10. Seçilmiş ülkelere göre dünya otomotiv üretimi (2000 - 2006, bin adet)
Kaynak: OICA.

2005 yılında 46.9 milyon adet olan dünya otomobil üretimi, % 6.3 artarak 2006 yılında 49.8 milyon adet düzeyine çıkmıştır. Ticari araç üretimi ise 19.3 milyon adet olmuştur.

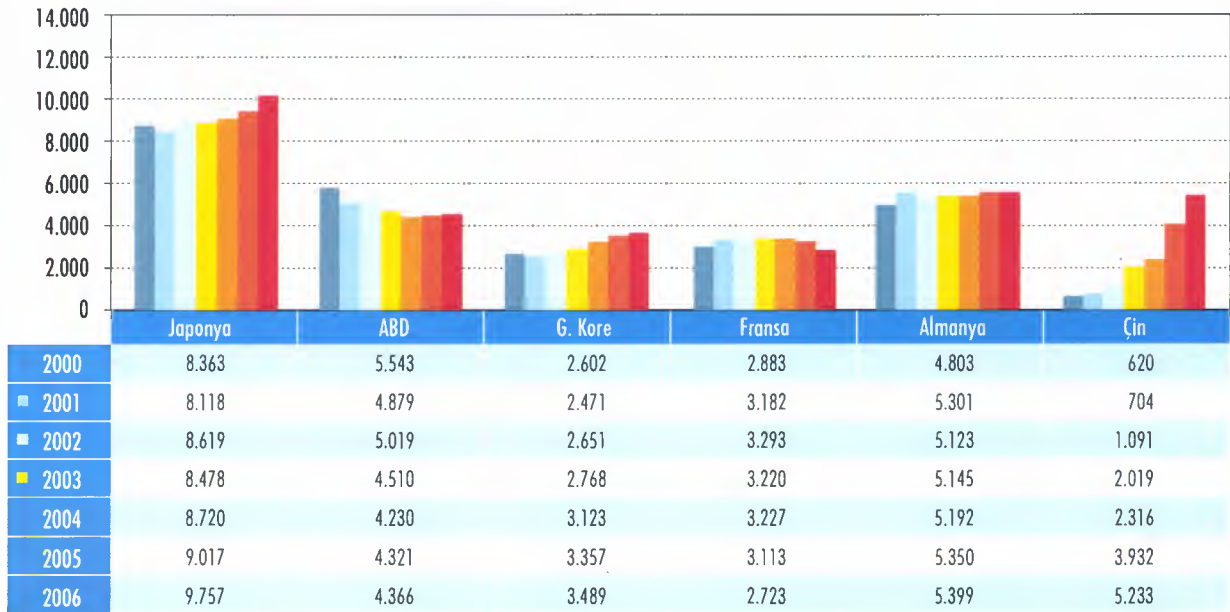
Türkiye, 2006 yılında AB (27 ülke) içinde toplam motorlu araç üretiminde altıncı, otobüs üretiminde birinci, hafif ticari araç üretiminde ikinci, ağır kamyon üretiminde altıncı, otomobil üretiminde ise dokuzuncu sırada yer almaktadır.

2006 yılı dünya hafif ticari araç üretiminde, ABD, 6.4 milyon adet ile ilk sırada, Çin ve Japonya 1 milyon adet ile ikinci sırada yer almıştır. 2005 yılına göre 2006'da, Çin'in hafif ticari araç üretimi % 7.4, Güney Kore'nin % 13, Almanya'nın % 4.6 ve Fransa'nın % 1.3 oranında artmıştır. Japonya'nın üretimi % 2.9, ABD'nin ise % 10.7 azalmıştır.

2005 yılında 16.1 milyon adet olan hafif ticari araç üretimi, 2006 da % 3.2 azalışla 15.6 milyon adet düzeyine gerilemiştir.



Grafik 11. Seçilmiş ülkelere göre dünya hafif ticari araç üretimi (2000 - 2006, bin adet)
Kaynak: OICA.



Grafik 12. Seçilmiş ülkelere göre dünya otomobil üretimi (2000 - 2006, bin adet)
Kaynak: OICA.

2006 yılında dünya otomobil üretiminde ilk sırada 9.8 milyon adet ile Japonya yer almıştır. 5.4 milyon adet ile Almanya ikinci, 5.2 milyon adet ile Çin üçüncü sırada bulunmaktadır. Ardından 4.4 milyon adet ile ABD, 3.5 milyon adet ile G. Kore ve 2.7 milyon adet ile Fransa gelmektedir. Çin'in, son beş yıl içinde otomobil üretimi önemli oranda artmıştır.

Bu ülkenin 2006 yılı otomobil üretimi 2005'e göre % 33.1 oranında artarak 5.3 milyon düzeyine ulaşmıştır. Aynı dönemde, Japonya'nın otomobil üretimi % 8.2, G. Kore'nin % 3.9, ABD'nin % 1, Almanya'nın % 0.9 artmıştır.

Küresel Hafif Araçlar Üretimine Geleceği

2006 yılında 69.2 milyon olan toplam küresel hafif araçlar üretiminin 2012 yılında % 17 (10.3 milyon adet) artarak 70.5 milyon adede yükseleceği tahmin edilmektedir. Bu üretim artışının, % 30'u Çin olmak üzere % 45'inin Asya merkezli olacağı tahmin edilmektedir. Buna karşılık Kuzey Amerika'da % 19, AB'nde % 17, Afrika ve Orta Doğu'da % 8 ve Doğu Avrupa'da % 6 artış öngörülmektedir. Küresel hafif ticari araçlar üretim öngörülleri aşağıda özetlenmektedir:

- Bu dönemde KKO % 76.2'den % 81.4'e yükselecektir. Kuzey Amerika'da üretim artışı yanında bazı tesislerin kapatılması nedeni ile KKO % 80.4'ten % 89.2'ye yükselecektir. Asya-Pasifik bölgesinde hızlı kapasite artışı nedeni ile KKO % 80'lerin daha da altına inecektir. Güney Amerika'da KKO % 58.9'dan % 70'lere yükselecek, Doğu Avrupa'da % 74, Afrika ve Orta Doğu'da ise % 65 dolayında kalacaktır.
- En hızlı büyüme ise Çin'de görülecektir. Bu pazar belirsiz olmakla birlikte, kapasite artışı devam etmektedir. İran, benzer bir gelişme göstermektedir. Renault-Nissan, Hyundai, PSA, VW, Proton ve Fiat İran'da yatırıma devam etmekte ve kapasitenin 760 bin adetten

1.4 milyon adede çıkması beklenmektedir.

- Hafif araç üretimi 2004 yılında 65.5 milyondan 2012 yılında 9.5 milyon artış ile 69.3 milyon olacaktır. KKO ise % 80'e yükselecektir. 2006/2012 arasında kapasite artışı Çin'de % 48, AB'nde % 13, ABD'nde % 3 ve geri kalan ülkelerde toplam % 37 olacaktır. Üretimdeki artış Asya - Pasifik'te % 45 (% 32'si Çin olmak üzere), Kuzey Amerika'da % 21, AB'nde % 19, Güney Amerika'da % 6, Orta Doğu ve Afrika'da % 6, Doğu Avrupa'da % 4 olacaktır.
- Sadece Çin'de değil, gelişen diğer pazarlarda da küresel ve karmaşık bir yarış vardır. 2005/2006 üretim artışı Çin'de % 25.9, Hindistan'da % 18.7, Tayland'da % 15.4, Türkiye'de % 12.3 ve Rusya'da % 10.8 olmuştur. Bu artış ihracatı da zorlamaktadır. Buna rağmen hala bu ülkelerde aşırı kapasite bulunmaktadır
- Tüm ülkeler aşırı kapasitelerini "ihracat" ile doldurmaya çalışmaktadır. Ancak küresel pazarın sınırlı olması nedeni ile, bir kısım ülkeler bundan zarar görecektir. Çin, hızlı üretim arttırmakta ve küresel pazarlarda doyma noktasına gelmektedir.

2.2. Avrupa Otomotiv Sanayi

Avrupa'nın en önemli sanayilerinden birini oluşturan otomotiv sanayi, Avrupa imalat sanayi katma değerinin % 7'sini, işgücünün % 6'sını temsil etmektedir. AB, Japonya ve Amerika'nın otomotiv sanayileri, ülkedeki toplam GSMH'nin % 2'sini, toplam işgücünün % 1.5'ini oluşturmaktadır. 2006 yılında AB'nde sektörün ticarete katkısı 33.5 milyar Euro olup, sektör 360 milyar Euro vergi geliri yaratmakta ve Ar-Ge yatırımlarına ayırdığı pay ise 19 milyar Euro düzeyindedir.

Avrupa'nın en büyük üreticisi olan Almanya, Avrupa'nın toplam üretiminin % 27'sini, Fransa % 15'ini, İngiltere ise % 8'ini gerçekleştirmektedir. Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Slovakya ve Polonya'nın dahil olduğu yeni üyeler Avrupa'nın otomotiv üretiminden küçük bir pay almaktadır. Bu ülkelerin toplam üretimleri içinde ulusal otomotiv üretimlerinin payı % 11 düzeyinde bulunmaktadır.

27 AB ülkesinde, otomotiv sektöründe 1.9 milyon kişi direkt istihdam edilmektedir. Otomotiv sektöründe istihdam edilenlerin toplam istihdam içindeki payı Almanya'da % 11, İsveç'te % 10, Çek Cumhuriyeti ve Belçika'da % 8, İspanya'da % 7, Fransa'da ise % 7 düzeyindedir.

Teknolojinin yoğun olarak kullanıldığı otomotiv sektöründe yatırım harcamaları artış göstermektedir. 2004 yılı OICA verilerine göre imalat sanayi yatırım harcamaları Almanya'da 12 milyar Euro, Fransa'da 4.2 milyar Euro İtalya 3.4 milyar Euro, İspanya 2.7 milyar Euro, Slovakya 1 milyar Euro'dur.

2006 yılında dünya otomobil üretiminin % 41'i Asya-Okyanusya'da, % 31'i Avrupa'da, % 28'i Amerika'da gerçekleştirilmektedir. Otomobil üretiminde dünyadaki payı % 36 olan Avrupa'nın otomobil üretimi 18 milyon adet düzeyindedir. En önemli otomobil üreticileri Toyota, GM, Volkswagen, Ford, Honda ve PSA'dır. Otomobil üretiminde en büyük pay sahibi ülke % 30 ile Almanya'dır. Almanya'yı % 15 ile Fransa, % 12 ile İspanya ve % 8 ile İngiltere izlemektedir.

Dünya ağır kamyon üretiminin % 53'ü Asya-Okyanusya'da, % 23'ü Amerika'da ve % 22'si Avrupa'da gerçekleşmektedir. Avrupa ağır kamyon üretiminde en büyük pay sırasıyla Almanya, İspanya, Fransa, ve İtalya almaktadır.

Dünya otobüs üretiminin % 73'ü Asya-Okyanusya'da, % 18'i Avrupa'da ve % 7'si Amerika'da gerçekleşmektedir. Avrupa otobüs üretiminde en büyük pay sırasıyla Almanya, Fransa ve İtalya'ya aittir.

Avrupa otomotiv yan sanayi firmalarının rolleri, üretimdeki eğilimlerle birlikte değişmektedir. Günümüzde, modül üretimine geçen yan sanayi firmaları yaptıkları yenilikler ile son kullanıcıya karşı sorumlu olmaktadır. Avrupa yan sanayi firmaları gelecekte, yeni pazarlara girebilmek, Ar-Ge ve yeniliğe verdikleri önem ile araç değerine katkıda bulunmak ve üretici firmaların outsourcing stratejilerinden yararlanmak yoluyla yeni fırsatlar

yakalayacaklardır. Tier 1 olarak adlandırılan ana sanayiye doğrudan mal tedarik eden firmalar, sistem tedarikçiliğinin de gelişmesiyle birlikte daha fazla ürün kalite ve finans sorumluluğu alarak Tier 2 tedarikçilerle çalışacaklardır. Özellikle yüksek üretim maliyetleri nedeniyle bu firmalar gelişmekte olan ülkelerdeki işbirliklerini ortaklık ya da satın alma yoluyla geliştireceklerdir.

2.2.1. Avrupa Otomotiv Sanayinin Rekabet Gücü

Rekabet için Gerekli Faktörler

Yerel Pazar: Bir ülkenin yerel pazarının büyük olması, ölçek ekonomisi ile üretimin yapılabilmesini, yeni araçlar ile ilgili geri beslemenin kaliteli olmasını aynı zamanda, ikincil ürün ve hizmetlerin ortaya çıkmasını sağlamaktadır. 27 AB ülkesi, Amerika ve Japonya'dan sonra dünyanın en büyük otomobil pazarıdır. Ticari araç pazarında ise Amerika'dan sonra 27 AB ülkesi gelmekte, Japonya ve Çin, AB'ni takip etmektedir. Yerel markaların diğerlerine göre daha önemli olması, marka segmentasyonunda Avrupa'nın avantajlı pozisyonda olmasını sağlamakta, Avrupa markalarının yerel pazarda güçlü bir konumda olmasını desteklemektedir.

Pazar Gelişme Potansiyeli: AB'nin yeni üye ülkelerinin otomobil pazarındaki büyüme oranı diğerlerine göre daha yüksektir. Bu segmentte, uzun dönemde Brezilya, Hindistan, Meksika, G. Kore ve Avustralya'da güçlü büyüme, Romanya, Türkiye, Amerika ve Japonya'da ise düşüş beklenmektedir.

Ticari araç segmentinde, uzun dönemde eğilimin özellikle İngiltere, İtalya, İspanya ve Fransa olmak üzere tüm AB ülkeleri için pozitif olması beklenmektedir. Negatif trendin sadece Polonya'da gelişeceği tahmin edilmektedir. Kanada, Avustralya, Brezilya ve Meksika'nın uzun dönemde en iyi performans göstereceği beklentisine karşın, G. Kore ve Japonya'nın düşüş eğilimi içinde olacağı öngörülmektedir. Ayrıca, Çin'in gelişme göstereceği beklentisi bulunmaktadır.

AB Genişleme Süreci: Üretim ve ihracat potansiyeli yüksek yeni üyelerin Birliğe dahil olması, genişlemeyi Avrupa için çok önemli hale getirmektedir. Yeni üye ülkelerdeki yatırımlar, bu ülkelerdeki maliyet avantajları yolu ile Avrupa Değer Zincirini kuvvetlendirmektedir. Ayrıca, yüksek büyüme potansiyeline sahip olan yeni üye ülke pazarları toplam talebi arttırmaktadır. Otomotivde en çok yabancı yatırımcı çeken ülkeler Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Polonya ve Slovakya iken, önemli otomotiv sanayine sahip olan Slovenya'nın yabancı yatırımı düşük düzeydedir.

Otomotiv firmalarının hem yerel hem uluslararası pazarlarda rekabet edebilmeleri, yenilenmiş araçların cazip fiyatlar ile satılmasına bağlı olmaktadır. Kısa dönemde üretkenlik ve işgücü maliyeti, uzun dönemde Ar-Ge yatırımları ve yenilikçilik rekabetin temel kuralları olacaktır.

İşgücü Maliyeti: İşgücü maliyeti açısından Amerika, Japonya ve AB benzer durumda iken, Avrupa'nın hala Japonya ve Amerika'dan daha pahalı olduğu bilinmektedir. Maliyeti yüksek ülkeler, sadece ürün kaliteleri daha yüksek olmak kaydıyla, maliyeti düşük ülkeler ile rekabet edebilmektedirler. Avrupa ülkeleri işgücü maliyetlerini düşürmedikçe, ürünlerinde sürekli farklılaştırmaya gitme zorunda kalacaklardır. Amerika, Japonya ve G. Kore ile kıyaslandığında etkin çalışma saatleri süresi, AB'nde düşük olduğu için işgücü maliyetleri yüksek düzeyde bulunmaktadır. İşgücü maliyetlerinin en yüksek olduğu ülke Almanya'dır.

İşgücü Üretkenliği: Bu konuda AB ile Japonya ve Amerika arasında önemli bir uçurum bulunmaktadır. Batı Avrupa ülkeleri içinde en iyi durumda olan ülke Fransa'dır. Yeni üye ülkelerin Birliğe katılımı ile üretkenlik yükselmiştir. Üretkenliğin en yüksek olduğu ülke Slovakya'dır. Daha sonra sırasıyla Macaristan, Slovenya, Çek Cumhuriyeti ve Polonya gelmektedir. Ancak, üretkenlik AB'nde hala sorun olarak devam etmektedir.

Birim başına İşgücü Maliyeti: Birim başına işgücü maliyeti Doğu Avrupa'da düşük düzeyde bulunmaktadır. Yüksek üretkenlik, düşük ücret ile birleştiğinde AB ülkelerine maliyet avantajı sağlamaktadır. Ancak, ücretlerin artıyor olması, gelecekte AB 15 ülkesi için avantaj yaratmayacaktır. Ücret konusundaki gelişmelerin, yabancı yatırımları değişik bölgelere yönlendirmesi beklenmektedir.

AB üyesi ülkelerin çoğunda otomotiv sanayinde çalışanlar, tüm hizmet ve imalat sanayi çalışanlarının % 25'ni oluşturan "Bilim ve Teknolojideki İnsan Kaynakları" sınıfında yer almaktadır. AB ülkelerinde bu oran gittikçe artmakta ve eğitim düzeyi düşük çalışanlar şirketlerde işini kaybetmektedir. Eğitim düzeyi yüksek çalışanlar firmalar için önemli varlık olarak değerlendirilmektedir. Genel olarak yan sanayi firmalarında da durum benzerlik göstermektedir.

Müşterilerin, araçların değişken maliyetlerinden etkilenmelerine bağlı olarak, dizel araçların pazardaki payı artmaya başlamıştır. Avrupalı ve Japon otomotiv üreticileri dizel teknolojisi konusunda sıkı bir rekabet halinde bulunmaktadırlar. Sanayi için çevreyi korumayı ve kazaları azaltmayı sağlayan yenilikler öncelik taşımaktadır. Buradaki temel konular, emisyon değerlerinin düşürülmesi, güvenliğin artırılması ve yeniden kazanımın sağlanmasıdır.

Avrupa otomotiv sanayii ürün ve proses konusundaki yenilikleri arttırabilmek amacı ile Ar-Ge faaliyetlerine önem vermektedir. AB'nin otomobil şasisi konusundaki Ar-Ge faaliyetleri ileri düzeydeyken, güvenlik ve motor teknolojisi konusunda Japonya'nın gerisinde bulunmaktadır. AB'nin genişlemeyle birlikte üretkenliği artmış, işgücü maliyeti düşmüştür. Bu sayede, AB otomotiv sanayiinde rekabetçiliğin artması ve değer zincirinin tekrar yapılandırılması hedeflenmektedir.

Sanayi için hazırlanmış olan teknik regülasyonlar, rekabetçiliğin ön koşulu olarak görülmektedir. Birçok durumda, bu regülasyonlar Ar-Ge harcamalarını absorbe etmekte ve ürünün

maliyetini arttırabilmektedir. Tedarik yönünde, değer zinciri elemanları (üretim, dağıtım ve hizmet gibi) üzerinde etki yapmaktadır. Talep yönünden bakıldığında ise, regülasyonlar müşteri davranışlarını ve araçların kullanımını etkilemektedir. Aynı zamanda, regülasyonlar, firmalararası ve firma-müşteri ilişkisini etkilediğı için maliyeti arttırıcı etki yapmaktadır.

Güçlü Yönler

- Büyük yerel pazar.
- Bağlı Avrupalı müşteri.
- Sofistike talep (araçların statü sembolü olarak veya hobi amaçlı satın alınması, yüksek kalite beklentisinin olması gibi).
- Esnek ve risk paylaşımcı değer zinciri.
- Yüksek yenilikçilik kapasitesi.
- Ticarete güçlü bir pozisyon (dünya pazarında önemli paya sahiplik).
- Yabancı talebe cevap verebilme kabiliyeti.
- Çin'de gelecek vaat eden bir pozisyon.
- Yeni üye ülkelerdeki gayretli işgücü.
- Yeni üye ülkelerde yüksek verimlilik ve regülasyonlarda kolaylık.
- Karayolu taşımacılığının, değer zincirinin önemli bir parçası olarak görülmesi.
- Dünya pazarlarındaki güçlü pozisyon.

Zayıf Yönler

- Düşük üretkenlik.
- Yüksek işgücü maliyeti ve esnek olmayan işgücü regülasyonları.
- Şirket birleşmelerinden dolayı bilginin dışarıya sızması.
- Entellektüel sermaye haklarının iyi korunamıyor olması sonucunda bilgi ve rekabetçiliğin risk altında bulunması.
- Yerel pazardaki büyüme oranının düşük olması.
- Vergilendirmenin üye ülkeler arasında uyumlu olmaması nedeni ile tek pazarın parçalara ayrılmış olması.
- Değer zinciri kararlarında politik etkilerin bulunması.
- Yenilikçilik konularındaki tahmin hataları.
- Regülasyonların değer zinciri esnekliği üzerindeki etkisi.

Fırsatlar

- Çin'deki bağlantılar.
- Serbest ticarete yönelik trend.
- Yeni teknolojiler ve yakıt.

Tehtidler

- Trafikte yaşanan sorunlar.
- Avrupa'daki makro ekonomik trend.
- Japon üreticiler ile yenilikçilik konusundaki rekabet.

Tablo 6. Avrupa otomotiv sektörü SWOT Analizi

Kaynak: European Commission European Competitiveness Report - 2004

Gelecekte Avrupa otomotiv sanayine ilişkin beklentiler, iyimser ve kötümser olmak üzere iki

senaryo temelinde Tablo 7'de özetlenmektedir.

Kötümser

Varsayımlar

- Üretkenlikle ilgili açık kapanmayacak.
- Otomobil fiyatları artacak.
- Karlılık düşecek.
- Enerji tüketimi kaynaklardan fazla olacak ve yakıt fiyatları artacak.
- Hidrojen geleceğin yakıtı (10 yıllık süre gerekli) olacak.
- AB'nde dizel teknolojisine bağımlılık artacak.
- ABD hibrid teknolojisini Japonlardan alacak.
- Japon üreticiler hibrid tek avantajını kullanacak.

İyimser

Varsayımlar

- Çin'li üreticiler ile yapacakları ortaklık sonucunda Asya ve Amerika pazarlarına rekabetçi ürün üretecekler ve Çin pazarında büyük pazar payı elde edecekler.
- Ar-Ge çalışmalarındaki performans ile hibrid teknolojisinde başarılı olacak.
- 2015 yılında yakıt hücresi Avrupalı üreticilerin kullandığı standart bir ürün olmakla kalmayacak, yeni bir teknoloji döneminin başlangıcı olacak.
- Ar-Ge yatırımlarından önemli bir geri kazanım elde edecek, yüksek karlılık sayesinde üretkenliği artıracak.

Devamı sonraki sayfada

Sonuçlar / Gelişmeler

- 2015 yılında Avrupalı üreticilerin dizel araç ihracatı umutlarını ve dünya pazar payını kaybetmesi.
- İç pazara odaklanma.
- 2010 sonrası Çin'in üçüncü büyük otomotiv ihracatçısı olması.
- AB'li üreticilerin Çin'e araç ihracatında zorlanması.
- Çin den ucuz araç nedeniyle AB'nin ihracatının olumsuz etkilenmesi.
- Regülasyonlar nedeniyle maliyetlerin artması.
- AB'li üreticilerin sadece Ar-Ge ve pazarlama faaliyetlerini üstlenmeleri.
- 2019 yılı itibarıyla üç otomotiv üreticisinin pazarda yer alması ve yerel pazarın % 60'ına hizmet vermesi.
- Pazarın % 25'ine Japonya'nın, geri kalanına G. Kore ve Çin'in sahip olması.
- Dünya pazarını Japon ve Çin üreticilerinin yönlendirilmesi.
- Avrupa otomotiv sanayi işgücününün 350.000 kişiye gerilemesi.
- Hidrojen motorunun otomotiv sanayi rekabet gücünü belirlemesi.

Tablo 7. Avrupa otomotiv sektörüne ilişkin senaryolar

2.2.2. CARS 21 Çalışmaları

Dünyadaki otomotiv üretiminin % 34'ünü ve Avrupa GSMH'sının % 3'ünü oluşturan AB otomotiv sektörünün, AB'nin rekabetçiliğinde önemli bir rol oynayacağı düşüncesiyle, sektörün Lizbon Stratejisi içinde önemine dikkat çekmek üzere, 2005 yılı Nisan ayında, Avrupa otomotiv üreticileri, üye ülke temsilcileri, Avrupa Parlamentosu, Avrupa Komisyonu ve Ticari Birliklerin dahil olduğu grup tarafından "21. yüzyıl için Rekabetçi Otomotiv Düzenleyici Sistemleri (Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century - CARS 21)" çalışmaları başlatılmıştır.

Otomotiv üretimi, satış sonrası, dağıtım, çevre, güvenlik konularında AB otomotiv sektörünün rekabetçiliğinin tartışıldığı bu çalışmada, AB otomotiv sektörünün gelecek 10 yılına ilişkin bir yol haritasının çizilmesi amaçlanmaktadır.

AB Komisyonu tarafından 2004 yılında yayınlanan "Avrupa Rekabetçilik Raporu", CARS 21 çalışmasının temelini oluşturmaktadır. Bu raporda altı çizilen konular aşağıda özetlenmektedir.

Rekabetçilik: Raporda rekabetçilik, uygun fiyata

Sonuçlar / Gelişmeler

- Rusya'nın Dünya Ticaret Örgütü'ne katılımı ile yeni iş imkanlarının doğması.
- 2020 yılında Avrupa otomotiv sanayinde 2.5 milyon kişinin çalışması.
- Hava kirliliğinin sorun olmaktan çıkması.
- Otomotiv sektörünün ekonominin önemli bir yapı taşı olmaya devam etmesi.

ve kaliteye göre pazar payı kazanmak veya mevcut pazar payını korumak olarak tanımlanmaktadır. AB otomotiv sektörünün performansına göre rekabetçi olduğu belirtilirken, teknolojik yenilikçiliğin ve rekabetçiliğin sürekli geliştirilmesi gereken önemli faktörler olduğu üzerinde durulmaktadır.

Yol Güvenliği: Raporda, yol güvenliğinin çok önemli bir risk teşkil ettiği, her yıl kazalarda 46 bin kişinin öldüğü, 2 milyon kişinin yaralandığı ve bunların maliyetinin 200 milyar Euro olduğu belirtilirken, yol güvenliği ile ilgili yatırımların, gelecekte hem sosyal, hem de ekonomik olarak önem kazanacağı belirtilmektedir.

Çevrenin korunması konusunda otomotiv sanayinin yakıt kalitesinin yükseltilmesi ile ilgili olarak gelişim içinde olması gerektiği vurgulanırken, regülasyonların en iyi şekilde oluşturulabilmesi için, hangi politikaların belirlenmesi gerektiğinin önemine dikkat çekilmektedir.

AB otomotiv sektörü ile ilgili olarak aşağıda belirtilen sorunlar "CARS 21" çalışmasının başlatılmasının gerekliliğini ortaya koymaktadır:

- AB otomotiv üretimi, ABD ve Japonya düzeyinin altındadır.
- İşgücü maliyeti önemli bir problem teşkil etmektedir. İşçilik maliyeti G. Kore'de 12.9 dolar, Japonya'da 29 dolar, ABD'de 33.8 dolar iken, AB işçilik maliyeti ortalaması 32.7 dolar düzeyinde bulunmaktadır.
- AB'nde kapasite fazlası, pazarı doyma noktasına getirmiştir.
- Orta ve Doğu Avrupa ülkelerindeki üretim tesislerinde hüküm süren rekabet, geleneksel üretim tesisleri üzerinde baskıyı arttırmaktadır.

2.3. Seçilmiş (Rakip ve Rakip Olabilecek - Doğu Avrupa Ülkeleri) Ülkelerdeki Uygulamalar

Rakip ülkelerde Türkiye'ye yeni yatırımların gelmesini engelleyebilecek nitelikte önemli "yatırım teşvikleri" uygulanmaktadır. Bu uygulamalara ilişkin örnekler Tablo 8'de verilmektedir. Türkiye'nin bugünkü rakipleri, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Slovenya, Romanya ve Rusya iken, yakın gelecekteki rakipleri Hindistan, Çin ve İran olacaktır.

Türkiye'nin bu ülkelerle rekabet edebilmesi ve yabancı yatırımlardan pay alabilmesi için yatırım ortamının iyileştirilmesi gerekmektedir. Türkiye'nin sahip olduğu potansiyel üstünlüklerle bu küresel paylaşımında beklenen yeri alması sağlanmalıdır.

Bunun başarılması, istikrarlı kamu politikaları ve uygulamaları ile yakından ilgilidir. Büyük yatırımlar için uygun olmayan yatırım ortamının acilen iyileştirilmesi gerekmektedir. Aksi halde Türkiye, dünya otomotiv sanayinde sahip olduğu önem ve yakaladığı fırsatı kısa zamanda rakip ülkelere kaptırabilecektir.

Yatırım Teşviği veya Vergi Teşviği	
Ülke	Kurumlar Vergisi
Bulgaristan	Yatırım yapılan belli sabit kıymetlerin (bina, elektrik trafoları, makineler vb.) toplam tutarının %10'u kadar kurumlar vergisi tutarında indirim uygulanmaktadır. Dört tip teşvik sunulmaktadır. Bunlar; 1) Yatırımlarda 10 yıla kadar vergi yaradımı, 2) İstihdam yaratma sübvansiyonları, 3) Çalışanların mesleki eğitimi için sübvansiyonlar, 4) Sabit kıymetler ile ilgili teşvikler. Üretim ile ilgili sahada yapılan yatırımlar için teşvikler faydalanabilmek için yatırımcılar aşağıdaki genel koşulları sağlamalıdır; 1) En az 6.6 milyon Euro'luk yatırım yapılması (Bazı durumlarda 5 milyon Euro olabilir) ve tutarın yarısı yatırımcının özvarlığından sağlanmalıdır, 2) Yalnızca üretim alanında yatırım yapılması zorunludur, 3) Sabit kıymet yatırımlarının en az yarısının devlet tarafından onaylı yüksek teknoloji içeren sabit kıymetlerden oluşması gerekmektedir, 4) Toplam yatırımın en az %40' ının makine yatırımdan oluşması gerekmektedir, 5) Yatırım yeni bir üretim aktivitesi için yapılmalıdır, 6) Önerilen yatırım Çek Cumhuriyeti Çevre Standartları'na uyumlu olmalıdır, 7) Bütün koşullar teşvik verildikten üç yıl içerisinde yerine getirilmelidir; Vergi yardımıyla faydalanacak yatırımcılar ayrıca aşağıdaki koşullar yerine getirilmelidir 1) Azami amortisman oranlarını, bütün kabul edilen provizyonları ve geçmiş yıl zararlarını kullanarak vergi matrahı minimumda tutmalıdır, 2) Yatırımda kullanılan sabit kıymetlerin ilk kullanıcısı olunmalıdır, 3) Yatırım konusu aktivitelemlerden çıkmamalı, birleşme ya da fesh işlemleri yapılmamalıdır, 4) İlişkili kuruluşlar ile işlem yaparak vergi matrahı arttırılmamalıdır.
Çek Cumhuriyeti	Yatırım fonları ve emeklilik fonları için uygulanan kurumlar vergisi oranı %5'tir. %26 (1 Ocak 2006 sonrası %24)
Estonya	Lokal firmalar ve kalıcı olan yabancı firmalar için kurumlar vergisi uygulanmamaktadır. Ancak kar dağıtım, ek faydalar, hediyeleşim, faaliyet alanı ile ilgili olmayan ödemeler üzerinden %24 vergi uygulanmaktadır. %24 (1 Ocak 2006 sonrası %23)
Hırvatistan	Asgari Yatırım Tutarı 1.300.000 Euro 2.600.000 Euro 15.600.000 Euro Asgari Çalışan Kişi 30 50 75 İndirimi Vergi Oranı %7 %3 %0 Devami sonraki sayfada
	Kurumlar vergisi alınmaması yatırım teşvik unsuru olarak sayılmaktadır. Yeni kurulan şirketlere aşağıdaki şartlar dahilinde indirimli vergi oranları uygulanmaktadır:

Yatırım Teşviği veya Vergi Teşviği		Yatırım Tutarı		Çalışan Kişi		Ek Şart	
Macaristan	KDV Oranı %16	13.644.067 Euro	100				
		4.576.271 Euro	50				Gelişmemiş bölgede yatırım
Polonya	Serbest bölgelerde %100 vergi muafiyeti bulunmaktadırlar. %19						
Romanya	KDV Oranı %16						
Slovakya	KDV Oranı %19						
Slovenya	KDV Oranı %25						

Aşağıdaki koşullar dahilinde 10 yıl boyunca yatırım teşviği uygulaması vardır. Kurumlar vergisinin %80'ine kadar indirim kazanılmaktadır. Yatırım maliyetinin %35 ile %50'si tutarında teşvik alınmaktadır.

Ayrıca yukarıda bahsedilen teşvik haricinde gıda hiyen ürünü, çevre koruma, internet hizmetleri, film üretimi alanında 460 bin Euro üzerinde yatırım yapanlar için vergi indirimi uygulanmaktadır.

Yatırım yapılan bölgelere göre değişen oranlarda toplam yatırımın %20 ile %25'i arasında yatırım yardımı verilmektedir. Ayrıca iki yıl ile sınırlı kalmak üzere kişi başına 4.000 Euro olmak üzere istihdam yardımı verilmektedir.

- 1) 10 milyon Euro üzerinde yatırım yapılması,
- 2) 500 bin Euro üzerinde yatırım yapılması ve beş yıl boyunca en az 100 kişi istihdam edilmesi veya
- 3) Beş yıl süresince 20 yeni iş istihdamı yaratılması.

1 milyar dolar üzerinde olan ve ekonomiye önemli etkisi olan yatırımlar için belirli maddi ve maddi olmayan varlıklar için günlük muafiyeti tanınmıştır.

Yatırımlarda teşvik uygulamalarından bir kısmı 31 Aralık 2006 tarihinden sonra uygulamadan kalkmaktadır, vergi tatili uygulaması 31 Aralık 2004 itibarıyla sona ermiştir.

- 1) Yansı şirket özsermayesinden karşılanmak suretiyle en az 11 milyon Euro'luk sabit kıymet yatırım yapılması.
- 2) Yatırımın, işsizlik oranının %10 ve daha yukarı bölgelere yapılması durumunda 1. maddede belirtilen tutarı yansınn dikkate alınması.
- 3) Vergi teşviği uygulaması başladıktan sonra üç yıl içerisinde sabit kıymet yatırımlarının tamamlanması.
- 4) Yatırımların gelirlerinin %80'ini başyuru formunda belirlenmiş unsurlardan elde etmeleri,

Sabit kıymet yatırımlarının %10'u vergi matrahından düşülmektedir, ayrıca Ar-Ge ile ilgili sabit kıymet yatırımı yapıldığında ilave yatırım tutarının %10'u kadar vergi matrahından düşülmektedir.

Yapılan yatırımın tutarı ve istihdamı göre sağlanan yatırım yardımları aşağıdaki gibidir:

Yatırım Alanı ve Tutarı	İstihdam Sayısı	Kişi Başına Yardım
Üretim yatırımı için bölgeye göre 1 ile 4 milyon Euro arası yatırım	50	2.500 Euro - 6.500 Euro
Stratejik Hizmetler için en az 1 milyon Euro'luk yatırım	10	4.000 Euro - 1.000 Euro
Ar-Ge yatırımları için en az 1 milyon Euro'luk yatırım	10	5.000 Euro - 13.000 Euro

Tablo 8. Çeşitli ülkelerde uygulanan yatırım ve vergi teşvikleri
Kaynak: Çalışma grubu verileri.

3.

AB'NE KATILIM SÜRECİNİN SEKTÖRE ETKİLERİ

3.1. Türkiye-AB İlişkileri

Türkiye batı kurumlarında yer almak ile ilgili temel strateji çerçevesinde, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) 1958 yılında kurulmasının ardından, 31 Temmuz 1959 tarihinde Topluluğa ortaklık başvurusunda bulunmuştur. AET Bakanlar Konseyi, Türkiye'nin yapmış olduğu başvuruyu kabul ederek üyelik koşulları gerçekleşinceye kadar geçerli olacak bir ortaklık anlaşması imzalanmasını önermiş ve 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanan Ankara Anlaşması'nın 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe girmesiyle Türkiye-AB ortaklık ilişkisi başlamıştır.

Ankara Anlaşması, Türkiye'nin üyeliği hedefine yönelik olarak “Hazırlık Dönemi”, “Geçiş Dönemi” ve “Son Dönem” olmak üzere üç devreden oluşan bir entegrasyon modeli öngörmüştür. İlk dönem, Anlaşma'nın yürürlüğe girdiği 1 Aralık 1964 tarihi itibarıyla başlamıştır. Taraflar arasındaki ekonomik farklılıkları azaltmaya yönelik “Hazırlık Dönemi” olarak belirlenen bu dönemde, Türkiye herhangi bir yükümlülük üstlenmemiştir. Buna karşılık, Topluluk, 1 Ocak 1973 tarihinde yürürlüğe giren Katma Protokol çerçevesinde 1971 yılından itibaren, tek taraflı olarak, bazı petrol ve tekstil ürünleri dışında, Türkiye'den ithal ettiği tüm sanayi mallarına uyguladığı gümrük vergileri ve miktar kısıtlamalarını tek taraflı olarak sıfırlamıştır. Katma Protokol'ün yürürlüğe girmesiyle, hazırlık dönemi sona ermiş ve “Geçiş

Dönemi”ne ilişkin koşullar belirlenmiştir. Bu dönemde, taraflar arasında sanayi ürünleri, tarım ürünleri ve kişilerin serbest dolaşımının sağlanması ve Gümrük Birliği'nin tamamlanması öngörülmüştür. Türkiye, “Geçiş Dönemi”nde, AB'nden ithal ettiği sanayi ürünlerine uyguladığı gümrükleri 12-22 yıllık listeler dahilinde kademeli olarak azaltarak sıfırlamayı ve Topluluğun Ortak Gümrük Tarifesi'ne (OGT) uyum sağlamayı üstlenmiştir.

Türkiye-AB ilişkileri, 1970'li yılların başından 1980'lerin ikinci yarısına kadar, siyasi ve ekonomik nedenlerden dolayı istikrarsız bir gelişim sergilemiştir. Türkiye, üyelik başvurusunda bulunmayı amaçladığını belirtmiş ve 14 Nisan 1987 tarihinde, Ankara Anlaşması'nda öngörülen dönemlerin tamamlanmasını beklemeden, Roma Antlaşması'nın 237, AKÇT Antlaşması'nın 98 ve EURATOM Antlaşması'nın 205. maddelerine dayanarak üyelik başvurusunda bulunmuştur. Komisyon, bu başvuru ile ilgili görüşünü 18 Aralık 1989'da açıklamış ve kendi iç bütünleşmesini tamamlamadan Topluluğun yeni bir üyeyi kabul edemeyeceğini belirtmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin, Topluluğa katılmaya ehil olmakla birlikte, ekonomik, sosyal ve siyasal alanda gelişmesi gerektiğini ifade ederek, üyelik müzakerelerinin açılması için bir tarih belirlenmemesi ve Ortaklık Anlaşması çerçevesinde ilişkilerin geliştirilmesi önerilmiştir.

3.2. Gümrük Birliği'nin Son Dönemi

Türkiye, üyelik süreci açısından önemli bir adım oluşturacağı gerçeğinden hareketle, öncelikle Gümrük Birliği'ni tamamlamayı hedeflemiştir. Bu çerçevede, 6 Mart 1995 tarih ve 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (OKK) uyarınca, 1 Ocak 1996 tarihinde Gümrük Birliği tamamlanmış ve Türkiye-AB Ortaklık İlişkisi'nin "Son Dönem"ine geçilmiştir. Gümrük Birliği'nin tamamlanması ile Türkiye-AB ilişkileri ayrı bir boyut kazanmıştır. Gümrük Birliği, Türkiye'nin AB ile bütünleşme hedefine yönelik ortaklık ilişkisinin en önemli aşamalarından birini oluşturmaktadır.

Gümrük Birliği, aynı zamanda dışa dönük büyüme politikası çerçevesinde Türkiye'nin taraf olduğu en kapsamlı ticari yapılanma olarak 1 Ocak 1996'da tamamlanmıştır.

Kullanılmış Motorlu Araçlarının Gümrük Birliği Kapsamında Serbest Dolaşımı

1/95 sayılı OKK'nın 4, 5 ve 6. maddeleri Türk sanayi ürünlerinin, malların serbest dolaşımı kapsamında Topluluk 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.

Teknik Mevzuat Uyumu

1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı, taraflar arasındaki ticaretin Gümrük Birliği çerçevesinde geliştirilebilmesi ve malların serbest dolaşımının tam olarak sağlanabilmesi için Türkiye'nin ticarete teknik engellerin kaldırılmasına ilişkin AB mevzuatının Türk mevzuatına aktarılmasını hükme

bağlamıştır. Son derece kapsamlı olan bu alanda uyum sağlanması gereken mevzuat listesi 2/97 sayılı OKK kararı ile belirlenmiş ve Türkiye'nin 31 Aralık 2000 tarihine kadar standardizasyon, ölçüm, kalibrasyon, kalite, akreditasyon, test ve belgelendirme alanlarındaki mevzuatını Topluluk mevzuatına uyumlaştırması gerektiği belirtilmiştir.

Ülkemizde otomotiv sanayini ilgilendiren; imalat, trafik, ulaştırma, çevre, ithalat vb. konularda mevzuatlar mevcut olup, bu mevzuatlar görev alanları kapsamında ilgili kamu kuruluşları tarafından yayımlanmakta ve yürütülmektedir.

Türkiye'nin onay kuruluşu ve teknik servisleri, 37/A, 37/B, 37/C ve 37/D şeklinde BM/AEK'nin 343 nolu dokümanında yer almaktadır. Ülkemiz tarafından motorlu araçların aksam ve parçaları için verilen tip onaylarının bildirimleri de Cenevre'ye ve taraf olan ülkelere yapılmaktadır.

Ortak Ticaret Politikası ve Ortak Gümrük Tarifesine Uyum

Türkiye ile Topluluk arasında Ortak Ticaret Politikasının uygulanması, OKK'nın 12. maddesi ile düzenlenmiştir. Maddenin 4. fıkrası ile Türkiye'de yapılan Japon menşeli otomotiv üretiminin Topluluğa yönelik ihracatı düzenlenmektedir.

OKK'nın 15. maddesi, 2/95 sayılı OKK ile Katma Protokol'ün 19/2 maddesindeki yetkiye dayanılarak, "Hassas Maddeler" adı altında seçilmiş bazı sanayi mallarında AB dışı ülkelere yapılacak ithalatta, 1 Ocak 1996 tarihinden itibaren beş yıl süre ile AB OGT'si üzerinde tarife uygulama imkanını vermiştir. 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 itibariyle de AB OGT'si uygulamasına geçilmiştir.

Topluluk Tercihli Rejimine Uyum

OKK'nın 16. maddesi Türkiye'nin, Ortak Ticaret Politikaları kapsamında 2001 yılına kadar Topluluk tercihli rejimlerini üstlenmesini düzenlemektedir. Bu bildirim çerçevesinde Türkiye, Bosna Hersek, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Fas, Filistin, Hırvatistan, İsrail, Letonya, Litvanya, Macaristan, Makedonya, Polonya, Romanya, Slovak Cumhuriyeti ve Suriye ile Serbest Ticaret Anlaşmaları (STB) imzalamıştır.

Çek Cumhuriyeti, Estonya, Letonya, Litvanya, Macaristan, Polonya ve Slovak Cumhuriyeti'nin 1 Mayıs 2004 tarihinde AB'ne tam üye olmasından dolayı STA'lar Nisan 2004 itibari ile karşılıklı olarak feshedilmiştir. Bu ülkeler ile ticari ilişkilerimiz 1 Mayıs 2004 tarihinden sonra Gümrük Birliği temelinde yürütülmektedir.

Ancak AB ile STB imzalamış ülkelerin tümü ile anlaşma yapılamadığından "Trafik Sapması" meydana gelmektedir. Örneğin Hindistan'dan Türkiye'ye yapılan traktör ithalatında gümrük vergisi 0 iken, Türkiye'den Hindistan'a yapılan ihracatta % 35 gümrük vergisi alınmaktadır. Konu, Türkiye-AB Ortaklık Konseyi ve Türkiye-AB Gümrük İşbirliği Komitesi'nin gündemine alınmasına rağmen çözüme kavuşamamıştır.

Gümrük Kanunu

Gümrük Birliği Kararı'nın 28. 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.

Rekabet Mevzuatı

1/95 sayılı OKK'nda uyum öngörülen bir diğer önemli alan, rekabet mevzuatıdır. Karar, sanayi mallarının serbest dolaşımı çerçevesinde gümrük tarifelerinin yanı sıra Türkiye'nin AB ürünlerinin piyasaya girişini engelleyecek ve Türk ürünleriyle rekabetini sınırlayacak ulusal uygulamaların yeniden düzenlenmesini gerekli kılmaktadır. Türkiye, tüketicinin korunmasını temel alan ve belirli kurallar çerçevesinde işleyen bir rekabet ortamının oluşturulmasına yönelik AB rekabet mevzuatına uyum çalışmalarında ilerleme kaydetmiştir.

Bu alandaki iki önemli yasal düzenleme olan "Rekabetin Korunması Kanunu" 1994 yılında, "Tüketicinin Korunması Kanunu" 1995 yılında yürürlüğe girmiştir. Söz konusu kanunların uygulanmasından sorumlu Rekabet Kurumu ise 1997 yılı itibariyle işlerlik kazanmıştır. Roma Antlaşması'nın rekabeti düzenleyen 85 ve 86. maddeleri, 1/95 sayılı OKK'nın 39. maddesi ile kabul edilmiş ve otomotiv dağıtım sistemini düzenleyen "Blok Muafiyet" Tebliği (1998/3) 1 Nisan 1998 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

2002 yılında süresi dolan 1475/95 sayılı grup muafiyeti yerine yürürlüğe 1400/2002 sayılı yeni grup muafiyeti ülkemizde de 12 Kasım 2005 tarih ve 25991 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

3.3. Son Gelişmeler ve Tam Üyelik

AB ile müzakerelere başlama tarihine kadar gelinen süreçte otomotiv sektöründe gelişen üretim düzeyi yanında, AB'nin yoğun ticari ve teknik mevzuatına tam uyum sağlanarak, Türkiye'de üretilen otomotiv ürünleri AB pazarında serbest dolaşıma girebilmiştir.

Küresel rekabet ortamında otomotiv sanayinin var olabilme koşulu, değişim ve gelişmelere zamanında ve hızlı bir biçimde uyum sağlamayı zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda, Türk otomotiv sektörü ana ve yan sanayisi ile birlikte büyük ölçüde AB'ye entegrasyonu sağlamış durumdadır. Avrupa

otomotiv sanayinin İspanya, Portekiz'den sonra doğuya doğru açılma eğiliminde olduğu görülmektedir.

Nitelikli insan gücü, üretim sürecinde ulaşılan kalite ve yüksek verimlilikle sağlanan maliyet üstünlüğü, otomotiv sektörünü, küresel pazarlar için uygun bir üretim merkezi haline getirmiştir. Bu özellikleriyle, otomotiv sanayi, uluslararası sermayenin en fazla ilgi duyduğu ve ihracata dönük yatırımlar yaptığı bir sektör durumundadır. Bu durumda, otomotiv sektöründe en iyi konumda olan Türkiye büyük avantajlı durumdadır. Bunun için ülkemizin isabetli teşvik tedbirleri ile gerekli yatırımları yapması gerekmektedir. Yatırımların sürekliliği ve ihracatta sağlanan başarının devamı için bu sektörün özel teşvikler ve imkanlarla desteklenmesinde yarar görülmektedir. Ayrıca, ana ve yan sanayinin entegre bir şekilde çalışması teşvik edilmelidir.

Bu süreçte, otomotiv sektörünü bekleyen en önemli sorun ve sıkıntılar, sanayinin iniş ve çıkışlı istikrarsız iç pazar ortamının devam etmesi, sektörde karmaşık ve sık değişen vergi sistemi ve aşırı yüksek satış vergileri olarak sıralanabilir. Otomotiv sektörünün stratejik hedeflerinin gerçekleştirilmesinde, alım gücü yüksek istikrarlı bir iç pazarın oluşturulmasının vazgeçilmez bir koşul niteliğinde olduğu bilinmektedir.

Dolayısıyla, sektördeki üretim sıkıntılarının giderilmesi ve makro ekonomik dengeler paralelinde istikrarlı bir ekonomik ortamın yaratılması ve sürdürülmesi, otomotiv sanayinin geleceğinde de asıl belirleyici olacaktır. Sektörün 10 yıl içinde özellikle hafif ticari araç olarak nitelendirilen minibüs, kamyonet, van tipi araçlar ile kamyon, otobüs türü araçlarda AB'nde lider duruma gelmesi söz konusu olabilecektir.

AB'ye katılım sürecinde (müzakere süreci) planlanan ve beklenen diğer gelişmeler aşağıda belirtilmiştir:

- Mevzuatın uyumunu müteakip, dinamik bir yapıya haiz olan direktiflerin AB'nde

meydana değişikliklerin iç mevzuatımıza yansıtılması işlemlerine devam edilecektir. Böylelikle AB'ndeki uygulamalarla paralellik sağlanmış, teknolojik gelişme ve kalite düzeyi sürdürülebilir olacaktır.

- Otomotiv aksam ve parçaları için ülkemizde verilen tip onaylarının AB üyesi ülkelerde de tanınmasına yönelik çalışmaların tamamlanmasını müteakip, komple araç AT tip onay belgesinin ülkemizce verilmesi hedeflenmektedir. Bu konuda Komisyon nezdinde çalışmalar sürdürülmektedir.
- AB üyesi ülkelerin onay kuruluşları tarafından ulusal ve uluslararası bazda verilen tip onaylarının elektronik ortamda izlenebilmesi için, ETAES (Avrupa Tip Onayı Erişim Sistemi) erişim sağlanmasına çalışılmaktadır.

Müzakereler sürecinde "Malların Serbest Dolaşımı" başlığında bu konunun görüşülmesi muhtemel olabilecek ve sanayimize zarar vereceği dikkate alınarak yurt dışından kullanılmış araç ithalinin izne tabi kılınması tedbirinin kaldırılması yönünde Komisyon ısrarcı olabilecektir. Tam üyeliğe kadar mevcut uygulamanın sürdürülmesi ve daha sonra "Özel Şartla" beş yıl geçiş süresi verilmesi uygun görülmektedir.

4.

TEKNOLOJİ VE ARASTIRMA VE GELİŞTİRME (AR-GE) FAALİYETLERİ

4.1. Dünya Otomotiv Sektöründe Teknoloji ve Ar-Ge Faaliyetleri

Tüm dünyada, otomotiv gibi sanayi sektörlerinde Ar-Ge faaliyetleri teknolojik performans ve rekabetçi üstünlükleri belirlemede önemli faktördür. Sektörün önemli bir özelliği, üretim (imalat) teknolojileri ile ilgili Ar-Ge faaliyetlerinin önemli bir kısmının bünyesinde gerçekleştirilmesidir. Bu oran AB'nde % 19, ABD'nde % 15 ve Japonya'da % 13'tür.

Otomotiv sanayindeki kapasite fazlasının mali yükünü karşılayabilmek, sektördeki rekabetçi ortam, pazardaki büyümenin sınırlı kalması, müşterilerin daha seçici hale gelmeleri ve talep ettikleri ilave donanımların maliyetlerinin karşılanabilmesi için çözüm üretmek üzere sektördeki Ar-Ge harcamaları artmaktadır. Öte yandan motorlu taşıt araçları üretiminde uygulanan ve trafikte can ve mal güvenliği ile çevrenin korunmasını amaçlayan teknik mevzuatın küreselleşmesi ve giderek daha fazla uygulama alanı bulması teknolojik gelişmenin önemli bir etkenidir. Özellikle Kyota Konferansı ile ortaya konulan çevre kavramı, otomotiv sanayinde daha az CO2 emisyonu yaratılması hedefini oluşturmuş ve bunun sonucunda, yeni motor ve araç teknolojilerine olan gereksinim büyümüştür.

Son yıllarda araç tasarımındaki başlıca değişim, donanımdan yazılıma geçilmiş olması ve elektronik alandaki gelişmelerin sürüş esnasında insan aklı/beceri kullanımını azaltmasıdır. Daha güvenli ve verimli sürüş sağlayabilmek için, gelişmiş anayollar, ücretli yol sistemleri, radar ekipmanları, ABS, ESP, uyuklama algılayıcıları vb. kullanılarak sürücünün kontrolü en aza indirilmiştir. Bugün otomotivde lüks araçlarda % 30 olan enformatik ve elektroniğin payı 2015'lerde %40-50'lere

yükselecektir. Önem kazanacak olan elektronik yönetim 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 uygulamalarını ve teknolojilerini içermektedir.

Bir başka gelişim alanı alternatif yakıt kullanımındır. Bu amaçla biyoyakıtlar, metanol, hidrojen vb. kullanımında çalışmalar yapılmaktadır. Bu kapsamda hibrid (çift güç kaynaklı) araçlar geliştirilmektedir. Hibrid uygulamaları genelde benzin-elektrik, dizel-elektrik enerji kaynaklı çift motorlu uygulamalardır. Hibrid araçların yanında, metanol gibi bileşiklerden hidrojen elde edilerek ve hidrojeni yakıt olarak kullanarak sıfır emisyonlu uygulamalar üzerinde çalışılmaktadır. "Yakıt Hücre" adı verilen söz konusu enerji sağlayıcı sistem, henüz ticarileştirilmemiş olmakla birlikte üzerinde yoğun olarak çalışılmaktadır.

Motorların geliştirilmesinde genel eğilim, emisyonların düşürülmesi ve yakıt tüketiminin azaltılması yönündedir. Bu kapsamda otomobil üreticileri 100 kilometrede 3 litre yakıt harcayan otomobil projeleri geliştirmektedir. Bu projeler motor teknolojilerindeki yenilikler yanında otomobil ağırlığını azaltmayı hedeflemekte, çeliğe alternatif malzeme olarak magnezyum, alüminyum, titanyum ve muhtelif kompozitler ortaya çıkmaktadır;

Otomotiv firmalarının önümüzdeki on yıllara yönelik öngörülerini araç parkının, aşağıda yer alan 8 farklı tahrik teknolojisini kullanan otomobillerden oluşacağını göstermektedir;

- Değişken doğrudan püskürtmeli benzin motorları,
- Doğrudan püskürtmeli benzin motorları,
- Yeni entegre yanmalı motorlar,
- CHHC (Combined Homogeneous/Heterogeneous Comb.), dizel motorları,
- Doğrudan püskürtme dizel motorlar,
- Sıkıştırılmış doğal gaz motorları,
- Yakıt pili ile çalışanlar,
- Bunların hibridleri.

Tahrik sistemlerindeki bu değişimlere paralel olarak kontrol teknolojileri ve bileşenleri de;

- Duyargalar (sensörler), hareket ettiriciler (actuatorlar) ve mekatronik komponentleri,
- Mikrodalga teknolojileri,
- Bilgisayar destekli tasarım, veri toplam ve deneme teknolojileri,
- Teşhis (diagnostics),
- Araç radar uygulamaları,
- Telematik teknolojisi,
- Sürücüye yardımcı teknolojiler,
- Araçlar arası ve araç yol arası iletişim teknolojileri doğrultusunda gelişecektir.

Araçların temel bileşenlerindeki bu değişimlerin yanı sıra;

- İşlemesi ve birleştirilmesi zor olan malzemelere uygun işlemlerin ve teknolojilerin geliştirilmesi,
- Talaş kaldırarak işlemede % 100 kuru (kesme sıvısız) teknolojilerin kullanılması,
- Nanofaz malzemelerin ve nanoteknoloji işlemlerin yaygınlaşması da gerçekleşecektir.

Önümüzdeki yıllarda yeniden üretim/yeniden kullanım kavramı sektörde daha etkin hale gelecektir. Araç parçalarının % 80'inin bu dönüşüme girerek çevre kirliliğinin azaltılması ve kaynak verimliliğinin artırılması öngörülmektedir.

Yine aynı süreçte ürün yaşam döngüsünün (üretim tasarımından üretimin tamamlanmasına kadar olan süreç) 6 aya düşürülmesi öngörülmektedir.

Halen ürün gamı yönetimi konusunda platformların birleştirilmesi ve ortak kullanımı ile tasarım maliyetlerinden üretim maliyetlerine kadar azalma sağlanmaktadır. Özellikle küreselleşme sürecinde yoğun rekabet, üretici firmaların birleşerek firma sayısının azaltılması yanında ortak platform kullanımını da yaygınlaştırmaktadır. Birleşen firmalarda ortak Ar-Ge ile geliştirilen platformlar, bu firmaların dünya üzerindeki çeşitli tesislerinde farklı modellerin üretimi için kullanılmaktadır. Önümüzdeki 15-20 yılda, gerek tahrik sistemlerindeki, gerek malzeme alanındaki yenilikler nedeni ile araçların temel mimarisinde ve teknolojisinde değişiklikler beklenmektedir.

Alt-sistemlerde, parçalarda ve şimdiden gelişmiş olan parça sanayiinde dünya ölçeğinde daha yüksek bir konsolidasyon beklenmektedir. Sektördeki Ar-Ge'yi etkileyen yeni trendlerden biri de; tedarikçilerin birleşmesi ve birinci kademe tedarikçinin (sistem üreticisi), sistem entegrasyonunu, tüm üretim sürecini ve teslim sürecinin yükümlülüğünü üstlenmesi olacaktır. Aksam parça üretiminde en çok 30 dolayında birinci kademe sistem üreticisi firma oluşacak, bunlar ile motorlu taşıt aracı üreticileri daha organik ve uzun vadeli iş ortaklığı temeline dayanan bir yapılanmaya gidecektir. Pazarlarda etkinlik daha çok Ar-Ge ile sağlanacaktır. Bu durum ister istemez Ar-Ge faaliyetlerine tedarikçilerin de katılımını gerekli kılacaktır. Ancak bu anlamda ABD, AB ve Japonya'da farklılıklar vardır. Tasarım, tasarım doğrulama, Ar-Ge etkinliklerinin yan sanayiye aktarılması ve dolayısıyla bu konularda uzmanlaşmış, yetkinleşmiş firmalar ve bunların oluşturduğu küme yapılar AB'nde daha güçlü gözükmektedir.

2007 başından itibaren AB 7. Çerçeve Programı, Rekabet ve İnovasyon Programı (CIP) başlamıştır. Bu bağlamda bilgi ve iletişim teknoloji için 12.7

milyar Euro, nano bilim, nano teknoloji, malzeme ve yeni üretim teknolojileri için 4.8 milyar Euro fon ayrılmıştır.

Sektördeki Ar-Ge Çalışmaları Üzerindeki Dış Etkiler

ABD, Japonya, AB Etkileri

ABD, Japonya ve AB'nin 2001 yılında Ar-Ge'ye ayırdıkları kaynak yaklaşık 80 milyar Euro'dur. 1995-2000 yıllarını kapsayan dönem için, bu üç bölgenin verilerine bakıldığında, ABD ve Japonya'da biyoteknoloji ve iletişim teknolojilerinde, AB'nde ise Ar-Ge harcamalarında artış görülmektedir. Buradan hareketle, Avrupa'nın tercihinin, kendi inovasyon sistemini büyük oranda (% 53) Ar-Ge sistemine dayandırdığı söylenebilir.

Söz konusu bölgelerdeki firmaların, pazarın değişen talebine hızla karşılık vermek, öncül pazarlar, yeni pazarlar ve dış kaynak kullanımından kaynaklanan sorunlarını çözmek ve ucuz işgücü nedeniyle, üretim tesislerini yeni yerlere taşımaları (beklenen yer değiştirme % 80) sürecinin devam edeceği öngörülmektedir. Türkiye'nin son yıllarda otomotivde bir üretim merkezi olması yabancı firmaların kendi stratejilerine bağlı olarak gelişmiştir. Maliyetleri aşağı çekebilmek için ürün geliştirmede belli bir aşamaya gelmesi zorunluluğu öne sürülerek "iyi üretebilmek" konusunda da yetkinlik kazanılmıştır. Ancak, önümüzdeki yıllarda Türkiye'deki teknoloji ve ölçekten kaynaklanan nedenlerle üretim tesislerinin

Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin gibi ülkelere kayması söz konusudur. Dolayısıyla sadece "iyi üretebilmek özelliği" üretim tesislerinin Türkiye'de kalması için yeterli olmayacaktır. Küresel proje beklentilerini karşılayabilecek ve Ar-Ge konusunda da uyumlu çalışan ana ve yan sanayi firmalarının var olması kaçınılmazdır. Üretim merkezi özelliğini korumak için dahi Ar-Ge'ye kaynak ayrılması zorunludur.

Küreselleşmenin Etkileri

Çalışmalar, Avrupa'daki (AB-15'deki) otomotiv sanayi üretim tesislerinin özellikle lojistik avantajlardan ötürü Orta Avrupa'ya, Orta Avrupa ve Çin'deki Ar-Ge ve yatırım teşvikleri, ucuz işçilik ve üretim maliyetleri nedenleriyle Orta Avrupa ve Çin gibi ülkelere doğru kaydığını belirtmektedir. AB-15'deki Ar-Ge çalışmalarının bir kısmı da; bu faaliyetleri sürdürebilecek nitelikli ve ucuz iş gücü ile daha uygun Ar-Ge teşvikleri nedeniyle bu ülkelere kaydırılacaktır. AB'nde görülen bu eğilim ABD ve Japonya'da da değişen oranlarda gözlenmekte ve üretim tesisleri Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin gibi ülkelere kaymaktadır.

Küreselleşmenin sonucu olarak, uzun vadede yüksek katma değer yaratan Ar-Ge faaliyetlerinin de sanayileşmiş teknoloji üretme bölgelerine kaydığı ve anılan ülkelerin bu yer değiştirmesine karşı bazı tedbirler ürettikleri görülmektedir. Dolayısıyla, Türkiye'nin Ar-Ge faaliyetlerini çekebilecek politikaları ivedilikle oluşturması gerekmektedir.

4.2. Türkiye Otomotiv Sektöründe Teknoloji ve Ar-Ge Faaliyetleri

Türkiye'de otomotiv ana sanayiinde üç firma dışındaki tüm otomotiv fabrikaları yabancı otomotiv şirketlerinin lisansı altında üretim yapmaktadırlar. Ana ve yan sanayi firmaları, toplamında sınırlı sayıda firma Ar-Ge bölümüne sahiptir ve değişen oranlarda ürün tasarımı ve tasarım doğrulaması yapabilmektedir. Özellikle ağır ticari araçlarda sanayi şirketlerinin, bir ürünü tamamen tasarlayabilecek bilgi birikimine ve gerekli yetkin

eleman sayısına sahip oldukları ve son 10 yılda bu yöndeki çalışmalarını hızlandırdıkları görülmektedir. Türkiye'de tasarım doğrulaması açısından da önemli tesis eksikliği vardır. Bu konuda gelişmiş bazı laboratuvarlara sahip firmalar bulunmaktadır. Ancak yol testleri için gerekli pistler, çarpışma test laboratuvarları ve rüzgar tüneli eksikliği söz konusudur.

Söz konusu gereksinimden yola çıkılarak, geçmiş 10 yıllık süreç içerisinde, otomotiv konusunda, özellikle rekabet öncesi Ar-Ge çalışmaları ve analizlerin çağdaş olanaklarla sürdürülebilirlik için çalışmalar yapılmıştır. Bu amaca yönelik olarak İTÜ'nün sürdürdüğü lisans ve yüksek lisans programlarının verimliliğinin artırılması için ihtiyaç duyulan, üniversite-sanayi işbirliğinin kurumsallaştırılması adımı atılmış, İTÜ ile OSD arasında, TÜBİTAK-ÜSAMP çerçevesinde "Otomotiv Teknoloji Ar-Ge Merkezi (OTAM)" kurulmuştur. Daha sonra bu yapı İTÜ, OSD, TAYSAD ve Uludağ Taşıt Araçları ve Yan Sanayi İhracatçıları Birliğinin katılımı ile OTAM A.Ş. olarak bir şirketleşme sürecine girmiştir. Bu merkezde, çok sayıda test ve analiz yanında, disiplinler ve üniversiteler arası ve aynı zamanda rakip otomotiv firmalarının ortaklaşa desteklediği rekabet öncesi Ar-Ge projeleri yürütülmektedir.

1996-2004 yıllarını kapsayan "açıklanmış göreceli üstünlükler" ve "ithalat sızma oranları" gösterge tabloları incelendiğinde, Türk otomotiv sanayinin dünya pazarlarında rekabet gücü artmakta olduğu görülmektedir. Ancak ithalat yoğunluğu ve dışa bağımlılığı da artmaktadır. Bu artış, açıklanmış göreceli üstünlükler tablosu ile birlikte değerlendirildiğinde, sektördeki yüksek verimliliğe, düşük maliyetlere ve Ar-Ge'ye dayalı yeniden yapılandırma gereksinimi öne çıkmaktadır.

Türkiye'de otomotiv sektöründe yapılan Ar-Ge faaliyetleri ile ilgili sağlıklı veri kaynaklarından biri de TÜBİTAK-TİDEB verileridir. TİDEB 10 yıldır sanayideki Ar-Ge faaliyetlerini izlemekte /değerlendirmekte ve desteklemektedir. TİDEB'e, 1995'ten bu yana, Tablo 9 ve 10'da gösterildiği gibi, Ar-Ge projesi için destek başvurusunda bulunan, "otomotiv ana sanayi" kategorisinde sayılabilecek toplam firma sayısı 15; "otomotiv yan sanayi" kategorisinde sayılabilecek toplam firma sayısı ise 98'dir. Ancak, geçen 10 yıllık süreç içerisinde, "TİDEB'e sunulan proje sayısı", "proje sunumundaki süreklilik" ve "son yıllarda proje sunmuş olunması" gibi, üç kriter esas alınarak

değerlendirme yapıldığında, söz konusu 15 ana firmadan yalnızca 7'sinin bu kriterlere uyduğu görülmektedir. Yan sanayi firmaları için de, bu üç kriterle uygunluk açısından bir değerlendirme yapıp ve bunlara ek olarak, "araç üreticileri birinci tedarikçisi konumunda bulunmak" gibi bir kriter esas alındığında, sözü edilen 98 yan sanayi firmasından da, yalnızca 26'sının bu dört kriterle uygun olduğu görülmektedir.

TİDEB'de Ar-Ge projeleri bulunan 26 tedarikçi firmanın (yan sanayi firmasının) ilgi alanlarına göre; iç-trim, mekanik aksam, elektrik-aydınlatma aksamı, plastik-kauçuk aksam, döküm-kalıp imalatçıları olarak beş grupta toplandıkları görülmektedir. Bu firmaların hepsinde, araştırma yanı güçlü olmasa da, geliştirme ve tasarım faaliyetleri mevcuttur. İyimser bir yaklaşımla, Ar-Ge faaliyeti yürüten pek çok firmanın destek mekanizmalarından yararlanmadığı düşünülse bile, bu sayı sektördeki yan sanayi firma sayısı dikkate alındığında çok düşüktür.

TİDEB verilerine göre, Tablo 9'dan görüleceği gibi, sektörün Ar-Ge faaliyetleri için ayırdığı kaynak yılda ortalama 40 milyon dolardır. Devletin hibe olarak sektöre aktardığı Ar-Ge kaynağı ise yılda ortalama 6 milyon dolardır.

	Ana Sanayi	Yan Sanayi	Toplam
Firma Sayısı (*)	15	98	113
Toplam Proje Başvurusu	97	274	371
Firmanın Tahmini Maliyeti (Milyon \$)	567.4	107.6	675
Tahmini Gerçekleşme Maliyeti (Milyon \$)**	323.4	61.3	385

Tablo 9. Otomotiv sektörü Ar-Ge faaliyetleri (1995 - 2005)

(*) Bazı firmalar yıllar itibarıyla mükerrer olabileceğinden toplamda firma sayısı tutmamaktadır.

(**) Tahmini maliyet hesaplamasında %57 gerçekleşme oranı baz alınmıştır.

1996 ve 2004 yılları esas alındığında proje sayısının, yaklaşık olarak ikiye, proje maliyetlerinin de 5.5'e katlandığı söylenebilir. Ancak süreç boyunca, istikrarlı bir artış yerine, dalgalanma dikkati çekmektedir. Bu dalgalanmayı ülkede yaşanan mali kriz vb. dış etmenlerle açıklamak mümkün gözükmemektedir. Dalgalanma, sektördeki Ar-Ge faaliyetlerinin yapısıyla ilgilidir.

Yıllar	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005(***)	TOPLAM
Proje Sayısı	3	42	23	27	24	27	43	39	42	48	53	371
Firma Sayısı(*)	2	16	10	15	15	17	27	20	29	34	27	113
Firmanın Tahmini Maliyeti(milyon \$)	20.53	22.92	11.93	140.26	103.96	27.19	86.85	58.25	32.26	119.29	51.56	675
Tahmini Maliyet (milyon \$)(**)	11.70	13.06	6.80	79.95	59.26	15.50	49.50	33.20	18.39	68.00	29.39	385
Destek Tutarı (milyon \$)		0.001	1.53	1.55	0.40	8.83	13.00	10.13	5.87	12.11	8.12	61.54

Tablo 10. Otomotiv sektörü Ar-Ge maliyetlerinin dağılımı (1995 - 2005)

(*) Bazı firmalar yıllar itibarıyla mükerrer olabileceğinden toplamda firma sayısı tutmamaktadır.

(**) Tahmini maliyet hesaplamasında %57 gerçekleşme oranı baz alınmıştır.

(***) Ağustos 2005 tarihine kadar.

Kaynak: TUBİTAK, TİDEB verileri.

5.

SEKTÖRÜN REKABET GÜCÜ (SWOT ANALİZİ)

Türkiye'deki motorlu taşıt araçları sanayinde SWOT analizi aşağıda özetlenmektedir:

Güçlü Yönler	Fırsatlar
<ul style="list-style-type: none">• Doymamış iç pazar.• AB ile Gümrük Birliği ve teknik mevzuatta uyum.• Rekabetçi maliyetlerle, esnek üretim yapabilme yeteneği.• Rekabetçi yan sanayi.• Üretimde yüksek kalite standartları.• İyi eğitilmiş, genç, dinamik, istekli ve kalifiye işgücü.• Esnek ve uzun süreli çalışma olanakları.• Teknik ve ticari beceri düzeyi.• Uluslararası yönetim sistemlerinin yaygınlığı (kalite, çevre, güvenlik).• Konjonktür ve standart değişimlerine uyum becerisi, üretim ve teslimatta (düşük miktarlarda) esneklik yetkinliği.• Yabancı firma ortaklıkları ile gelişmiş yan sanayi "know-how" düzeyi.• Girişimci kadroların varlığı.• Maliyetlerin göreceli olarak (AB'ne göre) düşüklüğü.• Yeni araç projelerinde yan sanayinin proje başlangıcında tasarıma ortak olması.	<ul style="list-style-type: none">• Ekonomideki olumlu gidişata bağlı olarak iç talepte artış.• Küresel pazarlarda ve komşu ülkelerde yeni olanaklar - yeni ihracat pazarları• AB mevzuatına uyum çalışmaları• Yeni yatırımlar için ülkenin çekici hale gelmesi.
Zayıf Yönler	Tehditler
<ul style="list-style-type: none">• Taşıt araçları satışlarındaki vergi yükünün yüksekliği.• Akaryakıt üzerindeki vergi yükünün yüksekliği.• MTV'nin AB'ndeki genel yaklaşımla uyumlu olmaması.• Vergi oranlarında yapılan ani ve yüksek artışlar sonucu oluşan talep istikrarsızlığı.• Teşvik mevzuatının rakip ülkelere göre rekabetçi olmayışı.• Ar-Ge teşvik mevzuatının rekabetçi ve etkili olmayışı.• Rakip ülkelere göre yüksek işgücü maliyeti.• İhracat - ithalat prosedürlerindeki gereksiz bürokratik işlemler /giderler ve AB prosedürlerinin etkin olarak uygulanamaması.• Yüksek enerji maliyetleri.• Akaryakıt kalitesinin yetersizliği.• Taşımacılık altyapısının yetersizliği.• Sektörel vizyon ve strateji belirsizliği.• Ana - yan sanayi ilişkilerinin yetersizliği ve yeterli sinerji yaratılamaması.	<ul style="list-style-type: none">• AB yeni grup muafiyeti mevzuatı.• Kullanılmış motorlu taşıtların AB'nde serbest dolaşımı: ikinci el araç ithalatı.• Çalışma barışının bozulması.• "Enerji verimliliği" ve "Çevre Kanunu" ile ilgili yeni mevzuat çalışmalarındaki belirsizlikler.• Hammadde fiyatlarındaki aşırı artış.• YTL'nin aşırı değerlenme eğilimi.• Doğu Avrupa ülkeleri, Çin ve Hindistan gibi ülkelerin yüksek katma değerli parçaları içeren yeni projelerde yer alabilme yetkinliğinin gelişmesi ve düşük maliyet sunabilmeleri.

Devamı sonraki sayfada

Zayıf Yönler

Tehditler

- İhracat teşviklerinin yetersizliği.
- Reel faiz ve temel girdi maliyeti yüksekliği.
- Makro ekonomik konjonktürün olumsuz etkisi.
- Ar-Ge çalışmalarına yeterli kaynak yaratılmaması.
- Endüstriyel tasarım kabiliyeti yetersizliği.
- Co-design yetkinliğine sahip firma azlığı, araçlardaki yerli katkı payının düşük olması.
- Yeterli test merkezlerinin olmaması.
- Kapasite artırıcı ve teknolojik yatırım kararlarının karar vericilerce geciktirilmesi.

Tablo 11. Motorlu taşıt araçları sanayi SWOT analizi

6.

SEKTÖR STRATEJİLERİ VE POLİTİKALARI

6.1. Vizyon ve Misyon

Öngörülen hedeflerin ulaşılabilirliğini vurgulamak için mevcut durumun belirtilmesinde yarar bulunmaktadır.

- 1.2 milyon kapasite,
- AB'nin 1. otobüs üreticisi,
- AB'nin 2. büyük hafif ticari araç üreticisi,
- Dünyada en büyük 16. otomotiv üreticisi,
- Dünyanın 20. büyük ekonomisi ve 15. büyük nüfusu.

Türkiye'nin 2007-2013 yıllarını şekillendirecek olan 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Türkiye'nin vizyonu "İstikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen ve AB'ne üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye" olarak tanımlanmıştır.

Bu vizyonun gerçekleştirilmesi için sanayinin iki temel gelişme eksenine üzerine kurulması gerekmektedir. Bunlar; rekabet gücünün ve istihdamın artırılmasıdır. Bu iki temel gelişme ekseninde en kritik konular Ar-Ge ve yenilikçiliğin geliştirilmesi ile yüksek katma değerli üretim yapısına geçiş sağlanması olarak karşımıza çıkmaktadır.

• Ar-Ge ve Yenilikçiliğin Geliştirilmesi

Ar-Ge faaliyetlerinin yenilik üretecek şekilde ve pazara yönelik olarak tasarlanması sağlanacaktır. Bu kapsamda, Ar-Ge harcamalarının GSMH içindeki payı ve bu payın içinde özel sektörün ağırlığını artırmaya yönelik tedbirler alınacaktır.

Toplumda bilim ve teknoloji bilinci, nitelikli araştırmacı sayısı artırılabilecek ve araştırma altyapısı geliştirilecektir.

Ar-Ge faaliyetlerinin yeniliğe ve ürüne dönüştürülmesinde risk sermayesi ve benzeri araçlardan yararlanılacaktır.

Üniversitelerin, araştırma enstitülerinin, diğer kurum ve kuruluşların araştırma altyapısı öncelikli alanlar temel alınarak geliştirilecektir.

• Sanayi ve Hizmetlerde Yüksek Katma Değerli Üretim Yapısına Geçişin Sağlanması

Uluslararası ticaretin giderek serbestleşmesi, bilgi ve teknoloji yoğun ürünlerde dünya ticaretinin hızla artması, emek yoğun ürünlerde rekabet üstünlüğünün belli ülkelere geçmesi, ülkemizin dünya sınai mamulleri imalatı değer zincirinde daha üst ve katma değeri yüksek alanlarda konumlanmasını ve sanayi üretiminin yapısında dönüşümü gerekli kılmaktadır. Bu çerçevede ekonominin rekabet gücünü artırmak ve dünya ihracatından daha fazla pay almak üzere yüksek katma değerli mal üretiminin artırılması amaçlanmaktadır.

İmalat sanayi, AB kriterleriyle uyumlu teknik standartları karşılayan, verimlilik artışı sağlayan, ileri teknolojiye dayalı ve yüksek katma değerli ürün üreten, rekabet gücü yüksek ve dışa dönük bir yapı içinde ekonomik büyümeyi sürükleyen temel sektör olacaktır.

İmalat sanayiinde; firmaların yüksek girişimcilik gücüne sahip, özgün tasarım ve marka yaratabilen, teknoloji üreten, yenilikçi ve kurumsallaşmış bir yapıya dönüşmesi özendirilecektir.

Tekstil, hazır giyim, deri gibi emek yoğun geleneksel sektörlerde katma değeri yüksek ürün ve faaliyetlere ağırlık verilerek uluslararası rekabete uyum

sağlayacak yapıya dönüşüm desteklenecektir. Türkiye'nin orta ve yüksek teknoloji seviyesindeki otomotiv, beyaz eşya, makina ve elektronik sektörlerinde önemli üretim merkezlerinden biri olması ve dünyadaki ağırlığını artırması amaçlanmaktadır. İleri teknoloji ürünlerinin yurt içinde üretimini geliştirmek üzere, Ar-Ge altyapısına, Ar-Ge ve yenilikçilik faaliyetlerine önem verilecektir.

Bu temel stratejik yaklaşım doğrultusunda, Türk otomotiv sanayinin 2015 yılındaki vizyonu aşağıdaki gibi belirlenmiştir. Bu vizyon otomotiv sanayini AB ile tam üyelik hedefi doğrultusunda, AB sanayinin bir parçası olarak görmektedir.

TÜRK OTOMOTİV SANAYİ VİZYONU - 2015

“Türk Otomotiv Sanayii, Avrupa Birliği İçindeki En Rekabetçi Üretim Merkezi ve Gelişmiş Bir Ar-Ge Merkezidir.”

9. Plan döneminde başlatılacak ve sürdürülecek olan çalışmalarla otomotiv sanayii küresel boyutta 2015 yılındaki yeni hedefleri belirlenmektedir. Bu hedefler için yeni yatırımların gerçekleştirilmesi zorunludur.

Varsayımlar

Yukarıdaki vizyonun ve buna bağlı hedeflerin 2015 yılında gerçekleşmesinde “İyimser”, “Değişimsiz” ve “Kötümser” olmak üzere üç değişik senaryo kurgulanmıştır. Bu kurgulamaya ilişkin ayrıntılar Tablo 12’de yer almaktadır.

Dünya’da	Toplam Üretimde	İlk 10
AB’nde	Toplam Üretimde	İlk 3
AB’nde	Ar-Ge’de	İlk 5

Otomotiv sektöründe stratejik hedefler - 2015

“İyimser” Senaryo	“Değişimsiz” Senaryo	“Kötümser” Senaryo
Varsayımlar		
<ul style="list-style-type: none"> Günümüzde yaşanan çeşitli olumsuzluklar tümü ile giderilecek. Siyasi istikrardaki ve makro ekonomik dengelerdeki iyileşmeler devam edecek. Yapısal reformlar tamamlanacak. AB ile müzakereler olumlu tamamlanacak. Yatırım ortamı yeni yatırımlar için uygun duruma gelecek ve yeni üreticiler üretime geçecek. 2016 yılına kadar kullanılmış motorlu araçların serbest dolaşımı sınırlı olacak. 	<ul style="list-style-type: none"> Bugünkü koşullar değişmeden devam edecek. Yatırım ortamında bir iyileşme sağlanamayacak ve bugünkü koşullar korunacak. Bu nedenle yeni yatırımlar sınırlı kalacak. Vergiler aynen devam edecek. Kullanılmış araçlar 2010 yılında serbest kalacak. Yeni üretim projeleri başka ülkelere kayacak. 	<ul style="list-style-type: none"> Siyasi ve buna bağlı olarak ekonomik istikrar zaman içinde bozulacak. Bunun sonucu pazar ve yatırımlar olumsuz etkilenecek. Yapısal reformlar tümü ile aksayacak.
Sonuçlar / Hedefler		
<ul style="list-style-type: none"> Toplam pazar 1.73 milyon adet. Üretim 2.056 milyon adet. İhracat 1.1 milyon adet. Araç yoğunluğu günümüzde Bulgaristan’ın yoğunluğu olan 151 otomobil / 1.000 kişi olacak. 	<ul style="list-style-type: none"> Toplam pazar 907 bin adet. İhracat 500 bin adet. Üretim 860 bin adet. 	<ul style="list-style-type: none"> Toplam pazar 457 bin adet. İhracat 270 bin adet. Üretim 418 bin dolayında kalacaktır.

Tablo 12. Türkiye otomotiv sektörüne ilişkin senaryolar

“İyimser” senaryoda, bugün yaşanan çeşitli olumsuzlukların tümü ile giderileceği, siyasi istikrarın ve makro ekonomik dengelerdeki iyileşmelerin devam edeceği, yapısal reformların başarılacağı, AB ile müzakerelerin olumlu olarak tamamlanacağı, yatırım ortamının yeni yatırımlar için uygun duruma geleceği ve yeni üreticilerin üretime geçeceği varsayılmaktadır. Bunun sonucunda toplam pazarın 1.73 milyon, üretimin 2.056 milyon ve ihracatın ise 1.1 milyon adede ulaşması hedeflenmektedir. Bu senaryoda, araç yoğunluğu Bulgaristan'ın bugünkü yoğunluğu olan 151 otomobil/1.000 kişi olarak hedeflenmektedir. Bu senaryoda ayrıca 2016 yılına kadar kullanılmış motorlu araçların serbest dolaşımının sınırlı olacağı varsayılmaktadır.

“Değişimsiz” senaryoda, bugünkü koşulların değişmeyeceği varsayılmaktadır. Yatırım ortamında bir iyileşme sağlanmamış ve bugünkü koşullar

korunmuştur. Bu nedenle yeni yatırımlar da sınırlı kalmıştır. Vergilerin aynen devam edeceği, kullanılmış araçların 2010 yılında serbest kalacağı öngörülmekte, yeni üretim projeleri başka ülkelere kaymış olacaktır. Bunun sonucu toplam pazar 907 bin, ihracat 500 bin ve üretim 860 bin olarak öngörülmektedir.

“Kötümser” senaryoda ise, siyasi ve ekonomik istikrarın zaman içinde bozulacağı, bunun sonucu pazarın ve yatırımların olumsuz etkileneceği, yapısal reformların tümü ile aksayacağı varsayılmaktadır. Bu olumsuz gelişmeler sonucu 2015 yılında pazar 457 bin, ihracat 270 bin, üretim ise 418 bin dolayında kalacaktır.

Üç senaryonun, Türkiye'nin göreceli rekabet gücü, iç pazarın gelişimi, maliyetler, oyuncular ve yetkinlikler açısından karşılaştırılması Tablo 15'te yer almaktadır.

Konular	Mevcut Durum	SENARYO 1 (İYİMSER)	SENARYO 2 (DEĞİŞİMSİZ)	SENARYO 3 (KÖTÜMSER)
Oto İthalat Oranı	69 %	50 %	69 %	80 %
HTA İthalat Oranı	46 %	35 %	50 %	58 %
ATA İthalat Oranı	21 %	15 %	21 %	40 %
1.600 cc Otomobil Vergi Oranı	62 %	23 %	62 %	62 %
Kullanılmış Motorlu Taşıt Aracı İthalatı		2016	2011'den itibaren aşamalı geçiş	2008'den itibaren aşamalı geçiş
Kullanılmış Motorlu Taşıt Aracı İthalatının Pazarı Etkisi	0 %	0 %	40 %	60 %
GSMH	5.000	8.500	7.000	4.000
Otomobil Parkı	5.368.164	12.555.664	10.182.237	8.536.850
Nüfus (milyon)	73.5	83.2	83.2	83.2
1.000 Kişiye Düşen Otomobil	73	151	122	103
Oto İthalat Oranı		9.100.000	6.900.000	5.690.000
HTA İthalat Oranı		15.690.800	10.485.225	8.040.909

Tablo 13. Türkiye otomotiv sektörüne ilişkin senaryoların varsayımları

	Mevcut Durum	SENARYO 1 (İYİMSER)	SENARYO 2 (DEĞİŞİMSİZ)	SENARYO 3 (KÖTÜMSER)
Yıllar	2005	2015	2015	2015
Toplam Pazar	790	1.730	907	457
Otomobil	450	1.200	571	250
HTA	290	450	286	179
ATC	50	80	50	29
Araç İhracatı	560	1.100	500	270
Araç İthalatı	453	774	548	310
Üretim	897	2.056	860	418

Tablo 14. Türkiye otomotiv sektörüne ilişkin senaryoların sonuçları

		SENARYO 1 (İYİMSER)	SENARYO 2 (DEĞİŞİMSİZ)	SENARYO 3 (KÖTÜMSER)
Türkiye'nin Görecel Rekabet Gücü	Politik-Ekonomik İstikrar / Ekonomik Gelişme	İstikrar ortamı devam eder, sürdürülebilir büyüme sağlanır. Kayıtdışı ekonomi ciddi oranda kayda alınır, vergi adaleti sağlanır, yapısal değişimler sağlıklı bir şekilde devam eder. Bölgesel gelişmişlik farkları azalmaya başlamıştır.	İstikrar ortamı devam eder, sürdürülebilir büyüme sağlanır.	İstikrar ortamı sektöre uğramıştır. Ekonomi büyümektedir, ancak geçmişte olduğu gibi dalgalanmalar olmaktadır. Yinede bu dalgalanmaların etkisi eskiden olduğu sertlikte
	Rekabet Gücü	Kurular rekabet gücünü tehdit etmeyecek şekilde gelişir. Verimlilik/üretkenlik artışı rekabet gücüne olumlu etki etmektedir.	Diğer ülkeler rakiplerin kurular onların rekabet gücünü arttıracak yönde gelişir.	Kurular dönüşümlü olarak ihracatın lehine ve aleyhine bir seyir izlemektedir.
	Ülkesel Rakiplerin Gelişimi (Brezilya, Çin, Hindistan, CEE Ülkeleri)	Ülkesel rakiplere göre rekabet gücü korunmuştur, dolayısıyla bu ülkelerin tehdit olması engellenmiştir.	Çin, Hindistan gibi hızlı ve sürekli gelişen, iç pazarı büyük ve otomotiv sektörünü geliştirmeye çalışan ülkelerin yanında İran gibi yeni ortaya çıkan bölgesel oyuncular ve Doğu Avrupa'da rekabet gücünü geliştiren oyuncular Türk otomotiv sanayini tehdit etmektedir.	Çin, Hindistan gibi hızlı ve sürekli gelişen iç pazarı büyük ve otomotiv sektörünü geliştirmeye çalışan ülkelerin yanında İran gibi yeni ortaya çıkan bölgesel oyuncular ve Doğu Avrupa'da rekabet gücünü geliştiren oyuncular Türk otomotiv sanayini tehdit etmektedir.
	Yatırım Ortamı / Teşvikler	Türkiye'de yaratılan yatırım ortamı son derece olumludur, yatırımcılar hiçbir bürokratik engelle karşılaşmamaktadır. Devlet, yatırımcı çekmek ve yatırımcıları piyasa koşullarında kollamak için elinden geleni yapmaktadır. Sağlanan teşvikler küresel rakiplerde daha fazladır.	Yatırım teşvikleri avantajlı değildir, yatırımcılar eskisine rağmen azalmış olsa da bürokrasiyle uğraşmak durumdadır. Otomotiv sanayinin gelişimi kendi haline bırakılmıştır. Günlük politikalarla sanayinin önüne gelen engeller çıkmaktadır.	Yatırım teşvikleri avantajlı değildir, yatırımcılar eskisine rağmen azalmış olsa da bürokrasiyle uğraşmak durumdadır. Otomotiv sanayinin gelişimi kendi haline bırakılmıştır. Günlük politikalarla sanayinin önüne yeni engeller çıkmaktadır.

Devamı sonraki sayfada

		SENARYO 1 (İYİMSER)	SENARYO 2 (DEĞİŞİMSİZ)	SENARYO 3 (KÖTÜMSER)
İç Pazarın Gelişimi	Vergi Sistemi	Vergi sistemi rasyonel bir hale getirilmiş, basitleştirilmiş ve AB ortalamasına çekilmiştir (%23). Akaryakıt üzerindeki vergi yükü azalmıştır. MTV, "yol kullanım ve çevre kirletme vergisi" olarak değerlendirilmekte, dolayısıyla çevreyi daha az kirleten araçtan daha az vergi alınmaktadır.	Vergi sistemi AB katılım sürecinde kısmen yalınlaştırılmıştır, ancak yüksek vergi oranları uygulaması devam etmektedir.	Vergi sistemi mevcut durumdaki gibidir. Sık sık artışlar olabilmektedir.
	Otomotiv Ürünü Alma Eğilimi	Artan ekonomik aktivite ve azalan vergilerle kişilerin otomotiv ürünü alma eğilimi artmıştır. Reel faizlerde ve dolayısıyla kredi faizlerinde gelişmiş ülkeler seviyesi yakalanmıştır.	Artan ekonomik aktiviteyle kişilerin otomotiv ürünü alma eğilimi göreceli olarak artmıştır.	Otomotiv talebi istikrarsızlık ortamında ve olası krizlerde ilk vazgeçilen talep türü olduğundan bu ortamdan en büyük zararı otomotiv sanayi görmektedir.
	Altyapı	Artan devlet yatırımlarıyla ve gelişen belediyeçilik anlayışıyla ulaşım altyapısı gelişmektedir ve büyükşehirlerdeki otopark sorunu ortadan kalkmıştır. Ulaşım bir sistem olarak ele alınmış ve tüm farklı ulaşım sistemleri birbirini bütünleyecek şekilde tasarlanmıştır.	Ulaşım altyapısı gelişmektedir, ancak yeterli düzeyde değildir.	Ulaşım altyapısı gelişmektedir, ancak yeterli düzeyde değildir.
	2. El Otomotiv Ürünü İthalatı	2015 yılına kadar 2. el ithalatına izin verilmemektedir, AB'den bu konuda derogasyon alınmıştır.	AB katılım sürecinde sürekli masaya yatırılmakta ve kısa dönemli olarak ertelenmektedir, ancak 2010 itibarıyla serbest hale getirilmiştir.	2007 yılından itibaren 2. el ithalatı serbest bırakılmıştır. Polonya ve Rusya örneklerinde olduğu gibi otomotiv sanayi ve 1. el otomotiv piyasası bundan çok ciddi şekilde etkilenmiştir.
	İthalat Oranı	Artan ekonomik aktiviteyle ticari araç pazarı daha da gelişmiştir, ticari araç pazarında bu talep büyük ölçüde yerli üreticilerden sağlanmaktadır. Oto pazarında ise gelişen pazarda yeni gelen üreticilerin/modellerin etkisiyle ithalat oranı % 50'lerde stabilize olmuştur.	Pazar artmaktadır, ancak yeni üreticiler/projeler gelmediğinden mevcut ithalat oranları seviyeleri korunmaktadır.	Toplam pazar dalgalanarak ortalama 400 biner seviyesinde kalmış, 2007'den itibaren 2.el otomotiv ithalatında etkisiyle 200 bin seviyelerine düşmüş ve Türkiye AB'nin kullanılmış araç pazarı haline gelmiştir.

Devamı sonraki sayfada

		SENARYO 1 (İYİMSER)	SENARYO 2 (DEĞİŞİMSİZ)	SENARYO 3 (KÖTÜMSER)
Maliyetler	Makina/Techizat Maliyetleri	İmalat Sanayi'nde kapasite kullanımının artması ve hatta kapasite artırılması sayesinde yerel kalıp/fixtür/makina üreticileri gelişmiştir ve bu konuda yerel kaynakların kullanımı artmıştır.	Yatırım maliyetlerinde mevcut avantajlar korunmaktadır.	Yatırım maliyetlerinde mevcut avantajlar korunmaktadır.
	İşgücü Maliyeti	AB süreciyle ve ekonomik gelişmenin etkisiyle birlikte işgücü maliyetleri bir ölçüde artmıştır, ancak bu artış verimlilik artışlarıyla dengelenmiştir. Bunun yanında ücretlerdeki yüksek vergi yükü ve yapılan Sosyal Güvenlik Sistemi reformuyla SSK primleri azaltılmıştır.	AB süreciyle ve ekonomik gelişmenin etkisiyle birlikte işgücü maliyetleri bir ölçüde artmıştır, ancak bu artış verimlilik artışlarıyla kısmen dengelenmiştir.	AB süreciyle ve ekonomik gelişmenin etkisiyle birlikte işgücü maliyetlerinin bir ölçüde artması beklenirken sektörün içinde bulunduğu zor durumun etkisiyle yaşanan istihdam azalmasının etkisiyle maliyet kısmen düşmüştür.
	İşgücü Esnekliği/Çalışma Saatleri vs.	İşgücü esnekliği AB sürecinde nispeten azalmıştır, ancak yine de AB 25+2'den daha rekabetçi haldedir.	İşgücü esnekliği AB sürecinde nispeten azalmıştır, ancak yine de AB 25+2'den daha rekabetçi haldedir.	İşgücü esnekliği AB sürecinde nispeten azalmıştır, ancak yine de AB 25+2'den daha rekabetçi haldedir.
	Ar-Ge Maliyetleri	Ar-Ge yetkinliğinin artmasıyla ve artarak alınan sorumlulukla AB'ye göre daha düşük maliyetli/kaliteli Ar-Ge hizmeti verilir hale gelmiştir.	Mevcut avantajlar korunmaktadır ve bir takım projeler yürütülmektedir, ancak Ar-Ge yetkinliği anahtar teslim projeler yapabilecek seviyeye gelmemiştir, dolayısıyla saat maliyeti düşük olsa da çok ciddi bir maliyet avantajı yaratılmamaktadır.	Mevcut avantajlar ancak korunmaktadır ve sınırlı sayıda projeler yürütülmektedir. Ar-Ge yetkinliği anahtar teslim projeler yapabilecek seviyeye gelmemiştir, dolayısıyla saat maliyeti düşük olsa da hiç bir maliyet avantajı yaratılmamaktadır.
	Yan Sanayinin Gelişimi	Yan sanayi tüm bu gelişim sürecinde kalitesini ve verimliliğini arttırmış, profesyonel yönetim anlayışı iyice yaygınlaşmış, artan parça ihracatı ve ana sanayide iç pazar üretiminin artışıyla tetiklenen ölçek ekonomisiyle tedarik maliyetlerinde ana sanayii desteklenmektedir. Yan sanayide de yerlilik artmıştır.	Yan sanayi tüm bu gelişim sürecinde kalitesini ve verimliliğini nispeten arttırmış, profesyonel yönetim anlayışı iyice yaygınlaşmış ve kısmen artan parça ihracatı ve ölçek ekonomisiyle tedarik maliyetlerinde ana sanayii desteklenmektedir. Ancak, üretim artışı ve maliyet azalması Senaryo 1'deki düzeye değildir.	Yan sanayi mevcut kalitesi ve verimlilik seviyesini ancak korumuştur. Daralan iç pazar ve azalan ihracat adetlerinin etkisiyle ana sanayinin rekabet gücü düşer ve bu doğrultuda yaşanan problemler sonucunda birtakım KOBİ'ler veya bazı diğer yan sanayi firmaları ciddi mali sorunlar yaşamaktadır. Yan sanayii firmalarından bazıları da ortadan kalkmıştır.

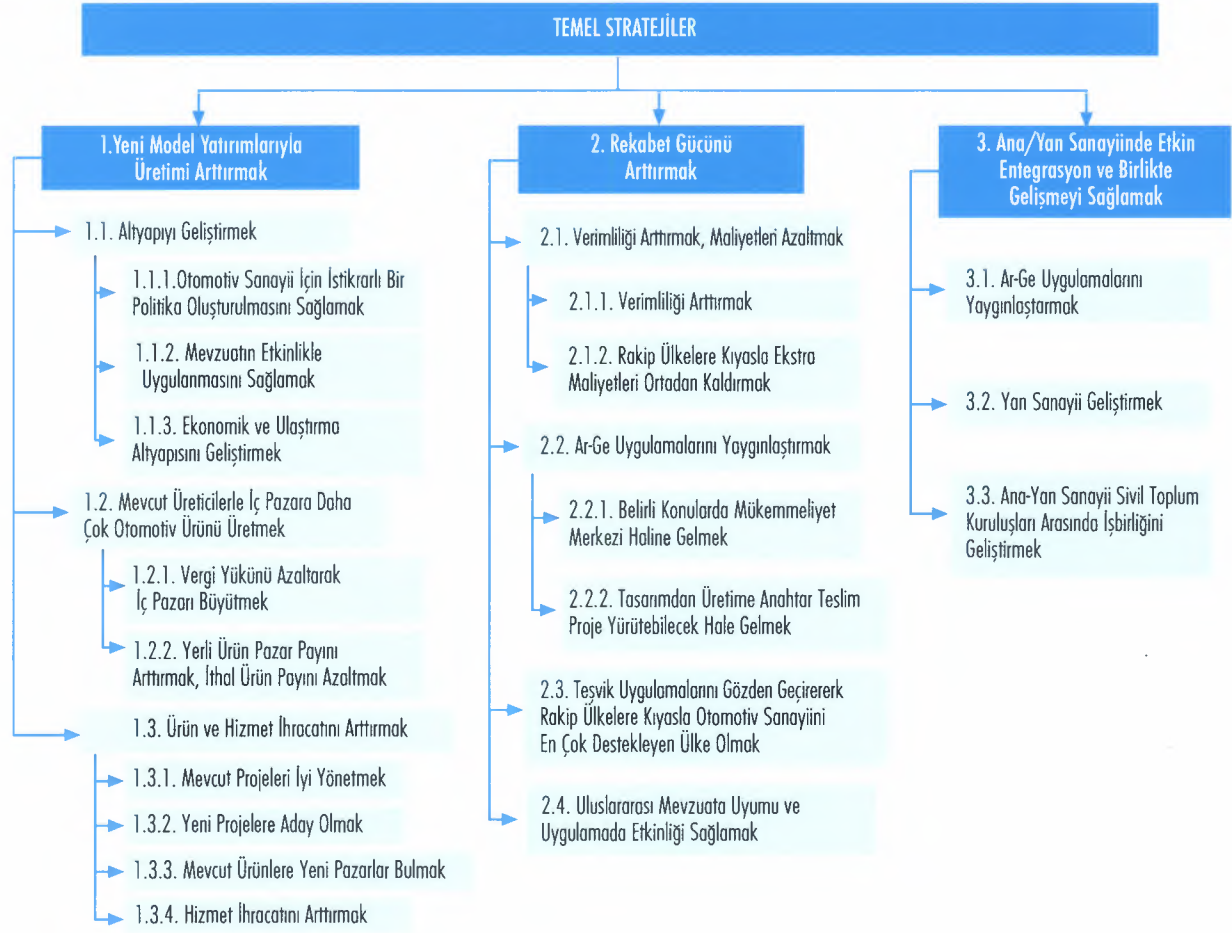
Devamı sonraki sayfada

		SENARYO 1 (İYİMSER)	SENARYO 2 (DEĞİŞİMSİZ)	SENARYO 3 (KÖTÜMSER)
Yetkinlikler	Ar-Ge Yetkinliği	Pazarın, üreticilerin ve üreticileri destekleyecek eski/yeni mühendislik şirketlerinin ve devletin sağladığı Ar-Ge teşviklerinin sayesinde Ar-Ge yetkinliği büyük oranda artmıştır ve Türkiye Ar-Ge uygulamalarında Avrupa'lı ana üreticilere daha düşük maliyetli anahtar teslim projeler yapabilecek hale gelmiştir. Bu konuda otomotiv sanayii master planı dahilinde üreticilerin Ar-Ge'lerinin teknoloji bölgesi ilan edilmesi ve bunun tüm avantajlarının üreticiler tarafından kullanılabilmesi gibi radikal olumlu gelişmelerle Ar-Ge konusunda çok ciddi ilerleme sağlanmıştır.	Mevcut Ar-Ge teşvikleriyle Ar-Ge yetkinliği nispeten gelişmiştir.	Teşviklerin uygulamasındaki problemler ve yeteri seviyede olmaması nedeniyle Ar-Ge yetkinliği ancak mevcut seviyelerde kalmıştır.
	İşgücü	Zaten rekabetçi olan işgücü kalitesi artmaktadır.	Zaten rekabetçi olan işgücü kalitesi artmaktadır.	Zaten rekabetçi olan işgücü kalitesi artmaktadır.
	Kalite	Zaten rekabetçi olan kalite seviyesi artmaktadır.	Zaten rekabetçi olan kalite seviyesi artmaktadır.	Zaten rekabetçi olan kalite seviyesi ancak korunur.
Oyuncular	Mevcut Üreticiler	Mevcut üreticiler kapasite artırarak artan iç talebi karşılamakta ve bunlardan bazıları aldıkları yeni projelerle ihracatlarını ve model çeşitliliklerini artırmaktadır. Artan ihracat adetleri ile mevcut üreticilerden motor ve/veya aktarma organları (powertrain) yatırımı yapmaya imkan verecek adetler oluşmuş, dolayısıyla yerli oranı artmış, ithalat oranı azalmıştır.	Mevcut üreticiler bazı eski projelerin devamını götürmekte, ancak bazı projeleri de ortaklarının diğer ülkelerdeki üretim tesislerine kaçırmaktadır. Dolayısıyla ihracat azalmaya başlamıştır ve istihdam kaybı olmaktadır.	Mevcut üreticiler bazı eski projelerin devamını götürmekte, ancak önemli oranda projeleri de ortaklarının diğer ülkelerdeki üretim tesislerine kaçırmaktadır, dolayısıyla ihracat azalmaktadır. Bunun yanında iç pazar cazibesini yitirmiştir. Dolayısıyla üretim azalmaktadır. Bütün bunların sonucunda da istihdam kaybı olmaktadır.
	Yeni Üreticiler	Türkiye'de yaratılmış olan cazip yatırım ortamı ve iç pazarın geldiği çekici seviye sayesinde yeni üreticilerde Türk otomotiv sanayiinde yerlerini almaktadır ve bu sayede pazardaki ithalat oranı düşmekte ve toplam ihracat artmaktadır.	Yeni üretici gelmemektedir.	Yeni üretici gelmemektedir.

Tablo 15. Türkiye otomotiv sektörüne ilişkin senaryoların karşılaştırılması

6.2. Strateji ve Politikalar

Otomotiv sektörü için öngörülen vizyon ve stratejik hedeflere ulaşabilmesi için hem kamunun, hem de sanayiinin birlikte izlemesi gereken stratejiler bulunmaktadır. Bu stratejiler uygulanmadığı takdirde hem vizyona, hem de hedeflere ulaşmak mümkün olmayacaktır. Bu stratejiler Tablo 16'da yer almaktadır.



Tablo 16. Otomotiv sektörü temel stratejileri

AB katılım sürecinde sanayileşme, yeni yatırım, teknoloji geliştirme ve çevre politikalarının sanayi sektörleri ile birlikte uyum içinde oluşturulması zorunludur. Diğer ifade ile sanayinin gelişme hedefleri ile kamu politikaları uyumlu olmalıdır. Bu husus, özellikle otomotiv sanayi gibi kamuda geniş bir alanda ilgisi olan sanayi sektörlerinde, kurumlar arasında etkili bir koordinasyonun bulunmasını zorunlu kılmaktadır.

Türkiye'deki otomotiv sanayinin gerek üretim ve gerek pazar açısından AB ile tam entegrasyon içinde bulunması, teknoloji açısından da bağımlılık göstermesi, katılım sürecinde Türkiye'deki otomotiv sanayinin önemini arttırmaktadır. Bu çerçevede geçmiş plan dönemlerinde tamamlanmış olan teknik ve ticari mevzuat uyumunun sağladığı üstünlüklerin dikkate alınması ve diğer alanlarda

da gerekli mevzuat uyumunun yapılması zorunludur.

Türkiye'deki otomotiv sanayinde temel politika; yüksek katma değer yaratan, sürdürülebilir ve gelişmeye açık bir rekabet gücü bulunan, öncelikli olarak gelişmiş pazarlara ihracatı hedefleyen, gelişmiş Ar-Ge yeteneği bulunan bir sanayi yapısını gerçekleştirmek olmalıdır.

Türkiye otomotiv sanayi, bulunduğu noktada üretimdeki yetkinliğini koruyarak geliştirirken, ek olarak teknoloji geliştirme ve yeni model tasarımı ile "daha yüksek katma değer yaratma" hedefine ulaşmalıdır. Bu süreçte öncelikli stratejik hedef, AB hafif ve ağır ticari araçlar alanında tasarım ve üretimde önderlik olmalıdır. Bu stratejik öncelik, otomobil üretiminde de daha yüksek rekabet gücü sağlayacaktır.

Diğer taraftan, dünya genelindeki değerlendirmeler gelecekte özellikle ana ve yan sanayi arasındaki karşılıklı bağımlılığının araç konsept ve tasarım aşamasından başlamak zorunda olan bir işbirliği ile daha da artacağını göstermektedir. Özellikle parça üretiminin, I. kademe sağlayıcılarda "Sistem veya Modül Üretimi" biçimine dönüşü hızla genişlemektedir. Burada motorlu taşıt üreticilerinin sadece üretim alanlarını değil birçok tasarım alanlarını da I. kademe sağlayıcılara bıraktığı görülmektedir.

Artık yeni araç projelerinin başında parça üreticilerinin küresel ortaklıklarla sisteme girmesi daha çok beklenen bir uygulama olmaya başlamıştır. Türkiye'deki otomotiv sanayinde de özellikle tasarım yetkinliklerinin aksam parça üreten işletmelerde gelişmesi bu açıdan stratejik önem taşımaktadır.

Gelişmiş otomotiv sanayilerindeki gelişmeler paralelinde, Türkiye'de ana ve yan sanayi arasındaki ilişkilerin araç konsept ve tasarım aşamasından başlayan bir işbirliği ile artırılması önem arz etmektedir. Türkiye'deki araç projelerinde yan sanayi işletmelerinin başarılı olması küresel pazarlarda yeni olanakları da gündeme getirecektir.

Bu bağlamda üretimi gerçekleştiren ürünlerde yerleştirme oranının artırılmasının da desteklenmesi gerekmektedir. Ülkeye ithal edilen ürünlerin sadece maliyet açısından değil, nihai tüketiciye yönelik kalite-güvenlik kriterleri ile de değerlendirilmesi gerekmektedir.

Türkiye'nin otomotiv sanayi alanında sahip olduğu göreceli üstünlüklerinin geliştirilmesi ve bunun yanında daha yüksek katma değer yaratacak gelişmelerin bir bütünlük içinde desteklenmesi gerekmektedir. Burada özellikle sanayinin gelişmesinde vergi politikalarının yeni bir bakış açısı ile ele alınması, vergi sistemlerinin üretimi ve istihdamı özendirici olması temel ilke olarak benimsenmelidir. Verginin tabana yayılması, kayıt dışının asgari düzeye indirilmesi ve istihdam ile nihai ürün üzerindeki yüksek vergilerin azaltılması önem taşımaktadır.

Ar-Ge, gerek rekabet gücünün artırılması, gerekse ana ve yan sanayi arasında etkin bir entegrasyon ve birlikte gelişmenin sağlanması stratejisi bağlamında çok önemli bir politika alanını oluşturmaktadır. Ar-Ge faaliyetinin prototip öncesi aşamaları için firma dışı kaynaklardan yararlanılabilir veya bu aşamalar için stratejik ortaklıklar oluşturulabilir.

Türkiye'de teknoloji geliştirmenin, çok hızlı ve yoğun bir öğrenme, içselleştirme, yeniden üretme ve biriktirme sürecini içerdiği kabul edilmelidir. Bu süreçte yabancılardan öğrenme de önemli bir yer tutmaktadır.

TÜBİTAK ve benzeri kuruluşlardan Ar-Ge projelerine katkı olarak alınan destek bedelleri gelir sayılıp vergi tahakkuk ettirilmektedir. Bu türden destek ödemelerinin vergiye tabi olmaması gerekir.

Yeni kurulan şirketlerin Ar-Ge faaliyetlerine yönelik harcama ve gider belgelerine istinaden verilecek destek oranı çok düşük kalmaktadır. Şirketler yeni kurulduğundan performanslarının değerlendirilmesinde bir önceki yıl verileri olmadığından sorun yaşanmaktadır.

Buna benzer diğer kalemlerden de çok düşük puanlar verildiğinden destek oranı çok düşük çıkmaktadır. Oysa, teşvik açısından yeni kurulan şirketlere daha pozitif bakılmalıdır. Belirli kriterlere sahip şirketlerin, bünyelerinde kurulu Ar-Ge departmanlarının TEKNOPARK alanı olarak ilan edilmesine olanak tanınmalıdır. Bu uygulama, bir taraftan, ülke genelinde mükerrer Ar-Ge tesisi kuruluş masraflarında tasarruf, diğer taraftan da bilgi alışverişi, test, deney gibi uygulamalarda zaman ve kalite tasarrufu sağlayacaktır.

Ar-Ge harcamalarının cari giderler ile birlikte Ar-Ge için yapılan yatırım harcamalarını da (ilgili inşaat ve makine teçhizat yatırımları) kapsamı için mevzuat yeniden düzenlenmelidir. Seri üretimde kullanılan kalıp ve aparatların prototip imalinde de kullanılması zorunlu ise bu durumda kalıp ve aparatların tamamı Ar-Ge kapsamı içine alınmalıdır.

Amaç ve Politikaları Gerçekleştirmeye Yönelik Öncelikler, Tedbirler ve Hukuki Kurumsal Düzenlemeler

Otomotiv sanayinde öngörülen stratejik hedeflere ulaşılabilmesi amacı ile gerekli önlemler ve düzenlemeler aşağıda özetlenmektedir.

Vergi Mevzuatı

a- Taşıt Araçları Satışlarında Uygulanan Vergi Mevzuatı ve Yüksek Vergi Yüğü

Taşıt araçları satış vergileri (KDV+ÖTV), AB ülkelerine göre çok yüksektir. Binek otomobilde AB ortalaması % 18 iken, Türkiye'de bu oran 1.600 cc den küçük silindir hacmindeki otomobillerde % 62 olup, silindir hacmine göre % 117'ye kadar da çıkmaktadır. Hafif ve ağır ticari araçlarda AB ortalaması % 18 iken; Türkiye'de bu oran hafif ticarilerde % 30, ağır ticarilerde % 23'tür.

Uygulanan KDV oranı % 18 dir. Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) oranları ise aracın tipine bağlı olarak otobüslerde % 1 ve motor silindir hacim 2.000 cc yi geçen otomobillerde ise % 84 oranındadır. Bunun sonucu toplam vergi yükü sırasıyla % 19.2 ile % 117.1 arasında değişmektedir.

ÖTV Kanununda vergi hadleri taşıt aracının gümrük mevzuatına göre belirlenen tipine göre düzenlenmektedir. Diğer bir deyiş ile, araç tipini tanımlayan temel veri uluslararası gümrük mevzuatındaki tarife tanımlarıdır. Bu konu uygulamada farklı yorumlara neden olmakta, özellikle teknik mevzuatına göre yapılan tanımlar ile gümrük mevzuatına göre yapılan tanımlar arasındaki farklılıklar sorun yaratmaktadır. Bunun sonucu vergi mevzuatında sık sık yeni tanımlamalar yapılarak mevzuat tümü ile karışık bir yapıya girmiştir. Mevzuatın son durumu Tablo 17'de verilmektedir.

G.T.L.P	Araç Tipi	ÖTV (%)	KDV (%)	Toplam (%)
87.02	10 veya daha fazla kişi taşımaya mahsus (şöför dahil) motorlu taşıtlar			
	• Minibüs	9		28.6
	• Midibüs	4		22.7
	• Otobüs	1		19.2
87.03	Binek otomobilleri ve esas itibarıyla insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar (87.02 pozisyonuna girenler hariç) (steysin vagonlar ve yarış arabaları dahil)			
	[Yalnız binek otomobilleri, steysin vagonlar, yarış arabaları, arazi taşıtları, vb. (para arabaları dahil), motorlu karavanlar, elektrik, gaz, güneş enerjili vb. motorlu taşıtlar.] [Ambulanslar, mahkum taşımaya mahsus arabalar, cenaze arabaları, itfaiye öncü arabaları gibi özel amaçla yapılmış motorlu taşıtlar, özellikle kar üzerinde hareket etmek için dizayn edilmiş sıkıştırma ateşlemeli içten yanmalı pistonlu motorları olanlar(dizel veya yarı dizel) veya kıvılcım ateşlemeli içten yanmalı pistonlu motorlu taşıtlar, diğerleri (golf arabaları vb.taşıtlar) hariç]			
	• Yük taşımada kullanılıp azami ağırlığı 3.5 tonu aşmayan ve yalcu taşıma kapasitesi (yalcu taşıma kapasitesi sürücü dahil toplam 70 kilogramla çarpılması suretiyle hesaplanır. Bu hesaplamada koltuk almada dahi, koltuk montajı için bulunan sabit tertibatlar da koltuk olarak dikkate alınır) istiap haddinin (bir araç güvenli taşıyabileceği ve yalcu dahil toplam yük ağırlığı) % 50 sinin altında olan motorlu araçlardan (bütün tekerlekleri motordan güç alan veya alabilenler, binek otomobilleri, steysin vagonlar, yarış arabaları, arazi taşıtları hariç)			
	İstiap haddi 850 kilogramı geçmeyip motor silindir hacmi 2.000 cm ³ 'ün altında olanlar	10		29.8
	İstiap haddi 850 kilogramı geçip motor silindir hacmi 2.800 cm ³ 'ün altında olanlar	10	18	29.8
	• Diğerleri			
	Motor silindir hacmi 1.600 cm ³ 'ü geçmeyenler	37		61.7
	Motor silindir hacmi 1.600 cm ³ 'ü geçen fakat 2.000 cm ³ 'ü geçmeyenler	60		88.8
	Motor silindir hacmi 2.000 cm ³ 'ü geçenler	84		117.1
87.04	Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar			
	(Yalnız kayıt ve tescile tabi olanlar)			
	• Azami yüklü kütlesi 4.700 kilogramı geçmeyip sürücü sırasından başka oturma yeri veya sürücü sırası dışında yanda pencereleri olanlar (kapalı kasalı olmayanlardan motor silindir hacmi 3.200 m ³ 'ü geçmeyenler hariç)			
	Motor silindir hacmi 3.000 cm ³ 'ü geçmeyenler	10		29.8
	Motor silindir hacmi 3.000 cm ³ 'ü geçip 4000 cm ³ 'ü geçmeyenler	52		79.4
	Motor silindir hacmi 4.000 cm ³ 'ü geçenler	75		106.5
	• Kapalı kasalı alup istiap haddi 620 kilogramın altında olanlar	10		29.8
	• Diğerleri	4		2.7

Tablo 17. Otomotiv sektöründe vergi mevzuatı

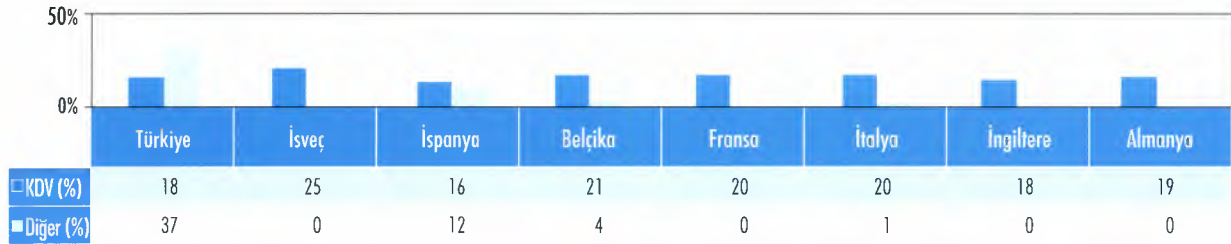
Türkiye'de kişi başına düşen milli gelir 27 üyeli AB içinde en düşük düzeydedir. Bu nedenle satın alma gücü de düşük bulunmaktadır. Öte yandan vergi yükünün yüksekliği satın alma gücünü tümü ile olumsuz etkilemektedir.

ÜLKELER	GSMH	ÜLKELER	GSMH	ÜLKELER	GSMH
Almanya	32.000	İngiltere	22.800	Macaristan	11.200
Avusturya	25.000	İrlanda	21.600	Malta	14.300
Belçika	25.300	İspanya	18.000	Polonya	8.500
Çek Cumhuriyeti	12.900	İsveç	22.200	Portekiz	15.800
Danimarka	25.500	İtalya	22.100	Slovakya	10.200
Estonya	10.000	Kıbrıs Rum Kesimi	16.000	Slovenya	12.000
Finlandiya	22.900	Lefonya	7.200	Yunanistan	17.200
Fransa	24.400	Litvanya	7.300	AB (25) ORTALAMASI	18.900
Hollanda	24.400	Lüksemburg	36.400	TÜRKİYE	4.172

Tablo 18. AB ülkeleri ve Türkiye'de kişi başına GSMH (2004, dolar)
Kaynak: ACEA.

AB ülkeleri ile Türkiye arasında otomobil satış vergileri uygulamasında önemli farklılıklar bulunmaktadır. Bu ülkelerde genellikle KDV

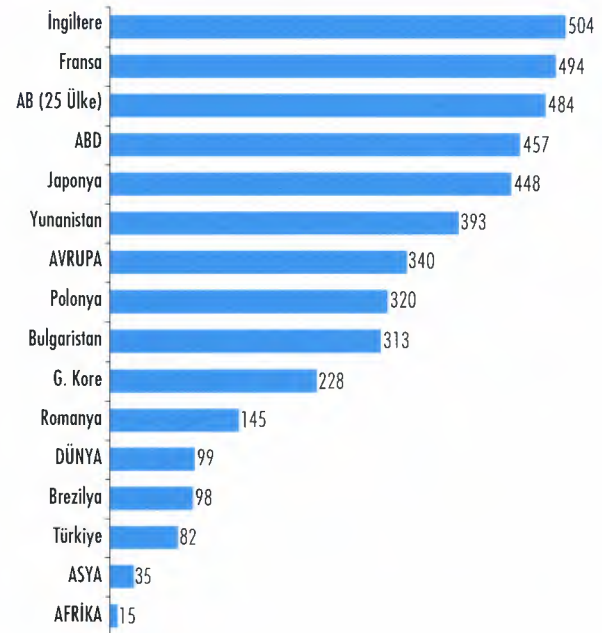
uygulanmakta ve ortalama vergi yükü % 20'ler dolayında bulunmaktadır.



Grafik 13. Binek araçlar taşıt alım vergileri (%)

Türkiye için tabloda "Diğer" değeri silindir hacmi 1.600 cc'den küçük araçlar için verilmiştir. 1.6 < <2. arası % 60, >2.0 lt araçlarda ise % 117'dir.

Otomobil sahipliğini kısıtlayan yüksek vergi uygulaması sonucu halen Türkiye'de 1.000 kişiye düşen otomobil sayısı dünya ortalamasının çok altında bulunmaktadır.



Grafik 14. Çeşitli ülke ve yörelere göre otomobil yoğunluğu (2006, bin adet /kişi)
Kaynak: SMMT (İngiltere Otomotiv Sanayii Derneği) 2006 verileri.

Öte yandan vergi oranlarında yapılan ani ve yüksek artışlar talep istikrarsızlığı yaratmaktadır. Son yıllarda otomotiv ile ilgili vergilerde ani ve yüksek artışlar, iç pazardaki istikrarı zedelemektedir. Bu değişiklikler aşağıda özetlenmektedir:

- 30 Temmuz 2003 tarih ve 4962 sayılı Kanununun 10. maddesine göre, hurda araçlarda 2004 yılında 4.5 milyar TL olan ÖTV indirimi, 25 Mayıs 2004 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile % 50 azaltılmış ve bu teşvikin etkisi büyük oranda kalmamıştır.
- Otomobillerde ÖTV oranları 14 Ekim 2003 tarihinden bu yana ardı ardına artırılmıştır. Otomobil üretiminin tümünü ve pazarın % 90'ını oluşturan, silindir hacmi < 1.600 cc olan otomobillerde satış vergisi (ÖTV ve KDV ile) % 49 iken yeni artışlarla % 62'ye yükselmiştir.

Mevzuatta yapılan bu tür ani değişiklikler nedeniyle:

- İç pazar daralmakta ve istikrarsızlığa sürüklenmektedir. Üretimde büyük düşüşler gerçekleşmekte ve istihdam artışı yavaşlamaktadır.
- Piyasadaki güven ortamı zedelenmekte ve tüketiciler talep erteleme sürecine girmektedir.
- Yeni yatırım kararlarının alınması zorlaşmakta ve yatırım fizibilite çalışmalarının anlamı kalmamaktadır. Yabancı yatırımcıların da güveni sarsılmaktadır.
- Geçiş süreci öngörülmediği için, eski mevzuata göre bağlantısı yapılmış satış işlemlerinden dolayı yetkili bayiler ve üretici/ithalatçı firmalar önemli zararlara uğramaktadır.

b- MTV Mevzuatı

Motorlu taşıt araçlarının kullanımı süresinde MTV, AB ülkelerinde genel olarak aracın yola yaptığı etki ile orantılı olarak alınmakta ve aracın ömrü

boyunca değişmemektedir. Oysa, Türkiye'de başlangıçtan bu yana, yıllık vergi (servet vergisi) olarak uygulanmaktadır. Aracın yaşına bağlı olarak, bu vergi, 16 yaş ve daha ileri yaşlardaki araçlar için otomobillerde % 10'a, yolcu taşıtlarında % 30'a, kamyonlarda ortalama % 25'e kadar inmektedir.

Bu açıdan bakılırsa mevcut vergi sistemi, yeni otomobil alımını çok yüksek olan satış vergileri ile caydırmanın yanı sıra; araç yaşlandıkça azalan yıllık vergiler nedeni ile eski araçların kullanılmasını teşvik etmektedir.

MTV, bir "servet vergisi" gibi uygulanmak yerine, AB ülkelerinde olduğu gibi her araç için "yol kullanım ve çevreyi kirletme vergisi" olarak öngörülmelidir. Bu nedenle MTV, sabit bir tutar olmalı ve çevreyi daha az kirleten araçlara daha düşük uygulanmalıdır.

c- Akaryakıt Üzerindeki Vergi Yükü

Türkiye'de benzinde ve dizelde litre başına ödenen vergi miktarı, AB ortalamasına göre yaklaşık % 65 daha fazladır. Bu yüksek vergi oranı, akaryakıt piyasasında denetim eksikliği ile birlikte, kaçak akaryakıt ve standart dışı akaryakıtı yaygınlaştırmaktadır. Bu da önemli kaynak kaybına neden olmaktadır. Dolayısıyla, akaryakıt üzerindeki vergi yükü AB ile uyumlaştırılmalıdır.

Yatırımları Teşvik Mevzuatı

Otomotiv sanayinde bugün ulaşılan düzeyin geliştirilerek korunması ve öngörülen hedeflere ulaşılması yeni yatırımların yapılmasına bağlıdır. Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar'ın uygulanmasına ilişkin 2002/1 sayılı Tebliğdeki: "yüksek üretim teknolojisi gerektiren, katma değeri yüksek, uluslararası rekabet gücü kazandıracak, ekonomik ölçeklerde ve yeni model üretimine yönelik olmak üzere 250 milyon dolar karşılığında sabit yatırımı aşan yeni otomobil yatırımları" için uygulanan % 200 oranındaki yatırım indirimi istisnası ile yapılan yeni yatırımlar, bugün üretim ve ihracatta sağlanan başarıların temelini

oluşturmaktadır. 2003 yılında 4842 sayılı Kanun ile, tüm sektörler ve bölgeler için geçerli olmak üzere %40'lık yatırım indirimi uygulamasına geçilmiştir. 2006 başına kadar yürürlükte kalan uygulama sonucunda yatırımların teşviki büyük ölçüde sınırlandırılmıştır.

Yatırımlar için alternatif olarak öne sürülen "Endüstri Bölgeleri Mevzuatı" ise, vergisel teşviklere yer vermemesi nedeni ile, yatırımlar için farklı ve etkili devlet yardımları sağlamamaktadır. Bu mevzuat yalnızca arsa temini ile bazı bürokratik işlemlerde kolaylık getirmektedir.

Yeni yatırımlar için devlet yardımları mevzuatı, Vergi Konseyi'nin hazırladığı vergi taslağı doğrultusunda yeniden düzenlenmeli ve güvenilir bir teşvik sistemi oluşturulmalıdır. Ana ve yan sanayici olarak bir araya gelen birden fazla mükellefin yatırımın kısım kısım paylaşılması esasına dayanan ve birlikte projelendirilen yatırımları tek bir yatırım sayılarak, "Özel Yatırımlar Teşvik Belgesi"ne bağlanmalıdır. Bu takdirde mükellefler gerçekleştirdikleri harcamalar üzerinden ve Tablo 19'da belirtilen oranlar dahilinde istisnadan yararlanabilmelidir.

Son iki yılda Doğu Avrupa ülkelerinin yatırım teşvikleri ile geleceğe yönelik yeni projeleri ülkelere çektikleri gözlemlenmiştir. Bu konuda devlet destekli bir stratejinin oluşturulması öncelik arz etmektedir.

Kurumların "Özel Yatırımlar Teşvik Belgesi" kapsamında gerçekleştirdikleri yatırımın tamamlandığı vergi döneminden başlayarak elde ettikleri kazançlar için, Vergi Konseyi'nin önerisi doğrultusunda Tablo 19'da düzenleme uygulanmalıdır. Yan sanayinin rekabet gücünü artırmak için Kurumlar Vergisi indirimine yönelik önerilere "Yan Sanayinin 5 milyon YTL üstü modernizasyon ve darboğaz giderme yatırımları için de indirim sağlanması ve uygulanacak kurumlar vergisi oranının %12" olarak belirlenmesi koşulu eklenmelidir.

Mevzuat ile ilgili bir öneri aşağıda özetlenmektedir:

Finansman, bankacılık ve sigortacılık sektörlerinde faaliyet gösteren kurumlar ile iş ortaklıkları hariç olmak üzere, kurumlar vergisine tabi kurumların aşağıdaki şartları taşıyan ve 31 Aralık 2010 tarihine kadar onaylanan yatırımlarının işletilmesinden sağlanan kazançlar, doğrudan doğruya bu yatırımlara konu faaliyetlerden elde edilen kısım sınırlı olarak bu maddenin (B) fıkrasında yer alan koşul ve sınırlar çerçevesinde indirimli oranlar üzerinden kurumlar vergisine tabi tutulur.

1. Yatırımın üretimi ve istihdamı artırıcı ya da ihracat veya turizm kapasitesini, genişletici ve darboğaz giderici nitelik taşıyan veya mahsul ve ürünlerin ıslahını amaçlayan ya da yeni teknoloji kullanımına olanak veren bir faaliyette bulunmasına yönelik olması veya Petrol Kanunu ve Maden Kanununa göre yürütülen arama ve sondaj çalışmaları ile madenlerin işletilmesini konu edinmesi,

2. Yatırımların küresel pazarlarda rekabet gücü olan ürünleri, yüksek katma değer ve özellikle KOBİ niteliğindeki yan sanayi işletmeleri ile birlikte ortak bir proje bazında olmak üzere yapılması,

3. Yatırımın 2872 sayılı Çevre Kanununun 3. maddesinde belirtilen ilkelere uyumlu olması,

4. Yatırımın yukarıda belirtilen koşulları sağlamaya elverişli olduğunun DPT Müsteşarlığı ve Maliye Bakanlığınca onaylanan ve bu onay tarihini izleyen takvim yılından itibaren beş yıl içinde yatırımın tamamlanması.

Bakanlar Kurulu, bu madde kapsamında değerlendirilecek yatırım konularını bölgeler ve sektörler itibarıyla belirlemeye, % 25 oranını aşmamak üzere yapılacak yatırımların konusu itibarıyla farklı özkaynak şartları getirmeye, arsa, bina, yazılım, patent, lisans, know-how bedeli gibi harcamaların toplam yatırımlar içerisindeki oranlarını ayrı ayrı veya topluca sınırlandırmaya yetkilidir.

Kurumların bu maddenin (A) fıkrasında belirtilen koşulları taşıyan yatırımlarına bağlı olarak elde edilen kazançlarına, yatırımın kısmen veya tamamen işletilmesine başlanan hesap döneminden itibaren ve her durumda yatırımın tamamlandığı hesap dönemini izleyen 10 hesap dönemini aşmamak koşuluyla aşağıda belirtilen indirimli kurumlar vergisi oranları uygulanır.

En Az Yatırım Tutarı	Ortalama En Az İstihdam	Uygulanacak Kurumlar Vergi Oranı (%)
25 milyon YTL	100 Kişi	10
100 milyon YTL	200 Kişi	8
200 milyon YTL	400 Kişi	6
400 milyon YTL	800 Kişi	4
600 milyon YTL üzeri	1.200 Kişi	2
Yan sanayinin modernizasyon ve darboğaz giderme yatırımları		
5 milyon YTL	25 Kişi	12

Tablo 19. Otomotiv sektörü yatırımlarında vergisel teşvik önerileri

Belirtilen yıllık ortalama işçi sayısı, stajyerler hariç tutularak, söz konusu yatırımların işletilmesi amacıyla sürekli olarak istihdam edilenlerin 31 Mart, 30 Haziran, 30 Eylül, 31 Aralık itibarıyla toplam sayılarının dörde bölünmesiyle hesaplanır.

Ar-Ge Teşvik Mevzuatı

31 Nisan 2004 tarih ve 5228 sayılı Kanun kapsamında hazırlanan Ar-Ge İndirimi Uygulama Tebliği 2005 yılında yürürlüğe girmiş ve böylece Ar-Ge harcamalarının % 40'lık bölümüne kurumlar vergisi muafiyeti sağlanmıştır. Ayrıca, 2005 yılında Ar-Ge faaliyetlerinin desteklenmesi amacı ile bütçe içinde ilk kez 300 milyon dolar tutarında kaynak ayrılmış ve konu ile ilgili olarak TÜBİTAK görevlendirilmiştir.

Bu olumlu gelişmelere rağmen, Türkiye'deki otomotiv Ar-Ge çalışmalarına sağlanan teşvikler, AB ile karşılaştırıldığında yeterli düzeyde değildir. Ar-Ge çalışmalarında Avrupa'da önder ülke olan Almanya otomotiv sanayi, 17 milyar Euro yatırım ile toplam Alman sanayi Ar-Ge yatırımının % 36'sını gerçekleştirmektedir. Ülkedeki Ar-Ge alanında sağlanan istihdamın % 28'i otomotiv sanayine aittir. Slovenya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Polonya, Slovakya gibi rakip ülkelerle yapılan karşılaştırmada da, Türkiye'nin Ar-Ge harcamalarının GSYİH'ya oranının daha düşük olduğu görülmektedir (Slovenya % 1.04, Çek Cumhuriyeti % 0.91, Türkiye % 0.22).

Ar-Ge teşvik mevzuatı açısından yapılması gerekenler aşağıdaki biçimde önerilmektedir:

- Teşviklerin idaresi ile ilgili olarak kurumlar

arası eşgüdüm sağlanmalıdır (Maliye Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, TÜBİTAK, Ar-Ge faaliyeti yürüten şirketler, akademik kuruluşlar, OSD, TAYSAD).

- TÜBİTAK-TEYDEP uygulamalarının etkinliği artırılmalıdır.
- 26 Haziran 2001 tarih ve 4691 sayılı Kanun kapsamında "Teknoloji Geliştirme Bölgelerindeki faaliyetlerle birlikte sanayi tesislerindeki Ar-Ge hizmetlerinin de teşviklerden yararlanabilmesi" için oluşturulan mevzuat önerisi Maliye ile Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından incelenerek ivedilikle yürürlüğe konulmalıdır.

İşgücü Maliyeti

İşgücü maliyeti, yatırımcılar açısından büyük önem taşıyan bir kriterdir ve yeni yatırımların hangi ülkeye yapılacağı konusunda belirleyici rol oynamaktadır. Türkiye'deki işgücü maliyeti, Batı Avrupa ülkelerine göre daha düşük olmakla birlikte; Doğu Avrupa ülkeleri, Rusya, Hindistan ve Çin'e göre rekabetçi değildir.

İşçilik ücretlerinin yüksek olduğu Avrupa ülkelerinde otomasyon konusu süratle önem kazanmakta ve üretim merkezlerinde uygulaması artmaktadır. Ülkemizde rekabet avantajını arttırabilecek, ilk yatırım maliyeti yüksek olan bu konudaki çalışmaların yalın üretim anlayışı ile birleştirilip geliştirilmesi gerekmektedir.

Türkiye'nin işgücü maliyetindeki söz konusu dezavantajı, istihdamdan alınan yüksek vergi ve SSK primi yükünden kaynaklanmaktadır. Almanya'da da benzer bir durum söz konusudur ve işgücü maliyetini arttıran bu unsurlar, bir sosyal güvenlik sistemi reform programı dahilinde azaltılmaya başlamıştır. Böylece Avrupa'da en yüksek işgücü maliyetine sahip bu ülkenin yeniden rekabet edebilir konuma getirilmesi amaçlanmaktadır.

Sosyal güvenlik sistemi reformu ivedilikle sonuçlandırılmalıdır. Ayrıca, kayıt dışı ekonomi

kayıt altına alınarak, daha geniş bir kitleden, daha az oranda vergi ve SSK primi alınması, yani vergi ve SSK prim yükünün daha geniş bir tabana yayılması gerekmektedir. Böylece Türkiye'deki işgücü maliyetleri, rakip ülkelerle rekabet edebilir bir düzeye inebilecektir. Sanayinin rekabet gücünün devamı ve özellikle rakip ülkelere göre önemli bir üstünlük sağlayan işgücünün korunması, işçi-işveren ilişkilerinin sağlıklı bir ortamda korunmasına bağlıdır. Çalışma barışının tarafların ortak çabaları ile sürdürülmesi, sanayinin üretim ve ihracatının devamının sağlanması ve yeni yatırımların Türkiye'ye çekilebilmesi açısından büyük önem arz etmektedir.

Dış Ticaret Mevzuatı

Üretim ve ihracattaki gereksiz bürokratik işlem ve giderler, “aşırı stok - ek maliyet” yaratmakta ve araç başına yaklaşık 100 dolar ek maliyet oluşturmaktadır. Ek maliyeti yaratan bu unsurlar aşağıda sıralanmaktadır;

- Gümrük işlemlerinde ödenen komisyon,
- KDV iade işlemleri için ödenen mali müşavir ücretleri,
- İhracat işlemleri için ödenen komisyon,
- İhracatçı Birliklerine ödenen komisyon,
- Liman ücretleri,
- Yakın gelecekte, İthalatçı Birlikleri'ne ödenecek komisyon.

Ayrıca, ithalatta AB prosedürleri yeterli etkinlikte uygulanmamaktadır. Dış ticaret mevzuatı kapsamında alınması gereken önlemler aşağıda açıklanmaktadır:

- Türk otomotiv sanayisinin “alternatif ülkeler” karşısında maliyet avantajını azaltan gereksiz işlem ve giderler kaldırılmalıdır.
- Üretim girdileri için “kayıt yoluyla ithalatta giriş rejimi” uygulamaya girmelidir.
- Gümrük işlemleri ile ilgili mevzuat, AB standartlarına getirilmelidir.
- Tip onayı sistemi ile gümrüklerde ithal araç

partilerinin kontrolü ve servis şartları ile ilgili mevzuat etkinlikle uygulanmalıdır.

- Serbest bölgelerden “komple taşıt aracı ithalatı” kaldırılmalıdır.

Enerji Maliyetleri

Türkiye'de sanayi kullanımı için geçerli olan enerji maliyetleri, AB ülkelerine göre daha yüksektir ve bu durum ülkenin rekabetçiliği açısından önemli bir dezavantaj teşkil etmektedir. Ülkelerarası yapılan bir mukayesede, Türkiye'nin enerji maliyetinde rakip ülkelerin (Doğu Avrupa, Rusya, Çin) hepsinden daha üst sırada yer aldığı görülmektedir.

Sanayide kullanılan elektrik enerjisinin kWh başına maliyeti; Almanya'da 6 Euro-cent, İspanya'da 5.5 Euro-cent, Belçika'da 4.5 Euro-cent, Fransa'da 4 Euro-cent, Rusya'da ise 2.8 Euro-cent'tir. Türkiye'de ise, büyük ölçekli firmaların TEAŞ'tan temin ettiği yüksek gerilimli elektrik enerjisinin kWh maliyeti yaklaşık 6.4 Euro-cent, küçük ve orta ölçekli firmaların TEAŞ'tan temin ettiği elektrik enerjisinin kWh maliyeti ise yaklaşık 7.3 Euro-cent'tir.

Enerji maliyetlerinin rakip ülkelerle mukayese edilebilir bir düzeye gelmesi için aşağıdaki önlemler alınmalıdır:

- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından sanayi kuruluşlarına daha uygun maliyetle enerji sağlanmalıdır.
- Kaçak elektrik ile mücadele artırılmalı ve bundan kaynaklanan kayıpların önüne geçilmelidir.
- Enerji piyasasındaki dönüşüm süreci hızlandırılmalı ve Enerji Piyasası Düzenleme Kurulunun kontrolünde, özel sektörün üretimdeki payının artması sağlanmalıdır. Bu doğrultuda, mevzuatta gerekli değişiklikler ivedilikle yapılmalıdır.

Akaryakıt Kalitesinin Yetersizliği

Türkiye'deki yakıt kalitesinin AB standartlarının çok gerisinde kalması nedeniyle ciddi çevre ve

yedek parça zararları meydana gelmektedir. Dizel yakıttaki sülfür oranı halihazırda, AB'nde 50 ppm iken Türkiye'de 4.000-7.000 ppm düzeyindedir. Dizel yakıtla çalışan araç talebindeki artış göz önüne alındığında, piyasada bulunan kaliteli yakıt miktarı, giderek daha fazla önem kazanmaktadır.

AB otomotiv sanayisi için büyük önem teşkil eden emisyon standartlarına (Euro III - IV) uyumun sağlanabilmesi ve düşük kaliteli yakıtın yarattığı arızalar ve onarım masraflarının azaltılması için, özellikle dizel yakıt kalitesinin artırılması gerekmektedir.

Yakıtın, ülkeye kaçak girmesine veya kaçak ham yakıttan ülke içinde kaçak olarak üretilmesine karşı etkili önlemler alınmalıdır.

Ulaştırma Altyapısının Yetersizliği

Türkiye'de sanayi mallarının ulaştırılmasında gerekli olan altyapı yetersizdir. Ülkelerarası yapılan bir mukayesede, Türkiye'nin nakliye altyapısı rakip ülkelerden (Doğu Avrupa, Rusya) daha az gelişmiş olduğu görülmektedir. Özellikle Marmara Bölgesinde yoğunlaşmış bulunan üretim ve dış ticaret faaliyetleri için altyapı yetersizliği kısıtlayıcı bir etkendir. Lojistik maliyetleri ve esnekliği açısından büyük önem taşıyan nakliye altyapısının iyileştirilmesine yönelik aşağıdaki tedbirler alınmalıdır:

- Mevcut karayolu altyapısı iyileştirilmelidir.
- Karayolu ağı Türkiye'nin doğusuna doğru genişletilmelidir.
- Mevcut demiryollarındaki yetersiz altyapı iyileştirilmelidir ve demiryollarından daha fazla verim alınmalıdır.
- Limanların çevresindeki demiryolu ağı iyileştirilmeli ve genişletilmelidir.
- Limanlardaki indirme-yükleme işlemlerinde uygulanan bürokratik prosedürler mümkün olduğu kadar azaltılmalı ve bu şekilde, zaman kaybı ve ilave maliyet engellenmelidir.

Kullanılmış Motorlu Taşıtların AB'nde Serbest Dolaşımı: İkinci El Araç İthalatı

Kullanılmış motorlu taşıtlar, Gümrük Birliği kapsamındaki ülkeler arasında serbest dolaşabilmektedir. Kullanılmış taşıtların ülkelerarası ticaretinin yapılması, bazı ülkelerin otomotiv pazarı üzerinde önemli etkiler yaratmıştır. Örneğin, göreceli olarak küçük bir otomotiv pazarına sahip olan Romanya, 1989 ile 2000 yılları arasında 1 milyonun üzerinde ikinci el araç ithal etmiştir. Türkiye'nin bu tür bir uygulamaya geçmesi durumunda, henüz gelişme sürecini tamamlamamış olan iç pazar, ciddi bir ikinci el araç ithalatı tehdidi ile karşı karşıya kalacaktır. Bununla birlikte Türkiye, bu eski araçların beraberinde getireceği yedek parça gereksinimini karşılayabilmek için de ithalat yapmak durumunda kalacaktır.

- Gümrük Birliği Kararı kapsamında kullanılmış motorlu taşıt araçlarının serbest dolaşımı, "belirli bir süre için" Türkiye tarafından kısıtlanabilmektedir.
- Bu kısıtlamadaki "Belirli Süre", Tam Üyeliğe kadar düzenlenmeli, daha sonrası için "Özel Şartlar" altında beş senelik bir geçiş dönemi öngörülmelidir.

