T.C. BAŞBAKANLIK • DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI

DOKUZUNCU KALKINMA PLANI 2007/2013

OTOMOTİV SANAYİİ

ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORU

T.C. BAŞBAKANLIK DPT DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI

ANKARA 2007

T.C. BAŞBAKANLIK • DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI
YAYIN NO: DPT: 2736 - ÖİK: 687

DOKUZUNCU KALKINMA PLANI 2007 2013

OTOMOTİV SANAYİİ

ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU RAPORU

ANKARA 2007

ISBN 978-975 – 19 – 4106-0 (basılı nüsha)

Bu Çalışma Devlet Planlama Teşkilatının görüşlerini yansıtmaz. Sorumluluğu yazarına aittir. Yayın ve referans olarak kullanılması Devlet Planlama Teşkilatının iznini gerektirmez; İnternet adresi belirtilerek yayın ve referans olarak kullanılabilir. Bu e-kitap, http://ekutup.dpt.gov.tr/ adresindedir.

Bu yayın 750 adet basılmıştır. Elektronik olarak, 1 adet pdf dosyası üretilmiştir

ÖNSÖZ

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Türkiye Büyük Millet Mecli-since 28 Haziran 2006 tarihinde kabul edilmiştir.

Plan, küreselleşmenin her alanda etkili olduğu, bireyler, kurumlar ve uluslar için fırsat ve risklerin arttığı bir dönemde Türkiye'nin kalkınma çabalarını bütüncül bir çerçeveye kavuşturan temel bir strateji dokümanıdır.

Toplumun tamamını ilgilendiren kalkınma planları, gerek hazırlık ge-rekse uygulama aşamasında, ilgili tüm kesimlerin katkısını ve sahiplenmesini gerektirmektedir.

Kalkınma planlaması alanında ülkemizin katılımcı ve demokratik bir planlama deneyimi bulunmaktadır. Özel İhtisas Komisyonları, bu deneyim içinde kurumsallaşmış bir katılımcılık mekanizması olarak ön plana çık-maktadır. Kamu, özel kesim, üniversite ve sivil toplum kuruluşları temsilci-lerinin katılımı ile oluşturulan Özel İhtisas Komisyonları, 2007-2013 döne-mini kapsayan Dokuzuncu Plan hazırlıklarında da son derece önemli bir işlev görmüştür. Bu bağlamda, 5 Temmuz 2005 tarihinde 2005/18 sayılı Baş-bakanlık Genelgesiyle başlatılan çalışmalar çerçevesinde geniş bir konu yel-pazesini kapsayacak biçimde toplam 57 Özel İhtisas Komisyonu oluşturul-muş, alt komisyonlarla birlikte bu sayı 66'ya ulaşmıştır. Bu komisyonlarda toplam 2252 katılımcı görev yapmıştır. Komisyonların oluşturulmasında ise ülkemizin kalkınma gündemini yakından ilgilendiren temel konular belirleyici olmuştur.

Özel İhtisas Komisyonlarında yapılan tartışmalar ve üretilen fikirler, planların hazırlanmasına ışık tutmakta ve plan metnine yansıtılmaktadır. Ayrıca, bu kapsamda ortaya çıkan raporlar birer referans doküman olarak, çeşitli alt ölçekli planlama, politika geliştirme ve araştırma ihtiyaçlarına da cevap vermektedir. Bu anlamda, Özel İhtisas Komisyonu raporları sadece plana katkıda bulunmamakta, müstakil olarak da basılan ve çeşitli kesimlerin istifadesine sunulan birer kaynak niteliği taşımaktadır.

Sahip oldukları birikimi katılımcı bir ortamda toplumun genel yararı için özveriyle paylaşan Komisyon üyelerinin, ülkemizin kalkınma sürecine önemli katkılar verdikleri inancıyla, emeği geçen herkese Teşkilatım adına şükranlarımı sunar, Özel İhtisas Komisyonu raporlarının ve raporların ışı-ğında hazırlanan Dokuzuncu Planın ülkemiz için hayırlı olmasını temenni ederim.

Dr. Ahmet TIKTIK
Müsteşar

İÇİNDEKİLER

KATILIMCILAR LİSTESİ..... VII
TEŞEKKÜR..... VIII
1. GİRİŞ..... 1
2. MEVCUT DURUM VE SORUNLAR 15
2.1. Mevcut Durum..... 15
2.1.1. Kuruluş Sayısı, Mevcut Kapasite ve Kullanımı..... 15
2.1.2. Üretim..... 16
2.1.3. Dış Ticaret..... 23
2.1.4. Yurtiçi Tüketim..... 33
2.1.5. İstihdam..... 34
2.1.6. Mevcut Teşvik Tedbirlerinin Değerlendirilmesi 38
2.1.7. Sektörün Rekabet Gücü 42
2.1.8. Diğer Sektörler ve Yan Sanayi ile İlişkiler 45
2.2. Sektörün Dünyada (OECD, DTÖ, ülkeler) ve AB Ülkelerindeki Durumu ……..... 52
2.2.1. Avrupa Otomotiv Sanayii..... 58
2.3. Türkiye - GZFT Analizi……..... 70
3. DOKUZUNCU PLAN DÖNEMİNDE (2007-2013) SEKTÖRDE BEKLENEN GELİŞMELER..... 72
3.1. Yurtiçi Talep Projeksiyonu 72
3.2. İhracat Projeksiyonu 73
3.3. Üretim Projeksiyonu 73
3.4. İthalat Projeksiyonu 73
3.5. Yatırım Tahminleri 74
3.5.1. Eklenecek Yeni Kapasiteler 74
3.5.2. Muhtemel Yatırım Alanları 74
3.6. Teknolojide, Ar-Ge Faaliyetlerinde, İstihdam Piyasasında, Girdi Piyasalarında, Çevre Uygulamalarında vb. Muhtemel Gelişmeler ve Sektörün Rekabet Gücüne Etkileri 75

İÇİNDEKİLER (DEVAMI)

3.6.1 Ar-Ge ve Otomotiv Sanayi…….. 75
3.6.2 Çevre ve Otomotiv Sanayi…….…….. 91
3.7. Diğer Sektörler ve Yan Sanayi ile İlişkilerde Muhtemel Gelişmeler 97
3.8. Sektörde Kamunun Rolü, Özelleştirme Faaliyetleri ve Muhtemel Etkileri 97
4. AB'YE KATILIM SÜRECİNİN SEKTÖRE ETKİLERİ 99
5. DOKUZUNCU PLAN DÖNEMİ İÇİN ÖNERİLEN STRATEJİ, AMAÇ, POLİTİKA, ÖNCELİK VE TEDBİRLER 106
5.1. Temel Sektörel Vizyon ve Strateji 106
5.2. Temel Amaç ve Politikalar 113
5.3. Amaç ve Politikaları Gerçekleştirmeye Yönelik Öncelikler, Tedbirler ve Hukuki – Kurumsal Düzenlemeler 114
6. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME 133

TRAKTÖR ÇALIŞMA GURUBU RAPORU..... 141

1. GİRİŞ..... 145
2. MEVCUT DURUM VE SORUNLAR 145
2.1. Mevcut Durum..... 145
2.1.1. Kuruluş Sayısı, Mevcut Kapasite ve Kullanımı..... 146
2.1.2. Üretim..... 148
2.1.3. Dış Ticaret..... 148
2.1.4. Yurtiçi Tüketim..... 152
2.1.5. Fiyatlar..... 153
2.1.6. İstihdam..... 153
2.1.7. Mevcut Teşvik Tedbirlerinin Değerlendirilmesi 154
2.1.8. Sektörün Rekabet Gücü 154
2.1.9 Diğer Sektörler ve Yan Sanayi İle İlişkiler..... 156
2.1.10 Mevcut Durumun değerlendirilmesi..... 158
2.2. Sektörün Dünyada (OECD, DTÖ, Ülkeler) ve AB Ülkelerindeki Durumu 158
2.3. GZFT Analizi……..... 159

İÇİNDEKİLER (DEVAMI)

3. DOKUZUNCU PLAN DÖNEMİNDE (2007-2013) SEKTÖRDE BEKLENEN GELİŞMELER..... 160
3.1. Yurtiçi Talep Projeksiyonu 160
3.2. İhracat Projeksiyonu 160
3.3. Üretim Projeksiyonu 160
3.4. İthalat Projeksiyonu 161
3.5. Yatırım Tahminleri 161
3.5.1. Muhtemel Yatırım Alanları 161
3.6. Teknolojide, Ar-Ge Faaliyetlerinde, İstihdam Piyasasında, Girdi Piyasalarında, Çevre Uygulamalarında vb. Muhtemel Gelişmeler ve Sektörün Rekabet Gücüne Etkileri 162
4. AB'YE KATILIM SÜRECİNİN SEKTÖRE ETKİLERİ 164
5. DOKUZUNCU PLAN DÖNEMİ İÇİN ÖNERİLEN STRATEJİ, AMAÇ, POLİTİKA, ÖNCELİK VE TEDBİRLER 164
5.1. Temel Sektörel Vizyon ve Strateji 164
5.2. Temel Amaç ve Politikalar 164
6. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME 166

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge- 1.Otomotiv Sanayii Ürünleri..... 3
Çizelge- 2.Otomotiv Sanayiinde Kuruluşlar..... 15
Çizelge- 3.Otomotiv Sektöründe Kurulu Kapasite Durumu..... 16
Çizelge- 4.Üretim Miktarı (Adet)..... 23
Çizelge- 5.Sektör Ürün İthalatı (Adet)..... 24
Çizelge- 6.Sektör Ürün İthalatı (CIF Bin$)..... 24
Çizelge- 7.Sektör Ürün İthalatı Ortalama Birim Fiyatları (CIF Bin $)..... 25
Çizelge- 8.AB ve EFTA Ülkeleri Toplam Ürün İthalatı (Adet)..... 25
Çizelge- 9 Önemli Diğer Ülkelerden Ürün İthalatı (Adet)..... 25
Çizelge- 10.AB+EFTA Ülkeleri Toplam Ürün İthalatı (CIF Bin$)..... 26
Çizelge- 11.Önemli Diğer Ülkelerden Ürün İthalatı (CIF Bin $)..... 26
Çizelge- 12.Sektör İhracatı (Adet)..... 26
Çizelge- 13.Sektör İhracatı (FOB Bin$)..... 27
Çizelge- 14.Sektör İhracatı Ortalama Birim Fiyatları (FOB Bin $)..... 27
Çizelge- 15. AB ve EFTA Ülkeleri Toplam İhracat (Adet)..... 27
Çizelge- 16.Önemli Diğer Ülkeler İhracatı (Adet)..... 27
Çizelge- 17. AB ve EFTA Ülkeleri Toplam İhracat (FOB Bin$)..... 28
Çizelge- 18. Önemli Diğer Ülkeler İhracat (FOB Bin$)..... 28
Çizelge- 19. Otomotiv Yan Sanayii Sektörü İhracatı (FOB Milyar $)..... 28
Çizelge- 20.Önemli AB Ülkeleri ile Otomotiv Sektörü Dış Ticaret Dengesi ($).... 29
Çizelge- 21. 1992/2005 Yılları Arasında Dış Ticaret Dengesi ($)..... 30
Çizelge- 22. Otomotiv Dış Ticaret Verileri (1000 $)..... 30
Çizelge- 23. Otomotiv Sanayii Ürünleri Yurtiçi Tüketim Miktarları..... 34
Çizelge- 24.Otomotiv Sanayiinde İstihdam Durumu (Kişi)..... 37
Çizelge- 25. Türkiye' de Yatırım Teşvikleri..... 40
Çizelge- 26.Çeşitli Ülkelerde Uygulanan Yatırım ve Vergi Teşvikleri..... 41
Çizelge- 27. Açıklanmış Göreceli Üstünlük..... 43
Çizelge- 28.İthalatın Sızma Oranı..... 43
Çizelge- 29.Uzmanlaşma Katsayısı..... 44
Çizelge- 30.Dış Rekabette Açıklık..... 44

ÇİZELGE LİSTESİ (DEVAMI)

Çizelge- 31.İhracat Piyasa Payı..... 45
Çizelge- 32.İhracat / İthalat Oranı..... 45
Çizelge- 33 Otomotiv Sektörü Yurtiçi Talep Projeksiyonu (Adet)..... 72
Çizelge- 34 Otomotiv Sektörü İhracat Projeksiyonu (Adet)..... 73
Çizelge- 35.Otomotiv Sektörü Üretim Tahminleri (Adet)..... 73
Çizelge- 36.Otomotiv Sektörü Ürün İthalat Projeksiyonu (Adet)..... 74
Çizelge- 37.6.Çerçeve Programı Kapsamında AB Komisyonu Tarafından Desteklenen Projeler..... 81
Çizelge- 38.Ar-Ge Faaliyetleri 03.08.2005 Tarihi İtibariyle (1995'den bu yana Birikimli)..... 85
Çizelge- 39.Ar-Ge Maliyetlerinin 1995 – 2005 Yılları Arası Dağılımı..... 86
Çizelge- 40. Otomotiv Sanayi ve Kamu Kurumları..... 98
Çizelge- 41.Senaryoların Varsayımları..... 108
Çizelge- 42.Senaryoların Sonuçları (1000 Adet)..... 108
Çizelge- 43.Senaryoların Karşılaştırılması.....109-112
Çizelge- 44. Otomotiv Sektöründe Vergi Mevzuatı..... 115
Çizelge- 45. AB Ülkelerinde Uygulanan Satış Vergileri..... 116
Çizelge- 46. Otomotiv Sektörü Sorunları ve Tedbir Önerileri..... 131-132
Çizelge- 47.Temel Amaç ve Politikalar ile Öncelikli Tedbirlerin Gelişme Eksenleri Bazında Tasnifi.....1.38-140
Çizelge- 48 Traktör Sektöründeki Kuruluşlar..... 147
Çizelge- 49.Traktör İmalat Sanayisi Kurulu Kapasite Durumu..... 147
Çizelge- 50. Traktör Üretimi Miktarı ve Yıllık Değişim (%)..... 148
Çizelge- 51 Traktör İthalatı (Adet)..... 148
Çizelge- 52. Traktör İthalatı (Cari CIF Bin$)..... 149
Çizelge- 53 Traktör İthalatında Ortalama Birim Fiyatları (CIF Bin $)..... 149
Çizelge- 54 AB ve EFTA Ülkelerinden Traktör İthalatı (Adet)..... 149
Çizelge- 55 AB+EFTA Ülkelerinden Traktör İthalatı (CIF Bin$)..... 149
Çizelge- 56.Önemli Diğer Ülkelerden Traktör İthalatı (Adet)..... 149
Çizelge- 57.Önemli Diğer Ülkelerden Traktör İthalatı (Cari CIF Bin $)..... 150
Çizelge- 58.Traktör İmalat Sanayii Yarı Ürün İthalatı (Cari CIF Bin $)..... 150

ÇİZELGE LİSTESİ (DEVAMI)

Çizelge- 59.Traktör İhracatı (Adet)..... 150
Çizelge- 60. Traktör İhracatı (Cari, FOB Bin $)..... 151
Çizelge- 61.Traktör İhracatı Ortalama Birim Fiyatları (FOB Bin$)..... 151
Çizelge- 62. AB ve EFTA Ülkelerine Traktör İhracatı (Adet)..... 151
Çizelge- 63. AB ve EFTA Ülkelerine Traktör İhracatı (Cari, FOB Bin $)..... 151
Çizelge- 64. Önemli Diğer Ülkelere Traktör İhracatı (Adet)..... 152
Çizelge- 65. Önemli Diğer Ülkelerden Traktör İhracatı (FOB Milyar $)..... 152
Çizelge- 66. Traktör İmalat Sanayii Yarı Ürün İhracatı (Adet)..... 152
Çizelge- 67 Traktör İmalat Sanayii Yarı Ürün İhracatı (Bin $)..... 152
Çizelge- 68. Yurtiçi Traktör Tüketimi (Adet)..... 153
Çizelge- 69. Yurtiçi Traktör Tüketimi (Cari Fiyatlar İle Bin YTL)..... 153
Çizelge- 70. Fiyatlar..... 153
Çizelge- 71.Traktör Sektörü İstihdam Durumu..... 154
Çizelge- 72. Açıklanmış Göreceli Üstünlük..... 154
Çizelge- 73.İthalatın Sızma Oranı..... 155
Çizelge- 74.Uzmanlaşma Katsayısı..... 155
Çizelge- 75.Dış Rekabette Açıklık..... 155
Çizelge- 76.İhracat Piyasa Payı..... 156
Çizelge- 77.İhracat / İthalat Oranı..... 156
Çizelge- 78 Traktör Sektörü GZFT Matrisi..... 159
Çizelge- 79 Traktör Sektörü Talep Projeksiyonu (Adet)..... 160
Çizelge- 80 Traktör Sektörü İhracat Projeksiyonu (Adet)..... 160
Çizelge- 81 Traktör Sektörü İhracat Projeksiyonu (2005 Fiyatları İle Milyon $)..... 160
Çizelge- 82.Traktör Sektörü Üretim Projeksiyonu (Adet)..... 161
Çizelge- 83.Traktör İthalat Projeksiyonu (Adet)..... 161
Çizelge- 84. Traktör İthalat Projeksiyonu (2005 Fiyatları İle Milyon $)..... 161
Çizelge- 85. Traktör İmalat Sanayisi İçin Önerilen Temel Amaç, Politika,
Öncelik ve Tedbirlerin temel Gelişme İtibari İle Dağılımı.....167-168

OTOMOTİV SANAYİİ
ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU

Komisyon Başkanı: Prof. Dr. Ercan TEZER

Komisyon Raportörleri: Prof. Dr. Ercan TEZER (OSD)
Lütfi H. ENSARİ (TAYSAD)

DPT Koordinatörü: Atila BEDİR

KATILIMCILAR LİSTESİ

Adı Soyadı	Kurumu
Adem YILMAZ	BELDEYAMA A.Ş.
Adnan İNCE	TAYSAD
Ali Ekber ÇAKAR	TMMOB
Prof.Dr. Ali G. GÖKTAN	İTÜ
Bünyamin KUTLU	Dış Ticaret Müsteşarlığı
Candan BULUTGİL	ASKAM A.Ş.
Cenap BİNİCİ	ODD
Prof.Dr.Ercan TEZER	OSD
Dr.Erdal BAL	Hazine Müsteşarlığı-YSGM
Fevzi REİS	OYDER
Gürcan BULAT	BMC A.Ş.
Hakkı YALÇIN	PARSAT PİSTON A.Ş.
Hayati KÖSEOĞLU	UZEL A.Ş.
İbrahim YÜKSEL	Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
Kağan TEOMAN	BOSCH A.Ş.
Kaya ŞALVARLI	TOYOTA TÜRKİYE A.Ş.
Kenan GÜVEN	OTOKAR A.Ş.
Levent ÖZMEN	Ulusal Bor Araştırma Enstitüsü
Lütfi H. ENSARİ	TAYSAD
Mehmet KİRMANLIOĞLU	OYAK RENAULT A.Ş.

Adı Soyadı	Kurumu
Mustafa ÜNVER	ANADOLU ISUZU A.Ş.
Dr. Mustafa YALÇIN	Hazine Müsteşarlığı-TUGM
Mustafa Zinnuri EŞER	MERCEDES BENZ TÜRK A.Ş.
Mücahit SEVİM	OSD
N. Özgür ÖZEL	TOFAŞ A.Ş.
Ömer ABLAY	ANADOLU ISUZU A.Ş.
Ömer Faruk ZUHAL	EGE FREN A.Ş.
Özgür YÜCETÜRK	FORD OTOSAN A.Ş.
Recep GÜLTEKİN	TARMAKBİR
Sacit GÜMÜŞ	FEFFO DÖKÜM A.Ş.
Serap SAĞDIÇ	KARSAN A.Ş.
Taylan AVCI	FORD OTOSAN A.Ş.
Tülay Akarsoy ALTAY	TÜBİTAK
Uğur R. KUMTAŞ	TAYSAD
Prof.Dr. Ünal EVCİM	Ege Üniversitesi
Ural İNAL	TEMSA A.Ş.
Veysel SÜRMELİ	KALE OTO RADYATÖR A.Ş.
Vural KARAKOÇ	TÜRK TRAKTÖR A.Ş.
Yavuz YÜCEKUTLU	Çevre ve Orman Bakanlığı

TEŞEKKÜR

5 Temmuz 2005 tarih ve 2005/18 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile kurulan 9.Kalkınma Planı Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu ilk toplantısını 10 Ekim 2005 günü yaparak Başkanlığa Prof.Dr.Ercan TEZER'i seçmiştir. Otomotiv Sanayii Raportörleri olarak Prof.Dr.Ercan TEZER ile Lütfi ENSARİ belirlenmişti. Toplantıda Tarım Traktörleri Sanayii'nin özelliği ve özgün yapısı nedeni ile, Prof.Dr. Ünal EVCİM başkanlığında Çalışma Grubu Raporu hazırlanarak otomotiv raporuna ek olarak düzenlenmesi kabul edildi. 17 Kasım 2005 tarihindeki toplantıda yapılan ön hazırlıklar görüşüldü. 7 Nisan 2006 tarihinde DPT'de son olarak bir değerlendirme toplantısı yapıldı.

Otomotiv ÖİK raporu eki traktör sanayi ile birlikte hazırlanırken çok değerli uzman görüşlerinden ve özellikle OSD'nin veri kaynaklarından yararlanıldı. ÖİK Raporu hazırlığında DPT ÖİK Rapor Formatı ve ÖİK El Kitabında yer alan esaslara sadık kalındı. Ancak ÖİK Raporunda sanayimizi çok yakından ilgilendiren alanlarda ayrıntılı bilgilere de yer verildi. Rapor sonunda geleceğe yönelik temel önlemlere de yer verildi.

Raporun hazırlanmasında büyük çaba gösteren, sanayimizle ilgili çok ayrıntılı verilerin ve metinlerin düzenlenmesinde titizlikle yardımcı olan OSD mensupları Mücahit SEVİM, Yeşim ÖZENÇ, Hülya ERCAN ve Hakan YONTAR'a, Ar-Ge bölümüne doğrudan katkıda bulunan Prof.Dr.Ali GÖKTAN ve Tülay AKARSOY ALTAY'a, ana-yan sanayii ilişkilerinde değerli çalışmasından yararlanılmasına izin veren Doç.Dr.Nazlı WASTİ'ye, otomotiv vergileri bölümüne katkı yapan Cenap BİNİCİ'ye, Raporun senaryolar bölümünü düzenleyen Özgür ÖZEL'e ve ÖİK çalışmalarına katılan değerli Komisyon üyelerine teşekkür ederiz.

Tarım traktörleri ekini kendine özgü koşulları içinde büyük bir titizlikle hazırlayan Prof.Dr.Ünal EVCİM ve Çalışma Grubu üyelerine ayrıca teşekkür ederiz.

Çalışmalarımız süresince değerli katkı ve eleştirilerini esirgemeyen DPT Uzmanı Atila BEDİR'e raporun olgunlaşmasını sağlayan bu katkılarından dolayı özellikle teşekkürü borç biliriz.

Rapor içinde motosiklet ve treyler sanayi bütün çabalarımıza rağmen yer alamadı. Rapor bazı alanlarda yetersiz de olabilir. Bunlara rağmen otomotiv sanayiimizin geleceğine katkıda bulunmasını dileriz.

Prof.Dr.ErcanTEZER **6 Temmuz 2006**

9. Kalkınma Planı

Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Başkanı

1. GİRİŞ

Sektörün Tanımı

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

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

1. M Kategorisi : En Az Dört Tekerlekli, Motorlu Yolcu Taşıma Amaçlı Araçlar

●M_1 Kategorisi: Sürücü dışında en fazla sekiz kişilik oturma yeri olan, yolcu taşımaya yönelik motorlu araçlar. Otomobil, SW (Station Wagen), MPV (Multipurpose Vehicle-Çok Amaçlı Araç), SUV (Special Utility Vehicle-Özel Kullanım Amaçlı Araç) veya CDV (Car Derived Vehicle-Otomobil Platformundan Türetilmiş Pikap) tipi araçlar.

●M_2 Kategorisi: Sürücü dışında sekizden fazla oturma yeri olan, yolcu taşımaya yönelik ve azami kütlesi 5 Ton'u aşmayan, motorlu araçlar. Minibüs bu sınıfta yer almaktadır.

●M_3 Kategorisi: Sürücü dışında sekizden fazla oturma yeri olan, yolcu taşımaya yönelik ve azami kütlesi 5 Ton'u aşan, motorlu araçlar. Midibüs ve otobüsler bu sınıftadır.

2. N Kategorisi : En Az Dört Tekerlekli, Motorlu Yük Taşıma Araçları

●N_1 Kategorisi: Azami kütlesi 3,5 Ton'u aşmayan, motorlu yük taşıma araçları. Kamyonet ve van tipi araçlar bu sınıftadır.

●N_2 Kategorisi: Azami kütlesi 3,5 Ton'u aşan, 12 Ton'u aşmayan, motorlu yük taşıma araçları. Orta kamyonlar bu sınıf içindedir.

●N_3 Kategorisi: Azami kütlesi 12 Ton'u aşan, motorlu yük taşıma araçları. Ağır kamyonlar bu sınıfta yer almaktadır.

3. O Kategorisi : Römorklar (Yarı Römorklar Dahil)

●O_1 Kategorisi: Azami kütlesi 0,75 Ton'u aşmayan römorklar.

●O_2 Kategorisi: Azami kütlesi 0,75 Ton'u aşan, 3,5 Ton'u aşmayan römorklar.

●O_3 Kategorisi: Azami kütlesi 3,5 Ton'u aşan, 10 Ton'u aşmayan römorklar.

●O_4 Kategorisi: Azami kütlesi 10 Ton'u aşan römorklar.

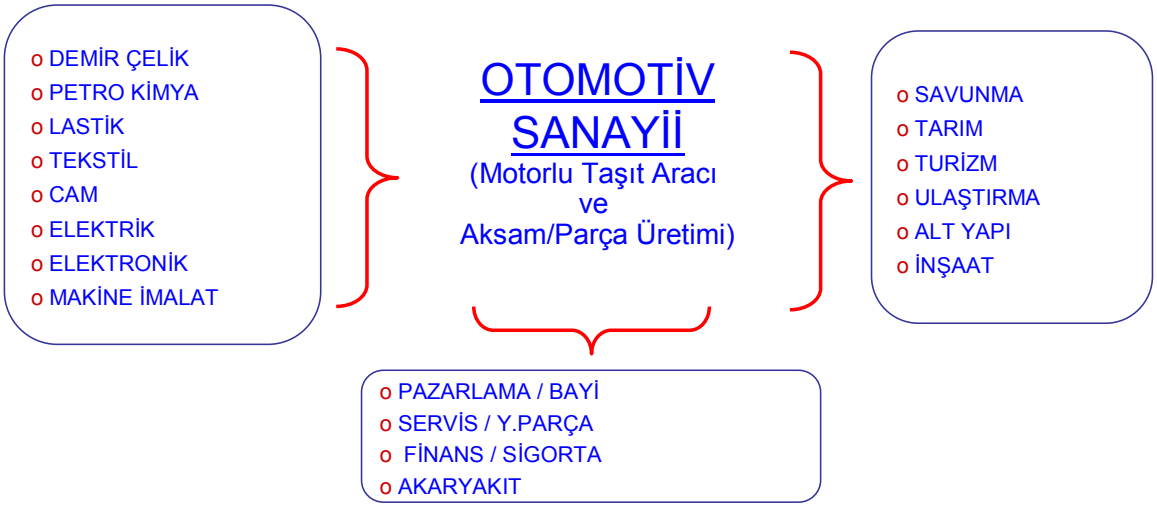
Motorlu taşıt araçları içinde M_1, M_2 ve N_1 sınıflarında bulunan yolcu ve yük taşıma araçları genellikle “Hafif Araçlar” olarak da anılmaktadır.

Çizelge-1 Otomotiv Sanayi Ürünleri

GTİP	MADDE ADI
8702	Otobüs
8702	Midibüs
8702	Minibüs
8703	Otomobil
8704	Kamyonet
8704	Kamyonet
4011	Dış Lastik Yeni
4012	Dış Lastik (Yenilenmiş)
4013	İç Lastik
40169930	Kauçuktan Genişletme Parçaları
40169952	Kauçuk Eşya-Taşıtlar İçin, Kauçuk-Metal Bağlantılı Parçalar
7007	Emniyet Camları
700910	Taşıtlar İçin Dikiz Aynaları
8407	Alternatif-Rotatif Kıvılcım Ateşlemeli İçten Yanmalı Motorlar
8408	Dizel, Yarı Dizel Motorlar-Hava Basıncı İle Ateşlenen, Pistonlu
8409	İçten Yanmalı Pistonlu Motorların Aksam ve Parçaları
8482	Her Çeşit Rulmanlar
8483	Transmisyon Milleri, Kranklar, Yatak Kovanları, Dişliler, Çarklar
8484	Metal Tabakalı Contalar (Metaloplastik), Conta Takım ve Gruplar
8507	Elektrik Akümülatörleri, Separatörler
8511	Motorlar İçin Elektrikli Ateşleme Cihazları
8512	Kara Taşıtlarının Aydınlatma, Sinyal Vb Tertibatı
8706	87.01-87.05 GTİP Taşıtlar İçin Motorlu Şasiler
8707	87.01-87.05 GTİP Taşıtlar İçin Karoserileri
681310	Fren Balataları, Yastıkları
841330	İçten Yanmalı Pistonlu Motorlar İçin Yakıt, Yağ/Soğutma Pompaları
842123	İçten Yanmalı Pistonlu Motorlar İçin Yağ/Yakıt Filitreleri
842131	İçten Yanmalı Pistonlu Motorlar İçin Hava Filitreleri
870810	Tamponlar ve Bunların Aksam ve Parçaları
870821	Emniyet Kemerleri
870829	8701-8705 GTİP Taşıtları Diğer Aksam ve Parçaları
870831	Monte Edilmiş Fren Balataları
870839	Frenler, Servo Frenler-Bunların Aksam ve Parçaları
870840	Vites Kutuları
870850	Diferansiyelli Hareket Ettirici Parçalar
870860	Taşıyıcı akslar_Bunların Aksam ve Parçaları
870870	Tekerlekler-Bunların Aksam, Parça ve Aksesuarları
870880	Suspansiyon Amortisörleri
870891	Radyatörler
870892	Eksoz Susturucu ve Boruları
870893	Debriyajlar ve Bunların Aksam ve Parçaları
870894	Direksiyon Simitleri, Kolonları ve Kutuları
870899	Kara Taşıtlarının Diğer Aksam ve Parçaları
910400	Taşıtların Alet Tabloları için Saatler
940120	Motorlu Taşıtlarda Oturmaya Mahsus Mobilyalar

Sektörün Ekonomideki Yeri ve Önemi

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



Otomotiv sanayi, bazı temel niteliklere sahiptir:

- 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 olan 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 hazırlıkları, sektörü büyük baskı altında tutmaktadır.

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

Otomotiv sektörü kendisi dışında, 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.

Dünya Genelinde Gözlenen Gelişmeler

Dünyada 2004 yılında % 5.8 artışla 60 dolayında ülkede toplam 64 milyon adet motorlu taşıt aracı üretilmiş, bunun yaklaşık 26 milyon adedi değişik pazarlara ihraç edilmiştir. Bu ekonomik faaliyetin toplam imalat sanayinin % 10 nu oluşturduğu ve 1.6 trilyon € boyutuna ulaştığı tahmin edilmektedir.

Bugün otomotiv üretimi, bu sanayiye sahip olan ülkelerden diğer ülkelere yayılmaktadır. Bu yayılımda temel hedef, daha rekabetçi koşullarda ve pazara yakın üretim yaparak daha yüksek pazar payına ulaşmaktadır. Otomotiv sanayinin giderek daha fazla küreselleşmesi ve ayrıca birkaç firmada yoğunlaşması, aynı zamanda bu sektördeki teknik mevzuatın da ülke ve bölge sınırlarını aşarak küreselleşmesine neden olmaktadır. Dünyada 5 ülkeye ait 10 dolayında firmanın, sanayi ve ticaretin % 80'nda yaklaşık 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 sanayinde bulunan 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 5'i, ana sistemlerin 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.

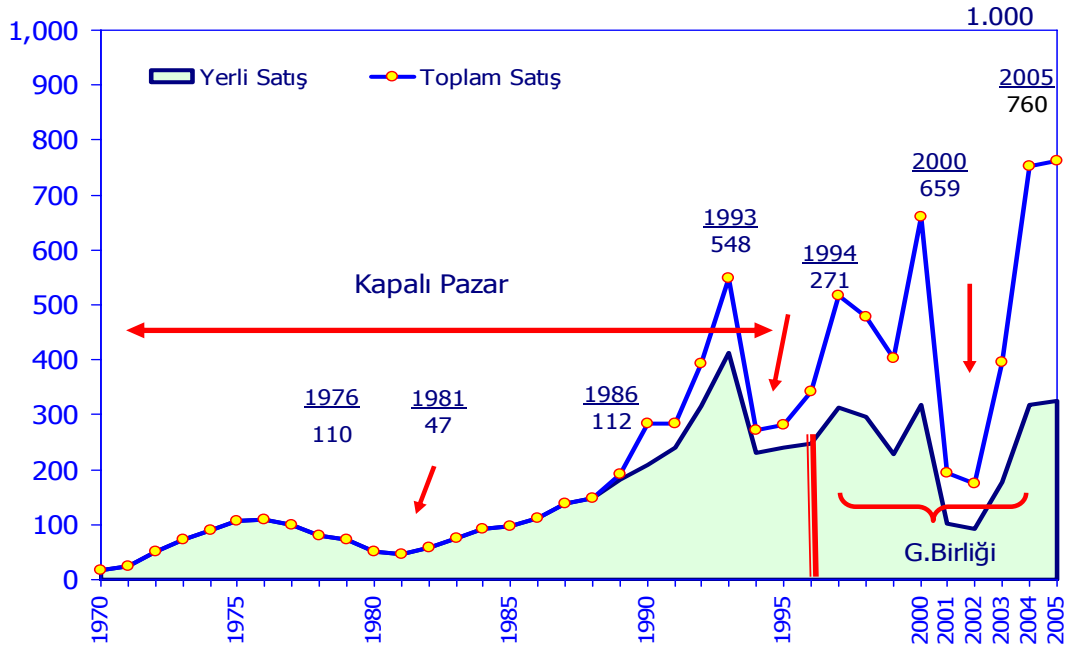
Ancak özellikle otobüs ve kamyon gibi ağır ticari araç üreticilerinin marka ve tasarım yetkinliklerine sahip olmaları halinde bu gelişmenin dışında kalarak bağımsız yaşamlarına devam edecekleri de bilinmektedir.

Bu özellikleri nedeni ile otomotiv sanayi, stratejik bir sanayi olarak bütün ülkelerin yakın ilgisini çekmekte ve sektör için özel bir planlama yapılmaktadır. Özellikle hızla küreselleşmekte olan bu sektörde rekabet büyük yoğunluk kazanmakta ve Japonya ve G.Kore gibi sanayileşmiş ülkeler ile AB (Avrupa Birliği), NAFTA (Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi) gibi ekonomik birliklerde sektörün korunması ve rekabet gücünün geliştirilmesi için özel politikalar uygulanmaktadır.

Sektörün Gelişimi

1960'lı yıllarda "İthal İkamesi" amacı ile kurulmaya başlanan Türkiye'deki 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 Türkiye'de gerek ham madde ve gerek yan sanayi ürünlerinde üretim düzeyi yetersizdir. Bunun yanında özellikle otomobil için söz konusu yıllardaki talep de büyük tesislerin kurulması için düşük düzeydedir.

1970-2005 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. Bunun yanında sektör ile ilgili belirli bir gelişim stratejisinin bulunmayışı da sektörü olumsuz yönde etkilemiştir. 1970-2005 yılları arasındaki pazar verileri bu yargıyı pekiştirmektedir.



Türkiye' deki otomotiv sanayi, kurulduğu 1960'lı yıllardan beri 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 dönemde üretilen milyonlarca araçta yerli katkı oranı yüzde 90'ları aşmış, bazı parçalar, otomotiv yan sanayinde günün teknolojisine uygun olarak yapılan yatırımların da katkısıyla üretilmiştir.

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

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

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.

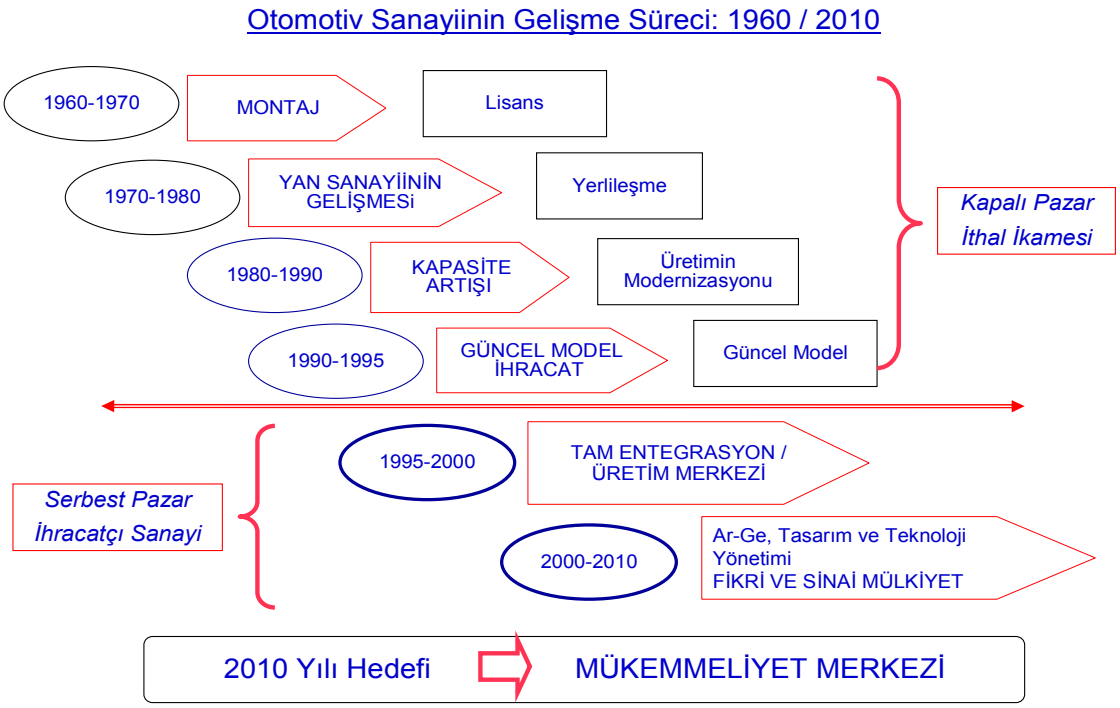
Türkiye'de üretim için işbirliği yapılan küresel firmalarla Türkiye'deki ortakları arasındaki yoğun entegrasyonun gerçekleşmesi bu süreci başlatmış ve geliştirmiştir. Kapasite artışı yanında özellikle rekabet için teknoloji yenileme ve yeni model yatırımları ile Ar-Ge çalışmaları büyük hız kazanmıştır. Çağdaş üretim teknikleri yoğun eğitim programları ile uygulamaya geçirilmiş ve özellikle kalite yönetim sistemleri kurularak, firmalar bu açıdan uluslararası kuruluşlar tarafından belgelendirilmiştir.

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 sanayii tarafından da kullanılmaktadır. Üretim ve ürünlerde uygulanmakta olan teknoloji, 1990' lı yıllarda sürdürülen yeni yatırımlar yanında yaygın insan gücü eğitimi ile Türkiye'deki üretimi destekleyen küresel firmaların düzeyinde bulunmaktadır.

Türkiye'deki otomotiv sanayii, 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 Merkez" ine 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.

Otomotiv Sanayinin Gelişme Sürecinde Temel Değişimler

Türkiye'de Otomotiv Sanayi'nin temelleri 1950'li yıllarda atılmıştır. 1950'lerin başından itibaren karayollarına dönük bir ulaştırma sistemi seçilmiş ve karayolları motorlu taşıt araç parkı ithalat yoluyla gerçekleştirilmiştir. Ülkede 1950 yılında 13,405 olan otomobil sayısı, 1960 yılında 45,467 ye yükselmiştir. Aynı dönemde otobüs-minibüs parkı 3,755'ten 10,981'e, kamyon kamyonet miktarı da 15,404 ten 57,460 a çıkmıştır. Böyle bir ortamda ilk kez 1954 yılında askeri jip ve kamyonet montajıyla başlayan otomotiv sanayii üretimi, 1955 yılında gerçekleştirilen ilk ve onu izleyen ikinci ve üçüncü ticari kamyon montajlarıyla devam etmiştir. İlk yerli otobüs montajı ise 1963 yılında başlamıştır. Otomobil üretimi alanında, 1961 yılında gerçekleştirilen birkaç prototip üretim girişimi dışında, ilk ciddi seri üretimine 1966 yılında geçilmiştir. Otomobilde OTOSAN ile başlayan üretim, daha sonra TOFAŞ ve O.RENAULT firmalarının yatırımları ile hızla gelişerek devam etmiştir.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yer alan "Otomotiv Sanayiinin Endüstrileşmedeki İtici Gücünden Yararlanma" ilkesine uygun olarak yerli katkı oranını artırmaya yönelik

"Montaj Sanayi Talimatı" hazırlanmış ve 1964 yılında yürürlüğe girmiştir. Nitekim 1963 yılı sonunda 8 olan montaj sanayii kuruluşu sayısı 1967 sonunda 20'ye çıkmıştır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, çeşitli ithalat yasak ve engellerine karşın otomobil parkına girişlerin % 98'i ithalat, % 2 si yerli imalat ile karşılanmıştır.

Daha sonraki yıllarda talebin ülke olanaklarıyla karşılanması, azami döviz tasarrufu, ekonomik ölçeklerde üretim gibi hedefler benimsenmiştir. Buna karşılık, pahalı ve kalitesiz üretim, düşük yerli üretim oranı, çok yetersiz kapasite kullanım oranı gibi sorunlar da devam etmiştir. Ana sanayi ile yan sanayi arasında yeterli entegrasyon sağlanamaması, yüksek maliyet, düşük kapasite kullanımı, kalite ve standardizasyon eksikliği gibi sorunların dönem boyu devam etmesinin yanı sıra 1973 dünya petrol krizi, 1974 ten itibaren Türk ekonomisini ve bu arada otomotiv sanayiini olumsuz etkilemeye başlamıştır. Sektörde üretim 1970 yılında 23,523 adetten, 1976 yılında 6.2 kat artışla 146,095 adete yükselmiştir. 1976 yılından sonra yaşanan ekonomik ve politik olumsuzluklar sonucu üretim 1980 yılında 67,817 adete kadar azalmış ve ancak 10 yıl sonra 1986 yılında yeniden 1976 yılındaki düzeyine ulaşabilmiştir.

1980'de otobüs, minibüs, kamyon ve kamyonet üretiminde, 1981'de ise otomobil üretiminde en alt düzeylere inilmiştir. 1982 ve 1983 yılları ise üretimin yeniden tırmanışa geçtiği toparlanma dönemi olmuştur. Burada en önemli gelişme ise 24 Ocak 1980 Kararları ile benimsenen dışa dönük, liberal ekonomi politikaları ve bunlar doğrultusunda Montaj Sanayii Talimatı'nın yerini İmalat Sanayii Yönetmeliği'ne bırakması olmuştur.

1989 dan itibaren istikrarla artan talep olgusu sonucu 1993 yılında yapılan talep tahminlerine göre 2000 yılında ihracat ve ithalatın 250'şer bin adete çıkacağı ve üretimin 750 bin otomobil olmak üzere toplam pazarın 1 milyon motorlu araca ulaşacağı öngörülmüştür. Otomotiv ana ve yan sanayi, bu talep gelişmesine göre yatırımlarını planlamıştır (Tofaş 300.000; Renault 200.000; Toyota 100.000; Ford-Otosan 100.000 ve Opel 50.000 olmak üzere toplam 750.000).

1994 yılı ekonomik krizi, sektörü olumsuz etkilemiş ve yeni model dahil çoğu yatırımların durmasına neden olmuştur. Kriz döneminde kurulu kapasitesinin ancak % 30-40'ı kullanılabilmiş, toplam pazarda % 50 dolayında bir gerilemeye neden olmuş ve pazar 548 bin adetten 268 bin adede düşmüştür. Düşük talep devam etmesine karşın, yeni firmalara teşvik belgesi verilmeye devam edilmiş ve otomobil üretici sayısı Uzak Doğu menşeli 3 yeni firmanın daha gelmesi ile 7'ye çıkmıştır.

Gümrük Birliği ile ilgili süreç, 1995 tarih ve 1/95 sayılı AB-Türkiye Ortaklık Konseyi Kararı (OKK) gereği AB'nden ithalatta tüm tarifelerin sıfırlanması ile ithalatta artış oranı beklenenin de üzerinde olmuş ve bu aşırı artış sürekli ve kararlı bir nitelik kazanmıştır. Gümrük Birliği'nin oluşumunu gerçekleştiren 06 Mart 1995 tarih ve 1/95 sayılı AB-Türkiye Ortaklık Konseyi Kararı'nı izleyen 2/95 sayılı Karar ile AB dışı ülkelerden yapılacak motorlu taşıt araçları ithalatı, Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) üzerinde gümrük vergisine tabi tutulmuştur. 1996/2000 yıllarını kapsayan bu uygulama ile Türkiye, otomobilde 1996 yılı için % 10 olan AB Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) yerine % 33 oranını uygulamıştır. Geçen 5 yıl içinde her yıl belirli oranda azalan söz konusu gümrük vergisi, 01 Ocak 2001 tarihinden itibaren OGT düzeyine indirilmiştir.

1999 yılında Marmara depreminin yarattığı kriz etkisi ile, toplam üretim 1999 yılında % 20 düşerek 325.297 adet seviyesinde gerçekleşmiştir. 1998 yılının ikinci yarısında başlayan ve 1999 yılını da kapsayan koşulların ortadan kalkması ve 2000 yılında izlenen ekonomik politikalar sonucunda tüketici kredi faizlerinin düşmesi ile birlikte üretimde, ithalatta, satışlarda ve ihracatta rekorlar kırılmıştır. Toplam otomotiv pazarı, 2000 yılında 658.895 adede ulaşarak 1993 yılındaki satış rekorunu kırmıştır.

Ancak Kasım 2000 ve onu izleyen Şubat 2001 tarihlerinde yaşanan ekonomik kriz nedeniyle, otomotiv sanayinde Aralık 2000 tarihinden sonra taşıt araçlarına olan talep ortalama % 70 ve bazı ürünlerde % 80 e ulaşan oranlarda gerilemiştir. Ekonomik kriz bireylerde gelirin reel anlamda azalmasına ve daralan ekonomi nedeni ile gelecek ile ilgili beklentilerde güven kaybına yol açmıştır. Bu nedenle bireyler, tüketim ve yatırım harcamalarını ertelemiş ve geleceğin garantisi için döviz ve altın gibi diğer araçlara yönelmişlerdir. Bu bağlamda önce otomobil talebi büyük bir hızla gerilemiş ve bunu yatırım aracı olan ticari araçlar izlemiştir.

Sanayiinin rekabet gücünü olumsuz etkileyen koşullara rağmen sanayide ihracata yönelik projeler ve yatırımlar aksatmaksızın devam ettirilmiştir. Sanayiinin ihracatı 2001 yılında 2000 yılına göre % 43 gibi büyük bir artış göstererek toplam 3.4 milyar ABD Doları oldu. Taşıt aracı ihracatı % 65, aksam ve parça ihracatı ise % 26 arttı.

1992/2002 yıllarında toplam pazar % 64 artış (2000/1999) ile, % 70 azalış (2001/2000) gibi çok geniş sınırlar arasında değişmiştir. Aşırı artışların arkasından (1994/1993);

(1998/1997 ve 1999/1998) ve (2001/2000 ve 2002/2001) yıllarında olduğu gibi aşırı çöküşler meydana gelmiştir.

Son 10 yılda yaşanan 4 ağır ve önemli kriz döneminde otomotiv sanayii büyük boyutlarda etkilenmiş ve rekabet gücünü önemli oranda yitirmişti. Ancak buna rağmen, 2003 yılında sağlanan göreceli istikrar ile oluşan güven ortamı içinde, geçmiş dönemlerde ertelenmiş olan talep açığa çıkmış, otomotiv sanayi üretim ve ihracatta kısa sürede ivme kazanmıştır.

2003 yılında, reel faizlerdeki düşüşe paralel olarak daha uygun koşullarda tüketiciye sunulan tüketici kredileri, hem toplam hem de kredili satışları arttırmıştır. Bu olumlu gelişmelere ek olarak, 2003 yılı Ağustos ayında hurdaya ayrılan araçlara ÖTV indiriminin sağlanması yönünde yapılan düzenlemeler sonucunda, Eylül-Ekim aylarından itibaren özellikle otomobil satışlarında % 20 dolayında ek talep artışı olmuştur. Toplam üretim % 57 oranında artarak, 2003 yılında 562 bin adet olmuş ve üretim, otomobilde % 44, ticari araçta % 68 oranında artmıştır.

2003 yılında sanayiinin ihracatı % 50 artarak 6.5 milyar ABD Dolara yükselmiştir. Otomobil ihracatı ise % 73 artışla 2.3 milyar ABD Dolarına ulaşmıştır. 2003 yılında toplam ana sanayi ihracatı % 69, yan sanayi ihracatı ise toplamda % 26 artmış ve 214 bin adedi otomobil olmak üzere toplam 347 bin adet taşıt aracı ihraç edilmiştir. Bu yıl gerçekleşen taşıt araç ihracatı 2002 yılına göre adet olarak % 35 oranında artmıştır.

2004 yılında da toplam pazar artmıştır. Bu sonuçta, 2003 yılında sağlanan ekonomik ve siyasal istikrarın devam etmesi ile birlikte, 2003 yılında açığa çıkan ertelenmiş olan talebin 2004 yılında da artarak devam etmesi etkili olmuştur. 2004 yılının ilk yarısında reel faizlerdeki düşüşün beklentilerden daha fazla olmasına paralel olarak daha uygun koşullarda sunulan tüketici kredileri, hem satışları hem de kredili satış oranını arttırmıştır.

Ekonomideki bütün bu olumlu gelişmelere rağmen, 2004 yılında TL'nin reel olarak değer kazanmaya devam etmesi, otomobil pazarının % 70 ne sahip olan ithal otomobile olan talebin artmasına neden olmuştur. Bu durumun, yüksek cari işlemler açığında etkili oluğu düşünülerek, açığı düşürmeye yönelik önlemler kapsamında, 2004 yılı Mayıs ayında hurdaya ayrılan araçlara uygulanan ÖTV indirimi % 50 oranında azaltılmıştır. Buna bağlı olarak, 2004 yılı Haziran ayından itibaren yüksek otomobil talebi frenlenmiş ve pazar % 30 lar düzeyinde daralmıştır.

Daha sonra ileri bir önlem olarak, 2004 yılı Ekim ayında binek otomobillerinde ÖTV oranları arttırılmıştır. Buna bağlı olarak da Kasım ayından itibaren otomobil satışları tekrar düşme eğilimine girmiş, otomobil pazarı Kasım ayında Ekim ayına göre % 10 azalmıştır.

2004 yılında toplam pazar 754 bin, otomobil pazarı 451 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. EURO değerinin enflasyon değerinin altında gerçekleşmesi, ithal otomobillerin cazibesini arttırmış olup, pazarın % 69 unun ithal ürünlerden oluşmasına neden olmuştur. Toplam pazarda 2004 yılı sonunda ithalatın pazar payı % 58 düzeyinde gerçekleşmiştir. Bu oran son 12 yıllık dönemde ithalatın elde ettiği en yüksek oran olmuştur.

2004 yılı itibariyle ticari araç pazarında da % 74 düzeyinde bir artış olmuş ve pazar 303 bin adet düzeyinde kapanmıştır. 2004 yılı hafif ticari araç pazarı 247 bin, ağır ticari araç pazarı 56 bin düzeyinde gerçekleşmiştir. 2004 yılı hafif ticari araç pazarı, 2003 yılına göre % 80 artarken, ağır ticari araç pazarındaki artış oranı % 53 olmuştur. Özellikle, turizm ve inşaat sektörlerindeki canlanmanın, ağır ticari araç satışlarındaki artışta etkili olmuştur.

2004 yılı itibariyle toplam motorlu taşıt aracı üretimi iç piyasadaki canlanmaya ek olarak, ihracatın da artmasıyla birlikte 823 bin, otomobil üretimi ise 447 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. 2004 yılı itibariyle ana ve yan sanayi olmak üzere toplam sektör ihracatı 2003 yılına göre % 54 artış ile 10 milyar $ olmuştur. Taşıt aracı ihracatı % 69, aksam ve parça ihracatı ise % 27 artmıştır. 2004 yılı ihracatında en büyük artış, % 55 ile kamyonet ve % 43 otomobilde gerçekleşmiştir. 2005 yılı içinde 2003 ve 2004 yıllarında oluşan ortamın devam ettiği ve ard arda gelen yükselişin korunduğu görülmektedir.

Konular		2004	2005	(%)
Pazar	Toplam	745.812	763.186	2,3
	Otomobil	451.209	438.597	-2,8
Üretim	Toplam	823.408	879.452	6,8
	Otomobil	447.152	453.663	1,5
İhracat	Toplam	508.397	552.838	8,7
	Otomobil	305.072	319.825	4,8

Pazar 2005 yılında 763 bin adet olarak 2004 yılına göre % 2,3 artmıştır. 2005 yılında otomobil satışları, 2004 yılına göre yüzde 2,8 azalış ile 439 bin adet olarak gerçekleşirken, ithalatın pazar payı % 69 olmuştur. Bu dönemde, midibüs pazarı % 1, otobüs pazarı % 12 ve kamyon pazarı ise % 13 artmıştır.

Toplam taşıt aracı üretimi ihracattaki hareketlilik nedeni ile artışını sürdürmüş, 2004 yılına göre % 6,8 artış ile 880 bin adet, otomobil üretimi ise % 1,5 artış ile 454 bin adet olmuştur. 2005 yılında sektör ihracatı % 17 artışla 11.7 milyar ABD dolarını geçmiştir. Türkiye ihracatında 2. sırada olan sanayinin, toplam ihracattaki payı yüzde 18 olmuştur. 2005 yılında toplam taşıt aracı ihracatı, % 9 artışla 553 bin adet olmuş, otomobil ihracatı % 5 artışla 320 bine, ticari araç ihracatı % 15 artışla 233 bine yükselmiştir.

2004 yılında gözlenen talepteki canlılık, 2005 yılında da devam etmiştir. Toplam taşıt aracı pazarı % 2,3, ticari araçlar pazarı ise % 10 artarken, otomobil pazarı % 2,8 azalmıştır.

2. MEVCUT DURUM VE SORUNLAR

2.1. Mevcut Durum

2.1.1. Kuruluş Sayısı, Mevcut Kapasite ve Kullanımı

Otomotiv sanayinde motorlu taşıt aracı üreten firmaların durumu aşağıda verilmektedir.

Çizelge-2 Otomotiv Sanayiinde Kuruluşlar

Sıra No	Kuruluş Adı	Yeri	Üretim Konusu	Yabancı Sermaye Payı (%)	2005 Yılı	
					Çalışan Sayısı	Kapasite
1	A.I.O.S.	Kocaeli	Kamyon, Kamyonet, Minibüs	28.74	735	13,155
2	Askam	Kocaeli	Kamyon, Kamyonet, Minibüs	0	447	9,000
3	B.M.C.	İzmir	Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Minibüs, Midibüs	0	2,592	21,800
4	Ford Otosan	Eskişehir / Kocaeli	Kamyon, Kamyonet, Minibüs	41	7,671	234,400
5	Honda Türkiye	Kocaeli	Otomobil	100	494	30,000
6	Hyundai Assan	Kocaeli	Otomobil, Kamyonet, Minibüs	50	1,905	125,000
7	KARSAN	Bursa	Kamyon, Kamyonet, Minibüs, Midibüs	0	956	25,000
8	M.A.N. Türkiye	Ankara	Kamyon, Otobüs	99.9	2,532	3,250
9	M. Benz Türk	İstanbul / Aksaray	Kamyon, Otobüs	85	3,658	13,200
10	Otokar	Sakarya	Kamyonet, Minibüs, Midibüs	0	869	7,800
11	Otoyol	Sakarya	Kamyon, Kamyonet, Minibüs, Midibüs	27	972	12,500
12	Oyak Renault	Bursa	Otomobil	51	4,339	235,000
13	Temsa	Adana	Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Midibüs	0	1,207	10,500
14	Tofaş	Bursa	Otomobil, Kamyonet	37.8	4,430	250,000
15	Toyota	Sakarya	Otomobil	100	3,150	150,000
Toplam					**35,957**	**1,140,605**

Yan sanayindeki istihdam için firma düzeyinde güvenilir ve yeterli veri bulunmamaktadır.

Taşıt aracı üreten 15 firmanın kapasitesi 1.1 milyon adet /yıl olarak belirlenmiştir, çalışan sayısı ise 36 bin adettir. Firmaların üretim tesisleri (12 adet) İstanbul, Bursa, Kocaeli, Sakarya'dan oluşan Marmara Bölgesinde bulunurken Ankara, Eskişehir, İzmir, Adana ve Aksaray'da birer tesis bulunmaktadır. 15 şirketin 3 ünde yabancı sermaye % 100 iken, ağır ticari araç üreten 4 şirkette yabancı sermaye ortaklığı bulunmamaktadır.

Sanayide kapasite kullanımı yıllara göre değişiklik göstermektedir. 2005 yılında KKO'nın en yüksek düzeye çıkacağı tahmin edilmektedir. 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.

Çizelge-3 Otomotiv Sektöründe Kurulu Kapasite Durumu										
Sıra No	Ana Mallar	Kapasite ve KKO	Kapasite Birimi	YILLAR						
				1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Hafif Araç*)	Kapasite	Adet	772,500	792,800	836,433	869,572	933,422	1,031,272	1,060,092
		KKO	%	35	49	31	38	54	75	78
2	Kamyon	Kapasite	Adet	57,450	60,650	60,650	62,550	61,550	57,550	57,552
		KKO	%	23	48	11	20	31	53	65
3	Otobüs	Kapasite	Adet	4,777	4,900	5,800	5,800	6,300	5,750	6,756
		KKO	%	49	86	43	46	71	74	80
4	Midibüs	Kapasite	Adet	11,850	13,200	11,522	13,883	13,883	16,233	73,428
		KKO	%	84	87	26	32	49	68	44

*) Hafif Araç: Otomobil ile Hafif Ticari Araçlar (Kamyonet ve Minibüs)
Kaynak: O.S.D.

2.1.2. Üretim

Üretim Yöntemi-Teknoloji

Otomotiv sanayinde değişik alanlardan çok farklı teknolojiler kullanılmaktadır. Özellikle son yıllarda elektronik otomotiv sanayinde yaygın bir uygulama bulmuş ve bununla birlikte yazılım uygulamaları artmıştır.

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

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

Bu nedenlerle otomotiv sanayiinde uygulanan üretim yöntem ve teknolojileri, uluslararası düzeyde ve ana firmaların kullandıkları yöntem ve teknolojilerle eşdeğerdir. Ayrıca özellikle son yıllarda gelişen Ar-Ge olanak ve kapasitesi ile Türkiye'deki otomotiv sanayii de, üretim yöntemleri ve ürün teknolojisini geliştirme çabalarını arttırmaktadır.

Ürün Standartları

Motorlu taşıt araçlarında üretim, uluslararası düzeyde geliştirilen ve uygulanan teknik mevzuat çerçevesinde sürdürülmektedir. Her şirket bunun dışında kendi ürünleri için geliştirdiği ürün ve üretim ile ilgili standartlarını belirlemektedir. Bu uluslararası teknik

mevzuat, aracın bazı aksam ve parçaları ile motorlu aracın tümüne ait trafikteki can ve mal güvenliği ile çevre koruma alanlarını kapsamaktadır.

Ülkemizde otomotiv sanayini ilgilendiren; imalat, trafik, ulaştırma, çevre, ithalat vb. konularda mevzuat mevcut olup, her bir mevzuat görev alanları kapsamında ilgili kamu kuruluşları tarafından yayımlanmakta ve yürütülmektedir. Türkiye'deki otomotiv sanayinde imalat konusunda teknik mevzuat uygulanması aşağıdaki hukuki çerçeve içinde sürdürülmektedir:

13.10.1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun (17.10.1996 tarih ve 4199 sayılı Kanun ile değişik) değişik 29 uncu maddesine göre, karayollarında seyreden motorlu araçların imal, tadil ve montajında uygulanacak teknik mevzuat ile Tip Onayı mevzuatı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığının görüşü alınarak Sanayi ve Ticaret Bakanlığı (STB) tarafından düzenlenmekte ve uygulanmaktadır.

Türkiye' de **"Motorlu Araçlar Teknik Mevzuatı"** ile ilgili ilk düzenleme 19.07.1985 tarih ve 18789 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Araçların İmal Tadil ve Montajı Yönetmeliği (AİTM) ile yapılmıştır. Bu mevzuat, 03.03.1993 tarih ve 21845 sayılı Resmi Gazete ile yayınlanan bir Yönetmelik ile tümü ile değiştirilmiştir. Bu uygulamada, **"İmalat Belgesi"** (İmalat Sanayii Yönetmeliği RG: 06.01.1983/17920) ve **"İmalat Yeterlilik Belgesi"**, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından, Karayolları Uygunluk Belgesi (Teknik Belge) ise imalatçı tarafından düzenlenmektedir. Sistem üreticinin beyanı esasına dayanmaktadır. AİTM Yönetmeliği son olarak Bakanlık ve OSD'nin ortak çalışmaları sonucu tümü ile yeniden ve küresel mevzuata uygun olarak düzenlemiştir. Bu mevzuat 21.10.2004 tarih ve 25620 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak 21.04.2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Ancak ulusal mevzuat yerine, Gümrük Birliği ile birlikte uluslararası mevzuata uyum söz konusudur. Bu husus özellikle otomotiv ürünlerinin uluslararası pazarlarda serbest dolaşımı açısından büyük önem taşımaktadır. Buna göre **"Teknik Mevzuat"**, bir motorlu araç veya araca ait aksam ve parçaların belirli yöntemlere göre test edilerek denetimi ve test sonuçlarına göre mevzuata uygunluğunun belgelenmesi ile ilgili işlemleri kapsamaktadır. Ancak bu belgelendirmenin uluslararası geçerlilikte olması gerekli bulunmaktadır. Motorlu araçlar, **"Tip Onayı"** olarak adlandırılan bu işlemden sonra seri üretime alınabilir. Tip Onayı alınmamış bir aracın trafiğe kayıt ve tescili yapılamaz.

Teknik Mevzuat aşağıda belirtilen sebeplerden dolayı uluslararası boyut kazanmaktadır:

- Otomotiv sanayiinin giderek daha fazla küreselleşmesi,
- Dünya ticaretinde teknik engellerin kaldırılması amacı ile ulusal mevzuatın uluslararası mevzuata uydurulması,
- Belgelendirmenin karşılıklı tanınmasının genişlemesi,
- Uluslararası karayolu transit taşımacılığının gelişmesi,
- Motorlu araçlar ile turistik amaçlı seyahatlerin artması,
- Bölgesel ekonomik birliklerde tarife dışı engel arayışları

Ülkemizde motorlu araçlar ve bunların aksam ve parçalarının imalatları ile ilgili olarak uluslar arası alanda da uygulanan ve STB tarafından yürütülen iki mevzuat başlığı bulunmaktadır:

1. Avrupa Birliği (AB) teknik mevzuatları (direktifler) ve
2. Birleşmiş Milletler/Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM/AEK) regülasyonları

Ülkemiz, yukarıda yer alan mevzuatın kabulü, uyumlaştırılması ve uygulanmasına ilişkin uluslararası anlaşmalar yapmış ve uygulanmalarına ve karşılıklı tanınmalarına taraf olmuştur. Gittikçe artan küresel harmonizasyon ihtiyacı ve "İdari Komitenin-WP.29/AC.2" tavsiyesi ile ABD, **"**Araç Teknik Mevzuat Harmonizasyonu İçin Dünya Forumu (W.P29)"a yeni bir Küresel Antlaşma oluşturulmasını önermiş, yeni Antlaşma BM/AEK'nun himayelerinde Japonya, AB ve ABD' nin liderliğinde tartışılarak 25.06.1998 yılında sonuçlanmıştı. 25.08.2000'de ise yürürlüğe girmiştir. Türkiye 21.09.2000 tarihinde Antlaşmayı imzalamıştır.

Küresel Antlaşma, 1958 Antlaşması'nın yaptırımlarına hazır olmayan veya uyumu ve uygulanmasını düşünmeyen ülkelerin, harmonize edilen Küresel Teknik Mevzuatın (KTM) gelişimine katkıda bulunmalarına olanak sağlayacaktır.

1- AVRUPA BİRLİĞİ TEKNİK MEVZUATI

Avrupa Birliği ile imzalanan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararının 8-11'inci maddelerine göre teknik mevzuatının hukuk sistemimize dahil edilmesi kararlaştırılmış ve uyumlaştırılacak mevzuat listesi ile bu mevzuatın uygulanma koşul ve kuralları 2/97 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile belirlenmiştir.

29 Nisan 1997 tarih ve 22974 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 97/9196 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca, STB sorumluluğundaki 2/97 sayılı Karar eki listede yer

alan ve aşağıdaki çizelgede görülen motorlu araçlar AB teknik mevzuatı uyumlaştırma çalışmaları tamamlanmıştır.

Konu Başlığı	**Uyumlaştırılan Direktif Sayısı**
4 Tekerlekli Motorlu Araçlar	58
Motosikletler ve Mopedler	14
Tarım ve Orman Traktörleri	24
Toplam	**96**

Yukarıda belirtilen direktifler, uyumlaştırma tarihindeki son seviyeleri dikkate alınarak, 2918 Karayolları Trafik Kanununa dayanılarak Tip Onayı Yönetmeliği şeklinde Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Yönetmeliklerin metinlerine Başbakanlık Web sitesinden ulaşılabilmesi mümkün bulunmaktadır. Bu mevzuat, teknik gelişmeler dikkate alınarak dinamik yapıda olması nedeniyle güncelleştirme çalışmaları da titizlikle takip edilerek ilgili iç mevzuatımıza yansıtılmaktadır.

2- BİRLEŞMİŞ MİLLETLER/AVRUPA EKONOMİK KOMİSYONU (BM/AEK) MEVZUATI

Ülkemiz motorlu araçlar aksam ve parçalarına ilişkin Birleşmiş Milletler/Avrupa Ekonomik Komisyonu 1958 Cenevre Anlaşmasına da taraftır. Bu Anlaşma hükümleri uyarınca 120 adet regülasyondan 102 adedi tebliğ şeklinde Resmi Gazete'de yayımlanmış, onay kuruluşu ve teknik servislerin isimlerini içeren bildirimler Cenevre'ye bildirilerek bu regülasyonlara taraf olunmuştur. Regülasyon numarası 100'den sonra gelen regülasyonlara da otomatik olarak taraf olunmuştur. Bunlar için Tebliğ yayımlanması ve Onay Kuruluşu ve teknik servislerin bildirimlerinin yapılması çalışmaları sürdürülmektedir. Bu durumda R-64 hariç, regülasyonların tamamına yakın kısmına taraf olunmuş olacaktır.

Türkiye'nin onay kuruluşu ve teknik servisleri, 37/A, 37/B, 37/C ve 37/D şeklinde BM/AEK'nın 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.

3- ULUSAL MEVZUAT

Ayrıca, ulusal bazda uygulanan eski Araç, İmal,Tadil ve Montaj Hakkında Yönetmelik (AİTM) de günün şartlarına uygun duruma getirilerek revize edilmiştir. Yeni Yönetmelik,

özellikle tek tek araçların onayında ve araçların tadilatlarında uygulamada eksik kalan hususlardaki hukuki boşluğu doldurmuştur. Yönetmelikte AB direktifleri ve BM/AEK regülasyonlarına atıf yapılarak, seri imalatlarda aranan asgari kurallar ve şartlar bu Yönetmelikte de yer almaktadır

4- UYGULAMALAR

Motorlu Araçlar Teknik Komitesi (MARTEK)

Türkiye'de otomotiv mevzuatının uyumlaştırılması gibi uygulaması da AB üyesi ülkelerde olduğu gibi yürütülmektedir. Gerek AB komisyonu gerekse Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu nezdinde Onay Kuruluşu olarak STB belirlenmiş, STB bünyesinde otomotiv ana ve yan sanayi ile kamu temsilcilerini yer aldığı, kamu ve özel sektörün birlikte sorunlara çözüm önerileri getirdiği "Motorlu Araçlar Teknik Komitesi" (MARTEK) kurularak çalışmalarını sürdürmektedir. Ayda bir defa toplanan MARTEK en son 10/11/2005 tarihinde 82. toplantısını gerçekleştirmiştir. MARTEK altında 10 adet alt komite oluşturulmuştur. Alt komiteler, uyumlaştırma ve uygulama çalışmalarındaki konuları veya kararları MARTEK'e bildirmekte, MARTEK her ay yaptığı toplantıda alt komite kararlarını ve konularını görüşerek, almış olduğu tavsiye kararlarını Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na tavsiye etmektedir. Bakanlık, genellikle MARTEK kararları doğrultusunda ve kamu-sanayi işbirliği çerçevesinde uyumlaştırma ve uygulamalarını yerine getirmektedir.

MARTEK kamu kurum ve kuruluşlarında devlet ile özel sektör arasındaki işbirliğinin çok başarılı bir örneğidir. Bakanlığın Türkiye'deki otomotiv sanayini oluşturan motorlu taşıt araçları, tarım ve orman traktörleri, motorlu araç römorkları, iki ve üç tekerlekli motorlu araçlar ile lastik ve her türlü aksam-parça üreten sanayi ile olan yakın ve üretken işbirliği, diğer sektörlere de örnek olacak niteliktedir.

Teknik servisler

Motorlu araçlarla ilgili Avrupa Birliği direktifleri ve Birleşmiş Milletler/Avrupa Ekonomik Komisyonu regülasyonlarının uygulanabilmesini teminen; Türk Standartları Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı Test Merkezi, Fren Teknik firması ve TÜVSÜD Bakanlık Teknik Hizmetler kuruluşu (Teknik Servis) olarak görevlendirilmiştir. Teknik Servislerle ilgili bilgiler aşağıda özetlenmektedir:

Türk Standartları Enstitüsü (TSE)

Bakanlık bünyesinde oluşturulan Motorlu Araçlar Teknik Komitesinde alınan karar uyarınca bütün direktifler ve regülasyonların tamamı için teknik servis olarak görevlendirilmiştir. Taraf olunan BM/AEK regülasyonları için 37/B numarası ile bildirimleri yapılmıştır.

İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ)

Genellikle emisyonlar konusunda olmak üzere 29 adet direktif ve 39 adet regülasyon için teknik servis olarak görevlendirilmiştir. Bu konuda laboratuarlarını geliştirmek amacıyla AB destekli projesi devam etmekte olup, 2006 yılında tamamlanması beklenmektedir. Bu suretle daha fazla direktif ve regülasyon için atama yapılabilmesi mümkün olabilecektir.

BM/AEK regülasyonlardan görev verilenler için 37/C numarası ile Cenevre'ye bildirimi yapılmıştır.

Tarım ve Köyişleri Bakanlığına bağlı Ankara Tarım Alet ve Makineleri Test Merkezi

Tarım ve Orman Traktörleri ile ilgili mevzuatın (19 adet direktif ve 4 adet BM/AEK regülasyonu) uygulanması için teknik servis olarak görevlendirilmiştir. Taraf olunan R-46, R-51, R-71, R-79 regülasyonları için 37/D numarası ile bildirimleri yapılmıştır.

Frenteknik

Frenlerle ilgili 71/320/EEC AB direktifi ve R-13, R-13-H ve R-90 sayılı regülasyonlar için teknik servis olarak görevlendirilmiştir. BM/AEK Cenevre'ye 37/D olarak bildirimi yapılmıştır.

TÜVSÜD

22 adet direktif ve 36 adet regülasyon için teknik servis olmasına yönelik protokol düzenleme çalışmaları sürdürülmektedir.

Tip onayları

Onay kuruluşu Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından AB direktifleri kapsamında araçlara ve aksam ve parçalarına ulusal, BM/AEK Regülasyonları kapsamında uluslar arası tip onayı belgesi verilmektedir. 11/11/2005 tarihi itibariyle;

a) Araçlara verilen ulusal tip onayı belgeleri aşağıda belirtilmektedir:

- Motorlu araçlar : 7379
- Motosiklet : 200
- Traktörler : 563

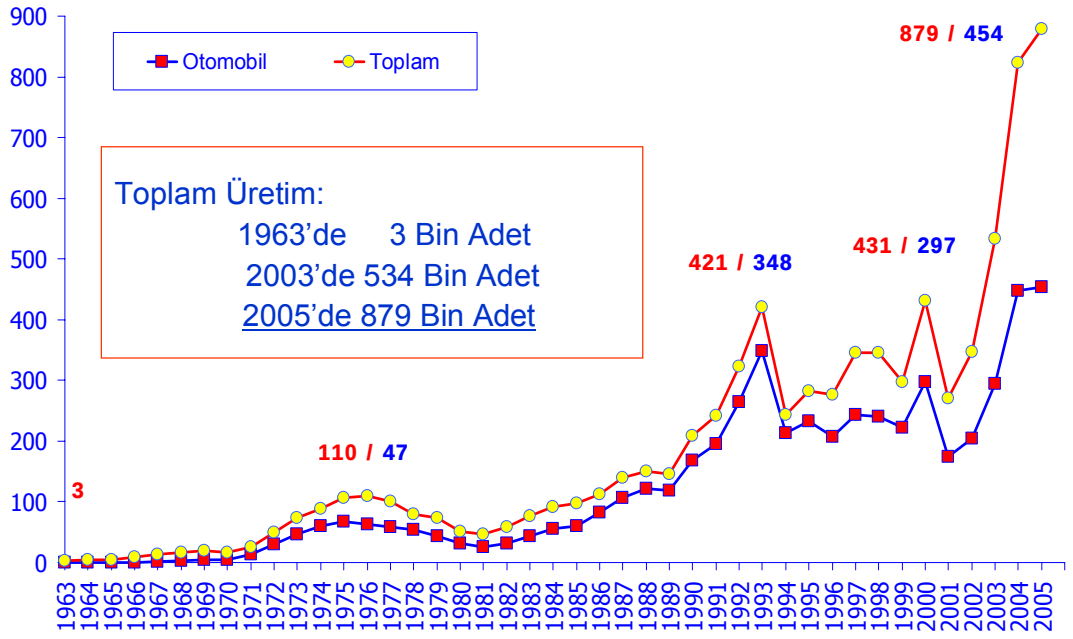
b) AB mevzuatına göre aksam tip onayı belgeleri:

- Motorlu araçların aksamları için : 1639
- Motosikletlerin aksamları için : 535
- Traktörlerin aksamları için : 625

c) Ayrıca, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından BM/AEK Regülasyonları kapsamında motorlu araçların aksam ve parçalar için 534 uluslar arası tip onayı belgesi verilmiştir.

Üretim Miktarı ve Değeri:

Motorlu taşıt araçları üretiminin 1963-2005 yılları arasındaki değişimi aşağıda görülmektedir. 1963 yılında 3 bin adet ile başlayan üretim 2005 yılında 879 bin adet olmuştur.



Üretimde 1976 yılında yaşanan 110 bin adetlik bir değerden sonra bu üretimi ancak 10 yıl sonra ulaşılabilmiştir. 1981 yılından sonra sürekli artış 1993 yılında 421 bin adet üretim yapılmış ve daha sonraki çöküşleri izleyen dönemde bu üretim düzeyi yeniden ancak 2000 yılında gerçekleşmiştir. 2001 ve 2002 yıllarında ağır kriz dönemlerinden sonra da üretimde ard arda 3 yıl istikrarlı bir artış dönemi yaşanmıştır.

Çizelge-4 Üretim Miktarı (Adet)														
Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	221,041	297,476	175,343	204,198	294,116	447,152	453,663	35	-41	16	44	52	1
2	Kamyon	13,096	28,348	6,683	12,295	19,041	31,790	37,227	116	-76	84	55	67	17
3	Kamyonet	37,551	68,807	76,672	116,872	195,606	301,563	349,885	83	11	52	67	54	16
4	Otobüs	2,327	4,213	2,501	2,684	4,490	4,839	5,406	81	-41	7	67	8	12
5	Minibüs	12,894	20,597	6,486	6,139	13,625	28,161	26,162	60	-69	-5	122	107	-7
6	Midibüs	9,953	11,506	3,000	4,377	6,794	9,903	7,109	16	-74	46	55	46	-28
7	**Toplam**	**296,862**	**430,947**	**270,685**	**346,565**	**533,672**	**823,408**	**879,452**	**45**	**-37**	**28**	**54**	**54**	**7**

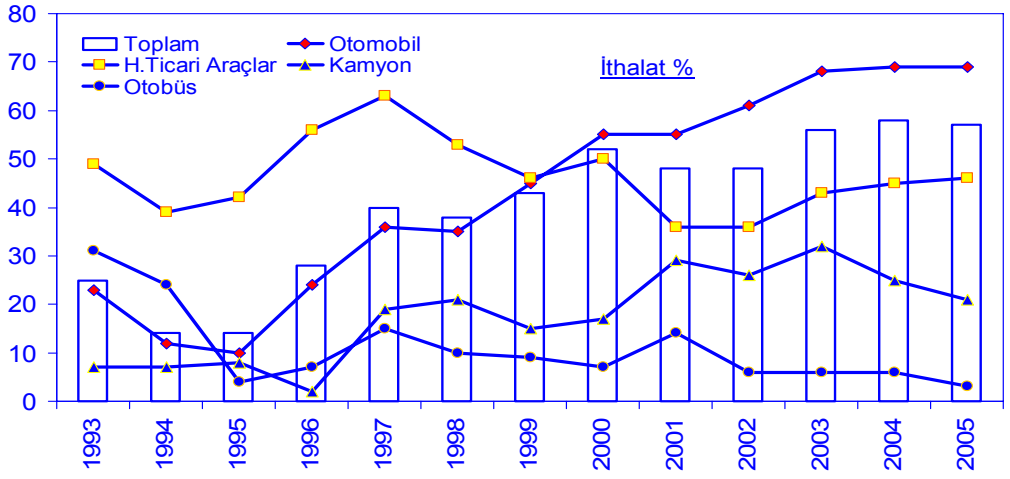
Kaynak: O.S.D.

Toplam üretim geçen 1999-2005 dönemi içinde 2001 yılındaki krizde % 37 gerilemiş ve daha sonra 2005 yılında sürekli artış ile 879 bine yükselmiştir. Burada ihracattaki istikrarlı artışın rolü bulunmaktadır.

2.1.3. Dış Ticaret

İthalat:

(1) Ürün İthalatı: Otomotiv sektöründe ithalat pazar payı özellikle kiriz 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 yaşanmış olan krizlerin sanayi üzerindeki rekabet gücünü zayıflatan olumsuz etkisi de dikkate alınmalıdır.



Aynı dönemde diğer ürünlerde de ithalatın pazar payında artışlar olmuş ancak, bu artışlar otomobil kadar yüksek düzeylere ulaşmamıştır. Hafif ticari araçlarda ithalat pazar payı % 40 lar, kamyonda % 20 ler ve otobüste ise % 4 ler düzeyinde seyretmektedir.

1999 -2004 döneminde ithalatın adet ve cari fiyatlarla toplam ve birim CIF değerleri TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) kaynaklarına göre aşağıda verilmektedir. İthalat 2000 yılında talebin artması ile önemli artış göstermiş buna karşılık kriz yaşanan 2001 ve 2002 yıllarında büyük oranda gerilemiştir.

Çizelge- 5 Sektör Ürün İthalatı (Adet)

Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2004
1	Otomobil	126.141	277.122	74.960	61.478	166.570	328.688	324.686	119,7	-73,0	-18,0	170,9	97,3	-1,2
2	Minibüs	3.198	4.407	642	727	388	617	3.123	37,8	-85,4	13,2	-46,6	59,0	406,2
3	Midibüs	31	62	7	6	3	20	126	100,0	-88,7	-14,3	-50,0	566,7	530,0
4	Otobüs	143	499	124	189	263	387	125	249,0	-75,2	52,4	39,2	47,1	-67,7
5	Kamyonet	33.214	74.330	16.894	18.935	60.726	118.650	101.211	123,8	-77,3	12,1	220,7	95,4	-14,7
6	Kamyon	3.083	2.583	409	2.239	6.500	8.892	9.566	-16,2	-84,2	447,4	190,3	36,8	7,6

Kaynak: TÜİK

Çizelge- 6 Sektör Ürün İthalatı (CIF Bin $)

Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	1.296.543	2.587.539	572.722	811.801	2.215.162	4.213.250	4.294.634	99,6	-77,9	41,7	172,9	90,2	1,9
2	Minibüs	50.948	67.546	9.439	12.743	9.385	15.162	70.594	32,6	-86,0	35,0	-26,4	61,6	365,6
3	Midibüs	735	2.456	75	453	57	800	3.710	234,1	-96,9	504,0	-87,4	1.303,5	363,8
4	Otobüs	18.281	46.405	12.215	11.067	27.393	50.101	28.756	153,8	-73,7	-9,4	147,5	82,9	-42,6
5	Kamyonet	314.799	643.738	153.912	194.478	750.069	1.685.594	1.383.977	104,5	-76,1	26,4	285,7	124,7	-17,9
6	Kamyon	35.689	79.122	18.100	120.721	420.154	640.264	635.681	121,7	-77,1	567,0	248,0	52,4	-0,7

Kaynak: TÜİK

Çizelge-7 Sektör Ürün İthalatı Ortalama Birim Fiyatları (CIFBin $)

Sıra No	Ana Mallar	Yıllar						Yıllık Artışlar (%)				
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
1	Otomobil	10,3	9,3	7,6	13,2	13,3	12,8	-9,2	-18,2	72,8	0,7	-3,6
2	Minibüs	15,9	15,3	14,7	17,5	24,2	24,6	-3,8	-4,1	19,2	38,0	1,6
3	Midibüs	23,7	39,6	10,7	75,5	19,0	40,0	67,1	-73,0	604,7	-74,8	110,5
4	Otobüs	127,8	93,0	98,5	58,6	104,2	129,5	-27,3	5,9	-40,6	77,9	24,3
5	Kamyonet	9,5	8,7	9,1	10,3	12,4	14,2	-8,6	5,2	12,7	20,3	15,0
6	Kamyon	11,6	30,6	44,3	53,9	64,6	72,0	164,6	44,5	21,8	19,9	11,4

Kaynak: TÜİK

Aynı yıllar için AB ülkelerinden ve diğer ülkelerden yapılan ithalatın dökümü aşağıda verilmektedir. Burada ithalatın ağırlığını gümrük birliğini sağladığı üstünlüklerden dolayı, AB ülkeleri oluşturmaktadır. Bu ülkeleri Japonya ve G.Kore izlemektedir.

AB ülkelerinden her türlü ürün ithal edilirken, diğer ülkelerden ithalatın ağırlıkla otomobil ve hafif ticari araçlarda yapıldığı görülmektedir.

Çizelge- 8 AB ve EFTA Ülkeleri Toplam Ürün İthalatı (Adet))

Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004 *	2005 *	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	107.304	241.704	67.131	53.286	140.301	257.655	244.010	125,3	-72,2	-20,6	163,3	83,6	-5,3
2	Minibüs	2.721	3.796	478	726	385	616	3.117	39,5	-87,4	51,9	-47,0	60,0	406,0
3	Midibüs	13	37	2	6	3	20	126	184,6	-94,6	200,0	-50,0	566,7	530,0
4	Otobüs	72	332	122	184	258	211	115	361,1	-63,3	50,8	40,2	-18,2	-45,5
5	Kamyonet	17.600	48.625	10.556	14.566	45.441	86.650	64.100	176,3	-78,3	38,0	212,0	90,7	-26,0
6	Kamyon	880	2.237	402	2.229	6.333	8.881	9.162	154,2	-82,0	454,5	184,1	40,2	3,2

** 10 yeni AB Ülkesi dahildir.*

Çizelge-9 Önemli Diğer Ülkelerden Ürün İthalatı (Adet) **

Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	9.314	11.592	4.241	5.745	15.108	62.023	59.125	24,5	-63,4	35,5	163,0	310,5	-4,7
2	Minibüs	476	608	164	1	0	0	1	27,7	-73,0	-99,4	-100,0	-	-
3	Midibüs	18	25	3	0	0	0	0	38,9	-88,0	-100,0	-	-	-
4	Otobüs	61	160	1	0	0	1	1	162,3	-99,4	-100,0	-	-	-
5	Kamyonet	15.801	21.959	5.944	4.366	11.664	24.069	23.330	39,0	-72,9	-26,5	167,2	106,4	-3,1
6	Kamyon	637	245	7	8	0	10	14	-61,5	-97,1	14,3	-100,0	-	-

*** ABD, Güney Kore ve Japonya*

Kaynak: TÜİK

Çizelge-10 AB ve EFTA Ülkeleri Toplam Ürün İthalatı (CIF Bin $)														
Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004 *	2005 *	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	1,166,167	2,348,800	521,507	731,311	1,913,619	3,528,028	3,498,422	101.4	-77.8	40.2	161.7	84.4	-0.8
2	Minibüs	44,979	59,975	7,146	12,738	9,270	15,152	70,507	33.3	-88.1	78.3	-27.2	63.5	365.3
3	Midibüs	287	1,740	13	453	57	800	3,710	506.3	-99.3	3,384.6	-87.4	1,303.5	363.8
4	Otobüs	13,631	38,082	11,951	10,718	27,358	45,379	28,560	179.4	-68.6	-10.3	155.3	65.9	-37.1
5	Kamyonet	177,292	444,048	96,065	151,426	583,254	1,339,852	985,495	150.5	-78.4	57.6	285.2	129.7	-26.4
6	Kamyon	23,435	72,414	17,946	120,384	419,101	639,941	630,167	209.0	-75.2	570.8	248.1	52.7	-1.5
7	Traktör	14,469	14,580	1,632	5,605	17,032	94,771	133,674	0.8	-88.8	243.4	203.9	456.4	41.0

** 10 yeni AB Ülkesi dahildir.*

Kaynak: TÜİK

Çizelge-11 Önemli Diğer Ülkelerden Ürün İthalatı (CIF Bin $)														
Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	93.012	123.293	30.676	58.537	193.387	631.091	631.772	32,6	-75,1	90,8	230,4	226,3	0,1
2	Minibüs	5.961	7.563	2.293	5	0	0	14	26,9	-69,7	-99,8	-100,0	-	-
3	Midibüs	448	717	44	0	0	0	0	60,0	-93,9	-100,0	-	-	-
4	Otobüs	3.788	8.062	254	0	0	99	93	112,8	-96,8	-100,0	-	-	-6,1
5	Kamyonet	137.354	184.350	55.680	43.036	118.349	264.276	242.486	34,2	-69,8	-22,7	175,0	123,3	-8,2
6	Kamyon	5.607	5.570	153	315	0	289	360	-0,7	-97,3	105,9	-	-	24,6

*** ABD, Güney Kore ve Japonya*

Kaynak: TÜİK

İhracat:

Motorlu taşıt araçlarının ihracatı ile cari fiyatlar ile toplam ve birim FOB değerleri aşağıdaki tablolarda görülmektedir. Başta otomobil ve kamyonet olmak üzere tüm ürünlerde 1999-2005 yıllarını kapsayan dönemde istikrarlı bir artış görülmektedir. Otobüste artan ihracatta son yıllarda ağır kamyonlar da eklenmiştir. Tarım ve orman traktörlerinde de ihracat faaliyeti devam etmektedir.

Çizelge-12 Sektör İhracatı (Adet)														
Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	73.320	83.314	151.393	166.851	225.534	320.321	337.373	13,6	81,7	10,2	35,2	42,0	5,3
2	Minibüs	93	786	1.189	675	1.197	2.095	6.147	745,2	51,3	-43,2	77,3	75,0	193,4
3	Midibüs	5.468	2.820	1.885	1.484	491	372	186	-48,4	-33,2	-21,3	-66,9	-24,2	-50,0
4	Otobüs	823	2.706	3.400	3.698	3.904	3.898	4.773	228,8	25,6	8,8	5,6	-0,2	22,4
5	Kamyonet	949	6.603	36.694	76.617	109.042	180.684	199.233	595,8	455,7	108,8	42,3	65,7	10,3
6	Kamyon	838	700	4.233	1.324	1.889	2.664	5.144	-16,5	504,7	-68,7	42,7	41,0	93,1
7	Traktör	4.413	4.893	2.351	3.329	12.685	10.327	8.335	10,9	-52,0	41,6	281,0	-18,6	-19,3

Kaynak: TÜİK

Çizelge-13 Sektör İhracatı (FOB Bin $)														
Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	674.472	623.310	969.671	1.270.718	2.196.799	3.928.499	4.331.334,0	-7,6	55,6	31,0	*72,9*	78,8	10,3
2	Minibüs	1.266	15.592	14.347	7.420	16.805	29.272	103.820,0	1.131,6	-8,0	-48,3	*126,5*	74,2	254,7
3	Midibüs	57.577	27.478	20.354	18.975	10.760	17.038	11.810,0	-52,3	-25,9	-6,8	*-43,3*	58,3	-30,7
4	Otobüs	77.647	227.197	272.350	185.987	466.400	509.842	610.085,0	192,6	19,9	-31,7	*150,8*	9,3	19,7
5	Kamyonet	10.043	61.489	310.915	645.755	1.110.165	2.133.209	2.319.478,0	512,3	405,6	107,7	*71,9*	92,2	8,7
6	Kamyon	18.162	15.212	47.465	35.895	56.167	110.463	273.225,0	-16,2	212,0	-24,4	*56,5*	96,7	147,3

Kaynak: TÜİK

Çizelge-14 Sektör İhracatı Ortalama Birim Fiyatları (FOB Bin $)												
Sıra No	Ana Mallar	Yıllar						Yıllık Artışlar (%)				
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
1	Otomobil	9,2	7,5	6,4	7,6	9,7	12,3	-18,7	-14,4	18,9	27,9	25,9
2	Minibüs	13,6	19,8	12,1	11,0	14,0	14,0	45,7	-39,2	-8,9	27,7	-0,5
3	Midibüs	10,5	9,7	10,8	12,8	21,9	45,8	-7,5	10,8	18,4	71,4	109,0
4	Otobüs	94,3	84,0	80,1	50,3	119,5	130,8	-11,0	-4,6	-37,2	137,5	9,5
5	Kamyonet	10,6	9,3	8,5	8,4	10,2	11,8	-12,0	-9,0	-0,5	20,8	16,0
6	Kamyon	21,7	21,7	11,2	27,1	29,7	41,5	0,3	-48,4	141,8	9,7	39,5

Kaynak:TÜİK

Aynı yıllar içinde ihracatın ağırlığı AB ülkelerine olmuştur. AB dışında ise ilk beş sırayı alan diğer ülkelere gerçekleştirilen ihracatın dökümü aşağıda görülmektedir.

Çizelge-15 AB ve EFTA Ülkeleri Toplam İhracat (Adet)														
Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004 *	2005 *	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	62.436	64.768	117.999	106.912	141.584	227.378	215.891	3,7	82,2	-9,4	32,4	60,6	-5,1
2	Minibüs	12	46	45	29	20	50	3.139	283,3	-2,2	-35,6	-31,0	150,0	6.178,0
3	Midibüs	139	151	107	19	38	108	47	8,6	-29,1	-82,2	100,0	184,2	-56,5
4	Otobüs	226	358	799	625	918	1.406	1.714	58,4	123,2	-21,8	46,9	53,2	21,9
5	Kamyonet	331	5.802	33.489	68.826	96.670	170.728	184.263	1.652,9	477,2	105,5	40,5	76,6	7,9
6	Kamyon	92	125	3.502	51	84	732	2.662	35,9	2.701,6	-98,5	64,7	771,4	263,7
7	Traktör	163	28	106	607	5.876	3.098	535	-82,8	278,6	472,6	868,0	-47,3	-82,7

** 10 yeni AB Ülkesi dahildir.*

Kaynak: TÜİK

**Çizelge-16 Önemli Diğer Ülkeler İhracat (Adet)														
Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	9.112	16.486	27.834	43.326	52.682	70.576	91.293	80,9	68,8	55,7	21,6	34,0	29,4
2	Minibüs	31	672	224	78	105	541	872	2.067,7	-66,7	-65,2	34,6	415,2	61,2
3	Midibüs	5.303	2.618	1.709	1.281	351	184	100	-50,6	-34,7	-25,0	-72,6	-47,6	-45,7
4	Otobüs	382	423	620	895	719	1.055	1.112	10,7	46,6	44,4	-19,7	46,7	5,4
5	Kamyonet	193	147	733	3.145	2.293	5.331	8.368	-23,8	398,6	329,1	-27,1	132,5	57,0
6	Kamyon	533	221	421	323	522	1.093	1.740	-58,5	90,5	-23,3	61,6	109,4	59,2

*** Rusya, Romanya, Bulgaristan, ABD, Meksika, İsrail, Cezayir, Tunus, Mısır, İran, Irak, Suriye, Çin*

Kaynak: TÜİK

Çizelge-17 AB ve EFTA Ülkeleri Toplam İhracat (FOB Bin $)														
Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004 *	2005 *	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	603.155	514.436	786.226	863.518	1.499.723	2.850.023	3.099.878	-14,7	52,8	9,8	73,7	90,0	8,8
2	Minibüs	145	488	518	380	338	651	56.648	236,6	6,1	-26,6	-11,1	92,6	8.601,7
3	Midibüs	4.972	5.197	5.950	1.756	2.643	7.597	4.797	4,5	14,5	-70,5	50,5	187,4	-36,9
4	Otobüs	26.195	38.031	94.487	76.624	142.259	200.650	257.171	45,2	148,4	-18,9	85,7	41,0	28,2
5	Kamyonet	4.056	52.809	284.617	577.685	991.057	1.915.249	2.131.092	1.202,0	439,0	103,0	71,6	93,3	11,3
6	Kamyon	2.012	2.250	30.156	1.718	336	9.414	154.602	11,8	1.240,3	-94,3	-80,4	2.701,8	1.542,3
7	Traktör	752	288	687	5.565	82.286	48.935	8.408	-61,7	138,5	710,0	1.378,6	-40,5	-82,8

** 10 yeni AB Ülkesi dahildir.*

Kaynak: TÜİK

** Çizelge-18 Önemli Diğer Ülkeler İhracat (FOB Bin $)														
Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	59,822	91,749	148,380	290,358	436,837	673,086	700,228	53.4	61.7	95.7	50.4	54.1	4.0
2	Minibüs	413	14,193	5,083	1,225	2,246	7,656	13,215	3,336.6	-64.2	-75.9	83.3	240.9	72.6
3	Midibüs	51,824	20,934	13,233	14,020	4,786	4,967	5,408	-59.6	-36.8	5.9	-65.9	3.8	8.9
4	Otobüs	30,307	33,702	33,733	31,123	41,856	68,403	74,603	11.2	0.1	-7.7	34.5	63.4	9.1
5	Kamyonet	2,164	1,439	8,795	31,910	26,318	70,244	112,421	-33.5	511.2	262.8	-17.5	166.9	60.0

Aksam ve parça ihracatı UİB verilerine göre aşağıdaki gibidir. Bunun AB ülkeleri ile diğer ülkelere dağılımı bir sonraki tabloda gösterilmiştir.

Çizelge-19 Otomotiv Yan Sanayi Sektörü İhracatı * (FOB Milyar $)							
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Toplam Yan Sanayi İhracatı (Milyar $)	1.184	1.340	1.692	1.902	2.390	3.046	3.659
Yıllık Artış %		13%	26%	12%	26%	27%	20%

* Kaynak UİB, Bu ihracat tutarlarına araç ihracatına verilen yan sanayi üretimi parçalar dahil değildir.

Önemli AB ülkeleri ile yapılan otomotiv dış ticaretinin durumu ise aşağıda verilmektedir. Buna göre Almanya, Fransa; İngiltere, İspanya ve İtalya'dan oluşan bu ülkelerle dış ticaret açığı 2005 yıllında 3.4 milyar $ düzeyinde gerçekleşmiştir. Krizin yaşandığı ve bu nedenle talebin düştüğü 2001 yılında ise 103 milyon $ kadar dış ticaret fazlası verilmiştir.

* Çizelge-20 Önemli AB Ülkeleri ile Otomotiv Sektörü Dış Ticaret Dengesi ($)								
Önemli AB Ülkeleri		**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
İhracat	Almanya	564.259.960	764.193.497	846.550.097	856.109.002	1.061.217.153	1.598.466.843	1.649.789.895
	Fransa	343.696.477	667.438.923	525.649.979	564.711.714	798.218.449	1.262.672.363	1.159.430.265
	İngiltere	79.518.222	113.106.225	134.623.358	227.753.954	318.292.823	986.478.372	1.062.713.920
	İspanya	35.942.881	53.940.133	104.887.718	127.901.054	321.818.226	468.703.248	657.989.936
	İtalya	169.709.981	386.899.571	521.192.516	603.048.887	727.182.281	1.285.204.391	1.482.994.541
	Toplam	**1.193.127.521**	**1.985.578.349**	**2.132.903.668**	**2.379.524.611**	**3.226.728.932**	**5.601.525.217**	**6.012.918.557**
İthalat	Almanya	1.206.835.299	2.068.559.906	706.233.569	1.014.485.812	2.035.279.382	3.127.532.074	3.256.906.406
	Fransa	1.063.791.073	1.606.220.897	587.873.312	760.703.548	1.369.273.376	2.350.053.129	2.066.220.079
	İngiltere	398.500.499	567.870.948	166.013.146	459.997.739	779.030.851	1.442.042.607	1.648.810.386
	İspanya	396.665.236	670.974.493	204.636.409	268.310.612	621.334.782	1.416.708.503	1.478.958.728
	İtalya	410.352.964	781.327.350	364.496.960	506.102.247	764.607.655	987.002.336	961.460.272
	Toplam	**3.476.145.071**	**5.694.953.594**	**2.029.253.396**	**3.009.599.958**	**5.569.526.046**	**9.323.338.649**	**9.412.355.871**
Dış Ticaret Dengesi		***-2.283.017.550***	***-3.709.375.245***	***103.650.272***	***-630.075.347***	***-2.342.797.114***	***-3.721.813.432***	***-3.399.437.314***

** Ana ve Yan Sanayi Ürünleri*

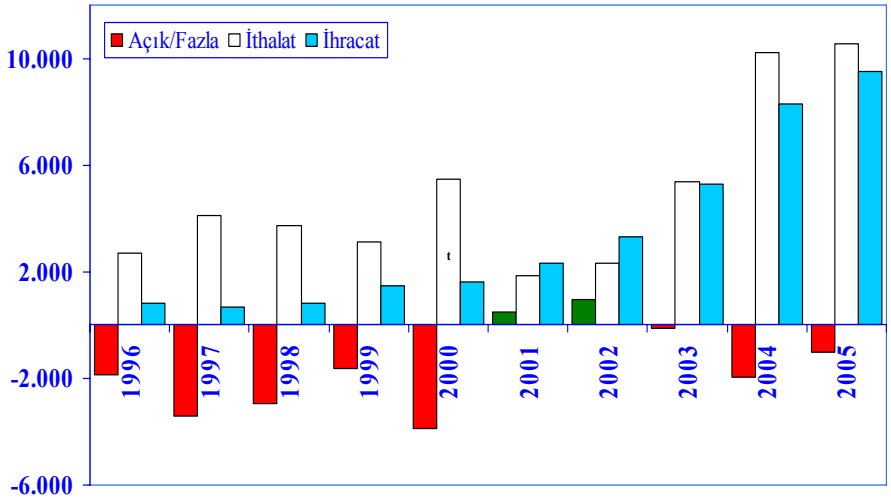
1992-2005 yılları arasında dış ticaret sonuçları ise aşağıda ayrıntılı olarak verilmektedir. Dış ticaret hacminde değişiklikler ihracatın istikrarlı artışına karşılık, daha çok iç talebe bağlı olan ithalatın değişimine bağlı bulunmaktadır. İhracat anılan yıllarda 0,4 milyar $ ile başlamış ve 2005 yılında 11,4 milyar $ a ulaşmıştır, Öte yandan ihracatın içinde taşıt araçlarının payı da hızla artış göstermiştir. Bu dönemde taşıt araçları ihracatı 44 katı artarken, yan sanayi ürünlerinde artış 8 katı dolayında olmuştur.

Dış ticaret dengesinde artan ithalata rağmen, sağlanan ihracat artışları ile kısmen olumlu bir gelişme de sağlanmaktadır. 1997 ve 2000 yıllarında 5 milyar $ düzeyine yükselen dış ticaret açığı, kriz yaşanan 2001 ve 2002 yıllarında artı vermiştir. 2005 yılında artan iç talebe bağlı olarak ihracat artışı ile açık tekrar 2.5 milyar $ düzeyinde olmuştur.

Burada taşıt araçları ticaretinde 2001 yılından itibaren dış ticaret fazlası verilirken, açık daha çok aksam parça ticaretinde gözlenmektedir. Burada ihracatın ana ve yan sanayinin ürünü olduğu, buna karşılık ithalat içinde ana ve yan sanayinin ara mal ithalatı dışında pazarın yeni araç ve yedek parça talebini karşılamak üzere yapılan ithalatın da dahil olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Bu nedenle bu veriler sektörün genel dış ticaret dengesini gösterir ancak otomotiv sanayiinin kendi dış ticaret dengelerini göstermeye yeterli değildir.

Çizelge-21 1992/2005 Yılları Arasında Dış Ticaret Dengesi									
Yıllar	İhracat			İthalat			Dış Ticaret Dengesi		
	Taşıt Araçları	Aksam, Parça	Toplam	Taşıt Araçları	Aksam, Parça	Toplam	Taşıt Araçları	Aksam, Parça	Toplam
1992	126.674.000	442.909.584	569.583.584	536.147.000	2.068.749.179	2.604.896.179	**-409.473.000**	**-1.625.839.595**	**-2.035.312.595**
1993	154.621.000	404.063.423	558.684.423	1.045.825.000	2.305.496.792	3.351.321.792	**-891.204.000**	**-1.901.433.369**	**-2.792.637.369**
1994	201.029.000	593.579.391	794.608.391	308.585.000	1.015.400.631	1.323.985.631	**-107.556.000**	**-421.821.240**	**-529.377.240**
1995	432.522.000	813.523.278	1.246.045.278	470.835.000	2.674.822.812	3.145.657.812	**-38.313.000**	**-1.861.299.534**	**-1.899.612.534**
1996	485.442.000	886.377.090	1.371.819.090	1.433.069.000	2.927.970.638	4.361.039.638	**-947.627.000**	**-2.041.593.548**	**-2.989.220.548**
1997	330.654.000	919.065.843	1.249.719.843	2.406.205.000	3.881.296.651	6.287.501.651	**-2.075.551.000**	**-2.962.230.808**	**-5.037.781.808**
1998	354.175.000	1.320.988.905	1.675.163.905	2.104.750.000	4.544.528.628	6.649.278.628	**-1.750.575.000**	**-3.223.539.723**	**-4.974.114.723**
1999	881.985.000	1.116.499.447	1.998.484.447	1.732.033.000	3.260.712.233	4.992.745.233	**-850.048.000**	**-2.144.212.786**	**-2.994.260.786**
2000	1.015.705.000	2.259.169.483	3.274.874.483	3.442.076.000	4.833.854.780	8.275.930.780	**-2.426.371.000**	**-2.574.685.297**	**-5.001.056.297**
2001	1.652.057.000	1.823.033.251	3.475.090.251	768.192.000	1.805.596.825	2.573.788.825	**883.865.000**	**17.436.426**	**901.301.426**
2002	2.191.614.000	2.127.684.558	4.319.298.558	1.153.186.000	2.755.034.371	3.908.220.371	**1.038.428.000**	**-627.349.813**	**411.078.187**
2003	4.007.045.000	2.088.174.893	6.095.219.893	3.441.543.000	3.903.865.458	7.345.408.458	**565.502.000**	**-1.815.690.565**	**-1.250.188.565**
2004	6.874.841.000	3.031.394.689	9.906.235.689	6.711.175.000	6.567.023.489	13.278.198.489	**163.666.000**	**-3.535.628.800**	**-3.371.962.800**

Çizelge-22 Otomotiv Dış Ticareti Verileri (1000 $)										
	1996	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Toplam İthalat	**43.626.642**	**48.558.721**	**45.921.392**	**40.671.272**	**54.502.821**	**41.399.083**	**51.553.797**	**69.339.692**	**97.539.766**	**116.351.727**
Toplam İhracat	**23.224.465**	**26.261.072**	**26.973.952**	**26.587.225**	**27.775.000**	**31.334.216**	**36.059.089**	**47.252.836**	**63.167.153**	**73.275.276**
Toplam Dış Ticaret Açığı	**-20.402.177**	**-22.297.649**	**-18.947.440**	**-14.084.047**	**-26.727.821**	**-10.064.867**	**-15.494.708**	**-22.086.856**	**-34.372.613**	**-43.076.451**
Otomotiv İthalatı	**2.692.913**	**4.105.136**	**3.727.576**	**3.094.421**	**5.466.837**	**1.827.054**	**2.332.732**	**5.383.395**	**10.237.024**	**10.542.424**
Otomotiv İhracatı	**811.794**	**676.035**	**797.369**	**1.473.612**	**1.592.513**	**2.335.381**	**3.304.135**	**5.272.017**	**8.288.799**	**9.530.546**
Otomotiv Dış Ticaret Açığı/Fazlası	**-1.881.119**	**-3.429.101**	**-2.930.207**	**-1.620.809**	**-3.874.324**	**508.327**	**971.403**	**-111.378**	**-1.948.225**	**-1.011.878**
Otomotiv İthalatının Payı (%)	**6,2**	**8,5**	**8,1**	**7,6**	**10,0**	**4,4**	**4,5**	**7,8**	**10,5**	**9,1**
Otomotiv İhracatının Payı (%)	**3,5**	**2,6**	**3,0**	**5,5**	**5,7**	**7,5**	**9,2**	**11,2**	**13,1**	**13,0**
Otomotiv Dış Ticaret Açığının Payı (%)	**9,2**	**15,4**	**15,5**	**11,5**	**14,5**	**-5,1**	**-6,3**	**0,5**	**5,7**	**2,3**
İTHALAT	**43.626.642**	**48.558.721**	**45.921.392**	**40.671.272**	**54.502.821**	**41.399.083**	**51.553.797**	**69.339.692**	**97.539.766**	**116.351.727**
YATIRIM (SERMAYE) MALLARI	**10.253.553**	**11.108.869**	**10.700.808**	**8.727.006**	**11.365.338**	**6.940.426**	**8.399.565**	**11.325.907**	**17.397.441**	**20.299.974**
Yatırım (sermaye) malları (Taşımacılık araçları hariç)	8.351.769	8.938.612	8.928.822	7.603.068	9.263.851	5.882.118	7.571.322	9.823.210	13.493.688	17.058.159
Sanayi ile ilgili taşımacılık araç ve gereçleri	1.901.784	2.170.257	1.771.986	1.123.938	2.101.487	1.058.308	828.243	1.502.697	3.903.753	3.241.815
HAMMADDE (ARA MALLAR)	**29.115.097**	**32.118.872**	**29.866.639**	**26.854.200**	**36.009.556**	**30.300.839**	**37.655.830**	**49.734.760**	**67.549.436**	**81.542.328**
Sanayi için işlem görmemiş hammaddeler	3.208.679	3.505.324	2.922.645	2.070.810	2.783.949	2.037.090	2.956.602	4.290.452	5.775.777	5.985.444
Sanayi için işlem görmüş hammaddeler	13.785.287	15.156.128	14.974.377	13.086.373	16.099.477	13.884.173	18.032.383	24.105.396	33.407.212	39.343.686
İşlem görmemiş yakıt ve yağlar	4.524.526	3.762.201	2.558.688	3.072.098	4.835.057	4.181.305	4.956.950	5.717.974	7.329.138	14.692.285
Yatırım mallarının aksam ve parçaları	2.913.139	3.553.855	3.701.246	3.467.269	3.943.608	3.161.395	4.168.295	4.840.274	6.432.180	6.727.468
Taşımacılık araçlarının aksam ve parçaları	2.122.311	2.714.524	2.820.679	2.198.772	3.159.702	2.468.118	2.703.855	3.941.967	6.544.206	7.403.440
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmemiş hammadeler	919.380	826.600	682.137	557.882	518.711	300.578	531.869	957.219	944.197	862.532
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmiş hammaddeler	463.754	496.250	460.029	393.902	333.215	298.869	400.015	525.182	624.467	758.817
İşlem görmüş diğer yakıt ve yağlar	1.178.021	2.103.990	1.746.838	2.007.094	4.335.837	3.969.311	3.905.861	5.356.296	6.492.259	5.768.656
TÜKETİM MALLARI	**4.020.568**	**5.051.940**	**5.005.154**	**4.820.512**	**6.928.479**	**3.813.409**	**4.898.332**	**7.813.325**	**12.100.276**	**13.943.554**
Binek otomobilleri	**1.019.642**	**1.673.755**	**1.392.406**	**1.324.691**	**2.595.868**	**586.807**	**813.266**	**2.219.741**	**4.213.556**	**4.295.745**
Dayanıklı tüketim malları	618.985	821.381	906.645	807.178	1.125.914	631.537	687.073	917.186	1.439.681	1.830.857
Yarı dayanıklı tüketim malları	762.630	840.922	908.190	787.132	932.016	722.503	868.899	1.265.361	1.910.785	2.495.314
Dayanıksız tüketim malları	731.777	944.056	1.025.271	1.134.207	1.370.633	1.317.301	1.739.497	2.354.662	3.184.391	3.411.925
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmemiş tüketim mallar	89.759	157.146	160.539	130.719	177.640	115.225	126.552	119.370	149.113	267.774
Esası yiyecek ve içecek olan işlenmiş tüketim malları	566.610	371.040	345.001	299.799	317.169	238.903	300.242	403.800	528.145	639.226
Motor benzini	172.412	177.559	195.043	296.492	343.643	165.680	328.929	493.749	556.012	710.998
Sanayii ile ilgili olmayan taşıma araç ve gereçleri	58.753	66.081	72.059	40.294	65.596	35.453	33.874	39.456	118.593	291.715
DİĞERLERİ	**129.476**	**279.039**	**371.492**	**269.653**	**199.447**	**344.409**	**600.027**	**465.701**	**492.612**	**565.873**
Başka yerde belirtilmeyen diğer mallar	129.476	279.039	371.492	269.653	199.447	344.409	600.027	465.701	492.612	565.873
Otomobil İthalatının Toplamdaki Payı (%)	**2,34**	**3,45**	**3,03**	**3,26**	**4,76**	**1,42**	**1,58**	**3,20**	**4,32**	**3,69**



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
İthalat	2.693	4.105	3.728	3.094	5.467	1.827	2.333	5.383	10.237	10.542
İhracat	812	676	797	1.474	1.593	2.335	3.304	5.275	8.289	9.531
Açık/Fazla	**-1.881**	**-3.429**	**-2.930**	**-1.621**	**-3.874**	**508**	**971**	**-111**	**-1.948**	**-1.012**

Motorlu taşıt araçları ile bunların önemli aksam ve parçalarının yer aldığı GTİP 87.00 içindeki malların dış ticaretinde Gümrük Birliğini izleyen 1996-2005 yıllarındaki durum değerlendirilmesi yukarıda görülmektedir. Buna göre 1996/2000 yılları arasındaki ilk 5 yıllık dönemde bu ürünlerin dış ticaretinde açık 13.7 milyar $ iken, 2001-2005 dönemini kapsayan ikinci 5 yıllık dönemde ise bu açık büyük oranda azalarak 1.6 milyar $ dolayına inmiştir. Özellikle istikrarlı ihracat artışının bir sonucu olarak bu gelişme önem taşımakta ve geleceğe ait stratejilerin planlanmasında önemli veriler sağlamaktadır.

İhracatta Devlet Yardımları (İDY)

İDY, Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracat Genel Müdürlüğü (DTM) tarafından uygulanmaktadır. Bu kapsamdaki Araştırma-Geliştirme (Ar-Ge) yardımları, DTM adına yetkilendirilmiş bulunan TÜBİTAK/TİDEP ve TTGV tarafından ve belirlenmiş bulunan DTM kriterleri çerçevesinde yürütülmektedir.

İDY'nın amacı sanayide ihracat yönelik rekabet gücünü ve ihracat girişimlerini özendirmek/desteklemektir. Bu mevzuat başlıca aşağıdaki konulardaki çalışmaların desteklenmesini kapsamaktadır:

1- Araştırma-Geliştirme (Ar-Ge) Yardımı
2- Yurt dişi Ofis-Mağaza Açma Desteği
3- Eğitim Yardımı

4- KOBİ Eğitim Desteği
5- Çevre Maliyetlerinin Desteklenmesi
6- CE İşaretlemesine İlişkin Test Ve Genel Test / Analiz Destekleri
7- İstihdam Yardımı
8- Nitelikli Eleman İstihdamı Desteği
9- Patent, Faydalı Model Ve Endüstriyel Tasarım Tescili Desteği
10- Patent, Faydalı Model Ve Endüstriyel Tasarım Desteği
11- Pazar Araştırması Desteği
12- Yurtdışı Pazar Araştırma Desteği
13- İhracat Amaçlı Yurtdışı İş Gezisi (İYİG) Programı Katılım Desteği
14- İhracata Yönlendirme Desteği
15- Türk Ürünlerinin Markalaşması Ve Türk Malı İmajının Yerleştirilmesi Desteği
16- Marka Oluşturma Ve Tanıtım Desteği
17- Yurtdışı Fuar Desteği
18- Milli Katılım Düzeyindeki Yurtdışı Fuarlara Katılım Desteği
19- Milli Katılım Dışındaki Yurtdışı Fuarlara Katılım Desteği
20- Yurtdışı Daimi Sergi (Show-Room) Katılım Desteği
21-Yurtiçi Fuar Desteği
22- Yurtiçi Uluslararası Sanayi İhtisas Fuarlarına Katılım Desteği
23- Yurtiçi KOSGEB Bölgesel Fuarlarına Katılım Desteği
24-Tarımsal Ürünlerde İhracat İadesi

Bu yardım ve destekler, büyük oranda doğrudan nakit ödeme şeklinde uygulanmaktadır. Bunlar arasında özellikle sanayiinin küresel rekabet gücünün arttırılmasında ve inovasyon ile teknoloji geliştirme yetkinliğinin kazanılmasında Ar-Ge yardımları doğrudan etkili bulunmaktadır.

Acil Eylem Planı'nda Devlet Yardımları mevzuatının güncelleştirmesi öngörülmüştür. Bu amaçla DPT koordinasyonunda yapılan çalışmalarda, İDY ve YDY alanlarındaki mevzuatla ilgili mevcut durumu gelen görüşler ışığında değerlendiren Alt Komisyon çalışmaları tamamlanmıştır.

Ar-Ge devlet yardımları ile ilgili uygulamada özellikle kurumlar arasında yeterli işbirliğinin zaman zaman aksaması sistemde süreçlerde kesinti ve gecikmelere yol açmaktadır. Özelikle IDY'nın uygulanmasından sorumlu olan DTM İhracat Genel Müdürlüğü

ile, DTM adına projeleri değerlendiren, izleyen TİDEP ve TTGV arasında sistemin uygulanmasında yorumlama farklılıkları yaşanmaktadır.

Esasen son derece kısıtlı olan Ar-Ge talebi ve buna kamunun çok sınırlı kaynak tahsisi yanında, TİDEP ve TTGV'nin çoğu kere sanayicilerimiz tarafından şikayet konusu olan aşırı titiz ve bürokratik denetimi ortada iken, süren bu tartışmalar sonucu DTM tarafından ödemelerle ilgili işlemler ayrıca kaynak sıkıntısı da öne sürülerek önemli gecikmelerle yerine getirilmektedir.

Bürokraside her yeni yönetim değişikliğinde Ar-Ge tanımı ile otomotiv sanayinin Ar-Ge ihtiyacı olup olmadığı konusu yeni baştan tartışmaya açılmakta ve sürekli olarak çalışmalar aksamaktadır. Bu bağlamda özellikle yabancı sermayeli şirketlerin Ar-Ge alanında desteklenmesi konusunda tartışmalar da devam etmektedir.

Projelerin teknik kazanım raporu gönderildikten sonra, ödemenin gerçekleştirilmesine kadar geçen süre ortalaması yaklaşık 14 aydır. Bu sürenin toplam 1 ayda bitirilmesi hedeflenmeli, mali inceleme raporlarının sonuçlandırılmasına hız kazandırılmalıdır. Fiili harcama ile ödeme zamanı arasındaki değer kaybını önlemek için ödemeler enflasyona endeksli olmalıdır.

13.07.2005 tarih 25874 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan TÜBİTAK Sanayi Araştırma-Geliştirme Projeleri Destekleme Programına İlişkin Yönetmelik yeni hükümler getirmiştir. Burada uzun zaman alan mali inceleme ve denetimin yeminli mali müşavir ve TÜBİTAK tarafından yapılacağı hükme bağlanmıştır. Ancak, YMM Raporu oldukça detaylı bir rapor olmasına rağmen dosyalar TİDEB' de yine eskisi gibi çok ince ayrıntılarına kadar incelenmektedir. YMM Raporuna geçilmesindeki amacın inceleme süresinin kısaltılması olarak belirtilmesine rağmen, uygulamada mevcut süreye bir de YMM Raporunun incelenme süresi eklenmiştir.

TÜBİTAK TİDEB 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 faaaliyetlerine yönelik harcama ve gider belgelerine istinaden verilecek destek oranı çok düşük kalmaktadır. Şirketler yeni kurulduğundan

performanslarının değerlendirilmesinde bir önceki yıl verileri olmadığından sorun yaşanmaktadır.

AR-GE harcamaları kaleminden = 0 puan verilmektedir.

İhracat Kaleminden = 0 puan verilmektedir.

Buna benzer diğer kalemlerden de çok düşük puanlar verildiğinden destek oranı çok düşük çıkmaktadır. Oysa, teşvik etmek açısından yeni kurulan şirketlere daha pozitif bakılmalıdır.

Belirli kriterlere sahip şirketlerin, bünyelerinde kurulu olan Ar-Ge departmanlarının TEKNOPARK olarak ilan edilmesine olanak tanınmalıdır. Bu uygulama, mükerrer Ar-Ge tesisi kuruluş masraflarında ülke genelinde tasarruf sağlayacaktır. Aynı zamanda da bilgi alışverişi ve 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) kapsaması 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.

2.1.4. Yurtiçi Tüketim

Otomotiv sanayi ürünlerinin yurtiçi tüketim miktarları aşağıda verilmektedir.

Çizelge-23 Otomotiv Sanayii Ürünleri Yurtiçi Tüketim Miktarları (Adet)

Sıra No	Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	288.667	466.726	131.438	90.615	227.036	451.209	438.426	62	-72	-31	151	99	-3
2	Kamyon	16.510	29.445	9.474	15.028	30.096	37.205	41.982	78	-68	59	100	24	13
3	LCV	90.913	153.511	52.314	66.834	137.033	246.886	271.811	69	-66	28	105	80	10
4	Otobüs	1.181	2.503	533	471	1.104	1.606	1.796	112	-79	-12	134	45	12
5	Midibüs	10.013	7.892	1.667	2.098	5.442	8.906	9.000	-21	-79	26	159	64	1

Kaynak: O.S.D.

2.1.5. İstihdam

Otomotiv sanayi doğrudan ve özellikle dolaylı olarak çok geniş istihdam olanakları sağlayan bir sanayi dalıdır. Gelişmiş ülkelerde bu konuda çok 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 bulunması mümkün değildir. DIE 2002 Genel Sanayi ve İşyeri Sayımı sonuçları ise özellikle işyeri tanımı açısından farklı sonuçlar açıklamaktadır.

Daha öncede belirtildiği gibi otomotiv sanayii taşıt aracı üretimi ile bu üretim için ham madde, aksam ve parça üreten alanlarda geniş iş olanakları yaratmaktadır. Ayrıca yenileme pazarında, yalnız parktaki araçlar için aksam parça üreten işletmeler bulunmaktadır.

Ticari alanda ise yetkili bayi ve yetkili servisler ile yedek parça dağıtım sisteminde yer alan işletmeler de bu istihdama ek iş gücü talebi yaratmaktadır. Ticaret alanında serbest satıcılar/galeriler ve komisyoncular ile tamirhaneler de geniş bir istihdam alınıdır. 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 dağıtımı 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 geliştirilmektedir.

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

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

Bu kadar değişik sektörlerde otomotiv sanayinin yaratığı istihdam için diğer ülkelerdeki veriler de dikkate alınarak genellikle motorlu taşıt üretiminde çalışan 1 kişinin aksam ve parça üretiminde 5 ve ticaret ile hizmetler sektöründe de 5 kişi için ek istihdam yarattığı kabul edilmektedir. Buna göre sanayinin istihdamı 2005 yılı için 500 bin dolayında kabul edilebilir.

Yıllar itibarı ile istihdam değişimi incelendiğinde, 2000 yılından sonra gelen kriz döneminde üretimde azalmaya karşılık istihdamın sadece 2001 yılında % 15 oranında azaldığı görülmektedir. Daha sonra her yıl ard arda artışlar gerçekleşmiştir. Burada krize rağmen işgücünde geçici bir azalma olduğu görülmektedir. Burada işçi işveren ilişkilerinin kriz döneminde dayanışma içinde geliştiği ve krizin istihdam kaybı olmadan aşılması için bu

dayanışmanın "esnek çalışma" yöntemleri ile ve karşılıklı özveri içinde çözümlendiğini belirtmek gerekir. İhracatın kriz döneminde artarak devamı da, istihdamın korunmasında önemli bir rol oynamıştır.

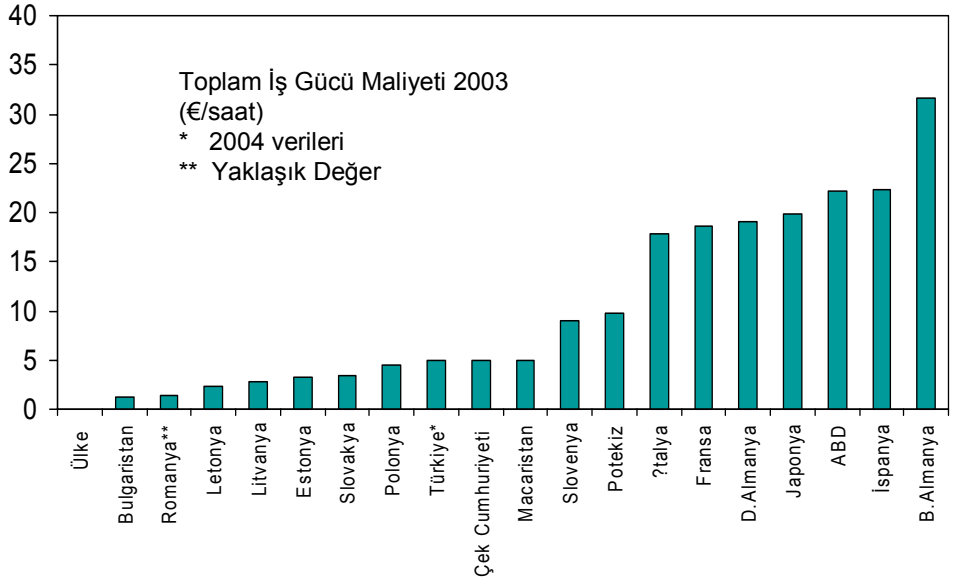
Otomotiv sanayinde motorlu taşıt aracı üreticilerindeki istihdam aşağıda verilmektedir.

Çizelge-24 Otomotiv Sanayii İstihdam Durumu (Kişi)

İşgücü	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
İşçi	17.745	22.064	17.566	19.337	23.950	28.765	30.203	24,3	-20,4	10,1	23,9	20,1	5,0
Büro Personeli	3.794	3.844	3.815	3.593	3.481	3.283	3.447	1,3	-0,8	-5,8	-3,1	-5,7	5,0
İdareci	700	763	844	720	613	722	758	9,0	10,6	-14,7	-14,9	17,8	5,0
Mühendis	1.499	1.609	1.612	1.659	1.968	2.325	2.441	7,3	0,2	2,9	18,6	18,1	5,0
İdari Mühendis	628	621	687	813	814	862	905	-1,1	10,6	18,3	0,1	5,9	5,0
Toplam	24.366	28.901	24.524	26.122	30.826	35.957	37.755	18,6	-15,1	6,5	18,0	16,6	5,0

Kaynak: O.S.D.

Otomotiv sanayindeki ücretlerin uluslar arası verilerle kıyaslanması aşağıda verilmektedir. Burada Türkiye'de ücretlerin bazı yeni AB üyesi ülkelerin önüne geçtiğini göstermektedir. Ancak sanayileşmiş ülkelere göre üstünlük halen devam etmektedir.



Ancak, kıyaslamanın sadece saat ücretleri üzerinde yapılması otomotiv sanayi açsından yeterli değildir. Zira iş gücünün bu karmaşık yapılı ve çok değişik teknolojilerin uygulandığı sanayide küresel rekabet boyutunun gerektirdiği yetenek ve yetkinliklere de sahip olması ve bunu sürekli olarak geliştirmesi de gereklidir. Ülkemizde özellikle 1990 lı yıllarda küresel

rekabete hazırlık amacı ile işgücü önemine taşıt aracı ve aksam parça üreten işletmelerde 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
- Işgücünün "başarma isteği" yüksek düzeydedir
- Işten ayrılma ve iş değiştirme oranı çok düşüktür

Bu sayede otomotiv sanayinin rekabet gücü olumul bir şekilde etkilenmiştir.

2.1.6. Mevcut Teşvik Tedbirlerinin Değerlendirilmesi

Yatırımlarda devlet yardımları hakkında kararın uygulanmasına ilişkin tebliğ (Tebliğ no:2002/1) büyük yatırımların yapılmasında başarı ile uygulanmıştır.

Devlet yardımları ayrıntılı olarak, ayrı bir mevzuat ile düzenlenmektedir. Bölgelerarası dengesizlikleri gidermek, istihdam yaratmak ve uluslararası rekabet gücünü artırmak için Kalkınma Planları ve Yıllık Programlarda öngörülen hedefler ile Avrupa Birliği normları ve uluslar arası anlaşmalara uygun olarak tasarrufları, katma değeri yüksek, ileri ve uygun teknolojileri kullanan yatırımlara yönlendirmek suretiyle yatırımların desteklenmesi amacıyla hazırlanan 10.06.2002 tarihli ve 2002/4367 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile belirlenen "Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar" halen yürürlükte bulunmaktadır.

Madde 11- Bu Tebliğin istinat ettiği Karar çerçevesinde yatırımlara sağlanabilecek destek unsurları şunlardır:

a) Gümrük Vergisi ve Toplu Konut Fonu istisnası,
b) Yatırım indirimi,
c) Katma Değer Vergisi istisnası,
d) Vergi, resim ve harç istisnası,
e) Kredi tahsisi.

Ayrıca yatırımlar, kanunlar ve diğer Bakanlar Kurulu kararlarında teşvik belgesine bağlı olarak öngörülen destek unsurlarından da yararlandırılabilir.

Bu kararın uygulanmasına ilişkin esas ve usuller, 30.07.2002 tarih ve 24831 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No:2002/1) ile belirlenmiştir. Buna göre Teşvik belgeli yatırımlara sağlanacak destek unsurları 11.Madde'de tanımlanmaktadır.

Başlangıçta % 0 stopaj ile başlatılan bu uygulama daha sonra % 19.8 düzeyine kadar yükseltilen stopaj uygulaması ile etkinliğini kısmen azaltmışsa da, özellikle uluslararası rekabet gücü kazandıracak, ileri teknoloji gerektiren, katma değeri yüksek, vergi gelirleri ve istihdam artırıcı özelliklerden en az ikisini içeren 250 milyon ABD Doları karşılığı Türk Lirasını aşan sınai yatırımlara sağlanan teşviklerle, özellikle otomotiv sanayinde önemli yeni yatırımlar yapılmıştır. Bugün üretim ve ihracatta sağlanan başarılar bu yatırımlar sayesindedir.

4842 sayılı bazı kanunlarda değişiklik yapılması hakkında kanun, yatırım teşviklerinin etkisini büyük oranda azaltmıştır. Bu unsurlar arasında en etkili olanı ise Yatırım İndirimi'dir. Bu unsur Tebliğ'in 20.Maddesinde yer almaktadır.

09.04.2003 tarihinde kabul edilerek, 24.04.2003 tarih ve 25088 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 4842 sayılı "Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" ile yatırım indirimi oranları düşürülmüş ve yatırımlar arasındaki farklılıklar tümü ile kaldırılmıştır.

Bunun sonucu daha önce % 26.3 oranında olan toplam indirim oranı yarı yarıya azaltılarak, % 13.2 düzeyine indirilmiştir. Bunun da dışında yatırımlar arasında hiçbir fark bulunmamaktadır. Tüm yatırımların aynı düzeyde Devlet Yardımı mevzuatından yararlanması sonucu büyük çaplı yabancı sermaye içeren ve "Yüksek Üretim Teknolojisi Gerektiren, Katma Değeri Yüksek, Uluslararası Rekabet Gücü Kazandıracak, Ekonomik Ölçeklerde ve Yeni Model Üretimine Yönelik Yeni Yatırımlar" genel teşvik kuralları içine alınmıştır.

Rekabetçi ürün geliştirerek doğrudan ihracata yönelik özel yatırım teşvikleri kaldırılmış ve doğrudan yatırımların teşvik edilmesine son verilmiş bulunmaktadır.

Çizelge-25 Türkiye'de Yatırım Teşvikleri		
Konu	**2002/1 Sayılı Tebliğ**	**4842 Sayılı Kanun**
Yapılan Yatırım Tutarı	100	100
Yatırım İndirim İstisnası (%)	200	40
Kurumlar Vergisi Matrahından İndirim Tutarı (%)	200	40
Sağlanan Vergi Teşviği	(% 33 -% 19.8)x%200 **=% 26.4**	(% 33- % 0)x% 40 = **% 13.2**
Toplam İndirim Oranı (%)	(% 33-% 19.8) = **% 13.2**	(% 33-% 0) = **% 33**
* Kurumlar Vergisi (%)	30	33
* Fonpayı (%)	10	0

Otomotiv sanayi diğer bir kısım sanayiden farklı olarak aksam ve parça üreten ve büyük çoğunluğu KOBİ' lerden oluşan "Yan Sanayi" ye bağımlıdır. Dolayısıyla rekabetçi bir otomotiv sanayinin gelişimi için uygulanacak devlet yardımlarının her iki kesimi de birlikte kapsayacak şekilde olması zorunludur. Bu nedenle:

- "Yüksek Teknoloji İle Rekabetçi Ürün Üretimine ve Doğrudan İhracata Yönelik" büyük projelere, ana ve yan sanayi birlikte ve "Özel Yatırım Teşvik Belgesi" kapsamında farklı yatırım indirimi sağlanmalıdır

- Yatırım indirim oranları, yatırım miktarına göre arttırılmalıdır:

- Yerli katkı oranı yüksek projelerin özel teşviklerle desteklenmesi, asgari yerli parça oranı % 60 olarak hedeflenmelidir. Otomotiv sektörünün ortak fikirde oluşturduğu teşvik değerleri aşağıdaki gibi olması öngörülmektedir.

Uzun vadede her otomotiv ürünü ömrünü tamamlamaktadır . Halen üretilen modeller 2 – 5 yıl içinde yenilenmelidir, üretimin devamı için yeni araç projeleri Türkiye'ye çekilebilmelidir. Yeni araç projelerinde uygun maliyet için:

1. Ana ve yan sanayide ürün geliştirme yetkinliğinin geliştirilmesi bu amaçla Ar-Ge teşviklerinin etkin olarak arttırılması

Çizelge-26 Çeşitli Ülkelerde Uygulanan Yatırım ve Vergi Teşvikleri							
Ülkeler	**Kurumlar Vergisi Oranı (%)**	**Yatırım İndirimi**	**İstihdam Subvansiyonu**	**Yatırım İçin Alt Sınır**	**Kurumlar Vergisi Muafiyeti**	**Vergi İndirimi**	**Serbest Bölgelerde Vergi İndirimi**
Bulgaristan	**15**					**X**	
Çek Cumhuriyeti	**24**		**X**	**X**		**X**	
Estonya	**23**				**X**		
Hırvatistan	**20**			**X**		**X**	
Letonya	**15**			**X**		**X**	
Litvanya	**15**			**X**		**X**	**X**
Macaristan	**16**			**X**		**X**	
Polonya	**19**	**X**		**X**			**X**
Romanya	**16**		**X**	**X**		**X**	
Slovakya	**19**			**X**		**X**	
Slovenya	**25**			**X**		**X**	
Çin Halk Cumhuriyeti	**33**				**X**	**X**	**X**

2. Ana ve yan sanayiinde yatırım maliyetinde avantaj için yatırım indiriminde yeni düzenlemeler ile, büyük ihracat projelerinde ana ve yan sanayinin birlikte ve proje bazında teşvik edilmesi gereklidir.

Otomotiv sanayii küresel bir sanayidir, 2004 yılında 60 ülkede 61 milyon taşıt aracı üretilmiş ve üretimin % 80'ini 5 sanayileşmiş ülkenin 10 firması yapmaktadır. Küresel üretim planlamaları, bu 60 ülkenin koşulları dikkate alınarak yapılmakta ve en avantajlı ülkeler seçilmektedir.

Türkiye'ye bir yeni yatırımın gelmesinde rakip ülkelerde önemli "yatırım teşvikleri" uygulanmaktadır. Bu ülkelerdeki uygulamalara ilişkin örnekler Çizelge-26'da verilmektedir. Bugünkü rakiplerimiz Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Slovenya, Romanya ve Rusya iken yakın gelecekteki rakiplerimiz ise Hindistan, Çin ve İran olacaktır.

Burada başarı için Türkiye'nin bu ülkelerle rekabet için mutlaka yatırım için uygun ortam sağlamalıdır. Türkiye'nin sahip olduğu potansiyel üstünlüklerle bu küresel paylaşımda beklenen yeri alması gereklidir.

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

2.1.7. Sektörün Rekabet Gücü

Sektörün rekabet gücü için DPT tarafından belirlenmiş "açıklanmış göreceli üstünlükler, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı, dış rekabete açıklık, ihracat piyasa payı, ihracat/ithalat oranı" göstergeleri değerlendirilmiştir.

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

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

2005 Yılı Dünya Sektör İhracatı ile Toplam Dünya İhracatı Verileri Tahmin Edilmiştir. (*) Verileri DTÖ verileridir.

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

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

Çizelge-28 İthalatın Sızma Oranı										
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Sektör İthalat Miktarı (Adet)	93.720	210.035	183.829	175.497	342.174	94.211	83.291	223.224	432.293	438.114
Toplam Talep (Üretim+İthalat-İhracat) (Adet)	334.668	526.028	496.493	387.537	676.114	166.184	171.834	409.748	747.304	764.728
İthalatın Sızma Oranı	**28**	**40**	**37**	**45**	**51**	**57**	**48**	**54**	**58**	**57**

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

Öte yandan 1994, 1998, 2001 ve 2002 yıllarında yaşanan ağır krizler nedeni ile iç talepte büyük iniş ve çıkışlar yaşanmıştır. İç talepte ani daralmaların % 80 e varan boyutu

nedeni ile, sanayi büyük stok yükleri altına girmiş ve özellikle çoğunluğu KOBİ' lerden oluşan yan sanayide büyük tahribat yaşanmıştır. Krizin ardından ertelenen talebin ani olarak geri dönüşü bu kere yurtiçine yönelik bu ölçüde üretim yaratmamış ve sanayi bu talebi krizde yaşadığı tahribat nedeni ile kısa sürede karşılayamaz iken, bu aşırı talep artışı ithalat tarafından hızla karşılanmıştır. Bunun sonucu her kriz döneminde sanayi 10 puan dolayında pazar kaybına uğramış ve bunun giderilmesi de mümkün olmamıştır.

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

Çizelge-29 Uzmanlaşma Katsayısı

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Sektör Üretimi (Adet)	276.747	344.358	344.501	297.856	430.947	270.521	346.565	533.672	823.408	879.452
Sektördeki Yurtiçi Tüketim (Adet)	337.172	525.242	486.126	407.284	660.077	195.126	175.046	400.711	745.812	763.186
Uzmanlaşma Katsayısı	**82**	**66**	**71**	**73**	**65**	**139**	**198**	**133**	**110**	**115**

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

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

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

Oranın yüksek olması sektörün dışa açık olduğunu gösterir.

Çizelge-30 Dış Rekabete Açıklık

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Dış Rekabete Açıklık**)	37	45	44	59	63	86	87	84	84	84

) ***Dış Rekabete Açıklık* *= (Sektör İhracatı/Sektör Üretimi)+(1-(Sektör İhracatı/Sektör Üretimi))X(Sektör İthalatı/Sektörde Yurtiçi Tüketim)*

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

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

Çizelge-31 İhracat Piyasa Payı										
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Sektör İhracat Miktarı (Adet)	35.799	28.365	31.837	85.816	97.007	198.548	257.775	346.830	508.397	552.838
Dünya İhracat Miktarı (Adet)	18.201.083	20.370.161	22.258.085	22.722.388	24.312.000	24.590.978	25.213.055	26.406.472	28.160.059	30.018.622
İhracat Piyasa Payı	**0,197**	**0,139**	**0,143**	**0,378**	**0,399**	**0,807**	**1,022**	**1,313**	**1,805**	**1,842**

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

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

Çizelge-32 İhracat/İthalat Oranı										
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Sektör İhracat Miktarı (Adet)	35.799	28.365	31.837	85.816	97.007	198.548	257.775	346.830	508.397	552.838
Sektör İthalat Miktarı (Adet)	93.720	210.035	183.829	175.497	342.174	94.211	83.291	223.224	432.293	438.114
İthalat/İhracat Oranı	**38**	**14**	**17**	**49**	**28**	**211**	**309**	**155**	**118**	**126**

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

2.1.8. Diğer Sektörler ve Yan Sanayi ile İlişkiler

Türkiye'deki otomotiv ana sanayi-yan sanayi ilişkileri dört ana dönemde incelenebilmektedir:

1. Destek dönemi (1954-1980): Bu dönemde ulusal bir otomotiv sektörü oluşturulmasına dönük yasal altyapı kurulmaya başlandığından ana ve yan sanayi arasında yardımlaşma desteklenmiştir. 1963'teki ithal ikamesi politikası sayesinde oluşan kapalı ekonomi ana ve yan sanayi firmalarını rekabetten korumuştur. Yerli katkı oranını artırmak zorunda olan montaj firmaları kendi yan sanayi havuzlarını oluşturabilmek için parça

üreticilerine finansal ve teknik yardımlarda bulunmuşlardır. Risk paylaşımı yüksek, ilişkiler orta dönemlidir. Bu dönemde tek kaynaktan parça alımı yapılıyor olsa da bunun sebebi alternatif yan sanayici bulunmaması olmuştur. Alternatif yan sanayicilerin olduğu durumlarda ise seçim fiyat üzerinden yapılmıştır. Ana ve yan sanayi arasındaki iletişim az ve enformeldir. Her iki tarafta da AR-GE faaliyeti azdır.

2. Rekabetçi Dönem (1981-1990): 1970'lerin sonuna doğru yan sanayici sayısı ve kalitesindeki artış nedeniyle alternatif yan sanayicilerin ortaya çıkması fiyat rekabeti de getirmiştir. 1980'de ithal ikamesi politikasının ihracatı destekleme politikasına dönüşmesiyle yerli oran kotaları kalkmış, bu da ana sanayicilerin yurtdışındaki yan sanayicilerle çalışmasına olanak vermiştir. Bu durum yerli yan sanayiciler için yeni bir rekabet ortamı yaratmıştır. İthalat vergilerinin kademeli olarak düşmesiyle ana sanayi firmaları yoğun rekabet altında kalmışlardır. Rekabetçi kalabilmek için fiyat düşürüp kalite artırma durumunda kalan ana sanayiciler yan sanayicilere fiyat baskısı uygular olmuşlardır. Bu dönemde hem ana hem an sanayicilerde ileri üretim teknolojilerine yatırım başlamıştır. Parça alımlarında fiyatın yanı sıra kalite de önemsenmeye ve ilişkiler orta-uzun dönemli olmaya başlamış, iletişim formel fakat seyrek olmuştur.

3. Yarı-yardımlaşma dönemi (1991-1996): Piyasanın serbestleşmesi, yerli katkı oranlarının kalkması ve ithalat vergilerinin % 35 civarına düşmesiyle otomotiv ihracatı katlanarak artmaya başlamıştır. Yerli ana sanayi model çeşitliliğini ve kaliteyi—fiyatları artırmadan—artırmak zorunda kalmışlardır. Bu arada sektörün kapasitesi üç kat artmış, üretim teknolojilerine yatırımlar çoğalmıştır. Yabancı otomotiv firmaları eskimiş teknolojilerini aktarmak yerine Türkiye'yi global genişleme stratejilerinin bir parçası olarak düşünerek yatırım yapmaya başlamışlardır. Ana sanayi ve yan sanayi firmaları arasındaki yardımlaşma artmıştır. Yan sanayicilerin ölçek ekonomilerine ulaşmaları için birleşmeleri desteklenmiş, özellikle birinci kademe yan sanayicilerin en son teknolojiye ulaşmaları için yabancı ortaklıklara girmeleri bazı ana sanayi firmaları tarafından talep edilmiştir. Kalite en önemli alım kriteri olmakla birlikte fiyat/maliyet konuları önem kaybetmemiştir. Bu dönemde ana sanayi firmalarının yan sanayiye yaptıkları teknik yardım daha önceki dönemlere göre artmıştır. Ana sanayi firmaları aynı parça için artık çok sayıda alternatif yan sanayi firması bulundurmamakla birlikte tek kaynaktan alımı tercih etmemişler ve dışarıdan alım opsiyonunu ellerinde tutmuşlardır. Talep belirsizliği ve ekonomik istikrarsızlık sebebiyle yan sanayiciler de tek müşteriye bağımlı kalmayı tercih etmemişlerdir. 1994 krizinde ana

sanayicilerin bazı siparişlerini iptal etmeleri veya azaltmaları yan sanayicileri yoğun finansal zora sokmuştur. Bazı yan sanayiciler dayanabilmek için iş sistemlerinde büyük değişikliklere gitmişlerdir. Bunun sonucunda, ana ve yan sanayi arasında daha önceleri orta-yüksek derecede sayılan risk paylaşımı zorlanmıştır.

4. Yardımlaşma Dönemi (1997-): Son aşama ise yan sanayicilerin talebi yüksek kalitede, tam zamanında, ve en iyi fiyata teslim etmelerinin beklendiği, ana sanayinin ise işlem maliyetlerini düşürmek ve iletişimin etkinliğini amacıyla Tam-Zamanında-Üretim ve Toplam Kalite Yönetimine yoğunlaştığı yardımlaşma evresidir. Global ekonomiyle entegrasyonun sağlanması dünya rakiplerinin uyguladıkları başarılı yöntemlerin Türkiye'ye transferini beraberinde getirmiştir. Bu yöntemlerden biri kalifiye yan sanayicilerin saptanıp onlara ana sanayinin bazı faaliyetlerini aktarmak olmuştur. Yan sanayiciler arasında katmanlı bir yapı oluşumu gözlenmiş, parça alımları az sayıda (parça başına 1 ila 2) yan sanayiciden yapılmaya başlanmış, maliyet düşürme amacıyla ana ve yan sanayi arasında ortak çalışmalar artmış, formel ve enformel iletişim geliştirilmiştir. Firmalar artık güvene ve karşılıklı desteğe dayalı, şeffaf, ve uzun vadeli ilişkilerin önemini kavramış olduklarından bundan sonraki dönemlerde yardımlaşmanın artacağı öngörülmüştür.

Türk Otomotiv Sanayiinde Ana Sanayi-Yan Sanayi İlişkilerinin Mevcut Durumu

2005 yılında tamamlanan bu alandaki araştırma raporunda[1] Türk otomotiv ana sanayi-yan sanayi ilişkilerinin tipleri irdelenmekte ve kullanılan kuramsal modele göre[2] ana sanayi-yan sanayi ilişkileri dörde ayrılmaktadır:

1. Bağımlı Alıcı/Yan Sanayi Egemen: Burada ürün teknolojik olarak karmaşık, ancak olgunlaşmış bir teknolojinin ürünüdür. Ana sanayici kendi bünyesinde de parça üretimi yapmaktadır. Pazarda kısıtlı büyüme görülmekte, rekabet az sayıda firma arasında olmaktadır. Yan sanayiciler kendi teknolojilerini geliştirebilen büyük firmalar olduklarından pazarlık şansları kuvvetli olmaktadır. Ana sanayiciler bu firmaların becerilerine ve teknolojilerine bağımlı kalmaktadırlar.

2. Bağımlı Satıcı/Ana Sanayi Egemen: Bu ilişki türünde ürünler karmaşık ve büyük çaplı teknolojik yatırım gerektiren cinsten olmaktadır. Az sayıdaki başarılı firmalar

---

[1] *Wasti Pamuksuz, S. N., Kuman, A., Kozan, M. K., 2005, Türk Otomotiv SanayiindeAlıcı-Tedarikçi İlişkileri, ODTÜ Bilimsel Araştirma Projesi Proje No: BAP-98-04-02-01 Sonuç Raporu, Ankara.*

[2] *M. Bensaou, 1999, "Portfolios of Buyer-Supplier Relationships," Sloan Management Review, Summer, s.35-44.*

arasında kıyasıya rekabet gözlenmekte, pazar hızla büyümektedir. Müşteriler bir yan sanayiciden diğerine hızla geçebilmektedir. Yan sanayiciler teknolojik olarak kuvvetli, AR-GE kabiliyetine sahip, finansal olarak sağlam olmaktadır. Ancak otomotiv sektörüne ve ana sanayinin alımlarına bağımlı olan yan sanayicilerin pazarlık şansı düşük kalmaktadır.

3. Pazar Alışverişi: Bu ilişki türünde olgunlaşmış teknolojilerin ürünleri olan standart ve basit ürünler alınıp satılmakta, ürünlerde nadiren teknolojik yenilikler yapılmaktadır. Pazarda çok sayıda üretici bulunmakta, rekabet yoğun olmaktadır. Yan sanayiciler genelde küçük, kendilerine ait teknolojileri bulunmayan, pazarlık şansı az, otomotiv sanayiine çok bağımlı firmalardır.

4. Stratejik Ortaklık: Bu ilişki türünde ürünler müşteriye uyarlanmış, teknolojik olarak karmaşık, yeni teknoloji kullanan, sık yeniliklere maruz kalan, yüksek mühendislik birikimi gerektiren cinstendir. Pazar hızla büyümekte ve rekabet yoğun olmakta, teknolojik yeniliklerden dolayı hiçbir üretici uzun süre pazara hakim olamamaktadır. Ana sanayici kendi bünyesinde de parça üretimi yapmaktadır. Pazarda talep yüksek ve artan bir çizgidedir. Yan sanayiciler teknolojik olarak donanımlı, tasarım, mühendislik ve üretim becerileri olan, kendi teknolojilerine sahip, çok ürünlü tedarik merkezleridir.

Bensaou'nun modeline göre bu dört tip ilişkide güç dengeleri birbirinden farklı olduğundan her tip ilişki de farklı şekillerde yönetilmektedir. Bir diğer deyişle, bu ilişkilerin her biri doğru yönetsel tekniklerle birleştiklerinde başarılı olabilirler; herhangi bir tip ilişki bir diğerine üstün değildir.

Bağımlı alıcı/yan sanayi egemen durumunda sıklıkla ve düzenli toplantılar aracılığıyla bilgi alışverişi olmakta, ana sanayicinin satın alma elemanları yan sanayicinin mühendisleriyle çok vakit geçirmektedirler. İlişkiler biraz gergin olmakta, yan sanayiciler tasarıma erken aşamalarda katılmamaktadırlar. Ana sanayi yardımlaşma konusunda gayretli olsa da yan sanayicinin hakkında olumlu bir izlenimi olmamaktadır.

Bağımlı satıcı/ana sanayi egemen durumunda ise bilgi alışverişi düşük olmakta, genelde ziyaretler yan sanayici tarafından yapılmakta, ana sanayici yan sanayiciye çok vakit ayırmamaktadır. Karşılıklı güven yüksek olsa da ortak hareket ve eşgüdüm kısıtlı kalmakta, yükün çoğunu yan sanayici taşımaktadır.

Pazar alışverişinde bilgi alışverişi kısıtlı olmakta, en fazla bilgi alışverişi sözleşme pazarlıkları sırasında görülmektedir. Eşgüdüm standart rutinlerle sağlanmakta, yan sanayiciyle geçirilen zaman kısıtlı olmaktadır. İlişkilerde ortak çalışma ve tasarıma yan sanayicilerin katılımı olmamasına rağmen ilişkiler olumlu bir atmosferde gerçekleşmekte, yan sanayici ana sanayi tarafından adil muameleye tabi tutulmaktadır. Yan sanayicinin de olumlu bir izlenim bıraktığı gözlenmektedir.

Stratejik ortaklıkta ise, ana sanayi ve piyasada başarısı tartışılmaz görülen yan sanayi firması arasında karşılıklı ziyaretler sık, bilgi alışverişi geniş çaplı ve zengin, karşılıklı güven ve bağlılık yüksek, ortaklaşa çalışma ve tasarım yoğun olmaktadır. Eşgüdüm sağlanması için çok zaman ve gayret harcanmakta, yan sanayiciler tasarıma erken katılmakta, ve ilişkiler adil olarak tanımlanmaktadır.

YÜKSEK	**YAN SANAYİ EGEMEN/BAĞIMLI ALICI** • Teknik olarak karmaşık bir ürün • Olgunlaşmış bir teknolojiye sahip • Fazla uyarlama gerektirmeyen ürünler • Çok fazla değişmeyen ürün pazarı • Rakip sayısı az • Ürün yan sanayiye özgü beceri ve işgücü gerektiriyor • Ana–yan sanayi arasında sık ve düzenli ziyaretler • Karşılıklı güvenin derecesi düşük	**STRATEJİK ORTAKLIK** • Yeni bir teknolojiye dayalı bir ürün • Fazla uyarlama gerektiren ürünler • Çok fazla değişen ürün pazarı • Rakipler çok sık değişiyor • Ürün yan sanayiye özgü beceri ve işgücü gerektiriyor • Ana–yan sanayi arasında düzenli ziyaretler • Karşılıklı güvenin derecesi yüksek
Ana sanayinin ilişkiye has yatırımları DÜŞÜK	**PAZAR ALIŞVERİŞİ** • Teknik olarak basit, olgunlaşmış bir teknolojiye sahip, fazla uyarlama gerektirmeyen bir ürün • Gerileyen ürün pazarı • Ürün standart beceri ve işgücü gerektiriyor • Belirli bir periyodda yapılan ziyaretler • Karşılıklı güven çok fazla olmamakla birlikte pozitif sosyal ilişkiler	**ANA SANAYİ EGEMEN/BAĞIMLI SATICI** • Teknik olarak karmaşık, yeni bir teknolojiye sahip, fazla uyarlama gerektiren bir ürün • Büyüyen ürün pazarı • Rakip sayısı az • Ürün yan sanayiye özgü beceri ve işgücü gerektiriyor • Ana-yan sanayi arasında seyek ziyaretler(çoğunlukla yan sanayiden ana sanayiye) • Karşılıklı güvenin derecesi yüksek
	DÜŞÜK	Yan sanayinin ilişkiye has yatırımları YÜKSEK

Ana sanayi-yan sanayi ilişki tipleri modelinin araştırılması amacıyla yapılan araştırmada, ana sanayi verilerinin analizine göre Türk otomotiv sanayinde esas olarak üç değişik ilişki tipi (*stratejik ortaklık*, *pazar ilişkisi*, *ana sanayi egemen*) olduğu, *yan sanayi egemen* ilişki tipinin Türk otomotiv sektöründe görülmediği saptanmıştır. Ana sanayi

perspektifine göre ilişkilerin % 35'i stratejik ortaklık, % 24'ü pazar ilişkisi, ve % 41'i de ana sanayi egemen ilişki tipidir. Diğer analizlere göre:

- Stratejik ortaklıklardaki yan sanayiciler ana sanayi egemen ilişkilerdeki yan sanayicilerden daha nitelikli ve özel becerilerle donanımlıdır.

- Stratejik ortaklıklardaki ürün tipleri de pazar ilişkilerindeki ve ana sanayi egemen ilişkilerdeki ürünlere kıyasla daha müşteriye has, teknolojik olarak ileri ve sıkça yenilik gösteren ürünlerdir.

- Pazar ilişkilerine kıyasla stratejik ortaklıklardaki yardımlaşma daha fazla olmaktadır.

Yan sanayi perspektifine göre ilişkilerin % 41.5'i stratejik ortaklık, % 17'si pazar ilişkisi, ve % 41.5'i de ana sanayi egemen ilişki tipidir. Ayrıntılı analizlere göre:

- Yan sanayicilerin stratejik ortaklıklarda buldukları yardımlaşma ve tatmin pazar ilişkilerine ve ana sanayi egemen ilişkilere kıyasla daha yüksektir.

- Stratejik ortaklıklardaki karşılıklı anlayış pazar ilişkilerine, getiri denkliği ise ana sanayi egemen ilişkilere kıyasla daha yüksektir.

Burada ilginç olan husus ana ve yan sanayi mensuplarının "yan sanayi egemen" ilişki tipinin Türk otomotiv sektöründe bulunmadığı konusunda hemfikir olmaları ve yukarıda ana sanayi için verilen ilişki yüzdeleriyle yan sanayide çıkan ilişki yüzdelerinin birbirine çok yakın çıkmasıdır.

Tarihsel evrimi ve mevcut durumuna bakıldığına otomotiv ana ve yan sanayi ilişkilerinin "kazan-kazan" prensipleriyle hareket etme konusunda hayli yol almakla birlikte henüz dengeye ulaşmadığını söylemek mümkündür. Araştırmalardan çıkan önemli bir bulgu yan sanayicilerin kendilerini son yarım yüzyılda geliştirmiş olmalarına rağmen ana sanayi firmalarının ilişkilerde halen daha baskın kalmasıdır. Bunun önemli bir sebebi yan sanayinin teknolojik ve hatta finansal açılardan ana sanayiye daha bağımlı durumda olmasıdır. Bu arada otomotiv yan sanayii kendi içinde bir hiyerarşi oluşturmaya başlamıştır. Buna göre birinci kademe yan sanayiciler yeterli yönetsel ve teknolojik beceri ve tecrübeye sahip olanlardan oluşan bir gruptur. Bu grubun ana sanayicilerle olan ilişkilerde daha aktif rol almaları AR-GE konusunda ilerlemelerine ve üretecekleri yenilikçi parçalara bağlıdır. İkinci kademedeki yan sanayiciler yeterli düzeyde üretim yapabilmekle birlikte piyasada süreklilik kazanabilmek için

teknolojik altyapılarını sağlamlaştırmak durumundadırlar. Son gruptaki yan sanayiciler ise düşük teknolojik uygulamaları üstlenen küçük ölçekli firmalardır. Bu son grubun teknolojiye yapabilecekleri yatırım finansal olanaklardan dolayı kısıtlıdır. Bu firmaların hayatta kalmaları ortaklıklar yoluyla gerekli teknolojik yatırımları yapmalarından geçmektedir.

Bir diğer önemli tespit ise ana sanayi ve yan sanayinin ilişkileri değerlendirmekte farklı gözlerle bakıyor olmasıdır. Ana sanayi ilişkileri performans üzerinden değerlendirirken, yan sanayi firmalarındaki değerlendirme daha çok ilişkinin iklimi ve ortamı üzerinden yapılmaktadır. Bu durum sektördeki iletişim ve güvenin henüz tam oturmadığına işaret etmektedir. Geçmişte yaşanmış bazı sorunların devamının geleceği beklentisinin giderilmesi için ana sanayi ve yan sanayi arasında iletişim ve ortak proje kanallarının açık tutulması gerekli olmaktadır. Ortak proje ve yatırımlarda ise devlete önemli görevler düşmektedir. Buna göre, ekonomik istikrarın ve büyümenin oturduğu inancının yerleşmesi, gerekli AR-GE ve yatırım teşviklerinin verilebilmesi, üniversite-sanayi işbirliğinin yaygınlaşmasının sağlanması temelde devlet aracılığıyla çözülebilecek hususlardır.

Ana sanayi-yan sanayi ilişki modellerine bakıldığında farklı ilişki tiplerinin farklı şekillerde yönetilmesi gerektiği görülmektedir. Yani bir "kazan-kazan" durumunun sadece stratejik ortaklık ilişkilerinde mümkün olacağını düşünmek yanlış olacaktır. İlişkinin tipi pazarın büyüklüğü, parçanın teknolojisi, yan sanayicinin tasarım kabiliyetleri vb. birçok kriter üzerinden saptanmalıdır. Araştırmalara göre ilişkide kendini ana sanayiye daha eşit hisseden yan sanayicilerin kendi özelliklerini artırmış olan yan sanayiciler olması kuşkusuz şaşırtıcı değildir. Yan sanayicilerin kendi becerilerini artırması diğer yan sanayicilerle stratejik ortaklıklar ya da birleşmeler yoluna gitmeleriyle de sağlanabilecektir.

Dünya genelindeki değerlendirmeler gelecekte özellikle iki kesimin 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. Böylece yukarda kuramsal olarak açıklanan "Uzun Vadeli, Şeffaf ve Stratejik" ortaklık artık sürecin doğal bir parçası haline gelmektedir.

Türkiye'de başlangıçta 90 lı yıllara kadar güncel model yerine eski modellerin üretimi, artık tümü ile küresel pazarlara entegrasyon çerçevesinde, "Güncel Model" üretimine

dönüşmüştür. Ancak küresel şirketlerde yukarda açıklanan oluşumun güncel model üretiminde Türkiye'ye de yansımasında yeni gelişmeler ve iş modellerinin tartışılması gerekmektedir.

Artık yeni araç projelerinin başında parça üreticilerinin küresel ortaklıklarla sisteme girmesi daha çok beklenen bir uygulama olmaya başlamıştır. Özellikle tasarım yetkinliklerinin aksam parça üreten işletmelerde gelişmesi bu açıdan stratejik önem taşımaktadır. Türkiye'deki araç projelerinde yan sanayi işletmelerinin başarılı olması bu kere küresel pazarlarda yeni olanakları da gündeme getirecektir.

2.2. Sektörün Dünyada (OECD, DTÖ, ülkeler) ve AB Ülkelerindeki Durumu

Otomotiv sanayinin dünya üretimi OICA verilerine göre aşağıda belirtilmektedir.

Dünyada Otomotiv Sanayii

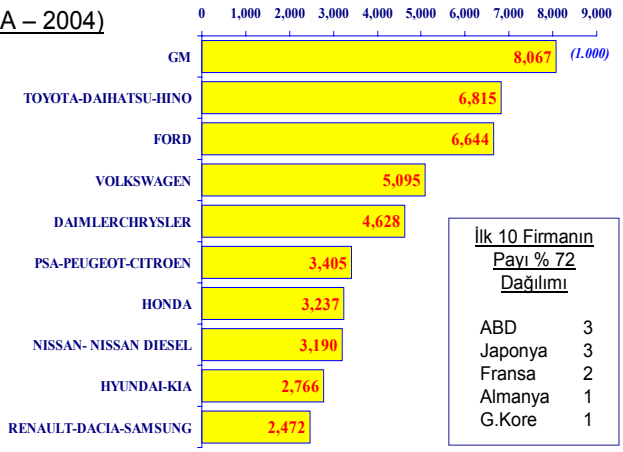
(OICA-2004)

Üretim

	2003	2004	(%)
Otomobil	41,9	44,2	5
Ticari Araç	18,7	19,9	6
Toplam	60,6	64,1	6

- ✓ 60 Ülkede Üretim
- ✓ Toplam 28 Milyon Araç İhracatı
- ✓ 1,65 Trilyon € Toplam İş Hacmi

(OICA – 2004)



İlk 10 Firmanın Payı % 72 Dağılımı

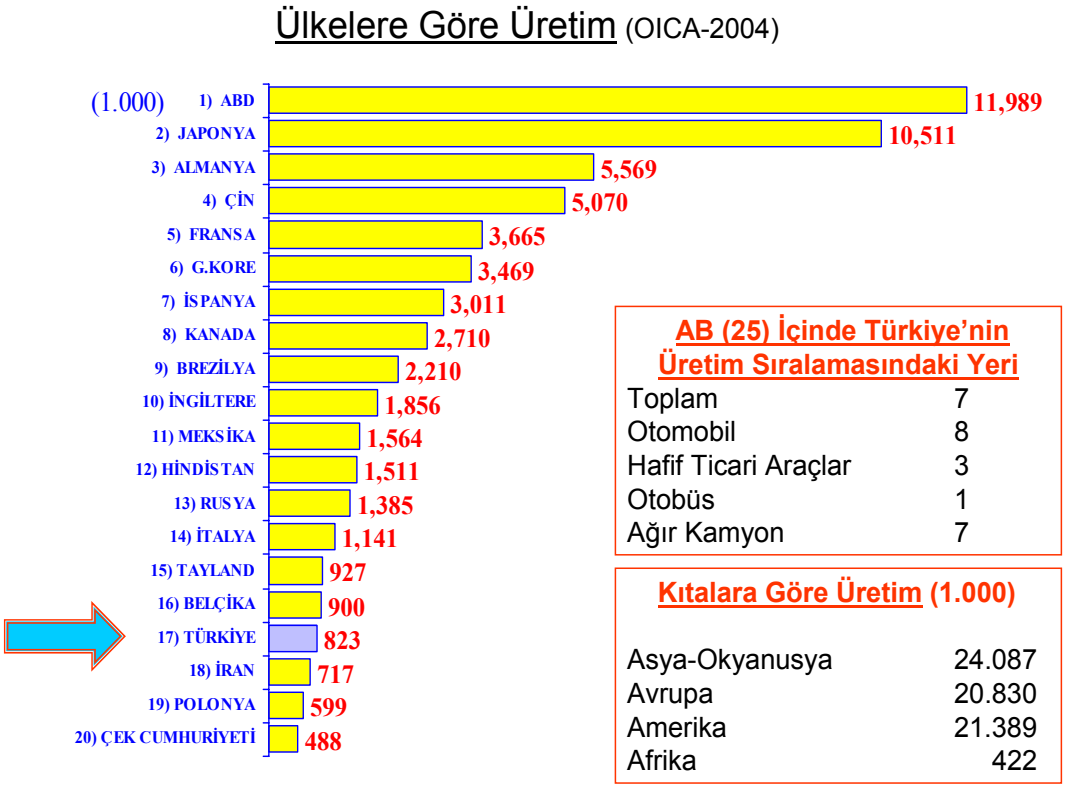
ABD	3
Japonya	3
Fransa	2
Almanya	1
G.Kore	1

* Küreselleşme
* Yoğunlaşma
* Aşırı Kapasite (12 milyon/yıl)
* Aşırı Rekabet

2003 yılında 60.6 milyon olan Dünya motorlu araç üretimi 2004 yılına göre % 6 oranında artarak 64.1 milyon adet düzeyine ulaşmıştır. 2004 yılı ticari araç üretimi 19.9 milyon iken, otomobil üretimi 44.2 milyon olmuştur. 2004 yılı toplam motorlu araç ihracatı 28 milyon adet düzeyindedir. Dünya otomobil üretimde ilk 10 sırada bulunan ülkeler,

üretimin % 72 sini oluşturmaktadır. Otomobil üretiminde ilk 10 sırada bulunan otomobil üreticisi firmaların 3 ü ABD ve Japonya, 2 si Fransa, 1 i Almanya ve G.Kore menşelidir.

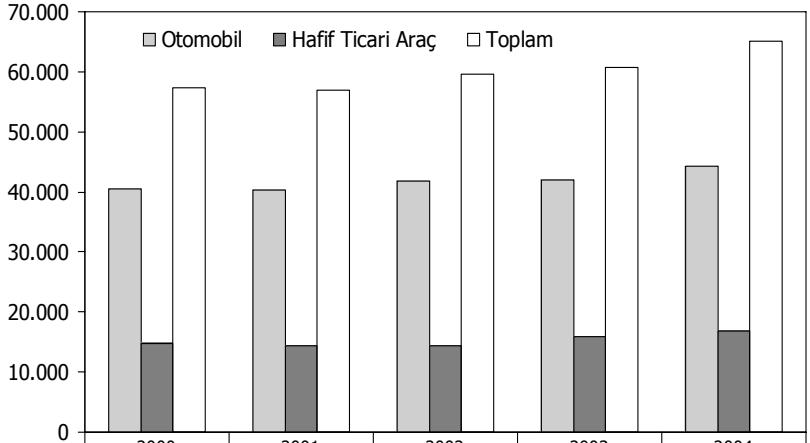
2004 yılında Dünya motorlu araç üretiminin 24 milyon adeti Asya-Okyanusya'da, 20.8 milyon adeti Avrupa'da, 21.3 milyon adeti Amerika'da, 422 bin adeti ise Afrika'da gerçekleştirilmiştir.



2004 yılı Türkiye'nin toplam motorlu araç üretiminde AB (25 ülke) içinde yedinci sırada yer alırken, otobüs üretiminde birinci, hafif ticari araç üretiminde üçüncü, ağır kamyon üretimde yedinci sırada, otomobil üretiminde ise sekizinci sırada bulunmaktadır.

2003 yılında Dünya otomobil üretimi 41.9 milyon adet iken 2004 yılında % 5 oranında artarak 44.2 milyon adet düzeyine ulaşmıştır. 2000-2003 yılları arasında Dünya otomobil üretiminin fazla değişmediği ancak 2004 yılında artış eğilimine girdiği görülmektedir.

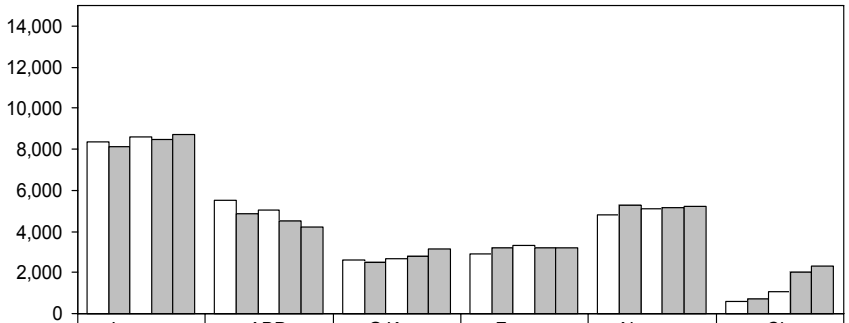
Dünya Motorlu Taşıt Aracı Üretimi (x1.000)



	2000	2001	2002	2003	2004
Otomobil	40.538	40.383	41.894	41.969	44.228
Hafif Ticari Araç	14.678	14.311	14.311	15.949	16.800
Toplam	57.309	56.986	59.556	60.663	65.165

2003 yılında 15.9 milyon adet olan hafif ticari araç üretimi, 2004 yılında % 5 artışla 16.8 düzeyine yükselmiştir.

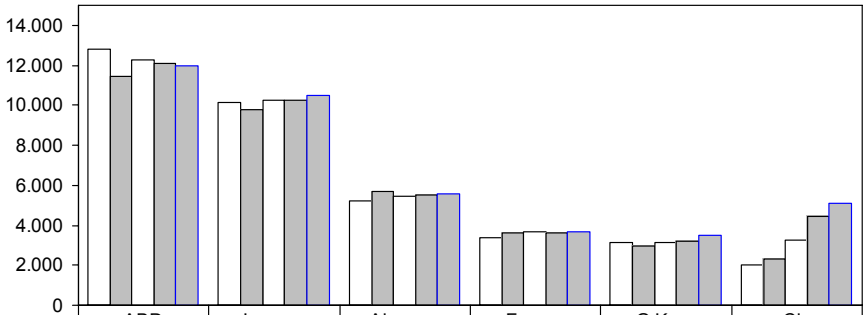
Ülkelere Göre Otomobil Üretimi (x1.000)



	Japonya	ABD	G.Kore	Fransa	Almanya	Çin
2000	8,363	5,543	2,602	2,883	4,803	620
2001	8,118	4,879	2,471	3,182	5301	704
2002	8,619	5,019	2,651	3,293	5,123	1,091
2003	8,478	4,510	2,768	3,220	5,145	2,019
2004	8,720	4,230	3,123	3,227	5,192	2,316

2004 yılında Dünya otomobil üretiminde ilk sırada 8.7 milyon adet ile Japonya yer alırken, Japonya'nın ardından 5.2 milyon adet ile Almanya, 4.2 milyon adet ile ABD, 3.2 milyon adet ile Fransa ve 3.1 milyon adet ile G.Kore 'nin geldiği görülmektedir. Çin'in, son beş yıl içinde otomobil üretimi önemli oranda artmıştır. Çin'in 2004 yılı otomobil üretimi 2003 yılına göre % 15 oranında artarak 2.3 milyon düzeyine ulaşmıştır. Aynı dönemde, G.Kore'nin otomobil üretimi % 13, Japonya'nın % 3, Almanya'nın % 1 artarken, ABD'nin ise % 6 azalmıştır.

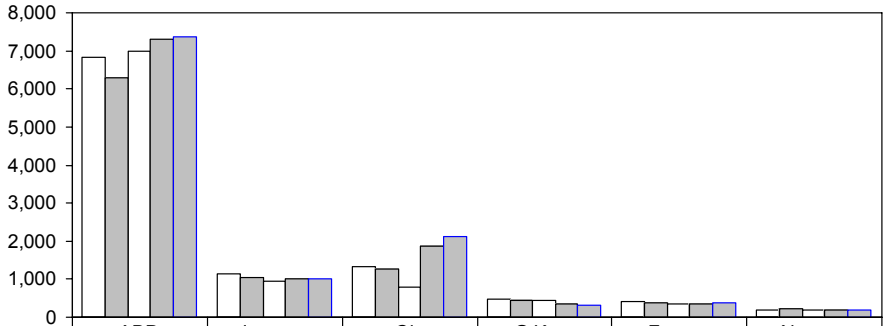
Ülkelere Göre Toplam Üretim (x1.000)



	ABD	Japonya	Almanya	Fransa	G.Kore	Çin
2000	12.811	10.144	5.197	3.351	3.115	2.009
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

2004 yılında Dünya toplam üretiminde ilk sırada 12 milyon adet ile ABD yer alırken, ABD'yi sırasıyla 10.5 milyon adet ile Japonya, 5.6 milyon adet ile Almanya, 5 milyon adet ile Çin, 3.7 milyon adet ile Fransa, ve 3.5 milyon adet ile G.Kore izlemektedir. 2003 ve 2004 yılları kıyaslandığında, bu ülkeler içinde en büyük artış % 14 ile Çin'de gerçekleşmiş, G.Kore'de artış oranı % 9, Almanya ve Fransa'da % 1 düzeyinde kalırken, ABD'de % 1 oranında azalmıştır.

ÜlkelereGöre Hafif Ticari Araç Üretimi (x1.000)



	ABD	Japonya	Çin	G.Kore	Fransa	Almanya
2000	6,845	1,124	1,340	464	410	202
2001	6,293	1,053	1262	436	395	207
2002	7,000	948	801	445	359	178
2003	7,317	1,023	1,871	360	351	188
2004	7,373	1,009	2,134	303	385	174

2004 yılı Dünya hafif ticari araç üretiminde 7.4 milyon adet ile ABD ilk sırada yer alırken, Çin'in 2.1 milyon adet ile Japonya'nın önünde ikinci sırada olduğu görülmektedir. 2004 yılında Çin'in hafif ticari araç üretimi 2003 yılına göre % 14 artarken, G.Kore'nin

üretimi % 16 azalmış, Fransa'nın % 10 artmasına rağmen ABD'nin artış oranı % 1 düzeyinde kalmış, Japonya'nın üretimi % 1 ve Almanya'nın ise % 7 azalmıştır.

Küresel Hafif Araçlar Üretiminin Geleceği

Toplam küresel üretimin 2004 yılındaki 60.2 milyondan 2012 yılında % 17 (10.3 milyon adet) artarak 70.5 milyon adede yükseleceği tahmin edilmektedir. Bu büyümede Asya merkez oluşturmakta ve % 30 u Çin olmak üzere toplam olarak üretim artışının Asya'da % 45 olacağı tahmin edilmektedir. Buna karşılılık Kuzey Amerika'da % 19, AB'nde % 17, İran'dan kaynaklanacak şekilde Afrika ve Orta Doğu'da % 8 ve Doğu Avrupa'da % 6 artış öngörülmektedir. Bu öngörüler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Bu dönemde KKO ise % 76.2 den % 81.4 e yükselecektir. Kuzey Amerika'da üretim artışı yanında bazı tesislerin kapatılması nedeni ile KKO % 80.4 den % 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 % 74 i Afrika ve Orta Doğu ise % 65 dolayında kalacaktır.

- En hızlı büyüme ise ÇHC'nde görülecektir, bu pazar belirsizdir ancak kapasite artışı devam etmektedir. İran benzer bir gelişme göstermektedir. Renault-Nissan, Hyundai, PSA, VW, Proton ve Fiat burada yatırıma devam etmekte ve kapasitenin de 1.400 bin adede çıkması beklenmektedir.

- Hafif araç üretimi 2004 yılında 59.8 milyondan 2012 yılında 9.5 milyon artış ile 69.3 milyon olacaktır. KKO ise % 80 e yükselecektir. 2004/2012 arasında kapasite artışı ÇHC'nde % 48, AB'nde % 13, ABD'nde % 3 ve geri kalan ülkelerde toplam % 37 olacaktır. Üretimdeki artış Asya/Pasifik'te % 45 (ÇHC % 32 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 ÇHC değil gelişen diğer pazarlar da küresel ve karmaşık bir yarış vardır. 2004/2003 üretim artışı Türkiye'de % 46; Hindistan'da % 27; Brezilya'da % 23; Tayland'da % 22; ÇHC ve Malezya'da % 10; Rusya'da % 10 olmuştur. Bu artış ihracatı da zorlamaktadır. Buna rağmen hala bu ülkelerde aşırı kapasite bulunmaktadır (KKO Tayland % 76, Türkiye % 75; Hindistan % 73; Meksika % 68; Rusya ve ÇHC % 66; Malezya % 64 ve Brezilya % 62).

● Tüm ülkeler aşırı kapasitelerini **"ihracat"** ile doldurmaya çalışmaktadır, ancak küresel pazarın sınırlı olması nedeni ile, bir kısım ülkeler bundan zarar görecektir. ÇHC hızla üretim arttırmakta ve küresel pazarlar da doyma noktasına gelmektedir.

Maliyete Etkili Faktörler

Ham madde fiyatları sürekli olarak artarken, satış fiyatlarına bu yansıtılamamaktadır. Bu üretimin azalmasına neden olabilir. Uzun vadede ise olumlu pazar etkenleri ile arz artarak bu fiyat artışları dengelenebilir.

Öte yandan gelişen ve genişleyen teknik mevzuat, ek bir maliyet yaratmaktadır. CO2 mevzuatı, Euro 4 ve Euro 5, ELV, yaya güvenliği, devrilme testi, aktif güvenlik gibi mevzuat sanayinin 40 yıldır gözlediği bir değişimdir. Yakın gelecekte yeni ek mevzuat beklenmektedir.

Teknolojik değişim ise diğer bir önemli maliyet unsurudur. Elektronik teçhizatın artması, yeni akaryakıt uygulamaları, dizelizasyon, daha fazla konfor/lüks düzeyi/rahatlık isteği: daha geniş alan-MPV-IT uygulaması vb.

2.2.1 Avrupa Otomotiv Sanayi

Otomotiv sanayi, Avrupa'nın en önemli sanayilerinden birisi olup, katma değer olarak Avrupa imalat sanayinin % 7 sini, işgücü olarak ise % 6 sını oluşturmaktadır. Avrupa Birliği içindeki 15 ülke, Japonya ve Amerika'nın otomotiv sanayileri, ülkedeki toplam GSMH'nın % 2 sini, toplam işgücünün ise % 1.5 nu oluşturmaktadır. 2002 yılında Avrupa Birliği 15 ülkesinin yarattığı katma değer 114,2 milyar Euro iken, Amerika'nın 113,7 milyar Euro ve Japonya'nın ise 73,8 milyar Euro idi.

Avrupa'nın en büyük üreticisi olan Almanya toplam üretimin % 45'ni, Fransa % 17 sini, İngiltere ise % 11 ini gerçekleştiriyor. Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Slovakya ve Polonya'nın dahil olduğu yeni üyeler Avrupa'nın otomotiv üretiminde küçük bir pay alırken, ulusal otomotiv üretimlerinin, toplam üretim içindeki payı % 11 düzeyinde bulunmaktadır.

Avrupa Birliği 25 ülkede, otomotiv sektöründe 2,13 milyon kişi istihdam edilmektedir.

Yatırımın yoğun olduğu sektör, büyüme ve istihdamın en önemli gücüdür. Otomotiv sektöründeki talepteki artış; çelik, ulaşım, turizm, kimya, finans ve enerji sektöründe korelasyonlu talep artışına sebep olmaktadır.

Teknolojinin yoğun olarak kullanıldığı otomotiv sektöründe Ar-Ge harcamaları artış göstermektedir. 1995-2000 yılları arasında sektörün Ar-Ge harcamalarının toplam imalat sanayi içindeki payı % 20 düzeyine ulaşmıştır. Otomotiv sektöründeki Ar-Ge harcamalarının toplam imalat sanayi harcamalarına oranının en fazla olduğu ülke % 30 ile Almanya, % 18 ile İsveç ve % 16 ile Fransa ve İtalya dır.

Dünya otomobil üretiminin % 42 si Avrupa'da, % 35'i Asya-Okyanusya'da, % 22 si Amerika'da gerçekleştirilmektedir. Otomobil üretiminde Dünyadaki payı % 37 olan Avrupa'nın otomobil üretimi 15 milyon adet düzeyindedir. En önemli otomobil üreticileri Toyota, GM, Volkswagen, Ford, Honda ve PSA dır. Otomobil üretiminde en büyük pay sahibi ülke % 29 ile Almanya'dır. Almanya'yı % 18 ile Fransa, % 13 ile İspanya ve % 9 ile İngiltere takip etmektedir.

Dünya kamyon üretiminin % 56 sı Amerika'da, % 30'u Asya-Okyanusya'da ve %14 si ise Avrupa'da gerçekleşmektedir. Avrupa kamyon üretiminde en büyük pay sırasıyla İspanya, Fransa, Almanya ve İtalya'ya aittir. Dünya otobüs üretiminin % 70'i Çin'de, % 14'ü G.Kore'de, % 4'ü Rusya'da gerçekleşmektedir.

Avrupa otomotiv yan sanayi firmalarının rolleri üretim trendleriyle birlikte değişmektedir. Günümüzde, modül üretimine geçen yan sanayi firmaları yaptıkları yenilikler ile son kullanıcıya karşı sorumlu olmaktadırlar. 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.

Avrupa otomotiv üreticilerinin kapasite kullanma oranları % 80'ler düzeyinde bulunmaktadır. Kapasite kullanma oranlarının yüksek olması, birçok Avrupalı otomotiv üreticilerini kapasite fazlası riski ile karşı karşıya kalması anlamına da gelmektedir. Avrupa'da kapasite fazlasının bulunmasında etkili olan faktörler şöyle sıralanabilir:

1. OEM'lerin, düşük kapasiteye bağlı olarak ürünlerini sevk etme süresi gecikmelerinin maliyetinin yüksek olması, yüksek kapasiteli çalışmalarını teşvik ediyor.

2. OEM'ler pazara ilk girmenin avantajını kullanmak istediği için, yüksek kapasiteli yatırım yapmayı tercih ediyorlar.

Avrupa otomotiv sanayinde kapasite fazlasının bulunması ve karlılığın riskli hale gelmesi, firmaları üretim maliyetlerini düşürebilmek için ürün ve proses konularında yenilik arayışına sürüklemektedir. Aynı zamanda, rekabetçi fiyat politikaları üretmeleri yönünde gayret göstermelerini gerektirmektedir.

Ticaret performansı rekabetçiliğin önemli bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Bir ülkedeki üretim kapasitesinin yüksek olması o ülkeye yapılan ihracatın düşük olmasını gerektirir şeklinde bir beklenti vardır. Ancak, yapılan araştırmalar bu durumun tersi olduğunu göstermektedir. Yabancı yatırımı ve ticaret paralel şekilde devam etmektedir. 2001 yılında OECD ülkelerinden Dünyaya yapılan ihracat 523 milyar $ iken, ithalat 486 milyar $ düzeyinde bulunuyordu. En çok ithalat yapan Amerika'yı, Almanya, İngiltere ve Kanada ve Fransa izlemektedir. Pazar payı bakımından incelendiğinde Almanya'nın Avrupa'nın lider ülkesi olduğu görülmektedir. Sırasıyla otomobil pazar payında Almanya, Japonya, Kanada; kamyon pazarında, Kanda, Almanya, Meksika, Amerika; otobüs pazarında, Almanya, Kanada, Belçika-Lüksemburg, yedek parça pazarında ise Amerika, Almanya, Japonya yer almaktadır.

Avrupa ülkeleri içinde Almanya ve Fransa'nın otomotiv sektöründe çok güçlü olduğu, İspanya'nın gelişme gösterdiği ancak İngiltere ve İtalya'nın pazar payı kaybettiği bilinmektedir. Otomotiv üreticileri, tek veya en fazla 2 modelin üretildiği fabrikaları tercih etmeye başlamışlardır.

Uluslararası firmaların Avrupa'da yatırımı tercih etmesinde rol oynayan faktörler aşağıda belirtilmektedir.

1. Verimlilik: Ölçek ekonomisi ile üretim yapabilmeleri ve coğrafi konumları gereği rekabetçi olmaları; örneğin AB'ne yeni üye olan ülkeler bu açılardan tercih edilmektedir.

2. Bilginin kullanılması: İşgücünün ve fikirlerin global olarak kullanılabilmesi. Örneğin, Renault ve Nissan'ın ortaklığı söylenebilir.

3. Müşteri ihtiyaçlarına cevap verebilmeleri, yerel müşteri beklentilerine adaptasyonda hızlı olmaları.

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. AB 25 Ülkesi, Amerika ve Japonya'dan sonra Dünyanın en büyük otomobil pazarıdır. Ticari araç pazarında ise Amerika'dan sonra AB 25 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: Otomobil segmentinde, AB'nin eski üye ülkelerindeki büyümenin yeni üyelere göre düşük seviyede kalmaktadır. Bu segmentte, uzun dönemde, güçlü büyüme Brezilya, Hindistan, Meksika, Güney Kore ve Avusturalya'da beklenmektedir. Ticari araç segmentinde, uzun dönem trendinin özellikle İngiltere, İtalya, İspanya ve Fransa olmak üzere tüm AB ülkeleri için pozitif olacağı beklentisi bulunmaktadır. Negatif trendin sadece Polonya'da gelişeceği tahmin edilmektedir. Kanada, Avustralya, Brezilya ve Meksika'nın uzun dönemde en iyi performansı göstereceği beklentisine karşın, G.Kore ve Japonya'nın düşüş eğilimi içinde olacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca, Çin'in gelişme göstereceği beklentisi bulunmaktadır.

AB'nin Genişleme Süreci: Üretim ve ihracat potansiyeli yüksek yeni üyelerin topluluğa 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 düzeyde bulunuyor. Hyundai, 2004 yılında Slovakya'da fabrika kurmaya karar vermiş olup, PSA'nın Slovakya'da ve Toyota-PSA ortaklığının Çek Cumhuriyeti'nde kuracağı fabrika ile AB'nde 2006 yılı itibariyle üretim kapasitesinin artacağı beklenmektedir. Ancak, kapasite artışının mevcut pazarda fiyat rekabeti yaratacağı tahmin edilmektedir.

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 ise 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, ürünlerini sürekli farklılaştırmaya gitme zorunda kalacaklardır. Amerika, Japonya ve G.Kore ile kıyaslandığında etkin çalışma saatleri AB'nde düşük oluğu 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 topluluğa katılımı ile üretkenlik yükselmiştir. Üretkenliğin en yüksek olduğu ülke Slovakya, 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 seviyede bulunmaktadır. Yüksek üretkenlik düşük ücret ile birleştiğinde AB ülkelerine maliyet avantajı sağlamaktadır. Ancak, ücretlerin artıyor olması, gelecekte AB 15 ülkesi için avantaj yaratmayacaktır. Ücret konusunda gelişmelerin, yabancı yatırımları değişik bölgelere yönlendirebileceği 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 değerlendirmekte ve genel olarak yan sanayi firmalarında da durum benzerlik göstermektedir.

AB ülkelerinde Ar-Ge harcamalarının otomotiv sanayiindeki payı 1995 yılında % 34 iken 2000 yılında % 38 düzeyine yükselmiştir. Ar-Ge harcamalarında, ilk sırada Amerika ikinci sırada AB ülkeleri gelmektedir. Japonya üçüncü sırada yer almaktadır. Genel olarak bakıldığında, en çok Ar-Ge harcaması yapan üç sektör "Bilgi İşlem", "Otomotiv Ana ve Yan Sanayii" ve "Bioteknoloji" olmaktadır. AB 15 ülkesinin, diğer AB ülkelerine göre otomotiv ve elektronikteki Ar-Ge harcamaları daha fazladır.

Otomotiv sanayinin teknolojik yeniliğe verdiği önem, imalat sanayi ortalamasından yüksektir. Yenilikçilik bakımından en üstün AB ülkesi sırasıyla Almanya, Fransa, İsveç ve İngiltere'dir. Avrupa'da pazarda rekabet edebilmek için ikinci ve üçüncü derecedeki tedarikçilerinde yeniliğe önem vermesi gerekmektedir. Stratejilerden birisi şirket içinde Ar-Ge yatırımının yapılması diğeri ise yeni makine alımı ile teknoloji transferinin yapılması şeklindedir. Otomotiv Sanayinin Ar-Ge bütçesinin % 53'ü şirket içindeki Ar-Ge yatırımlarında % 24 'ü ise yabancı ortaklar ile yürütülen Ar-Ge projeleri için harcanmaktadır. Otomotiv sanayinde dışarıdan sağlanan Ar-Ge faaliyetlerinin oranı imalat içinde kullanılan Ar-Ge faaliyetlerinden daha fazladır.

Geleceğin yenilik çalışmalarının % 90'ının Bilişim Teknolojileri tarafından yönlendirileceği, otomotiv sanayi içinde bugün % 20 paya sahip olan elektronik parçaların 2015 yılındaki payının % 40'a ulaşacağı tahmin ediliyor.

Müşterilerin araçların değişen maliyetlerinden çok 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 arttırılması 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 genişlemesiyle birlikte üretkenliği artmış, işgücü maliyeti düşmüştür. Bu sayede, AB otomotiv sanayiinde rekabetçiliğin artması ve değer zincirini tekrar yapılandırması hedeflenmektedir.

Sanayi için hazırlanmış olan teknik regülasyonlar, rekabetçiliğin ön koşulu olarak görülmektedir. Birçok durumda, bu regülasyonlar Ar-Ge harcamalarına sebep olmakta 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, firmalar arası ve firma-müşteri ilişkisini etkilediği için maliyeti arttırıcı etki yapmaktadır. Uygulanan teknik regülasyonlar aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir:

Tedarik Yönündeki Regülasyonlar

- Blok Muafiyet (çok markalılık, satış ve satış sonrası hizmetlerin ayrılması rekabeti arttırmaktadır.
- Endüstriyel tasarımın korunması ve dizayn patentleri
- Kimyasal ürünlerin kaydı, değerlendirilmesi ve sınırlandırılması (REACH)
- Ömrünü Tamamlamış Araçlar Direktifi
- CO2 emisyonu yükümlülüğü
- Mobil havalandırma (MAC)
- Euro 5 emisyon hedefi
- Yayaların Korunması Direktifi

Talep Yönündeki Regülasyonlar

- Ulaşım ile ilgili ekstra masrafların müşterilere yansıtılması
- Vergiler
- Bio-dizelin teşvik edilmesi
- Kural ve cezaların harmonize edilmesi
- Kamyonların hafta sonu çalışması ile ilgili yasaklar
- Kamyon sürücülerinin çalışma saatlerine ortak sınırlamaların getirilmesi
- Yeni ehliyet alacak kişilerin eğitimi ve mevcut ehliyet sahibi olanların eğitimi ile ilgili taslak

AVRUPA OTOMOTİV SANAYİİ GZFT ANALİZİ *(European Commission / European Competitiveness Report - 2004)*

Güçlü Yönler	**Zayıf 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 ●Ticarette 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	●Düşük üretkenlik ●Yüksek işgücü maliyeti ve esnek olmayan işgücü regülasyonları ●Şirket birleşmelerinden dolayı bilginin dışarıya sızması ●Entelektüel 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
Fırsatlar	**Tehditler**
●Dünya pazarlarındaki güçlü pozisyon ●Çin'deki bağlantılar ●Serbest ticarete yönelik trend ●Yeni teknolojiler ve yakıt	●Sıkı regülasyonların yenilikçiliğe zarar vermesi ●Regülasyonların değer zinciri esnekliği üzerindeki etkisi ●Trafikte yaşanan sorunlar ●Avrupa'daki makro ekonomik trend Japon üreticiler ile yenilikçilik konusundaki rekabet

Gelecekte Avrupa Otomotiv Sanayi ile ilgili beklentiler değişik senaryolar çerçevesinde incelenebilir.

Kötümser Senaryo

Üretkenlik ile ilgili açığın kapanmayacağı, otomobil fiyatlarının artacağı ve karlılığın düşeceği yönünde tahminler bulunmaktadır. Enerji tüketiminin, kaynakların üzerinde olacağı yakıt fiyatlarının artacağı, hidrojenin geleceğin yakıtı olarak kabul edileceği, ancak elde edilebilmesi için 10 yıllık süreye ihtiyaç duyulacağı beklenmektedir. Avrupalı otomotiv üreticileri dizel teknolojisine bağımlı olurken, Amerikalı üreticilerin hybrid teknolojisi lisansını Japon üreticilerinden alacağı, Japon üreticilerin hybrid teknolojisini ilk kullanmanın avantajını taşıyacakları yönünde tahmin yapılmaktadır.

2015 yılı itibariyle, Avrupalı üreticilerin dizel araç ihracatı konusundaki umutlarını ve Dünya ticaretindeki paylarını kaybedecekleri bunun sonucunda ise yerel pazarlarına odaklanacakları tahmin ediliyor. 2010 yılından sonara Çin'in Dünyanın en büyük üçüncü otomotiv ihraç eden ülkesi olacağı, Çin'in standartları ve regülasyonlarının çok sıkı olması nedeni ile Avrupalı üreticilerin Çin'e araç ihracatı yapmakta zorlanacağı belirtiliyor. Çin'den yapılan ucuz ithalatın Avrupa pazarını ve Doğu Avrupa'nın ihracatını olumsuz etkileyeceği belirtiliyor. Yenilikçilik ve yatırım konularındaki yoğunluğun sürecek olmasına rağmen regülasyonların gerektirdiği yaptırımların maliyetleri satışlardan daha çok arttıracağı beklentisi bulunuyor. Avrupalı üreticilerin, üretim faaliyetlerini tekrar gözden geçireceği sadece pazarlama ve Ar-Ge faaliyetlerini Batı Avrupa'da bırakacakları belirtiliyor. 2019 yılı itibariyle, sadece 3 otomotiv üreticisinin pazarda yer alacağı ve yerel pazarın % 60'na hizmet vereceği, pazarın % 25'ne Japon ürünleri, geri kalan kısmına ise ucuz G.Kore ve Çin ürünlerinin sahip olacağı tahmin edilmektedir.

Bu şartlarda, Dünya pazarının Japon ve Çin üreticiler tarafından yönlendirileceği sonucuna varılmaktadır. Avrupa'daki otomotiv sanayii işgücü 350.000 adede gerileyecek ve Hidrojen motoru, otomotiv sanayinin rekabet politikasında belirleyici olacaktır.

İyimser Senaryo

İyimser Senaryoda, Avrupalı üreticilerin, Çinli üreticiler ile yapacakları ortaklığın sonucunda Asya ve Amerika pazarlarına rekabetçi ürün üretecekleri ve Çin pazarında büyük pazar payı elde edecekleri tahmin edilmektedir. Avrupa'nın Ar-Ge çalışmalarındaki

performansı ile hybrid teknolojisinde başarılı olacağı bekleniyor. Yakıt hücresi konusundaki yeniliğin uzak olmadığı 2015 yılı itibariyle, yakıt hücresinin Avrupalı üreticilerin kullandığı standart bir ürün olmakla kalmayacağı aynı zamanda yeni bir teknoloji döneminin başlangıcı olacağı tahmin ediliyor. Avrupa otomotiv sanayinin Ar-Ge yatırımlarından önemli bir geri kazanım elde edeceği, yüksek karlılık sayesinde üretkenliklerini arttıracakları bekleniyor.

Rusya'nın Dünya Ticaret Örgütü'ne katılımı ile yeni iş imkanlarının doğacağı, 2020 yılı itibariyle Avrupa'daki otomotiv sanayinde 2.5 milyon kişinin çalışacağı tahmin ediliyor. Hava kirliliğinin artık bir sorun olmaktan çıkacağı ve otomotiv sektörünün ekonominin önemli bir yapı taşı olmaya devam edeceği tahmin ediliyor.

CARS 21 Çalışmaları

Dünyadaki otomotiv üretiminin % 34 ünü ve Avrupa Gayri Safi Milli Hasılasının % 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, 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 tartışılmaya başlandığı bu çalışmada, AB otomotiv sektörünün gelecek 10 yıl içinde, rekabetçiliğini arttırmaya yönelik önceliklerin belirleneceği yol haritasının çizilmesi amaçlanmaktadır.

AB Komisyonunun 2004 yılında yayınladığı, AB otomotiv sektörü, rekabetçilik, çevre, regülasyonlar ve yol güvenliği konularını detaylı olarak analiz eden "Avrupa Rekabetçik Raporu", CARS 21 çalışmasının temelini oluşturmaktadır.

Rekabetçilik: Raporda rekabetçilik, uygun fiyata ve kaliteye göre pazar payı kazanmak veya mevcut pazar payını korumak olarak tanımlanmakta, 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 ile ilgili olarak otomotiv sanayinin yakıt kalitesinin yükseltilmesi ile ilgili olarak gelişim içinde olması gerektiği vurgulanırken, regülasyonların en iyi şekilde oluşturulabilmesi için, hangi politikaların belirlenmesi gerektiğinin önem taşıdığı belirtilmektedir.

Bu raporda detaylı olarak analiz edilmiş olan aşağıda belirtilen AB otomotiv sektörü ile ilgili sorunlar "CARS 21" çalışmasının başlatılmasının gerekliliğini ortaya koymaktadır.

- AB otomotiv üretimi ABD ve Japonya'nın düzeyinin altındadır.
- İş gücü maliyeti önemli bir problem teşkil etmektedir. İşçilik maliyeti G.Kore'de 12,9 $, Japonya'da 29 $, ABD'de 33,8 $ iken AB işçilik maliyeti ortalaması 32,7 $ düzeyinde bulunmaktadır.
- AB'de kapasite fazlası, pazarı doyma noktasına getirmiştir.
- Orta ve Doğu Avrupa ülkelerindeki üretim tesislerinde hüküm süren rekabet, geleneksel üretim tesisleri üzerinde baskıyı arttırmaktadır.

CARS 21 Grubunun amaçları aşağıdaki şekliyle belirlenmiştir.

- AB otomotiv sektörünün Dünyadaki rekabetçiliğinin arttırılması,
- AB'ni yabancı yatırımlar için cazip bir bölge haline getirilmesi,
- Otomotiv üreticilerinin, AB içinde üretim yapmaya teşvik edilmesi,
- Cesaretlendirici, yenilikçi fikirlerin oluşturulması ve rekabet üstünlüğü elde edebilmek adına, sektörün pozisyonunu belirlemeye yönelik düşüncelerin paylaşılması,
- Otomotiv sektörünün ihtiyaçlarının belirlenmesi,
- Gelecek 10 yıl içinde AB otomotiv sektörünün sürdürülebilir gelişmesinin sağlanması ve bu yolda ortaya çıkabilecek negatif etkilerin azaltılmasına yönelik politikaların belirlenmesi,
- AB otomotiv sektörünün rekabetçiliğini arttırmaya yönelik regülasyonların belirlenmesi,
- AB otomotiv sektörünün, ilk olmanın verdiği avantajdan yararlanabilmesi için, sektörün yenilikçiliğini ortaya çıkarmaya yönelik AR-GE faaliyetlerini destekleyecek şartların oluşturulması,

İlk toplantısını 2005 yılı Mart ayında yapan CARS 21 Grubu, 2006 yılı itibariyle çalışmalarını sürdürmeyi planlamaktadır.

2.3. Türkiye GZFT Analizi

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

Güçlü Yönler	Fırsatlar
• Doymamış İç 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, İstekli ve Kalifiye İşgücü • Esnek ve Uzun Süreli Çalışma Olanakları • Teknik ve Ticari Beceri Düzeyi • Uluslararası Yönetim Sistemleri Yaygınlığı (Kalite, Çevre, Güvenlik) • Konjonktür ve Standart Değişimlerine Uyum Becerisi, Üretim ve Teslimatta (Düşük Miktarlara Da) Esneklik Yetkinliği • Yabancı Firma Ortaklıkları İle Gelişmiş Yan Sanayi "Know-How" Düzeyi • Girişimci Kadroları Varlığı	• Ekonomideki Olumlu Gidişata Bağlı Olarak İç Talepte Artış • Küresel Pazarlarda ve Komşu Ülkelerde Yeni Olanaklar - Yeni İhracat Pazarları • Maliyetlerin Göreceli Olarak (AB'ye Göre) Düşüklüğü • Yeni Araç Projelerinde Yan Sanayimizin Proje Başlangıcında, Tasarıma Ortak Olması • AB Mevzuatına Uyum Çalışmaları (Örneğin Grup Muafiyeti AB Yenileme Pazarındaki Gücümüzü ve Payımızı Arttırmak İçin Bir Fırsat Yaratmaktadır) • Yeni Yatırımlar İçin Ülkenin Çekici Hale Gelmesi
Zayıf Yönler	**Tehditler**
• Taşıt Araçları Satışlarındaki Vergi Yükünün Yüksekliği • Akaryakıt Üzerindeki vergi Yükünün Yüksekliği • MTV'nin AB'deki Genel Yaklaşımla	• AB Yeni Grup Muafiyeti Mevzuatı • Kullanılmış Motorlu Taşıtların AB'de Serbest Dolaşımı: İkinci El Araç İthalatı

Uyumlu Olmaması • Vergi Oranlarında Yapılan Ani ve Yüksek Artışlar Sonucu Oluşan Talep İstikrarsızlığı • Teşvik Mevzuatının Rakip Ülkelere Göre Rekabetçi Olmayışı • Ar-Ge Teşvik Mevzuatının Rekabetçi Ve Etkili Olmayışı • Rakip Ülkelere Göre Yüksek İşgücü Maliyeti • İhracat – İthalat Prosedürlerindeki Gereksiz Bürokratik İşlemler /Giderler ve AB Prosedürlerinin Etkin Olarak Uygulanamaması • Yüksek Enerji Maliyetleri • Akaryakıt Kalitesinin Yetersizliği • Taşımacılık Altyapısının Yetersizliği • Sektörel Vizyon ve Strateji Belirsizliği • Ana – Yan Sanayi İlişkilerinin Yetersizliği Ve Yeterli Sinerji Yaratılamaması • İhracat Teşviklerinin Yetersizliği • Yüksek Reel Faiz ve Temel Girdi Maliyeti Yüksekliği • Makro Ekonomik Konjonktürün, Olumsuz Etkisi • Maliyet Artışları Satış Fiyatlarına Yansıtılamaması • Ar-Ge Çalışmalarına Yeterli Kaynak Yaratılamaması • Endüstriyel Tasarım Kabiliyeti Yetersizliği	• Çalışma Barışının Bozulması • "Enerji Verimliliği" ve "Çevre Kanunu" İle İlgili Yürütülen Yeni Mevzuat Çalışmalarındaki Belirsizlikler • Hammadde Fiyatlarındaki Aşırı Artış • YTL'nin Aşırı Değerlenmesi • Doğu Avrupa Ülkeleri, Çin Ve Hindistan Gibi Ülkelerin Yüksek Katma Değerli Parçaları İçeren Yeni Projelerde Yer Alabilme Yetkinliğinin Gelişmesi ve Düşük Maliyet Sunabilmeleri • Kapasite Arttırıcı ve Teknolojik Yatırım Kararlarının Karar Vericilerce Geciktirilmesi

• Co - Design Yetkinliğine Sahip Firma Azlığı Araçlardaki Yerli Katkı Payının Düşük Olması • Yeterli Test Merkezlerinin Olmaması	

3. DOKUZUNCU PLAN DÖNEMİNDE (2007-2013) SEKTÖRDE BEKLENEN GELİŞMELER

Dokuzuncu Plan Dönemi için sektörde tahminler ve gelişme beklentileri, 2003 yılından bu yana ilkemizde devam eden siyasi istikrar ve uygulanan ekonomik programın ortaya koyduğu veriler dikkate alınarak yapılmıştır. Diğer bir deyişle bu tahmin ve beklentiler, 5 inci Bölümde tartışılan senaryolar arasında yer alan "Senaryo -2" ye daha yakın olarak düzenlenmektedir**.**

Burada hiç şüphesiz farklı senaryolara göre de tahminler yapılabilir. Ancak özellikle yeni yatırımlar ile ilgili gelişmeler ve gelecek 5 yıllık dönemde ekonomide normal gelişmeler dışında büyük sıçramalar olmadan daha farklı tahminlerin yapılması mümkün olmamıştır.

Buradaki tahminlerde ürünler otomobil, HTA – hafif ticari araçlar (kamyonet ve minibüs) ile ATA – ağır ticari araçlar (midibüs, otobüs ve kamyon) olarak dikkate alınmıştır.

3.1. Yurtiçi Talep Projeksiyonu

Ana mallar bazında talep tahminleri aşağıda özetlenmektedir. Burada yıllık ortalama % 5 talep artışı olacağı varsayılmıştır.

Çizelge-33 Otomotiv Sektörü Yurtiçi Talep Projeksiyonu (Adet)

Sıra No	Ana Mallar	YILLAR								ORTALAMA YILLIK ARTIŞ (%)
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007-2013
1	Otomobil	460.000	480.000	505.000	530.000	560.000	590.000	620.000	650.000	5,1
2	HTA	285.000	295.000	310.000	330.000	345.000	360.000	380.000	400.000	5,0
3	ATA	55.000	57.000	60.000	64.000	66.000	70.000	73.000	77.000	5,0
4	Toplam	800.000	832.000	875.000	924.000	971.000	1.020.000	1.073.000	1.127.000	5,0

HTA Hafif Ticari Araçlar
ATA Ağır Ticari Araçlar

3.2. İhracat Projeksiyonu

Çizelge-34 Otomotiv Sektörü İhracat Projeksiyonu (Adet)										
1	Ana Mallar	YILLAR								ORTALAMA YILLIK ARTIŞ (%)
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007-2013
1	Otomobil	300.000	315.000	330.000	330.000	340.000	350.000	350.000	350.000	2,2
2	HTA	240.000	250.000	265.000	280.000	290.000	310.000	325.000	340.000	5,1
3	ATA	10.000	10.000	11.000	11.000	12.000	12.000	13.000	13.000	3,8
4	Toplam	550.000	575.000	606.000	621.000	642.000	672.000	688.000	703.000	3,6

HTA Hafif Ticari Araçlar
ATA Ağır Ticari Araçlar

3.3. Üretim Projeksiyonu

Çizelge-35 Otomotiv Sektörü Üretim Tahminleri (Adet)										
Sıra No	Ana Mallar	YILLAR								ORTALAMA YILLIK ARTIŞ (%)
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007-2013
1	Otomobil	450.000	480.000	519.500	540.000	565.000	585.000	595.000	605.000	4,3
2	HTA	411.000	445.000	470.000	495.000	515.000	545.000	573.000	600.000	5,6
3	ATA	57.000	58.000	62.000	65.000	68.000	71.000	75.000	73.000	3,6
4	Toplam	918.000	983.000	1.051.500	1.100.000	1.148.000	1.201.000	1.243.000	1.278.000	4,8

HTA Hafif Ticari Araçlar
ATA Ağır Ticari Araçlar

Üretim tahminleri yurtiçi talebin yerli üretim ile karşılanabilme oranı ile ihracat faaliyetlerindeki gelişmeler dikkate alınarak yapılmıştır. Burada yeni ve büyük ölçekli bir yatırım yapılmayacağı ve mevcut tesislerde kapasite genişlemesi ile ilgili yatırımların devam edeceği varsayılmıştır.

3.4. İthalat Projeksiyonu

Ana mallar için yukarıda açıklanan yurt içi talep, ihracat ve üretim tahminleri ile son 10 yıldaki gelişmeler dikkate alınarak ithalat tahminleri yapılarak aşağıda özetlenmektedir.

Çizelge-36 Otomotiv Sektörü Ürün İthalatı Projeksiyonu (Adet)										
Sıra No	Ana Mallar	YILLAR								ORTALAMA YILLIK ARTIŞ (%)
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007-2013
1	Otomobil	310.000	315.000	315.500	320.000	335.000	355.000	375.000	395.000	3,5
2	HTA	114.000	100.000	105.000	115.000	120.000	125.000	132.000	140.000	3,0
3	ATA	8.000	9.000	9.000	10.000	10.000	11.000	11.000	17.000	11,4
4	Toplam	432.000	424.000	429.500	445.000	465.000	491.000	518.000	552.000	3,6

HTA Hafif Ticari Araçlar

3.5. Yatırım Tahminleri

3.5.1. Eklenecek Yeni Kapasiteler

2005 yılı sonu itibarı ile motorlu taşıt aracı üretmek amacı ile yeni bir kuruluş bazında teşvik belgesi almış bir yatırım belirlenememiştir. Ancak halen büyük yatırımlarda rakip ülkelerle kıyaslanabilecek yeni bir yatırım teşvik sisteminin tartışmaları devam etmektedir. Bu belirsiz ortam nedeni ile başlanacak yatırımlar ile sektöre eklenecek yeni kapasiteler hakkında bilgi verilememiştir.

3.5.2. Muhtemel Yatırım Alanları

Otomotiv sanayindeki küresel gelişmeler incelendiğinde, küresel şirketlerin üretim için yeni alanlar aradığı görülmektedir. Burada yeni yatırım yapılacak olan alanlarda pazar potansiyeli yanında potansiyel diğer pazarlara olan yakınlık, üretim ile ilgili yetişmiş insan gücü ve üretim altyapısı ile yan sanayinin varlığı, ülkedeki siyasi ve ekonomik istikrar yatırım kararın etkileyen en önemli parametrelerdir.

Bunların dışında en önemli diğer etken ise yatırım maliyetini doğrudan etkileyen uygun yatırım ortamı ve yatırım ile ilgili vergisel kolaylıkları içeren teşvik uygulamalıdır.

Türkiye'nin halen kişi başına düzen motorlu araçlar sayısı açısından dünya ortalamasının altında bulunması ve bulunduğu coğrafyanın Orta Asya, Kafkaslar, Orta Doğu ve Balkan Ülkeleri gibi potansiyel pazarlara olan yakınlığı önemli bir üstünlüktür. 50 yılı aşkın bir süredir otomotiv sanayinde elde ettiği deneyim ile çok iyi yetişmiş insan gücünün üstün yönetim ve üretim becerileri ile son zamanda gelişen tasarım-geliştirme becerileri göreceli üstünlüğe sahiptir. Bunların yanında son 3-4 yıldır sağlanan siyasi ve ekonomik

güven ortamı yanında AB ile müzakere sürecinin başlatılması da yatırım için uygun bulunmaktadır.

Ancak henüz yatırım ortamı otomotiv sanayi alanında doğrudan yabancı sermaye yatırımları için göreceli üstünlük sağlayacak nitelikte bulunmamaktadır. Özellikle yeni yatırımlarda yatırım maliyetini doğrudan etkileyen "vergisel teşvikler" açısından Türkiye rakip ülkelere göre geri durumda bulunmaktadır.

Eğer bu koşul da sağlanırsa Türkiye gelecek plan döneminde özellikle ticari araçlar alanında önemli bir üretim ve bunun ötesinde tasarım merkezi olabilecektir.

3.6. Teknolojide, Ar-Ge Faaliyetlerinde, İstihdam Piyasasında, Girdi Piyasalarında, Çevre Uygulamalarında vb. Muhtemel Gelişmeler ve Sektörün Rekabet Gücüne Etkileri

3.6.1. Ar-Ge ve Otomotiv Sanayi

2004 yılında ülkemizdeki hafif ticari araç ve otomobil pazarı 750 bin adede ulaşmıştır. Oysa, Türkiye nüfusuna yakın İspanya (GSMH=17.377€) ve G.Kore (GSMH=10.800$ €) gibi ülkeler incelendiğinde otomotiv pazarlarının üç milyon dolayında olduğu görülmektedir. Söz konusu pazar büyüklüğü, Türkiye'de de GSMH'nin artmasıyla birlikte gerçekleşecektir. Bu büyüklükteki iç pazarlara sahip ülkelerin otomotiv sanayileri de, genelde ve doğal olarak çok güçlüdür. Üç milyona yakın bir otomobil ithalatının yükünü hiçbir ekonomi karşılayamayacağından söz konusu ülkeler otomotiv sektörlerini güçlendirmişlerdir.

Diğer yandan otomotiv sanayii; a) yarattığı yüksek katma değer, b) yüksek istihdam, c) rekabetçi yapısı ve bünyesinde çok fazla sayıda teknolojiyi barındırması dolayısıyla Araştırma-Teknoloji Geliştirmeyi (Ar-Ge) tetiklemesi gibi özellikleri nedeniyle de Türkiye için son derece önemli ve stratejiktir. Bu nedenle otomotiv sanayine özel bir önem gösterilmeli ve bu sanayi faaliyeti ülkemizin kalkınmasında ve Ar-Ge faaliyetlerinin arttırılmasında etkili bir araç olarak kullanılmalıdır.

Dünya Otomotiv Sanayiinde Ar-Ge

Tüm dünyada, otomotiv gibi sanayi sektörlerinde Ar-Ge faaliyetleri teknolojik performans ve rekabetçi üstünlükleri belirlemede önemli faktördür. Sektörün üstünde durulması gereken bir özelliği de, 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'dür.

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

Son yıllarda araç dizaynındaki başlıca değişim; donanımdan yazılıma geçilmiş olması ve elektronik alanındaki gelişmelerin sürüş esnasında insan aklı/becerisi 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. Özellikle 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 ise alternatif yakıt kullanımıdır. Enerji üretmek amacıyla bioyakıtlar, 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 Hücresi" 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 öngörüleri araç parkının, aşağıda yer alan sekiz farklı tahrik teknolojisini kullanan otomobillerden oluşacağını göstermektedir:

1. Değişken doğrudan püskürtmeli benzin motorları,
2. Doğrudan püskürtmeli benzin motorları,
3. Yeni entegre yanmalı motorlar,
4. CHHC (Combined Homogeneous/Heterogeneous Comb.) dizel motorları,
5. Doğrudan püskürtme dizel motorlar,
6. Sıkıştırılmış doğal gaz motorları,
7. Yakıt Pili ile çalışanlar,
8. Bunların hibridleri.

Tahrik sistemlerindeki bu değişimlere paralel olarak, kontrol teknolojileri ve bileşenleri de:

1. Duyargalar (sensörler), hareket ettiriciler (actuatorlar) ve mekatronik komponentleri,
2. Mikrodalga teknolojileri,
3. Bilgisayar destekli tasarım, veri toplam ve deneme teknojileri,
4. Teşhis (diagnostics),
5. Araç radar uygulamaları,
6. Telematik teknolojisi,
7. Sürücüye yardımcı teknolojiler,
8. Araçlar arası ve araç yol arası iletişim teknolojileri doğrultusunda gelişecektir.

Araçların temel bileşenlerindeki bu değişimlerin yanı sıra :

1. İşlemesi ve birleştirilmesi zor olan malzemelere uygun işlemlerin ve teknolojilerin geliştirilmesi ,
2. Talaş kaldırarak işlemede %100 kuru (kesme sıvısız) teknolojilerin kullanılması,
3. 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 arttırılması 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. İyileştirmelere her alanda devam edilecek, ama alt sistem ve parçalarda daha çok değişiklik yapılacaktır. Bu yüzden Ar-Ge ve üretim yapıları/teknolojileri konularında yeni kaynaklar ayrılacaktır.

Dünyada yoğun rekabet nedeni ile, hafif taşıt aracı üreticileri arasında yaşanan birleşmeler artarak devam edeceğinden her biri yaklaşık 10 milyon adet/yıl kapasiteli en çok 5 üretici şirketin oluşacağı öngörülmektedir. Üreticiler üretim alanlarını gelişmekte olan ülkelere daha fazla kaydırarak bunun yerine tasarım, Ar-Ge, teknoloji ve satış sonrası hizmet alanları gibi daha yüksek katma değer yaratan alanlarda yoğunlaşacaklardır.

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 da 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'de daha güçlü gözükmektedir.

Sektördeki Ar-Ge Çalışmaları Üzerindeki Dış Etkiler

ABD, Japonya, AB Etkileri

Otomotiv sektöründe üç esas araç üretme bölgesi: Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa Birliği ve Japonya'dır . Bu üç bölgede 2002 verilerine göre sektörde yaratılan katma değer; AB-15 için 114.170 M€, Amerika için 113.748 M€ ve Japonya için 73.855 M€'dur. Yine aynı yıl verilerine göre istihdam rakamları; ABD için 1.151.000, Japonya için 646.000 ve AB-15 için 1.907.000 olup, AB-25 için 2.130.000'dir. 2001 yılında Ar-Ge'ye ayırdıkları kaynak toplam olarak yaklaşık 80.000 M€'dur. Bu üç bölgenin 1995-2000 yılları arasındaki verilerine bakıldığında; ABD ve Japonya'da bioteknoloji ve iletişim teknolojilerinde görülen artışın yerine Avrupa Birliği'nde otomotivdeki Ar-Ge harcamalarında artış görülmektedir. Bu artıştaki özellik Avrupa'nın tercihinin, kendi inovasyon sistemini büyük oranda (% 53) kendi Ar-Ge sistemine dayandırmasıdır.

Söz konusu bölgelerdeki firmaların; pazarın değişen talebine hızla karşılık vermek, öncü 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 görülmektedir. 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 gelinmesi zorunluluğu öne sürülerek "iyi üretebilmek" konusunda da beceri 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. Üretim merkezi özelliğini korumak için bile Ar-Ge'ye kaynak ayrılması kaçınılmazdır.

Küreselleşmenin Etkileri

Çeşitli raporlar Avrupa'daki (AB-15'deki) otomotiv sanayii 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. Avrupa Birliği'nde görülen bu eğilim Amerika Birleşik Devletleri ve Japonya'da da değişen oranlarda gözlenmekte ve üretim tesisleri Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin gibi ülkelere kaymaktadır.

Küreselleşmenin karşı sonucu olarak da; uzun vadede yüksek katma değer yaratan Ar-Ge faaliyetlerinin de sanayileşmiş ülkelerden kayarak, bu teknoloji üretme bölgelerinin yer değiştirmesine karşı bazı tedbirler ürettikleri görülmektedir. Türkiye Ar-Ge faaliyetlerini çekebilecek politikaları üretmesi gerekmektedir.

AB'ne Katılım Sürecinin Etkileri

Avrupa'da özel sektör araştırmalarının yaklaşık 1/4'ü ulaştırma konusunda yapılmaktadır. Ancak Avrupa'daki ana çelişki; nano teknoloji, bio teknoloji, elektronik gibi temel araştırmaların doğrudan ulaşım sektöründe yapılamamasıdır. Sektör bu konulardaki gelişmelerin kullanıcısı durumundadır. Örneğin nano teknoloji araçlardaki hava yastıklarının geliştirilmesi konusunda uygulama bulmuştur. Avrupa'da da sektör, olgunluğa erişmiş teknolojilerin kullanıcısı konumundadır ve bazı yeniliklerin sektörde uygulamasına direnç gösterebilmektedir. Bu nedenle otomotiv sektöründe ana çalışma, nano teknoloji, bio teknoloji, elektronik gibi temel konularda sağlanan yeniliklerin bu sektöre entegre edilmesinde yoğunlaşmaktadır. Avrupa (AB-15) otomotiv sektörünün önüne koyduğu iki mesele:

- Giderek otomotivin gelişmesinde rolü artan bilim dallarının sektöre nasıl entegre edileceği,
- Yakın gelecekteki Avrupa endüstrisinin rekabet gücünü tetikleyen ufak buluşlar ve uzun vadede enerji, kirlilik gibi sorunlar için gerekli olacak, sıçramayı sağlayacak devrimsel buluşlara nasıl ağırlık verileceğidir.

Türkiye, bugüne kadar Avrupa Birliği'nin çeşitli Ar-Ge programlarında yer almıştır. Bu programların bazılarında Otomotiv Sektörünü doğrudan veya dolaylı ilgilendiren projeler de vardır. Örneğin, Eureka programındaki bugüne kadar, 1985-2005 yılları arasında sunulan, toplam 57 projeden 3'ü otomotiv projesidir.

1. E!3396-MAFLOW

Bütçesi:1,80 M€

Türk tarafı katılımcıları: TEMSA A.Ş, İTU

Durumu:Devam ediyor

2. E!3178-FACTORY IVIMA

Bütçesi:3,79 M€

Türk tarafı katılımcıları: İnfotron(Kaletron)

Durumu:Devam ediyor

3. E!1924-CARDS

Bütçesi:4,10 M€

Türk tarafı katılımcıları: İnfotron(Kaletron)

Durumu:Tamamlandı

Devam eden projelerde Türk firmalarının katılım payı 84 M€'dur. 6. Çerçeve'de otomotiv firmalarının yer aldığı, AB komisyonu tarafından desteklenen projeler de aşağıda verilmiştir.

Çizelge-37-6. Çerçeve Programı Kapsamında AB Komisyonu Tarafından Desteklenen Projeler

Kısa adı	Adı	Türk tarafı	AB tarafı katkısı (€)
ACE	ACE Network - Temiz ve Verimli Taşıtlar İçin Otomotif Kontrol	İstanbul Teknik Üniversitesi	0
		FORD OTOMOTIV SANAYI A.S.	0
HEVTECH	Hibrid Elektrik Taşıt Teknolojileri ve Kentsel Taşımaya Entegrasyonu	TÜBİTAK MRC ESERI	0
		TÜBİTAK	0
GREEN	Yeşil Ağır Hizmet Motoru	FORD OTOMOTIV SANAYI A.S.	160.000

Yukarıda görüleceği gibi katılımın bu denli düşük olmasının gerekçelerinin içsel olduğu düşünülmektedir. Avrupa Birliği, Ar-Ge politikalarının belirlenmesi sırasında ve bu programların bazılarının hazırlanma sürecinde üye olmayan ülkelerin doğrudan katkısını istememekle birlikte, bugüne kadar Türkiye'den giden temsilcilerin görüşleri dikkate alınmıştır.

Büyük otomotiv firmalarının 1994 yılında oluşturduğu "Otomotiv Ar-Ge Avrupa Konseyi" EUCAR (European Council for Automotive R&D) özellikle sektörün Ar-Ge konularındaki işbirliğini organize etmekte, transmisyon (daha fazla performans, daha az yakıt tüketimi, daha fazla verimlilik, alternatif yakıtlar, hibrid tahrik, bataryalar), güvenlik (kazaların ve etkilerinin azaltılması), kontrol ve taşıt informatiği, kontrol sistem teknolojileri, sürücü taşıt etkileşimi, malzemeler (daha hafif ve dayanıklı araç), yeniden kullanım, mobilite

konularında ortak projeler yürütmekte, böylelikle Avrupa'da teknoloji, proses ve sistem gelişimine katkıda bulunmaktadır. Yukarıdaki tabloda geçen GREEN projesine katılım, Otomotiv sanayiinin sürekli temasta olduğu EUCAR'ın aktivitesi olarak gerçekleşmiştir.

Ölçek Etkisi, Yetişme Sorunu, Değişen Dünya

Türkiye'deki otomotiv sektöründe Ar-Ge açısından iki temel sorun öne çıkmaktadır.

Sektöre has ölçek sorunu: Her ne kadar modüler ve esnek üretim tekniklerinin varlığı nedeniyle, üretimde üretim ölçeklerinin etkisi azalmışsa da, ölçek büyüklüğü hala bazı parçaların Ar-Ge'sine girilmesini belirlemektedir. Özellikle temel platform ürünü olan parça ve sistemlerde ne kadar ürettiğiniz, hangi sistemlerin Ar-Ge'sine gireceğiniz üzerinde etkilidir.

Yetişme sorunu: Türkiye'nin bir diğer meselesi de Ar-Ge'sinde yol almış endüstrilere yetişme sorunudur. Türkiye Avrupa ülkeleri arasında inovasyon performansı açısından geri konumdadır. Üstelik Avrupa Birliği ülkelerinin eğilimlerinde bir değişiklik olmadığı takdirde Amerika Birleşik Devletleri ile aralarındaki açığın 50 yıl olduğu da ifade edilmektedir.

Türkiye gelişmiş otomotiv endüstrilerine sahip ülkelerle arasındaki Ar-Ge ve yenilik (inovasyon) sarmalına dayalı boşluğu nasıl kapatmak için ilgili tüm aktörlerinin (sanayici, üniversitelerin ilgili bölümleri, kamu, ilgili sivil toplum örgütleri) katılımıyla bu boşluğu aşacağı özgün politikalarını/stratejilerini üretmelidir.

Gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, sıralı, doğrusal yöntemler kullanarak bu ülkelerle aramızda oluşan Ar-Ge açığının kapatılamayacağı açıktır. Örneğin; Ar-Ge çalışmalarına sürecin en üst basamağından, kavram geliştirmeden başlamak yerine Prototip aşamasından başlayarak da bir Ar-Ge faaliyeti yürütülebilir. Ar-Ge faaliyetinin prototip öncesi aşamaları için firma dışı kaynaklardan yararlanılabilir veya bu aşamalar için stratejik ortaklıklar oluşturulabilir. Buradaki kritik nokta "bir sonraki Ar-Ge faaliyetinde bir üst basamaktan başlamanın-sıçramanın" farkında olmaktır. Mühendislik problemleri ve ürün geliştirme problemleri arasındaki alanda tasarım yetkinliği geliştirilerek daha sonra bu yetkinlik Ar-Ge yapabilme yeteneğine dönüştürülebilir. Bu durumda tasarım ve tasarım doğrulama yetisi kazanmak çok önemlidir. Tasarım yapabilme, üründe yenilik yapabilme, mükemmeliyet merkezi olma gibi, hep bir üst basamağa atlama çabası içinde olunarak bu açık yönetilebilir.

Türkiye'de teknoloji geliştirme durumunun; çok hızlı ve yoğun bir öğrenme, içselleştirme, yeniden üretme ve biriktirme sürecini içerdiği kabul edilmelidir. Bu süreçte yabancılardan öğrenme de önemli bir yer tutmaktadır. Bu noktada aşırı uçlardan biri bizim

için kara kutu olan bir teknolojiyi sürekli dışarı bağlı kalarak edinmek, diğeri de her şeyi en başından yeniden keşfederek Ar-Ge yapmaya çalışmaktır. Bazı temel bilim alanlarında teknolojinin en uç noktalarını literatürden izlemek mümkün olabilir. Ancak otomotiv gibi keskin bir rekabet ortamında, gizliliğin en üst düzeyde uygulandığı bir sektörde yeni ve avantajlı bir teknolojiyi kendine saklayarak bundan istifade etmek tercih edilmektedir. Dolayısıyla en uçtaki teknolojiyi ancak geliştireninden öğrenmek mümkündür. Bu durumda da bu geliştireni projeye dahil etmek gerekmektedir.

Bazen durum bu denli açık görülemeyebilir. Edinilmek istenilen Ar-Ge yetkinliği bir teçhizata, ürüne, alt sisteme, yazılıma uygulanarak da bir kara kutu olarak sunulabilir. Önemli olan Ar-Ge'yi özümseyebilme ve yeniden üretebilme kapasitemizi karşı tarafa göstererek stratejik ortak olabilmeyi başarmaktır. Bu girişimde de ihmal edilmemesi gereken, her seferinde edinilen Ar-Ge yetkinliğinin ölçülmesi ve irdelenmesidir.

Öte yandan, yukarıda bahsedilen yönteme paralel olarak, değişen Dünya'da, bizim gibi ülkeler için yeni/uç teknolojilere yatırım yapılarak yeni/devrimsel şansları yakalamak da söz konusu olabilmelidir. Bu yapılmadığı takdirde sıçrama yapabileceğimiz, üstünlük kazanabileceğimiz teknoloji alanları yaratmamız mümkün olmayacaktır. Yukarıda açıklanan iki yaklaşımda birbirini destekleyecek bir yöntemle ele alınarak otomotiv sektöründeki önde olanları yakalama ve Türkiye'ye has üstünlük alanları yaratma şansımız olacaktır.

Türkiye Otomotiv Sektöründe Ar-Ge'nin Görünümü

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. Buna rağmen ana sanayi şirketlerinin hemen hiçbirisi şu anda bir ürünü tamamen tasarlayabilecek bilgi birikimine ve gerekli yetkin eleman sayısına sahip değildir. Ancak son on yılda bu açığı kapatmak üzere hızla çalışmalarını sürdürdükleri de görülmektedir. Türkiye'de tasarım doğrulaması açısından da önemli laboratuar eksiği vardır. Bu konudaki gelişmiş tesislere sahip firmalar bulunmaktadır. Ancak yol testleri için gerekli pistler, çarpışma test laboratuarları ve rüzgar tüneli eksiği vardır.

Söz konusu gereksinimden yola çıkılarak, geçmiş on yıllık süreç içerisinde, otomotiv konusunda, özellikle rekabet öncesi Ar-Ge çalışmaları ve analizlerin çağdaş olanaklarla sürdürülebilmesi ve İTÜ'nün Otomotiv konusunda sürdürdüğü Lisans ve Yüksek Lisans

Programlarının verimliliğinin arttırılması için ihtiyaç duyulan, Üniversite-Sanayi İşbirliğinin Kurumsallaştırılması adımı atılmış, İTÜ ile OSD arasında, TÜBİTAK-ÜSAMP çerçevesinde "Otomotiv Teknoloji Ar-Ge Merkezi (OTAM)" kurulmuştur. Faaliyete geçtiği tarihten bu yana geçen bir yılı aşkın süredir çok sayıda test ve analiz yanında, disiplinler ve Üniversiteler arası ve aynı zamanda rakip otomotiv firmalarının ortaklaşa desteklediği rekabet öncesi Ar-Ge projeleri yürütülmeye başlanmıştır.

1996'den başlayarak 2004 yıllını da kapsayan "açıklanmış göreceli üstünlükler" ve "ithalat sızma oranları" gösterge tabloları incelendiğinde görülmektedir ki, bu dokuz yıllık sürede Türk otomotiv sanayinin dünya pazarlarında rekabet gücü artmaktadır. 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 açıkça görülmektedir. Türkiye'de Otomotiv sektöründe yapılan Ar-Ge faaliyetleri ile ilgili sağlıklı veri kaynaklarından biri de TÜBİTAK-TİDEB'in verileridir. TİDEB on yıldır sanayideki Ar-Ge faaliyetlerini izlemekte /değerlendirmekte ve desteklemektedir.

TİDEB'e, 1995'ten bu yana, aşağıdaki çizelge 38 ve çizelge 39'dan görüleceği gibi, Ar-Tge Projesi için destek başvurusunda bulunan, 'otomotiv ana sanayii' kategorisinde sayılabilecek toplam firma sayısı 15; 'otomotiv yan sanayii' kategorisinde sayılabilecek toplam firma sayısı ise 98'dir. Ancak, geçen on yılık süre içerisinde, 'TİDEB'e sundukları proje sayıları', 'proje sunumundaki süreklilikleri' ve 'son yıllarda proje sunmuş olmaları' gibi, üç kriter esas alınarak bir değerlendirme yapıldığında, söz konusu 15 ana firmadan yalnızca 7'sinin bu kriterlere uyduğu görülmektedir. Yan sanayi firmaları için de, bu üç kritere uygunluk açısından bir değerlendirme yapılır ve bunlara ek olarak, bir de, 'araç üreticileri birinci tedarikçisi konumunda bulunmak'gibi bir kriter esas alınırsa, sözü edilen 98 yan sanayi firmasından da, yalnızca 26'sinin bu dört kritere uygun olduğu görülür."

TİDEB'de Ar-Ge projeleri bulunan 26 tedarikçi firmanın (yan sanayii 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 de, 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, aşağıdaki tablodan da görüleceği gibi, sektörün Ar-Ge faaliyetleri için ayırdığı kaynak yılda ortalama 40 milyon dolardır (35 milyon Euro). Devletin hibe olarak sektöre aktardığı Ar-Ge kaynağı ise yılda ortalama 6 milyon dolardır.

Sıfırdan bir motor geliştirebilmek için ayrılması gereken kaynak yaklaşık 60 -70 milyon dolar arasındadır. Bunun üstüne bindirilecek gövdenin Ar-Ge faaliyetleri için de, kabaca 40-50 milyon dolar ayrılsa toplam 100-120 milyon dolar arasında bir kaynak ayrılması zorunludur. Bu faaliyetin üç yıl süreceği düşünülürse, yeni bir araç geliştirmek için yıllık ayrılması gereken kaynak yaklaşık yıllık 40 milyon dolardır. Buna gerekli test altyapısı da eklendiğin gider artmaktadır.

Çizelge-38 ARGE Faaliyetleri (1995-2005)

	Ana Sanayi	Yan Sanayi	Toplam
Firma Sayısı(*)	15	98	113
Toplam Proje Başvurusu	97	274	371
Firmaların Tahmini Maliyeti (Milyon $)	567,4	107,6	675
Tahmini Gerçekleşme Maliyeti (Milyon $)**	323,4	61,3	385

(*) Bazı firmalar yıllar itibariyle mükerrer olabileceğinden toplam da firma sayısı tutmamaktadır.

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

Aşağıda görüldüğü gibi, 1996 ve 2004 yılları esas alındığında proje sayısının, yaklaşık olarak ikiye, proje maliyetlerinin de 5,5'a katlandığı söylenebilir. Ancak bu süreç boyunca, düzgün bir artış yerine bir dalgalanma gözlenmektedir. Bu dalgalanmayı ülkede yaşanan mali kriz vb dış etmenlerle açıklamak da mümkün gözükmemektedir. Dalgalanma sektördeki Ar-Ge faaliyetlerinin kendi yapısıyla ilgilidir:

- Ar-Ge faaliyetleri OSD üyesi 7, TAYSAD üyesi 26 firmada sürdürülmektedir. Bu durum diğer sektörlerde de benzerlik göstermektedir.

- Sektördeki tekelleşme nedeniyle Ar-Ge faaliyetlerinin paylaşımı uluslararası ortaklık bünyesinde olmaktadır. Özellikle ana sanayideki bir firma kendi uluslararası ortağından/ortaklarından büyük bir Ar-Ge projesi alabildiğinde kendi yerli yan sanayisi ile birlikte bu aktiviteyi sürdürmekte ve bununla ilgili olarak da kamu kaynaklarına başvurmaktadır. Böylece o yılın Ar-Ge giderleri yükselmektedir. Büyük bütçeli projeler genellikle yeni bir aracın tasarlanması sürecini içermektedir. Yeni bir aracın baştan sona tasarlanması ve üretilmesi sorumluluğunun Türkiye'deki firmalara verilme şansı da

yukarıdaki rakamlardan da anlaşıldığı gibi süreklilik arz etmemektedir. Dolayısıyla tek bir projenin bile gerçekleştirilmemesi durumunda Ar-Ge giderleri azalmaktadır.

Çizelge-39 Ar-Tge Maliyetlerinin 1995-2005 Yılları Arasındaki Dağılımı

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 maliyet (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*

(*) Bazı firmalar yıllar itibariyle mükerrer olabileceğinden toplam da firma sayısı tutmamaktadır.

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

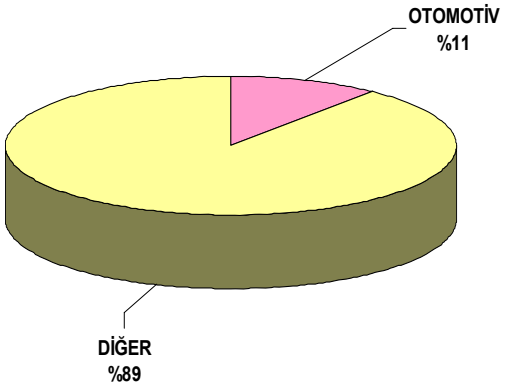
(***) Ağustos 2005 tarihine kadar.

"Sığlık" olarak açıklayabileceğimiz bu duruma müdahale edebilmek için tüm aktörlerin katılımıyla bu sığlığın yönetilebilmesi gereklidir.

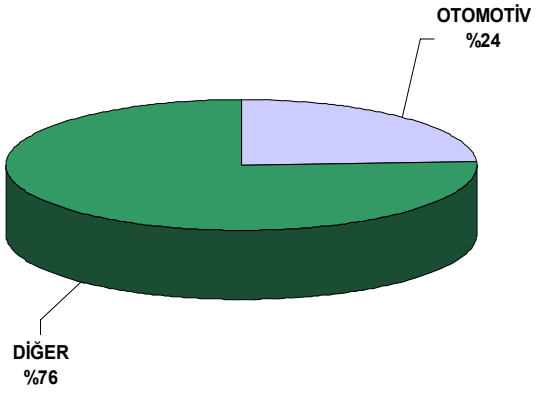
Diğer Sektörlerle Karşılaştırma

Otomotiv sektöründe yapılan Ar-Ge faaliyetleri, diğer sektörlerle karşılaştırıldığında Türkiye'deki Ar-Ge faaliyetlerindeki payı; proje sayısında % 11'i, maliyetlerde % 24'ü bulmaktadır.

OTOMOTİV PROJE SAYILARININ TOPLAM İÇİNDEKİ PAYI - grafikA



OTOMOTİV PROJE MALİYETLERİNİN TOPLAM İÇİNDEKİ PAYI – grafik B



Türkiye'de Otomotiv Sektörü İle İlgili Oluşturulan Ar-Ge Faaliyetlerini Yönlendirici Senaryolar

Akademisyenlerin ve sanayicilerin katılımıyla TÜBİTAK'ın yaptığı 2002-Haziran ayında tamamlanan bir çalışmanın sonucunda oluşturulan raporda, Türkiye Otomotiv Sektörünün gelecek on yılı için teknoloji alanındaki yetkinliklerine dayandırılan senaryolar üretilmiştir. Bu senaryolarda tüm aktörlerin üzerinde anlaştıkları nokta; Türkiye'nin son yıllarda otomotivde bir üretim merkezi olmasının yabancı firmaların kendi stratejilerine bağlı olarak geliştiği ancak üretim merkezi özelliğini korumak için teknoloji ve ölçekten kaynaklanan sorunların var olduğudur. Bu sorunlara çözüm üretilememesi halinde söz konusu avantajların da kaybedilme tehlikesi vardır. İkinci husus ise lisansöre karşı rollerin çoklaştırılmasının gereği olmuştur. Katılımcıların farklılaştıkları noktaları içeren dört senaryo yaratılmıştır. Bu senaryoların bugün önem kazanmasının bir nedeni de, geçen üç yıllık süre içerisinde bu doğrultudaki belirgin gelişmelerdir.

Senaryolar

A. Dünya bir bütünleşme sürecine girmiştir. Uzun dönemde dünyada dört ya da beş tane marka sahibi olan otomotiv ana firmasının kalması beklenmektedir. Eldeki hazır kaynak ve olanaklarla yeni bir markanın yaratılması imkânsızdır.

A1. Türkiye'de binek oto yapabilme koşulları sürdürülebilir. Temel gereksinim, dünyada var olan teknolojilerin özümsenerek üretim ve yönetim teknolojilerini geliştirmek ve yaygınlaştırmak; yan sanayinin tasarım, tasarım doğrulama ve üretim yeteneğini, yönetim teknolojilerini geliştirmektir.

A2. Lisansör firmanın hedefleri "maniple" edilerek binek oto ve/veya ticari araçların Türkiye'de üretilmesi ve bu üretimin giderek artırılması sağlanabilir. Belli ileri teknoloji konularına yönelik, uluslararası alanda rekabet edebilecek düzeyde tasarım/teknoloji geliştirme yeteneğine sahip olunabilir ve sonrasında da belli alanlarda mükemmeliyet ve/veya yetenek merkezleri oluşturulabilir. Türkiye'de araç üretebilmenin kalıcılaştırılması ve verimli bir üretim yapılabilmesi için de iyi bir Ar-Ge faaliyeti sürdürüyor olunması gerekir. Bu bağlamda "Ortak ürünler", "rekabet öncesi çalışmalar" gerçekleştirilebilir.

A3. Binek otonun kalite gereksinimi daha yüksektir, üretimi daha büyük maliyetli yatırımlar ve pazar gerektirmektedir; bundan vazgeçilip, ticari araçlara dönülerek teknoloji yoğun üretime gidilebilir. Türkiye'nin gerçek rekabetçi gücü mühendislik hizmetlerindedir. Katma değeri yüksek mühendislik faaliyetlerinin sürdürüldüğü merkezler kurulabilir. Bunun yan sıra test merkezlerinin kurulması da zorunludur.

B. Türkiye'deki firmalar kendi markalarını yaratabilir. Bugünkü olanaklarla, bu durum ağır ticari vasıta için geçerlidir. İç pazarda ileri teknolojiye büyük talep yoktur. 600hp, 700 hp motorlu kamyonlar ile talep karşılanabilir.

Ticari araç, toplu taşıma ve askeri araçlar gibi basit ürün modellerine yönelinmediği takdirde, Türkiye'de, ancak fason üretim yapılabilecektir. Üretim ve tasarımda esnekliğe önem verilerek çok çeşitli tipte az sayıda araç geliştirilebilir. Bu durum Türkiye'nin avantajı olacaktır. Düşük maliyetli ticari araçlara yönelip, daha dar bölgesel pazarlara da hakim olunarak, Türkiye'nin önündeki on yıl içinde, ticari araçta dünya markasına sahip olması mümkündür.

Sonuç olarak görülmektedir ki; otomotiv sanayii, bugüne kadar, daha çok yabancı ortakların stratejilerine bağlı olarak edindiği üretim merkezi olma konumunu gelecekte de koruyarak, ancak giderek ulusal birikim oluşturacak şekilde teknoloji geliştiren ve kullanan bir sektör olma konumuna doğru yükselme eğilimindedir. Bu eğilim doğrultusunda gerekli Ar-Ge çalışmalarını ve buna dayalı inovasyon aktivitelerini yürütebilmek için, tüm aktörlerin katıldığı a) Ulusal politika ve stratejiler, b) Yapılanmalar, c) Mekanizmalar tanımlanmalı ve uygulamaya geçirilmelidir ve bunlara süreklilik kazandırılmalıdır.

Söz konusu politikalar, yapılanmalar ve mekanizmaların tanımları için, daha önce, üniversitelerden, sanayiden ve kamudan ilgililerin katılımıyla gerçekleştirilmiş çalışmalardan da yararlanılarak aşağıdaki öneriler geliştirilmiştir.

Ortak Gereksinim Alanları

Gövde (şasi, boyalı saç gövde, süspansiyon sistemi, direksiyon sistemi, fren sistemi vb.) ve gövde donanımı (iç finisyon, dış finisyon parçaları vb.) konularında Türkiye'de iyi bir alt yapı mevcuttur ve sektör bu alanlardaki tasarım, tasarım doğrulama konularında var olan becerisini zaman içerisinde geliştirmek istemektedir. Sektör ayrıca, araç dinamiği, akustik, titreşim, güvenlik ve yorulma gibi teknoloji alanlarındaki bilgi birikimini de artırmak istemektedir. Boyalı saç gövde, özellikle saç parçalar otomobil maliyetinde önemli bir yer tutmaktadır. Bu konularda mühendislik ve test hizmetlerinin oluşması/geliştirilmesinin önemli yararlar sağlayacağı düşünülmektedir. İç teçhizata yönelik plastik parçaların yapımı, prototiplerinin hazırlanması ürün geliştirme sürecinin önemli ve maliyetli bir aşamasıdır. Türkiye'deki ilgili sektörler bu konularda oldukça zayıftır. Plastik parçaların geliştirme sürecinde yan sanayinin ve mühendislik birikiminin geliştirilmesi için birlikte çalışmalar yapılabilir. Araç dinamiği ve süspansiyon sistemleri Türkiye için çok önemli, sektörde geleceği olan ve Türkiye'de de ilgili yan sanayinin var olduğu bir alandır. Bu alanda da özellikle test sistemleri ve gerekli yol testleri konusunda hem Yan Sanayi ile, hem de Ana Sanayi içinde işbirlikleri kurulabilir. Titreşim ve akustik ürün geliştirme ve iyileştirme sürecinin çok önemli parçasıdır. Bu konuda da test sistemlerinde, test pisti ve "Yansımasız Oda" gibi konularda işbirliği yapılabilir.

Yatay Yapılanmanın Özendirilmesi

Ar-Ge derinliği aranmaksızın, ortak gereksinim alanlarında, üç, ya da daha fazla firmanın geliştireceği yatay yapılanmalar kamu kaynaklarından özendirilmeli/desteklenmelidir. Plastik parçalar, gösterge sistemleri, elektrik dağıtım sistemleri konularında veya üretim teknolojileri, yönetim teknolojilerinde yapılacak ortak çalışmalar bu tip bir örgütlenme ağına oturtulabilir.

Entegre Projelerin / Yapılanmanın Özendirilmesi

Araç ve motor yönetim sistemleri ve elektroniği, alternatif yakıtlar, dönüştürülebilirlik, motor emisyon sistemleri ve enjeksiyon sistemleri, bor esaslı yakıt pilleri ile çalışan otomobil teknolojisi konularında araştırma derinliği yüksek projeler oluşturulabilir. Bu tip projeler konularının özelliği nedeniyle, üniversiteler ve araştırma enstitülerindeki akademik bilgiye

gereksinim duyulan ve kaynakların birleştirilerek gerçekleştirilebileceği, birden fazla firmanın ortak olması gereken çalışmalar olarak değerlendirilmelidir. Rekabet öncesi Ar-Ge çalışmaları olarak nitelenen bu faaliyetler ürün geliştirme projelerine göre çok daha uzun süreli ve yüksek maliyetlidir. Değerlendirilme kriterleri çok daha ağır ve seçici olması gereken bu tip projeler, kapsamlı ve uzun süreli olarak kamu kaynaklarından desteklendirilerek özendirilmelidir. Bu tip projelerin konuları saptanmadan önce teknolojik öngörüde bulunmalı ve ileride de önemini kaybetmeyecek kritik konular seçilmelidir.

Bunun yanında, hem "ürün geliştirme çevrim planları" na bağlı olarak değişen mühendislik işgücü gereksinimlerini sağlayabilecek, hem de sahip olacağı pahalı ve ancak paylaşımlı kullanıldığında ekonomik olabilecek, ileri teknolojiye sahip ekipmanları/yazılımları kullanıma sunabilecek, özel tasarım teknolojilerinde hizmet verebilecek, özerk ve bütünleşik yapıda bir teknoloji enstitüsü veya şirketi kurulabilir. Örneğin bu, teknoloji ve mühendislik hizmeti üretebilecek; TAYSAD, TTGV ve OSD'nin ortaklığında kurulacak, İleri Teknoloji A.Ş. gibi bir şirket olabilir. Bir alt ürün başlığı olarak hızlı prototip, koltuk ve süspansiyon sistemi öne çıkartılarak, mükemmeliyet merkezleri ve/veya yetenek merkezlerine örnek oluşturacak yapılanmalara gidilebilir. Buradaki konular (korezyon önleme, koltuk ve süspansiyon sistemi) bir uç örnek olmamakla birlikte, bu yapılanma sonucu hedeflenen yer iddialıdır ve bugüne kadar olandan farklı ve önemli bir hedefe varılmak istenmektedir. Kurgulanan merkezler son derece entegre ve ağlaşmış bir yapı sergilemelidir ve bu yapılar son derece önemli entegre projeleri doğurabilirler. Firmaların, yan sanayilerin, üniversitelerin, enstitülerin, uzman mühendislik firmalarının birlikte yer aldığı bu tip yapılar oluşturulurken Türkiye'nin öncelikleri dikkatle irdelenmelidir. Ancak, bu tip yapılanmaların da desteklenme biçimleri farklılık göstermelidir.

Birbirini Bütünleyen Alanların Özendirilmesi

Yan Sanayi'nin tasarım, tasarım doğrulama, üretim ve yönetim becerilerinin gelişmesini sağlamak için iki tip örgütlenme düşünülmüştür:

a. Bir ana firma ekseninde birden fazla yan sanayinin toplanarak ortak bir proje geliştirmeleri,

b. Birden fazla ana firmanın, bir yan sanayi seçerek ana firmaların standartları doğrultusunda ürün geliştirmesini sağlayacak biçimde yan sanayii yönlendirmeleri ve yeteneklerini geliştirmeleridir.

Testler için birbirini bütünleyen alanlarda,

a. Araç dinamiği, araç entegrasyonu, kalibrasyon, gürültü ve titreşim, güvenlik, emisyon, akustik, yorulma , yol testleri vb. (sanal ve/veya fiziki),

b. Parça testleri (sanal ve/veya fiziki),

c. Tip onay testleri

ile ilgili ortak mekanlar oluşturulup, eldeki araç ve olanaklar bir araya getirilerek Türkiye'de de merkezler kurulması sektöre büyük avantaj sağlayabilir ve Ar-Ge çalışmalarını Türkiye'ye yönlendirmede önemli rol oynar. Bu konuda OTAM kurulmuştur ancak bu yapı güçlendirilmeli ve başka benzer yapılaşmalara da gidilmelidir.

Üniversiteler ile İlişkilerin Özendirilmesi

Uluslararası standartlara uygun, uluslararası pazarda rekabet edebilecek ve yüksek sayıda üretilecek bir aracın süre sınırlı bir program dahilinde geliştirilmesi ele alındığında, aynı tip bilginin üniversitelerden edinilmesinin zaman, gizlilik ve amaçlar açısından sorunlar çıkardığı düşünülürse 'neden üniversitelere gidilmediği' anlaşılabilmektedir. Ayrıca üniversiteden istenen belli bir paket bilginin, akademik bilgilerin yanı sıra mühendislik bilgilerini de içerdiği düşünülürse öğretim üyesi ilgi alanı dışındaki sorunları çözümlemek için de fazladan zaman harcamak zorunda kalmaktadır.

Sonuç olarak; son on yılda otomotiv sektörünün Ar-Ge açısından önemli bir gelişim eğilimi yakaladığı söylenebilir ancak bu kritik ivmeyi kazanmamış bir gelişimdir. Bu gelişmeyi hızlandırarak istenen yörüngeye sokacak olan özgün politika/stratejiler ile bunların gerekli kıldığı kurumsal yapılaşma ülke ölçeğinde gerçekleştirilmelidir.

Türkiye'deki otomotiv sanayinin son aşamada ürün geliştirme ve tasarım alanında önemli aşamalar kaydettiği belirlenmektedir. Bu alanda 1994 yılında uygulamaya giren İhracatta Devlet Yardımları mevzuatı çerçevesinde düzenlenen Ar-Ge Devlet Yardımları önemli katkılar sağlamıştır.

Otomotiv sanayi değer zinciri içinde üretim faaliyetlerinde yaratılan katma değer giderek daha sınırlı hale gelmektedir. Bu nedenle daha yüksek katma değer yaratmak yanında Ülkemizde teknoloji yönetimi ve Ar-Ge faaliyetlerinin genişletilmesi ile ekonominin rekabet gücün arttırılması hedef olarak alınmalıdır

3.6.2 Çevre ve Otomotiv Sanayii

Sanayide çevre uygulamaları uluslararası kurallara göre düzenlenmektedir. Otomotiv sanayinin çevreye olan etkileri iki aşamada ele alınabilir. Bunlardan biri üretim aşamasındaki çevresel etkiler, diğeri de ürünün kullanım ömrü boyunca oluşturduğu çevresel etkilerdir.

Üretim Aşamasındaki Çevresel Etkiler:

Üretim prosesleri arasında çeşitli farklılıklar bulunması sebebiyle oluşan çevresel etkilerde de farklılıklar mevcuttur. Bununla birlikte genel olarak ortaya çıkan etkiler aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir:

Atmosferik Emisyonlar: Sektördeki en belirgin emisyon etkisi boya operasyonlarından kaynaklanan uçucu organik bileşiklerdir. Genel olarak sektörde doğal gaz kullanılması sebebi ile yanma neticesinde ortaya çıkan diğer emisyonlar ihmal edilebilir seviyelerdedir. Bununla birlikte kazan, fırın ve yakma tesislerinde yanma sonucunda ortaya çıkan ve sera etkisi olan CO_2 emisyonu da önem arz etmektedir.

Atıklar: Gerek proseslerden ve gerekse sosyal ihtiyaçlar sonucu ortaya çıkan atıklar genel olarak iki grup altında incelenebilir. Bunlar ;

- *Evsel nitelikli endüstriyel atıklar :*

Ambalaj atıkları (kağıt,karton, ahşap malzeme, naylon, vb.) , metalik atıklar (atık sac, metal talaşları, ...), beslenme atıkları başlıca atıklardır.

- *Tehlikeli endüstriyel atıklar :*

Boya çamuru, fosfat çamuru, atık yağ, kontamine eldiven & bez, kontamine ambalajlar, akü, kimyasal arıma çamurları, elektronik atıklar, neon tüpler, mastik, metal çamurları, çeşitli proseslerden çıkan filtreler sektörde çıkan başlıca atıklardır.

Atık sular: Üretim aşamasında oluşan atık sular da evsel nitelikli ve kimyasal içerikli olarak iki grupta ele alınabilir. Evsel nitelikli atık sular yemekhane, duşlar ve tuvaletlerden gelen suları içerir. Kimyasal nitelikli atık suların başlıca kaynağı ise yüzey işlem, boya ve su şartlandırma prosesleridir. Bu atık sulardan kaynaklanan kirlilik parametrelerinin başlıcaları Kimyasal Oksijen İhtiyacı, Biyolojik Oksijen İhtiyacı, Askıda Katı Maddeler ve çeşitli ağır metallerdir.

Ürünün Kullanım Ömrü Boyunca Oluşan Çevresel Etkiler :

Atmosferik Emisyonlar: Aracın kullanımı esnasında ortaya çıkan egzoz gazları hava kirliliği açısından önem taşımaktadır. Sürekli olmamakla birlikte çeşitli sebeplerden dolayı araca yapılan boya rötuşları esnasında da uçucu organik emisyonlar ortaya çıkar.

Atıklar: Aracın kullanım ömrü boyunca bakım ve onarım esnasında ortaya çıkan başlıca atıklar; yağ ve hava filtreleri, atık yağlar, aküler, atık lastik, antifrizdir.

Atık Sular: Aracın temizliği sonrasında ortaya çıkan suların miktarı yıkama şekline bağlı olarak değişiklik göstermekle birlikte genelde deterjan içerikli olduğu için biyolojik

olarak doğada kolaylıkla parçalanabilen bileşiklerden oluşur. Ancak en önemli etken, kayıt dışı servis ve tamirhanelerden çıkan kimyasal atıkların (yağ, antifriz, vb.) kontrolsüz olarak kanalizasyona deşarj edilmesinden kaynaklanan su kirliliğidir.

Çevresel Etkilere Karşı Sektörde Alınan Tedbirler:

Sektör temsilcileri çevre ile ilgili başta yerel mevzuatlar olmak üzere AB Direktiflerini de yakından takip etmekte; yapılan çalışmalar ve tecrübeler sektörün çevre temsilcileri arasında paylaşılarak çevresel etkilerin azaltılması ile ilgili aktiviteler arttırılmaktadır.

Başta binek otomobil üreticileri olmak üzere özellikle uçucu organik bileşiklerin azaltılması yolunda yoğun bir çalışma sürdürülmektedir. Su bazlı boyaya geçişle ilgili yapılan ve yapılması devam eden proseslerin dışında, solvent tüketimini azaltmaya yönelik faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Bunun yanı sıra solvent tüketiminin kaçınılmaz olduğu proseslerde de yakma tesislerinin kurularak uçucu organik emisyonların azaltılması bazı fabrikalarda halen uygulanan ve bazı fabrikalarda da yatırımı planlanan aksiyonlardan biridir. Enerji tasarrufuna yönelik yapılan önemli faaliyetler de CO_2 emisyonlarının azalmasında önemli bir etkendir.

Sektörün tamamında Çevre Yönetim Sistemi uygulanmakta olup, 10 fabrikada sistem ISO 14001 normuna uygun olarak belgelendirilmiştir. Bu sistem dahilinde oluşturulan atık yönetim sistemi kapsamında atıklar kaynakta ayrıştırılmakta ve yasal mevzuatlara uygun olarak geri kazanım ve bertaraf tesislerine gönderilmektedir. Bu tesisler fabrikaların çevre sorumluları tarafından periyodik olarak ziyaret edilerek atıklara uygulanan süreçler takip edilmektedir. Ayrıca proseslerde alınan tedbirlerle atık miktarının ve kirlilik oranının azaltılmasına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

Sektörün tamamında çıkan kimyasal atık sular için fiziksel – kimyasal atık su arıtma tesisi mevcuttur. Evsel atık sular ise bazı fabrikalarda biyolojik arıtmaya tabii tutulmakta, bazılarında ise Organize Sanayi Bölgeleri ya da belediyenin kanalizasyon sistemlerine deşarj edilmektedir. Arıtma tesislerinden çıkan sular düzenli periyotlarda akredite laboratuarlara analiz ettirilerek izlenmekte ve kontrol edilmektedir. Tüketilen suyun azaltılmasına ilişkin yapılan çeşitli faaliyetlerle atık su miktarı ve daha az kirletici unsuru olan kimyasal ürünlerin kullanımına geçerek atık suyla taşınan kirliliğin azaltılmasına çalışılmaktadır.

Ürünün Kullanım Ömrü Boyunca Oluşan Çevresel Etkilere Karşı Alınan Tedbirler :

Atmosferik emisyonların kontrolü amacı ile, öncelikle aracın konsepsiyonunda yapılan değişikliklerle egzoz emisyonlarının azaltılmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirilmiş ve bu çalışmalar AB Direktiflerine paralel olarak geliştirilmektedir.

Aracın kullanım ömrü boyunca çıkan atıklar son yıllara kadar fabrikalardaki seviyede yönetilmemiştir. Bundaki en önemli etken de bu atıkların yönetimine ilişkin gerekli mevzuatların olmaması ve uygulamadaki alt yapı eksiklikleridir. Bugün yürürlükte olan yasal mevzuatlar çerçevesinde servislerde çıkan atıklar ayrı olarak toplanmakta ve yetkili kurum ve kuruluşlara teslim edilmektedir. Bununla birlikte servislerde atık yönetimi iyileştirmeye açık noktalardan birisidir. Yıkamalardan çıkan atık sular daha önce de bahsedildiği gibi biyolojik olarak parçalanabildiği için kanalizasyon sistemine bağlanmaktadır.

Kullanım ömrünü tamamlayan ya da kaza vb. nedenlerle kullanım dışı kalan araçların bertarafına ilişkin çalışmalar 2 aşamada ele alınmaktadır :

a) Tasarım aşaması : Aracın konsepsiyonunda bazı ağır metallerin kullanımı kısıtlanarak ya da yasaklanarak bertaraf aşamasında geri kazanım oranının arttırılması,

b) Bertaraf aşaması : Aracın geri kazanılabilen malzemelerinin ayrıştırılarak kalan malzemelerin uygun tesislerde bertarafının sağlanması

Bu iki aşamada yapılması gerekenler, AB ‘nin ilgili direktifine paralel olarak sektör temsilcileri tarafından Çevre ve Orman Bakanlığı ile işbirliği çerçevesinde tanımlanmıştır.

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere çevre, otomotiv sanayiinde günlük yaşamın vazgeçilmez bir unsuru olarak yer almaktadır. Özellikle ihracatta lokomotif olan sektörde AB tarafından irdelenen en önemli kriterlerden birisinin çevre olması, ilgili yerel mevzuatlar dışında AB Direktiflerini de takip ve uygulamaya yönlendirmektedir. AB Direktiflerinin Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından uygulamaya alınması çalışmaları esnasında Bakanlık ile etkili işbirliği yapılmaktadır.

Sektördeki faaliyet ve proseslerdeki farklılıklar nedeniyle uyulması gereken yasal mevzuatlarda değişiklikler mevcut olmakla birlikte genel olarak tüm sektörü ilgilendiren başlıca kanun ve yönetmelikler şu şekilde sıralanabilir ;

- Çevre Kanunu,
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği,
- Endüstriye Kaynaklı Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği
- ÇED Yönetmeliği
- Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği
- Hafriyat Toprağı, İnşaat ve Yıkıntı Atıklarının Kontrolü Yönetmeliği
- Ambalaj ve Ambalaj tıklarının Kontrolü Yönetmeliği
- Atık Pil Ve Akümülatörlerin Kontrolü Yönetmeliği

- Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği,
- Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği
- Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği
- Trafikte Seyreden Motorlu Kara Taşıtlarından Kaynaklanan Egzoz Gazı Emisyonlarının Kontrolüne Dair Yönetmelik

Bu mevzuatın uygulanması kapsamında karşılaşılan sorunlar aşağıdaki gibi özetlenebilir:

Atık suların yönetimi : Sektörde yer alan fabrikaların bulundukları coğrafik konum itibari ile mevzuat açısından bağlı bulundukları yetkili merciler yönetmeliklerde net olarak tanımlanmamıştır. Bu nedenle herhangi bir fabrikadan alıcı ortama deşarj edilen arıtılmış sular farklı resmi kurumlar (Örn.: Hem Cevre ve Orman İl Müdürlüğü hem Belediye) tarafından kontrol edilip farklı deşarj parametreleri ve farklı deşarj limitleri uygulanabilmektedir. Mevzuatın uygulanmasında karşılaşılan bu yetki karmaşası sektördeki fabrikaların deşarj izni alması konusunda sürecin fazlasıyla uzamasına sebep olabilmektedir.

Atık Yönetimi: Üretim aşamasında ortaya çıkan evsel nitelikli endüstriyel atıkların büyük bir kısmı geri kazanılabilmektedir. Ancak tehlikeli atıkların geri kazanımına ilişkin faaliyet gösteren çok fazla tesis bulunmamaktadır. Geri kazanılamayan önemli miktardaki tehlikeli atığın bertarafı için tek bir tesisin olması sadece otomotiv sektörünü değil genel olarak tüm sektörleri zor durumda bırakmaktadır. Son yıllarda bazı tehlikeli atıkların bertarafı konusunda bir kaç çimento fabrikası lisans almış olsa da diğer atıkların gönderilebileceği tek tesis olan IZAYDAŞ atık yakma tesisi gerek uyguladığı tekelci fiyat politikası ve gerekse zaman zaman çeşitli sebeplerden ötürü orta veya uzun süreli atık kabul etmemesi sektörü sıkıntıya sokan başlıca problemlerden biridir.

Sektörde yaşanan diğer bir problem de yeni yasal mevzuatların gerek üretim esnasında ve gerekse satış sonrası yetkili servislerde araca konulan ürünlerin kullanım ömürlerini tamamlaması neticesinde ortaya çıkan atıkların toplanması ve bertarafına ilişkin sektöre yüklediği sorumluluklardır. Akü, yağ ve ambalaj atıklarının kontrolüne ilişkin yayınlanan yönetmeliklerde araç üreticilerini bu ürünleri "*piyasaya süren*" olarak tanımlamakta ve her biri farklı kota oranlarında toplama zorunluluğu getirmektedir. Diğer taraftan bu atıkların toplanmasına ilişkin Bakanlık tarafından yetkilendirilen kurum ve kuruluşlar bu atıkların çıktığı yer olan servislerden atıkları toplamakta ve kendi kotalarından düşmektedirler. Bakanlığın araç üreticisi için tanımladığı toplama ve bertaraf sorumluluğu için Bakanlığın

yetkilendirdiği kurum ve kuruluşların talep ettikleri yüksek üyelik aidatları bu atıklar için ayrı bir toplama organizasyonu kurmaya yönlendirmektedir. Benzer yönetmelikler AB ülkelerinde de olmakla birlikte otomobil üreticileri ya da ithalatçıları için bu tür bir sorumluluk tanımlanmamıştır. Bununla birlikte aracın kullanım ömrünü tamamlaması sonrasındaki bertaraf yükümlülüğü araç üreticisine verilerek üretim aşamasında araca monte edilen tüm malzemelerin bertaraf ve geri kazanımı son noktada sağlanmaktadır.

Atmosferik Emisyonlar: Daha önce de bahsedildiği gibi sektördeki en önemli atmosferik emisyon boya operasyonlarından kaynaklanan uçucu organik bileşiklerdir. Bugünkü mevzuatta tanımlı olan ölçme ve kontrol yöntemi gerçek emisyon seviyesini temsil etmemekte olup sektörü pahalı ve yanlış yatırımlara yönlendirmektedir. Temeli tüketilen solvent miktarının azaltılmasına dayanan kütlesel bilanço yöntemi ilgili AB Direktifine paralel olarak tüm AB ülkelerinde uygulanmaktadır. Bu mantık üzerine kurulacak olan ölçme ve takip sistemi, hem gerçek kirlilik kaynağının net olarak tespitine ve dolayısıyla doğru çözümlere yönlendirecek, hem de gerçek kirlilik seviyesini temsil etmeyen baca bazındaki ölçümler için gereksiz harcamalardan uzaklaştıracaktır.

Genel olarak özetlemek gerekirse; yönetmeliklerdeki yetki karmaşası, alt yapının yetersizliği, sorumlulukların belirlenmesinde tek taraflı uygulamalar sektörün maliyetlerini arttırmakta, bu da yurt içi ve dışındaki pazarlarda rekabet gücünü önemli oranlarda aşağıya çekmektedir.

İhracatta ülke ekonomisinin başında gelen otomotiv sektörü sadece yerel değil ihracat yaptığı Avrupa ülkelerinin mevzuatlarına da uymak zorunda olup, uyumla ilgili çeşitli denetimlerden geçmektedirler. Dolayısıyla Çevre ve Orman Bakanlığı'nın çıkardığı mevzuata ilişkin sektörden gelen görüş ve öneriler, yaşanan tecrübeler ve bilgiler doğrultusundadır. Bakanlığın sektöre bu açıdan yaklaşması yönetmeliklerin oluşturulması ve uygulanması ile ilgili süreçleri kısaltacaktır.

Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından hazırlanan tüm kanun ve yönetmelikler için oluşturulan komisyonlarda sürekli olarak bir temsilci olması, bu kanun ve yönetmeliklerle ilgili sektörün görüşlerinin aktarılmasını garanti altına alacaktır. AB'ne uyum çerçevesinde hayata geçirilmesi planlanan yaklaşık 300 adet yönetmelikten bugün için sadece % 40'ının tamamlandığı ifade edilmektedir. Kalan yönetmeliklerin tamamlanmasına ilişkin süreç de oldukça kısadır. Yeni yönetmelikler hayata geçirilirken:

- Ülkemizin gelişme sürecinde olduğu,

- İç ve dış pazardaki rekabet gücünün ne şekilde etkileneceği,
- Diğer Bakanlıklar tarafından yayınlanmış olan yönetmeliklerle uyumu,
- Yönetmeliklerin uygulanmasına ilişkin mevcut alt yapının durumu ve gelişime açık olup olmadığı dikkate alınmalıdır.

3.7. Diğer Sektörler ve Yan Sanayi ile İlişkilerde Muhtemel Gelişmeler

Otomotiv sanayinde ana sanayi olarak adlandırılan motorlu taşıt aracı üreticileri ile, yan sanayi olarak adlandırılan aksam, parça ve sitem üreticileri arasında karşılıklı bağımlılık vardır. Uzun vadeli, şeffaf ve karşılıklı güvene dayalı ilişkilerin temelini oluşturan bu bağımlılık gelecekte sadece üretimde değil tasarım alanın da geliştirilmek zorundadır. Özellikle sanayinin toplam rekabet gücünü geliştirmek ve daha yüksek katma değer yaratmak üzere yeni stratejik hedeflerin belirleneceği gelecek plan döneminde bu konu daha da önem kazanmaktadır.

Öte yandan sanayinin gelişme hedeflerine uygun olarak başta demir çelik olmak üzere, plastik, lastik ve cam gibi sanayilerle olan ilişkilerin de bu çerçevede geliştirilmesi gereklidir.

3.8. Sektörde Kamunun Rolü, Özelleştirme Faaliyetleri ve Muhtemel Etkileri

Sektörde kamunun rolü yönlendirici, düzenleyici, denetleyici olarak önem taşımaktadır. Halen kamunun üretici rolü bulunmamaktadır. Ancak diğer alanlarda kamu kurumları ile sanayi arasındaki ilişiklilerin her düzeyde geliştirilmesi gerekli bulunmaktadır. Otomotiv sanayinin ilişkili bulunduğu kamu kurumları ve ilgi alanları aşağıdaki gibi belirlenebilir. Buradan da görüleceği gibi kamu kurumları sanayiyi ilgilendiren tüm alanlardaki mevzuatın düzenleyicisi ve uygulayıcısıdır. Bu açıdan balkıdığında sanayinin faaliyetleri ile geleceğe yönelik stratejik hedeflerinin kamu politikaları ile çok yakından ilgilisi bulunmaktadır.

Otomotiv sanayinin bu raporda ayrıntılı olarak vurgulanan küresel hedeflerine ulaşmada her alanda etkin olan kamu kurumları arasında ortak uygulamalarının bulunması zorunludur. Kurumlar arası koordinasyon yoksunluğu gelişmeyi engelleyen en önemli unsurdur.

Çizelge-40 Otomotiv Sanayii ve Kamu Kurumları	
İlgili Bakanlık veya Kamu Kurumu	**İlgi Alanı**
Maliye Bakanlığı	Satış vergileri / ÖTV Mevzuatı
	Yıllık Vergiler / MTV Mevzuatı
	Kurumlar ve Gelir Vergisi Mevzuatı
	Vergisel Teşvikler Mevzuatı
	KDV Mevzuatı
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	Ulusal Teknik Mevzuat
	Küresel Teknik Mevzuat
	Tip Onayı Belegelendirme ve MARTEK Düzenlemeleri
	Tüketicinin Korunması Mevzuatı
	Organize Sanayi Bölgeleri
	Endüstri Bölgeleri
	Teknoloji Bölgeleri
	KOSGEB
Ulaştırma Bakanlığı	Taşıt Teknik Muayeneleri
	Karayolu Taşımacılık Mevzuatı
Çevre ve Orman Bakanlığı	Çevre Mevzuatı
	Emisyon ve Akaryakıt Mevzuatı
	Hurda Araçlar Mevzuatı
	ÇED Mevzuatı
	Atık Yönetimi Mevzuatı
İçişleri Bakanlığı	Karayolu Trafik Mevzuatı
Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı	İşçi İşveren İlişkileri Mevzuatı / MESS ve TİSK
	Yabancı Uzman Çalıştırma Mevzuatı
	İş Güvenliği Mevzuatı
Gümrük Müsteşarlığı	Gümrük Mevzuatı
	ÖTV Mevzuatı / Araç GTİP Belirleme
Dış Ticaret Müsteşarlığı	İthalat Rejimi Mevzuatı
	ArGe Mevzuatı / TÜBİTAK-TİDEB
	İhracatta Devlet Yardımları
	Dahilde İşleme Rejimi Mevzuatı
	AB Gümrük Birliği İlişkileri
	Motorlu Araçlar Teknik Mevzuatı
	Dış Ticarette Standardizasyon Mevzuatı
	Uludağ Taşıt Araçları ve Yan Sanayi İhracatçıları Birliği
Hazine Müsteşarlığı	Teşvik Uygulama Mevzuatı
	Yabancı Sermaye Mevzuatı
Rekabet Kurumu	Rekabet ve Grup Muafiyeti Mevzuatı
Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu	Akaryakıt Mevzuatı

Sektörde kamu kuruluş olmaması nedeni ile özelleştirme politika ve yaklaşımı ile doğrudan bir ilişki bulunmamaktadır. Ancak genel olarak özelleştirme faaliyetlerin başarılı

olması makro ekonomik dengelerin kurulmasında önemlidir. Özelleştirme ile sağlanan kamu tasarrufları, özelleştirilen kuruluşların ekonomiye kazandırılması, kamu borçlanma gereksinimin azalması, bütçe açıklarının kapatılması gibi olumlu sonuçları dolaylı olarak sanayinin gelişmesine olumlu katkı yapmaktadır.

4. AB'YE KATILIM SÜRECİNİN SEKTÖRE ETKİLERİ

Türkiye – Avrupa Birliği İlişkileri

Türkiye, 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 01 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 01 Aralık 1964 tarihi itibariyle başlamıştır. Taraflar arasındaki ekonomik farklılıkları azaltmaya yönelik "Hazırlık Dönemi" olarak belirlenen bu dönemde, Türkiye herhangi bir yükümlülük üstlenmemiştir. Buna karşılık, Topluluk, 01 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'den ithal ettiği sanayi ürünlerine uyguladığı gümrüklerini 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 daha 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.

Gümrük Birliği'nin Son Dönemi

Türkiye, üyelik süreci açısından önemli bir adım oluşturacağı gerçeğinden hareketle, öncelikle Gümrük Birliği'ni tamamlamayı hedeflemiştir. Bu çerçevede, 06 Mart 1995 tarih ve 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (OKK) uyarınca, 01 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 Avrupa Birliği ile bütünleşme hedefine yönelik ortaklık ilişkisinin en önemli aşamalarından birini oluşturmaktadır.

Türkiye'nin Avrupa Birliği ile bütünleşme hedefine yönelik ortaklık ilişkisinin önemli bir aşaması olan Gümrük Birliği, aynı zamanda dışa dönük büyüme politikası çerçevesinde taraf olduğu en geniş kapsamlı ticari yapılanma olarak 01 Ocak 1996'da tamamlanmıştır.

AB ile Türkiye arasında sanayi malları ve işlenmiş tarım ürünlerinin serbest dolaşımına ilişkin bir ekonomik entegrasyon modeli olan Gümrük Birliği sürecinde Türkiye, mevzuatını Avrupa Birliği'nin gümrük ve ticaret politikalarının yanı sıra rekabet ve fikri sınai mülkiyet haklarına ilişkin politikaları da dahil olmak üzere kapsamlı bir alanda uyumlaştırmak yükümlülüğünü üstlenmiştir. Herhangi bir gümrük birliği ilişkisinden daha ileri bir entegrasyona karşılık gelen söz konusu uyum çalışmaları neticesinde, sanayi ve ticareti doğrudan etkileyen önemli yapısal ve kurumsal değişiklikler oluşmuştur.

Gümrük Birliği Kararı, Türkiye ve AB gümrük alanları arasında sanayi mallarının serbest dolaşımını ve üçüncü ülkelere karşı ortak bir dış ticaret politikasını amaçlamıştır. Sanayi mallarının serbest dolaşımı için tarife ve tarife dışı engellerin kaldırılması, üçüncü ülkelere karşı Ortak Gümrük Tarifesi ile Ortak Ticaret Politikalarının uygulanması ve Türk sanayi ürünleri Topluluk ürünleri ile tam ve üçüncü ülkeleri ile Birlik düzeyinde bir rekabete

açılması öngörülmüştür. Üretim ve pazarlama alanlarındaki uyumun sağlanması konusunda da Topluluk mevzuatı esas alınmıştır.

01 Ocak.1996 tarihinde yürürlüğe giren 06 Mart 1995 tarih ve 1/95 sayılı OKK çerçevesinde Türkiye'deki otomotiv sektörünü yakından ilgilendiren uygulamalar özetle şu şekildedir:

Kullanılmış Motorlu Araçlarının Gümrük Birliği Kapsamında Serbest Dolaşımı

1/95 sayılı OKK'nın 4, 5 ve 6.ıncı 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 ticarette teknik engellerin kaldırılmasına ilişkin AB mevzuatını Türk mevzuatına aktarmasını 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'nın 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'üncü fıkrası ile Türkiye'de yapılan Japon menşeli otomotiv üretiminin Topluluğa yönelik ihracatı düzenlenmektedir.

OKK'nın 15 maddesi, 2/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile Katma Protokol'ün 19/2 maddesindeki yetkiye dayanılarak, "Hassas Maddeler" adı altında seçilmiş bazı sanayi mallarında AB dışı ülkelerden yapılacak ithalatta, 01 Ocak 1996 tarihinden itibaren 5 yıl süre ile AB OGT'si üzerinde tarife uygulama imkanını vermiştir. Bu düzenlemeye uygun olarak 01 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. 01 Ocak 2001 tarihi itibariyle de AB OGT'si uygulamasına geçilmiştir.

Topluluk Tercihli Rejime Uyum

OKK'nın 16'ncı 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 01.05.2004 tarihinde AB'ne tam üye olmasından dolayı STA'lar Nisan 2004 itibari ile karşılıklı olarak feshedilmiştir. Bu ülkeler ile ticari ilişkilerimiz 01.05.2004 tarihinden sonra Gümrük Birliği temelinde yürütülmektedir.

Ancak AB ile Serbest Ticaret Anlaşması 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 ise % 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 Ortaklık Konseyi Kararı'nda uyum öngörülen bir diğer önemli alan, Rekabet Mevzuatı'dır. 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 Avrupa Birliği 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) 01.04.1998 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.

Son Gelişmeler ve Tam Üyelik

AB ile müzakerelere başlama tarihine kadar gelinen sürede 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 olabilmenin koşulu, değişim ve gelişmelere zamanında ve hızlı bir biçimde uyum sağlamayı zorunlu hale getirmektedir. Bu bağlamda, Türk Otomotiv Sektörü ana ve yan sanayisi ile birlikte % 90 AB'ye entegrasyonu

sağlamış durumdadır. Avrupa'da Otomotiv Sanayi İspanya, Portekiz'den sonra doğuya doğru açılma meylinde olduğu görülmektedir.

Nitelikli insan gücü, üretim sürecinde ulaşılan kalite ve yüksek verimlilikle sağlanan maliyet üstünlüğü, otomotiv sektörümüzü, küresel pazarlar için uygun bir üretim merkezi haline getirmiştir. Bu özellikleriyle, otomotiv sanayimiz, 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 sektörünün şikâyette bulunduğu, sektörü bekleyen en önemli sorun ve sıkıntıların başında bu sanayinin iniş ve çıkışlı istikrarsız iç pazar ortamının devam etmesi ve sektördeki karmaşık ve sık sık değişen vergi sistemi ve aşırı yüksek satış vergileri de sektörü olumsuz etkilemesidir. Otomotiv sektörünün stratejik hedeflerin gerçekleştirilmesinde, alım gücü yüksek istikrarlı bir iç pazarın oluşturulması vazgeçilmez bir koşul niteliğinde olduğu bilinmektedir.

Dolayısıyla, sektördeki üretim sıkıntılarının giderilmesi ve makro ekonomik dengelerin yakalanmasıyla istikrarlı büyüyebilen bir ekonomik ortamın yaratılması ve sürdürülmesi, tüm sektörümüzde olduğu gibi otomotiv sanayimizin 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'de lider duruma gelmesi söz konusu olabilecektir.

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

a) Yukarıda belirtilen mevzuatın uyumunu müteakip, dinamik bir yapıya haiz olan direktiflerin AB'de meydana gelen değişiklikleri iç mevzuatımıza yansıtılması işlemlerine devam edilecektir. Böylelikle AB'deki uygulamalarla paralellik temin edilmiş olacak, sağlanmış olan teknolojik gelişme ve kalite düzeyi sürdürülebilir olacaktır.

b) 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.

c) 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.

d) Kullanılmış araç ithalatı

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. 2010 yılı sonuna kadar mevcut uygulamanın sürdürülmesi ve 2015 yılı sonuna kadar da özel şartlarla uygulama yapılması uygun görülmektedir.

5. DOKUZUNCU PLAN DÖNEMİ İÇİN ÖNERİLEN STRATEJİ, AMAÇ, POLİTİKA, ÖNCELİK VE TEDBİRLER

5.1. Temel Sektörel Vizyon ve Strateji

Türkiye'deki otomotiv sanayinin 2015 yılındaki sektör vizyonu aşağıdaki gibi belirlenmiştir. Bu vizyon otomotiv sanayini AB ile tam üyelik hedefi içinde Avrupa Birliği sanayinin bir parçası olarak görmektedir. Bu vizyon ayrıca yalnız "en rekabetçi üretim merkezi" olarak bir hedef almamakta, aynı zamanda "gelişmiş bir Ar Ge merkezi" olmayı da hedeflemektedir.

"Türk Otomotiv Sanayii, Avrupa Birliği İçindeki En Rekabetçi Üretim Merkezi Ve Gelişmiş Bir Ar Ge Merkezidir."

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

Stratejik Hedefler - 2015

- Dünya'da Toplam Üretimde ilk 10
- AB'nde Toplam Üretimde ilk 3
- AB'nde Ar-Ge'de ilk 5

Bölüm 3'deki projeksiyonlar burada açıklanan Senaryo 2'ye daha yakın olarak yapılmıştı. Ancak buradaki 2015 yılı Stratejik hedefi iddalı bir hedef olarak Senaryo 1'e daha uyumlu hatta daha ileride bulunmaktadır. Bu stratejik hedefe ulaşılabilmesi için en az 2 milyon araç üretmek gerekli bulunmaktadır ki bu da Senaryo 1 ile mümkün olacaktır.

2015 yılı Stratejik hedefi belirlenirken en iyi koşullar (İyimser Senaryo 1) dikkate alınmıştır. Oysa plandaki projeksiyonlar en iyi şartlardan ziyade daha gerçekçi (olası) şartlar

altında yapılmıştır. Ancak plan projeksiyonları, stratejik hedeflerin göz ardı edildiği anlamını taşımamaktadır.

Varsayımlar

Yukarıdaki vizyonun ve buna bağlı hedeflerin 2015 yılında gerçekleşmesinde "İyimser", "Değişimsiz" ve "Kötümser" olmak üzere 3 değişik senaryo kurgulanmıştır. Bu kurgulamaya ilişkin ayrıntılar aşağıda açıklanmaktadır.

"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 yılda araç yoğunluğu bugün için, Bulgaristan'ın 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 değişmeden devam edeceği varsayılmaktadır. Yatırım ortamında bir iyileşme sağlanmamış ve bugünkü koşullar korunmuştur, bu nedenle yeni yatırımlar da sınırlı kalmıştır. Vergiler aynen devam etmekte, kullanılmış araçların 2010 yılında serbest kalacağı öngörülmekte, yeni üretim projeleri başka ülkelere kaymış bulunmaktadır. Bunun sonucu toplam pazar 907 bin, ihracat 500 bin ve üretim ise 860 bin olarak belirlenmektedir.

"Kötümser" senaryoda ise, siyasi ve buna bağlı olarak ekonomik istikrarın zaman içinde bozulacağı, bunun sonucu pazarın ve yatırımların çok olumsuz etkileneceği, yapısal reformların tümü ile aksayacağı varsayılmaktadır. Bu olumsuz gelişmeler sonucu 2015 yılında Pazar 457 bin, ihracat 270 bin ve üretim de 418 bin dolayında kalacaktır.

Çizelge-41 Senaryoların Varsayımları				
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 Pazara Etkisi	0%	0%	40%	60%
GNP/cap $	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
1000 kişiye düşen Otomobil	73	151	122	103
İhracat 2006-2015 ($)		9.100.000	6.900.000	5.690.000
Üretim 2006-2015 ($)		15.690.800	10.485.225	8.040.909

Çizelge-42 Senaryoların Sonuçları (1.000 Adet)				
Konular	**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**

Çizelge 43 – Senaryoların Karşılaştırılması

		SENARYO 1 (İYİMSER)	SENARYO 2 (DEĞİŞİMSİZ)	SENARYO 3 (KÖTÜMSER)
Türkiye'nin Göreceli 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 sekteğe uğramıştır. Ekonomi büyümektedir, ancak geçmişte olduğu gibi dalgalanmalar olmaktadır. Yine de bu dalgalanmaların etkisi eskiden olduğu sertlikte değildir.
	Rekabet Gücü	Kurlar rekabet gücünü tehdit etmeyecek şekilde gelişir. Verimlilik/üretkenlik artışı rekabet gücüne olumlu etki etmektedir.	Diğer ülkesel rakiplerin kurları onların rekabet gücünü arttıracak yönde gelişir.	Kurlar 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 geliştirmeğe çalışan ülkelerin yanında İran gibi yeni ortaya çıkan bölgesel oyuncular ve D.Avrupa'da rekabet gücünü geliştiren oyuncular Türk Otomotiv Sanayii'ni tehdit etmektedir.	Çin, Hindistan gibi hızlı ve sürekli gelişen, iç pazarı büyük ve otomotiv sektörünü geliştirmeğe çalışan ülkelerin yanında İran gibi yeni ortaya çıkan bölgesel oyuncular ve D.Avrupa'da rekabet gücünü geliştiren oyuncular Türk Otomotiv Sanayii'ni 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 ülkesel rakiplerde daha fazladır.	Yatırımcı teşvikleri avantajlı değildir., yatırımcılar eskisine rağmen azalmış olsa da bürokrasiyle uğraşmak durumundadır. Otomotiv Sanayii'nin gelişim kendi haline bırakılmıştır. Günlük politikalarla sanayinin önüne yeni engeller çıkmaktadır.	Yatırımcı teşvikleri avantajlı değildir., yatırımcılar eskisine rağmen azalmış olsa da bürokrasiyle uğraşmak durumundadır. Otomotiv Sanayii'nin gelişim kendi haline bırakılmıştır. Günlük politikalarla sanayinin önüne yeni engeller çıkmaktadır.

Çizelge 43 – Senaryoların Karşılaştırılması (Devamı)

		SENARYO 1 (İYİMSER)	SENARYO 2 (DEĞİŞİMSİZ)	SENARYO 3 (KÖTÜMSER)
İç Pazarın Gelişim	Vergi Sistemi	Vergi sistemi rasyonel hale getirilmiş, basitleştirilmiş ve AB ortalamasına çekilmiştir (%23). Akaryakıt üzerindeki vergi yükü azaltılmıştır. 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 artmıştır.	Otomotiv talebi istikrarsızlık ortamında ve olası krizlerde ilk vazgeçilen talep türü olduğundan bu ortamdan en büyük zararı Otomotiv Sanayi görmektedir ve rekabet gücü kaybına yol açmaktadır.
	Altyapı	Artan devlet yardımlarıyla ve gelişen belediyecilik 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 dönemli olarak ertelenmektedir, ancak 2010 itibariyle serbest hale getirilmiştir.	2007 yılından itibaren 2.el ithalatı serbest bırakılmıştır. Polonya ve Rusya örneklerinde olduğu gibi otomotiv sanayii 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 yüzde 50'lerde stabilize olmuştur.	Pazar artmaktadır, ancak yeni üreticiler/projeler gelmediğinden mevcut ithalat oranları seviyeleri korunmaktadır.	Toplam Pazar dalgalanarak ortalama 400 binler seviyesinde kalmış, 2007'den itibaren de 2.el otomotiv ithalatının etkisiyle 200 bin seviyelerine düşmüş ve Türkiye AB'nin kullanılmış araç pazarı haline gelmiştir.

Çizelge 43 – Senaryoların Karşılaştırılması (Devamı)

		SENARYO 1 (İYİMSER)	SENARYO 2 (DEĞİŞİMSİZ)	SENARYO 3 (KÖTÜMSER)
Maliyetler	Makine/Teçhizat Maliyetleri	İmalat sanayinde 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 azalmıştır.	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 maliyetleri bir ölçüde artması beklenirken, sektörün içinde bulunduğu zor durum nedeniyle yaşanan istihdam azalmasının etkisiyle maliyet kısmen düşmüştür..
	İşgücü Esnekliği/Çalışma Saatleri vs.	İşgücü esnekliği AB sürecinde nispeten azalmıştır, ancak yine de AB ülkelerinden daha rekabetçi haldedir.	İşgücü esnekliği AB sürecinde nispeten azalmıştır, ancak yine de AB ülkelerinden daha rekabetçi haldedir.	İşgücü esnekliği AB sürecinde nispeten azalmıştır, ancak yine de AB ülkelerinden daha rekabetçi haldedir.
	Arge Maliyetleri	Arge yetkinliğinin artmasıyla ve artarak alınan sorumlulukla AB'ye göre daha düşük maliyetli/kaliteli arge hizmeti verilir hale gelmiştir.	Mevcut avantajlar korunmaktadır ve bir takım projeler yürütülmektedir, ancak arge yetkinliği anahtar teslim projeler yapabilecek seviyeye gelmemiştir, dolayısıyla saat maliyeti düşük olsa da çok ciddi bir maliyet avantajı yaratılamamaktadır.	Mevcut avantajlar ancak korunmaktadır ve sınırlı sayıda projeler yürütülmektedir, ancak arge yetkinliği anahtar teslim projeler yapabilecek seviyeye gelmemiştir, dolayısıyla saat maliyeti düşük olsa da hiç bir maliyet avantajı yaratılamamaktadır.
	Yan Sanayi'nin Gelişim	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 desteklemektedir. Yan Sanayinde 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 desteklemektedir. Ancak, üretim artışı ve maliyet azalması Senaryo 1'deki düzeyde 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 bir takım KOBİ'ler veya diğer yan sanayi firmaları ciddi mali sorunlar yaşamaktadır. Yan sanayii firmalarından bazıları da ortadan kalkmıştır.

Çizelge 43 – Senaryoların Karşılaştırılması (Devamı)

		SENARYO 1 (İYİMSER)	SENARYO 2 (DEĞİŞİMSİZ)	SENARYO 3 (KÖTÜMSER)
Yetkinlikler	Arge Yetkinliği	Pazarın, üreticilerin ve üreticileri destekleyecek eski/yeni mühendislik şirketlerinin ve devletin sağladığı erge teşviklerinin sayesinde arge yetkinliği büyük oranda artmıştır ve Türkiye arge uygulamalarında Avrupa'lı ana üreticilerle daha düşük maliyetli anahtar teslim projeler yapabilecek hale gelmiştir. Bu konuda Otomotiv Sanayi masterplanı dahilinde üreticilerin argelerinin teknoloji bölgesi ilan ilan edilmesi, ve bunun tüm avantajlarının üreticiler tarafında kullanılabilmesi gibi radikal olumlu gelişmelerle Arge konusunda çok ciddi ilerleme sağlanmıştır.	Mevcut Arge teşvikleriyle Arge yetkinliği nispeten gelişmiştir.	Teşviklerin uygulanmasındaki problemler ve yeterli seviyede olmaması nedeniyle Arge 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 arttırarak artan iç talebi karşılamakta ve bunlardan bazıları aldıkları yeni projelerle ihracatlarını ve model çeşitliliklerini arttırmaktadır. 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 pazarda 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 üreticiler de Türk Otomotiv Sanayii'nde yer almaktadır ve bu sayede pazardaki ithalat oranı düşmekte ve toplam ihracat artmaktadır.	Yeni üretici gelmemektedir.	Yeni üretici gelmemektedir.

5.2. Temel Amaç ve Politikalar

Yukarıda öngörülen temel gelişme stratejileri çerçevesinde izlenmesi gereken politika ve öncelikleri aşağıda açıklanmaktadır.

AB katılım sürecinde tartışılacak olan 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, bu kurumlar arasında etkili bir koordinasyonun bulunmasını da 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 sanayiinde 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'deki otomotiv sanayi bulunduğu bu noktada üretimdeki yetkinliğini koruyarak geliştirirken, buna 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'daki otomotiv sanayiinde 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 bu kere küresel pazarlarda yeni olanakları da gündeme getirecektir.

Özellikle Türkiye'nin bu sanayi alanında sahip olduğu göreceli üstünlüklerinin geliştirilmesi ve bunun yanında daha yüksek katma değer yaratacak gelişmelerin de bir bütünlük içinde desteklenmesi gerekli bulunmaktadır.

Burada özellikle sanayinin gelişmesinde vergi politikalarının yeni bir bakış açsı ile ele alınması ve 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.

5.3. Amaç ve Politikaları Gerçekleştirmeye Yönelik Öncelikler, Tedbirler ve Hukuki - Kurumsal Düzenlemeler

Plan döneminde otomotiv sanayinde öngörülen stratejik hedeflere ulaşılabilmesi amacı ile gerekli önlemler ve düzenlemeler aşağıda özetlenmektedir.

Otomotiv Sektöründe Vergi Mevzuatı

a- Taşıt Araçları Satışlarındaki Uygulanan Vergi Mevzuatı ve Yüksek Vergi Yükü

Taşıt araçları satış vergileri (KDV+ÖTV), Avrupa Birliği ülkelerine göre çok yüksektir. Binek otomobilde AB ortalaması % 18 iken Türkiye'de bu oran 1.600 cc den küçük sinidir hacmindeki otomobillerde % 62'dir ve sinidir hacmine göre, % 117'ye kadar da çıkmaktadır. Hafif ve ağır ticari araçlarda AB ortalaması % 18 iken; Türkiye'de bu oran hafif ticarilerde % 30 ve 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 sırası ile % 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 ve 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 en son durumu aşağıda verilmektedir.

Çizelge-44 Türkiye'deki Vergi Mevzuatı

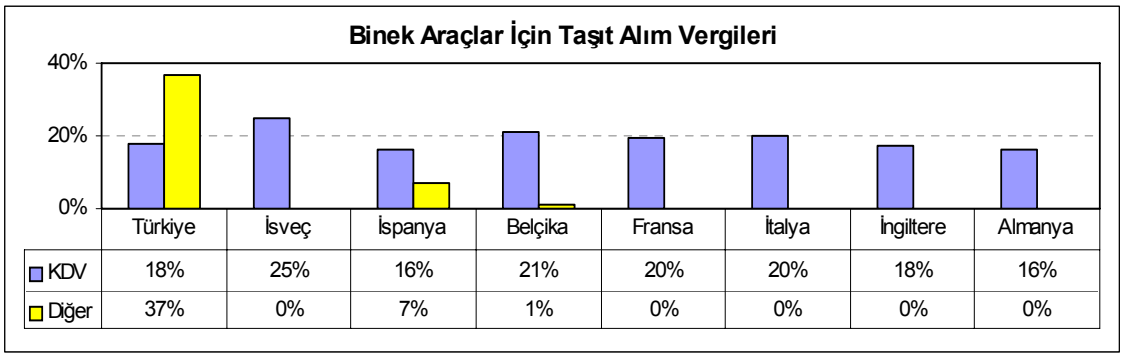
G.T.İ.P	Araç Tipi	ÖTV (%)	KDV (%)	Toplam (%)
87,02	**10 veya daha fazla kişi taşımaya mahsus (şoför dahil) motorlu taşıtlar**			
	* Minibüs	9		28,6
	* Midibüs	4		22,7
	* Otobüs	1		19,2
87,03	**Binek otomobilleri ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar (87.02 pozisyonuna girenler hariç) (steyşın vagonlar ve yarış arabaları dâhil)**			
	[Yalnız binek otomobilleri, steyşın vagonlar, yarış arabaları, arazi taşıtları, vb. (Para arabaları dâhil), 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 motorlu olanlar (dizel veya yarı dizel) veya kıvılcım ateşlemeli içten yanmalı pistonlu motorlu taşıtlar, diğerleri (Golf arabaları vb. taşıtlar) hariç]			
	* Yük taşımasında kullanılıp azami ağırlığı 3,5 tonu aşmayan ve yolcu taşıma kapasitesi (Yolcu taşıma kapasitesi sürücü dâhil toplam yolcu sayısının 70 kilogramla çarpılması suretiyle hesaplanır. Bu hesaplamada koltuk olmasa dahi, koltuk montajı için bulunan sabit tertibatlar da koltuk olarak dikkate alınır) istiap haddinin (bir aracın güvenle taşıyabileceği sürücü ve yolcu dâhil toplam yük ağırlığı) % 50'sinin altında olan motorlu araçlardan (bütün tekerlekleri motordan güç alan veya alabilenler, binek otomobilleri, steyşın vagonlar, yarış arabaları, arazi taşıtları hariç)		18	
	İstiap haddi 850 kilogramı geçmeyip motor silindir hacmi 2000 cm3'ün altında olanlar	10		29,8
	İstiap haddi 850 kilogramı geçip motor silindir hacmi 2800 cm3'ün altında olanlar	10		29,8
	* Diğerleri			
	Motor silindir hacmi 1600 cm3'ü geçmeyenler	37		61,7
	Motor silindir hacmi 1600 cm3'ü geçen fakat 2000 cm3'ü geçmeyenler	60		88,8
	Motor silindir hacmi 2000 cm3'ü geçenler	84		117,1
87,04	**Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar**			
	(Yalnız kayıt ve tescile tâbi olanlar)			
	* Azami yüklü kütlesi 4700 kilogramı geçmeyip sürücü sırasından başka oturma yeri veya sürücü sırası dışında yanda pencereleri olanlar (kapalı kasalı olmayanlardan motor silindir hacmi 3200 cm3'ü geçmeyenler hariç);			
	Motor silindir hacmi 3000 cm3'ü geçmeyenler	10		29,8
	Motor silindir hacmi 3000 cm3'ü geçip 4000 cm3'ü geçmeyenler	52		79,4
	Motor silindir hacmi 4000 cm3'ü geçenler	75		106,5
	* Kapalı kasalı olup istiap haddi 620 kilogramın altında olanlar	10		29,8
	* Diğerleri	4		22,7

Türkiye'de kişi başına düşen milli gelir 25 üyeli AB içinde en düşük düzeydedir. Bu nedenle satın alma gücü de düşük bulunmaktadır. Öte yandan vergi yükünün yüksekliği burada satın alma gücünü tümü ile olumsuz etkilemektedir.

Çizelge-45 AB Ülkelerinde Kişi Başına Milli Gelir

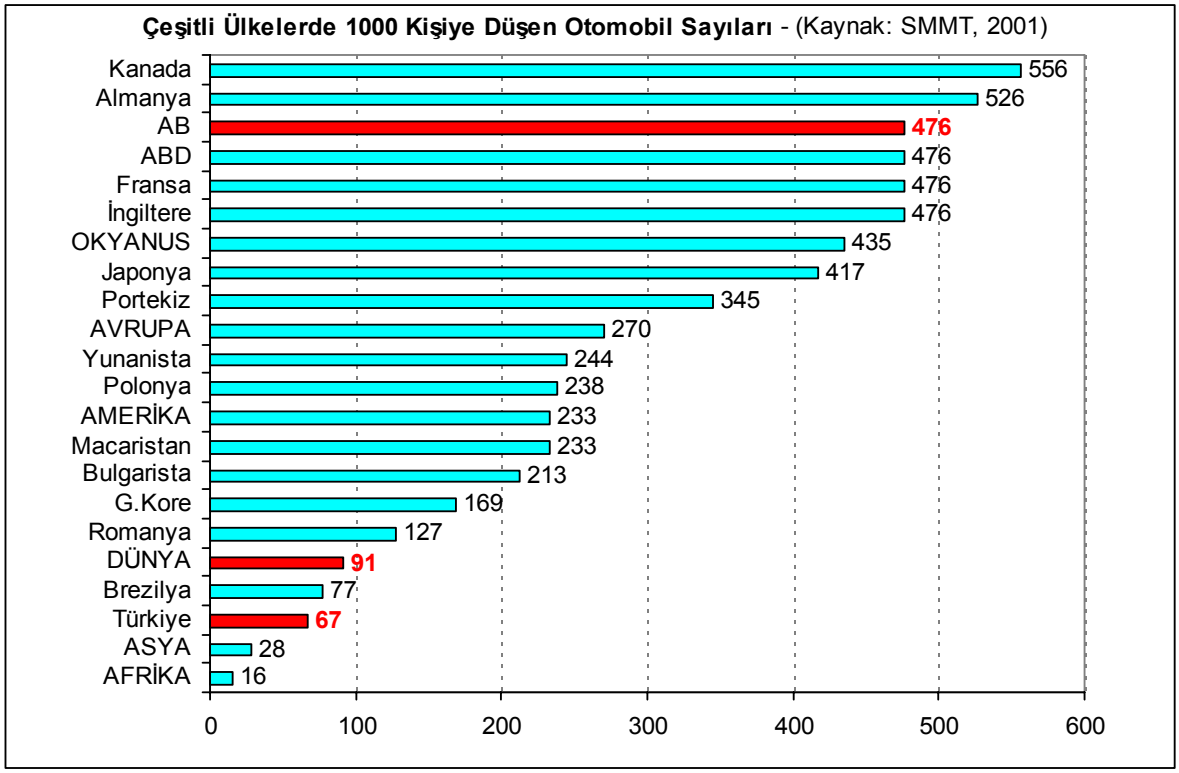
ÜLKELER	2004 ($)	ÜLKELER	2004 ($)	ÜLKELER	2004 ($)
Almanya	32.000	Ingiltere	22.800	Macaristan	11.200
Avusturya	25.000	Irlanda	21.600	Malta	14.300
Belçika	25.300	Ispanya	18.000	Polonya	8.500
Çek Cumhuriyeti	12.900	Isveç	22.200	Portekiz	15.800
Danimarka	25.500	Italya	22.100	Slovakya	10.200
Estonya	10.000	Kibris Rum Kesimi	16.000	Slovenya	12.000
Finlandiya	22.900	Letonya	7.200	Yunanistan	17.200
Fransa	24.400	Litvanya	7.300	AB (25) ORTALAMASI	18.900
Hollanda	24.400	Lüksemburg	36.400	TÜRKIYE	4.172

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.



* Türkiye için tabloda Diğer değeri silindir hacmi1.600 cc'den küçük araçlar için verilmiştir.
1.6< <2.0 arası % 60 , >2.0 lt araçlarda ise % 117'dir.

Otomobil sahipliğini kısıtlayan yüksek vergi uygulaması sonucu halen Türkiye'de 1000 kişiye düşen otomobil sayısı dünya ortalamasının çok altında bulunmaktadır.



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

- 30.07.2003 tarih ve 4962 sayılı kanunun 10. maddesine göre, hurda araçlarda 2004 yılında 4.5 Milyar TL olan ÖTV indirimi, 25.05.2004 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile % 50 azaltılmış ve bu teşvikin etkisi büyük oranda azalmıştır.

- Otomobillerde ÖTV oranları 14.10.2003 tarihinden bu yana artmış, otomobil üretiminin tümünü ve pazarın % 90'ını oluşturan, silindir hacmi < 1.600 cc olan otomobillerde satış vergisi (ÖTV ve KDV ile) % 49 iken % 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 ön görülmediği için, eski mevzuata göre bağlantısı yapılmış satış işlemlerinden dolayı yetkili bayiler ve üretici/ithalatçı firmalar önemli zararlara uğramaktadır.

Plan dönemi içinde özellikle ÖTV mevzuatında görülen aksaklıkların giderilmesi ve vergi hadlerinin AB düzeyine indirilmesi gerekli bulunmaktadır.

b- MTV Mevzuatı

Motorlu taşıt araçlarının kullanımı süresinde Motorlu Taşıtlar Vergisi (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, yeni araca göre bu vergi, 16 yaş ve daha ileri yaşlardaki araçlar için otomobillerde % 10'a, yolcu taşıtlarında % 30'a, kamyonda 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.

Motorlu Taşıtlar Vergisi 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 ile birlikte akaryakıt piyasasında denetim eksikliği nedeni ile kaçak akaryakıt ile standart dışı akaryakıt önemli kaynak kaybına neden olmaktadır. Bu nedenlerle 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 $ karşılığı Türk Lirası karşılığı 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 % 40'a indirilmiştir. Bu 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 yalnız arsa temini ile bazı bürokratik işlemlerde kolaylık getirmektedir.

Yatırımları özendirme konusunda Türkiye'nin rekabet içinde olduğu ülkelerde (Doğu Avrupa Ülkeleri, Çin) başta vergi tatili olmak üzere, çeşitli vergi teşvikleri uygulanmaktadır:

- Vergi tatili imkanı, genellikle belli bir tutarın üzerinde yatırım yapan ve/veya istihdam sağlayan yatırımcılara tanınmaktadır. Bunlara ek olarak öz kaynak ve faaliyet konuları başta olmak üzere ilave şartlar da aranabilmektedir.

- % 100 oranındaki vergi tatilinin süresi 2 ile 10 sene arasında değişebilmekte; ayrıca bazı ülkelerde vergi tatili sonrasında dahi yatırımcılara 3 ile 5 sene arasında sürelerle %50 oranında indirimli oran uygulanabilmektedir.

- Bunun yanı sıra, öncelikli sektörlere de ilave teşvikler sağlandığı veya vergi tatili şartlarının kolaylaştırıldığı görülmektedir.

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

Kurumların "Özel Yatırımlar Teşvik Belgesi" kapsamında gerçekleştirdikleri yatırımın tamamlandığı vergi döneminden başlayarak elde ettikleri kazançlar için, Vergi Konseyi'nin önerisi doğrultusunda aşağıdaki düzenle uygulanmalıdır:

Finansman, bankacılık ve sigortacılık sektörlerinde faaliyet gösteren kurumlar ile iş ortaklıkları hariç olmak üzere, kurumlar vergisine tabi kurumların aşağıdaki şartları taşıyan ve 31.12.2010 tarihine kadar onaylanan yatırımlarının işletilmesinden sağlanan kazançlar, doğrudan doğruya bu yatırımlara konu faaliyetlerden elde edilen kısımla 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 dar boğaz giderici nitelik taşıyan veya mahsul ve ürünlerin ıslahını amaçlayan ya da yeni teknoloji kullanımına olanak veren bir faaliyette bulunulmasına 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 üncü maddesinde belirtilen ilkelerle uyumlu olması,

4. Yatırımın yukarıdaki bentlerde belirtilen koşulları sağlamaya elverişli olduğunun DPT Müsteşarlığı ve Maliye Bakanlığınca onaylanan ve bu onay tarihini izleyen takvim yılından itibaren 5 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 öz kaynak 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 Vergisi 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

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

AR-GE Teşvik Mevzuatı

31.04.2004 tarih ve 5228 sayılı Kanun kapsamında hazırlanan Ar-Ge İndirimi Uygulama Tebliği 2005 yılı içinde yayımlanarak 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 $ tutarında kaynak ayrılmış ve konu ile ilgili olarak TÜBİTAK görevlendirilmiştir.

Ancak; bu olumlu gelişmelere rağmen Türkiye'deki otomotiv Ar-Ge çalışmalarına sağlanan teşvik, AB ile karşılaştırıldığında yeterli düzeyde değildir. Bunun sonucu olarak; Ar-Ge çalışmalarında Avrupa'da önder ülke olan Almanya'da otomotiv sanayi, 17 Milyar EUR yatırım ile toplam Alman sanayi Ar-Ge yatırımının % 36'sını gerçekleştirmektedir. Ülkedeki Ar-Ge alanında sağlanan istihdamın % 28'ini otomotiv sanayisi sağlamaktadır. Slovenya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Polonya, Slovakya gibi rakip ülkelerle yapılan mukayesede de, Türkiye'nin Ar-Ge harcamalarının Gayri Safi Yurt İçi Hasılaya oranının daha düşük olduğu görülmektedir (Slovenya: % 1.04, Çek Cumhuriyeti % 0.91).

Türkiye'deki Ar-Ge çalışmalarının AB ülkelerindeki seviyeye yaklaşabilmesi için, teşvikler etkin olarak arttırılmalıdır:

- Teşviklerin idaresi ile ilgili olarak kurumlar arası eşgüdüm sağlanmalıdır. (Maliye Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, TÜBİTAK, Ar-Ge faaliyeti yürüten şirketler, akademik kuruluşlar, OSD)

- TÜBİTAK – TİDEB (Teknoloji İzleme ve Değerlendirme Başkanlığı) uygulamalarının etkinliği arttırılmalıdır.

- 26.06.2001 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 alınmalıdır.

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. Ülkeler arası yapılan bir mukayesede, Türkiye'nin iş gücü maliyetinde bu ülkelerin hepsinden daha üst sırada yer aldığı görülmektedir.

Türkiye'nin işgücü maliyetindeki söz konusu dezavantajı, işçilik ücretleri ve maaşlardaki 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 gerçekleştirilmelidir. Ayrıca, kayıt dışı ekonominin kayıt altına alınması sağlanarak, 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 Barışı"nın tarafların ortak çabaları ile sürdürülmesi, sanayimizin üretim ve

ihracatının devamını sağlamaktadır ve yeni yatırımların Türkiye'ye çekilebilmesi için büyük önem arz etmektedir.

Yeni İş Kanunu'nun etkili olarak uygulanabilmesi için açıklık kazanması gereken hususlar, yönetmeliklerle düzenlenmelidir ve uygulamayı kolaylaştıracak nitelikte olmalıdır. Böylece, Toplu İş Görüşmeleri'nin yürütülmesinde bazı anlaşmazlıkların tezahür etme ihtimali ortadan kalkacaktır.

Dış Ticaret Mevzuatı

Üretim ve ihracattaki gereksiz bürokratik işlem ve giderler, 'aşırı stok – ek maliyet' yaratmakta ve araç başına yaklaşık 100 $ ek maliyet oluşturmaktadır. Bu ek maliyeti yaratan unsurlar aşağıda sunulmaktadır:

- 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 Avrupa Birliği prosedürleri yeterli etkinlikte uygulanamamaktadır.

- Türk otomotiv sanayisinin 'alternatif ülkeler' karşısında maliyet avantajını azaltan bu 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. Ülkeler arası 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 TETAŞ'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 arttırılmalı 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 Avrupa Birliği standartlarının çok gerisinde kalması nedeniyle ciddi çevre ve yedek parça zararları meydana gelmektedir. Dizel yakıttaki sülfür oranı halihazırda, AB'de 50 ppm iken Türkiye'de 4000-7000 ppm mertebesindedir. Dizel yakıtla çalışan araç talebindeki artış göz önüne alındığında; piyasada bulunan kaliteli yakıt miktarı, giderek daha fazla büyük 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 arttırılması gerekmektedir.

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

●98/70/AT Benzin ve Dizel Yakıt Kalitesi Yönetmeliği, 11.06.2004 tarih ve 25489 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Buna göre mevcut dizel yakıt, 01 Ocak 2007'den itibaren pazarlanmayacaktır. Bu tarihe kadar, TÜPRAŞ Rafinerisinin gerekli yatırımları yapabilmesi için özelleştirme sürecinin hızlandırılması ve ivedilikle tamamlanması gerekmektedir.

Ulaştırma Altyapısının Yetersizliği

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

- Mevcut kara yolu altyapısı iyileştirilmelidir.
- Kara yolu ağı Türkiye'nin doğusuna doğru genişletilmelidir.
- Mevcut demir yollarındaki yetersiz altyapı iyileştirilmelidir ve bu demir yollarından daha fazla verim alınmalıdır.
- Limanların çevresindeki demir yolu ağı iyileştirilmeli ve genişletilmelidir.
- Limanlardaki indirme-yükleme işlemlerinde uygulanan bürokratik prosedürler mümkün olduğu kadar azaltılmalı ve bu şekilde, zaman kaybı ve ilave maliyet engellenmelidir.

Grup Muafiyeti Mevzuatı

Yeni Grup Muafiyeti Mevzuatı AB tek pazarında, otomotiv sektöründe rekabet ortamını arttırmak ve böylece tüketicilerin aynı kalitede mal ve hizmeti daha uygun maliyetle elde edebilmesini sağlamak amacıyla 01.Ekim.2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Mevzuat, sektörün üretimi takip eden üç temel faaliyet alanını (yeni araç satışı, satış sonrası servisi, yedek parça üretimi ve satışı) birbirinden bağımsız hale getirmektedir. Bu mevzuat Türk

rekabet mevzuatı içine aynen alınarak Rekabet Kurumu tarafından, "Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar Ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Yeni Grup Muafiyet Tebliği (2005/4)" adı ile 12.11.2005 tarih ve 25991 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

Yeni Tebliğ 01.Ocak.2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu tarihinden itibaren, 1998/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyet Tebliği yürürlükten kaldırılmıştır. Yeni Tebliğ'de yer alan geçici birinci madde ile, 01.Ocak.2006 tarihinde, 1998/3 sayılı Tebliğ ile sağlanan Grup Muafiyetinden yararlanmakta olan, ancak yeni Tebliğ'de düzenlenen grup muafiyetinden yararlanma koşullarını taşımayan anlaşmaların, muafiyetten yararlanabilmesi için, 1 yıllık geçiş süresi öngörülmüştür. Muafiyet kapsamına girebilmesi için mevcut anlaşmaların; 1 Ocak 2006 tarihinden itibaren 2006 yıl sonuna kadar yeni Tebliğ ile öngörülen koşulları sağlayacak şekilde değiştirilmeleri gerekmektedir.

Yeni Tebliğ ile muafiyete konu anlaşmaların kapsamı genişletilmiştir. 1998/3 sayılı Tebliğ; yeni Motorlu Taşıtlar ile yedek parçalarının satışı ve servis anlaşmalarını kapsamaktaydı. Sadece, yedek parça satışına ilişkin veya sadece servise ilişkin anlaşmaları grup muafiyeti tebliği dışında bırakmaktaydı. Otomotiv dağıtımı, tamir, bakım ve yedek parça satışı ile ilgili bir dikey anlaşma olmasına rağmen bu anlaşmalar 1998/3 sayılı Tebliğ yerine 2002/2 sayılı Tebliğ kapsamına girmekteydi. Dolayısıyla yeni tebliğ; Yeni motorlu taşıtların, bunların yedek parçalarının ya da tamir ve bakım hizmetlerinin alımı, satımı veya yeniden satımı anlaşmalarını Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanunun 4. maddesindeki yasaklamadan grup olarak muaf tutmaktadır.

Münhasır dağıtım sistemi ile seçici dağıtım sistemi birlikte uygulanamayacaktır. Sağlayıcılar, münhasır veya seçici dağıtım sistemi arasında bir tercihte bulunmak durumundadır.Münhasır Dağıtım Sistemi; sağlayıcının, anlaşma konusu mal veya hizmeti, belirlenmiş bir bölgede sadece bir dağıtıcı veya servis satmayı taahhüt ettiği dağıtım sistemidir. Seçici Dağıtım Sistemi; sağlayıcının anlaşma konusu malları veya hizmetleri, sadece belirlenmiş kriterlere dayanarak seçtiği dağıtıcılara veya yetkili servislere satmayı taahhüt ettiği dağıtım sistemidir.

Yetkili satıcılar ve/veya servisler çok marka bulundurabilecektir. 1998/3 sayılı Tebliğde yetkili satıcı, farklı markalı yeni taşıt araçlarını ancak, ayrı satış yeri, ayrı yönetim ve ayrı bir yasal varlık koşuluyla satabilmekteydi. Yeni Tebliğde bu koşul aranmamaktadır. Sağlayıcı;

maliyetini karşılamak suretiyle markaya özgü ayrı satış personeli istihdamını isteyebilir. Ayrıca markalar arası karışıklıktan kaçınmak için başka marka motorlu araçlarının teşhir yerinin ayrı bölümlerinde satılması yükümlülüğü getirebilir.

Muafiyetten yararlanabilmek için; belirlenen pazar paylarının aşılmaması gerekmektedir. Münhasır sistemde; sağlayıcının motorlu taşıt veya yedek parça ya da bakım ve onarım hizmeti sağladığı ilgili pazardaki payı % 30' u geçmemelidir. Motorlu taşıtların dağıtımı için niceliksel seçici sistemde; Pazar payının % 40' ı geçmemesi koşulu aranmaktadır. Niceliksel seçici sistemi oluşturan anlaşmalarda ise Pazar payı eşiği bulunmamaktadır.

Dağıtıcı veya yetkili servisler, anlaşmadan doğan hak ve yükümlülüklerini, dağıtım sisteminde bulunan ve kendileri tarafından seçilen başka bir dağıtıcı veya yetkili servise aktarabilirler. Motorlu taşıtların satışı ile birlikte bakım-onarım (servis) hizmetlerinin verilmesi zorunluluğu kaldırılmıştır. Yetkili servis, faaliyetlerini bakım onarım hizmetleri ve yedek parça dağıtımı ile sınırlı tutabilecektir. Dağıtıcılar, bakım onarım hizmetlerine ilişkin yükümlülüklerini, alt anlaşmalarla, yetkili servislere devredebilecektir. Bu durumda, sağlayıcı, dağıtıcının, satıştan önce son kullanıcılara söz konusu yetkili servislerin ad ve adresleri ile ne kadar uzaklıkta olduğunu bildirmesini zorunlu kılabilmektedir.

Seçici dağıtım sistemindeki dağıtıcı veya yetkili servisler, motorlu taşıtların yedek parçalarını, özel servislere satabilecektir. Dağıtıcı veya yetkili servisler, orijinal yedek parçaları veya eşdeğer kalitedeki yedek parçaları kendi tercih ettiği 3. kişilerden alabilir ve bunları araçların bakım onarımında kullanabilirler. Ancak, sağlayıcı, garanti kapsamında yapılan tamir, ücretsiz bakım ve araç geri çağırma işlerinde, kendisinin sağladığı orijinal parçaların kullanılmasını zorunlu kılabilecektir.

Bağımsız teşebbüslere; motorlu araçların bakım ve onarımının yapılması ya da çevre koruma ölçütlerinin uygulanabilmesi için; teknik bilgi, teşhis cihaz ve ekipman, gerekli yazılım ya da eğitime erişim imkanı getirilmiştir. Seçici dağıtım sisteminde hafif ticari araç ve otomobil dağıtıcıları, seçici dağıtım sisteminin uygulandığı başka bölgelerde satış veya teslimat yerleri açabilecektir.

Bayiler, yalnızca satış yapabilme hakkına sahip olacak ve satış sonrası hizmet vermeye zorunlu tutulamayacaktır. Bayiler, birden fazla üreticinin ürünlerini "çok markalı" satış noktalarında satabilecektir. Bayiler, üreticilerin satışla ilgili genel kurallarına (sergileme

alanının büyüklüğü, görsellik vb.) uymak zorundadır; ancak üreticiler bayilere bunların haricinde "rekabeti engelleyici ilave şartlar" öne süremeyecektir.

Yeni sistemde yetkili servisler, yeni araç satmaya zorunlu tutulamayacaktır. Ayrıca, üretici firma gerekli nitel kriterlere uyan yetkili servislerin sayısı ve tesis konumu üzerinde kontrol sahibi olmayacaktır. Yeni sistemde, üretici firma bağımsız tamircilere yedek parça ve tamir ile ilgili her türlü teknik bilgi, eğitim, araç-gereç olanaklarını "herhangi bir ayrımcılık yapmadan" sunmak zorundadır.

TOBB Otomotiv ve Yan Sanayi Sektör Kurulunun konu ile ilgili değerlendirmesi dikkate alındığında:

- AB'de 01 Ekim 2002 tarihinde yürürlüğe giren 1400/2002 sayılı bu düzenleme yukarıda belirtildiği gibi radikal kararlar içermektedir. AB'nin Grup Muafiyeti mevzuatını uyguladığı 1985 yılından bu yana geçen 17 yıllık grup muafiyeti deneyimine rağmen uygulamada yaşanan sorunlar azaltılamamıştır. Bu dönemde yaşanan rekabet ihlalleri, soruşturmalar ve binlerce müşteri şikayeti nedeniyle radikal önlemler alınması ihtiyacı doğmuştur. Türkiye, AB'nin 17 senelik söz konusu deneyimine sahip değildir. Bu tür radikal bir uygulamanın ülkemizde herhangi bir geçiş ve uyum süreci olmadan başlatılmasının, birçok karmaşık sorunu beraberinde getireceği şüphesizdir.

- Seçici ve münhasır dağıtım sistemlerinin birbirinden ayrılması, Türkiye için radikal bir karar ve erken uygulama niteliğinde olacaktır. Ülkemizde otomotiv sektöründe markalar arası ve marka içi rekabet çok güçlüdür. Markalar arası rekabetin nispeten düşük olduğu diğer sektörlerde ise bu tür bir düzenleme söz konusu değildir. (2002/2 sayılı Tebliğ) Halihazırda çok üst düzeyde bulunan rekabetin daha da arttırılması sonucunda, perakendeciler arasında zorunlu konsolidasyonların meydana gelmesi kuvvetle muhtemeldir. Dolayısıyla yeni sistemde, mali imkanları nispeten zayıf olan ve daha az kurumsallaşmış bayilerin çok büyük zararlara uğraması söz konusu olacaktır.

- 1400/2002 sayılı AB düzenlemesindeki kapsamı ile çok markalılığın Türkiye'de uygulanması erken olacaktır. Bu nedenle 1998/3 sayılı Tebliğdeki, rakip malı satmada ayrı yasal varlık ve ayrı yönetim mecburiyetinin kaldırılması, markalar arası rekabetin daha fazla gelişmesi açısından ülkemiz koşullarında yeterli olacaktır. Öte yandan yetkili servislerin,

rakip markalara hizmet vermede, ana sağlayıcı tarafından yapılan yatırım, sağlanan araç-gereç ve eğitimli personelin haksız yere kullanılmaması keyfiyetinin korunması hakkaniyete daha uygundur.

- 1400/2002 sayılı AB düzenlemesi ile seçici sistemde bayilere her ülkede satış yapma, münhasır sistemde ise bağımsız satıcılara (galerilere) başka ülkelere satış yapma imkanı tanınması ile AB üyesi ülkeler arasında ticaretin geliştirilmesi ve fiyat farklılıklarının ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır. Türkiye henüz AB üyesi ve tek pazarın parçası olmadığı gibi Türkiye'deki bir bayinin de AB'nin her hangi bir ülkesinde şube açması mümkün değildir. İki dağıtım sisteminin birbirinden ayrılmasının, AB üyesi oluncaya kadar Türkiye için bir zorunluluk taşımadığı düşünülmektedir. Bu nedenle bu tedbirin en erken 5 yıl sonra uygulanması, AB'de bu sistemlerin uygulanması için öngörülen geçiş dönemleri dikkate alındığında (örneğin; tebliğ yayımından 1 yıl sonra, başka yerde şube açma imkanı - location clause- 3 yıl sonra yürürlüğe girmektedir) ülkemiz koşul ve ihtiyaçlarına daha uygun olacağı görülmektedir.

Diğer taraftan, Grup Muafiyeti aksam ve parça üreticileri için yenileme pazarındaki payları ve güçlerini arttırmak için önemli bir fırsat yaratmaktadır. AB yenileme pazarına yapılan ihracatı da olumlu yönde etkilemesi beklenmektedir. Bugünkü durumda AB yenileme pazarına doğrudan gerçekleştirilen ihracatın korsan, taklit vb nedenlerle engellenmesinin de önüne geçilebilecektir.

Ancak eşdeğer kalitede yedek parça kullanımı ve bağımsız onarım servislerinin oluşumuna izin vermektedir. Eşdeğer kalitede yedek parçanın tanımı ve bağımsız araç onarım servislerinin yetkileri belirlenmesine rağmen uygulamada problem yaşanacağı şüphesi vardır. Eşdeğer parça tanımı ve onayının gerçekten yetkin bir kuruluş tarafından yapılması için alt yapı oluşturulmalıdır. Aksi halde yurtdışı yenileme pazarından pay alma imkanı yaratırken, ülkemizdeki taklit üretim için de teşvik olarak değerlendirilerek haksız rekabet yaratabilir.

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

Kullanılmış motorlu taşıtlar, Gümrük Birliği kapsamındaki ülkeler arasında serbest dolaşabilmektedir. Kullanılmış taşıtların ülkeler arası ticaretinin yapılması, bazı ülkelerin otomotiv pazarı üzerinde önemli etkiler yaratmıştır. Örnek olarak, 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 genel olarak 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" 2015 yılına kadar, belli bir programa göre düzenlenmelidir. En az 2010 yılına kadar mevcut uygulama sürdürülmeli ve daha sonrası için beş senelik bir geçiş dönemi öngörülmelidir. Bu geçiş dönemi süresince uygulama, "özel şartlarla" yürütülmelidir.

- "Özel şartlar", AB Komisyonu ile görüşülerek belirlenmelidir.

Belirlenen öncelikleri gerçekleştirmek ve politikaları uygulamak için gerekli somut tedbirler ile hukuki ve kurumsal düzenlemeler ve bunların hangi kurumlar tarafından yapılacağına ilişkin önerilere aşağıdaki Tabloda verilmektedir

Çizelge-46 Otomotiv Sanayii Sorunları ve Tedbir Önerileri

Sorun//Tedbir/Faaliyet	Sorumlu Kuruluş	İşbirliği Yapılacak Kuruluşlar	Performans Göstergesi		Süre 2007-2013	Açıklama
			Mevcut	Hedef		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Satış vergilerinin AB düzeyine indirilmesi ve AB sistemine göre düzenlenmesi	Maliye Bakanlığı	Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, DPT, ilgili diğer kamu kurumları ile sektör dernekleri	% 62 (1600 cc'den küçük otomobiller)	% 18	2008	Taşıt araçları satış vergileri (KDV+ÖTV), Avrupa Birliği ülkelerine göre çok yüksektir. Binek otomobilde AB ortalaması % 18 iken Türkiye'de bu oran 1.600 cc den küçük sinidir hacmindeki otomobillerde % 62'dir ve sinidir hacmine göre, % 117'ye kadar da çıkmaktadır.
Motorlu taşıt vergilerinin yeniden düzenlenmesi ve AB sistemine göre düzenlenmesi			Araç tipine göre değişik		2008	Motor Taşıtlar Vergisi servet vergisi esası yerine AB'nde olduğu gibi "Yol Vergisi" olarak düzenlenmeli ve araç yaşı dikkate alınmamalıdır.
Büyük ve yeni yatırımların proje bazında teşvikinde vergi indiriminin sağlanması	Maliye Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı	Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, DPT, ilgili diğer kamu kurumları ile sektör dernekleri			2007	Ana sanayici ve yan sanayici olarak bir araya gelen birden fazla mükellefin yatırımın kısım kısım paylaştırılması esasına dayanan ve birlikte projelendirilen yatırımları tek bir yatırım sayılarak, "Özel Yatırımlar Teşvik Belgesi"ne bağlanmalıdır. Yatırımlarda büyüklük, istihdam ve ihracat performansına göre vergisel teşvik getirilmelidir
Ulusal inovasyon sisteminin güçlendirilmesi ve İhracatta Ar-Ge	Dış Ticaret Müsteşarlığı				**2007**	Daha yüksek katma değer ile üretim ve rekabet gücünün

Devlet Yardımları teşviklerinin yeniden düzenlenmesi						arttırılması amacı ile ArGe Devlet Yardımları uygulamasındaki uygulamalar geliştirilmelidir.
İkinci el araç ithalatı kısıtlaması sürdürülmeli	Dış Ticaret Müsteşarlığı	AB Genel Sekreterliği, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı				Bu kısıtlama 2015 yılına kadar, belli bir programa göre düzenlenmelidir. En az 2010 yılına kadar mevcut uygulama sürdürülmeli ve daha sonrası için beş senelik bir geçiş dönemi öngörülmelidir. Bu geçiş dönemi süresince uygulama, "özel şartlarla" yürütülmelidir.
Ulaştırma altyapısının geliştirilmesi	Ulaştırma Bakanlığı	DPT			**2007-2008**	İhracatın yoğunlaştığı Marmara Bölgesinde başta denizyolu olmak üzere kara ve demiryolu şebekesi genişletilmeli özellikle otomotiv ürünlerinin yüklenebileceği liman ihtiyacı ivedilikle giderilmelidir
Dış ticarette bürokratik formalitelerin azaltılması	Dış Ticaret ve Gümrük Müsteşarlıkları				**2007**	Üretim ve ihracattaki gereksiz bürokratik işlem ve giderler, 'aşırı stok – ek maliyet' yaratmakta ve araç başına yaklaşık 100 $ ek maliyet oluşturmaktadır.
Sanayide elektrik ve diğer enerji fiyatlarının yurt dışıyla rekabet edilebilir düzeye getirilebilmesi için tedbirler alınması	Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı				**2007**	Rakip ülkeler düzeyinde enerji maliyeti sağlanmalıdır

6. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME

Türkiye'de motorlu araçlar üreten otomotiv sanayi, 1960 lı yıllardan bu güne önemli aşamalar kaydetmiştir. Bu aşamalar esas itibariyle;

- 1960'lı yıllarda "ithal ikamesi" amaçlı traktör ve ticari araçların montaj üretimi,
- 1970'li yıllarda aksam parça üretimine yönelik "yerlileştirme" 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:

1. Üretimde ve işletme yönetimde çağdaş kalite yönetimi anlayışı ile yalın üretim ve yalın yönetim alışkanlığını geliştirme;
2. Küresel rekabet ve küresel pazarlarda oyunculuk ve küresel teknik ve ticari mevzuata uyum;
3. Ar-Ge, tasarım ve teknoloji yönetimi kültürünün geliştirilmesi ile yeni teknolojilerin yaygınlaştırılmasında önderlik; yatırımlarda ve üretimde yüksek katma değer arayışı;
4. Yüksek nitelikli insan gücü yetiştirme;
5. Rekabet öncesi işbirliği kültürü ve KOBİ kuruluşları ile stratejik işbirliğinin geliştirilmesi gibi konularda önemli başarılar sağlamıştır.

Bu gelişmeler ışığında, otomotiv sanayinin 50 yıllık geçmişi ile bugün ulaştığı noktada, üretim ve pazarlama alanlarında "küresel entegrasyon" tamamlanmıştır. Sanayimiz kalite yönetimi ve verimlilikteki yetkinliğini, 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,
- Bunun sonucu ithalat artmakta ve ihracat sınırlanmaktadır.

Sektörün 2000'li yıllardaki performansı ekonominin genelindeki gelişmelere ve faiz oranları başta olmak üzere makro ekonomik göstergelerdeki değişimlere oldukça duyarlılık göstermiştir. 2001 yılında yaşanan ekonomik kriz, otomotiv sanayiini 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 önemli gelişmeler elde edilmiştir:

- ✓ **Üretim hızla artmaktadır : 2002 yılında 346 bin → 2005 yılında 879 bin**
- ✓ **Pazarda talep geri gelmiştir : 2002 yılında 175 bin → 2005 yılında 763 bin**
- ✓ **İhracat istikrarlı artmaktadır : 2002 yılında 258 bin → 2005 yılında 553 bin**
- ✓ Bu gelişmelere paralel olarak; otomotiv sanayiinde motorlu taşıt aracı üreticilerindeki istihdam hızla artmıştır**: 2002 yılında 26 bin → 2005 yılında 38 bin**

Servisler ve yedek parça dağıtımı da dikkate alındığında, yan sanayii ile birlikte otomotiv sanayi faaliyetleri genelinde yaratılan doğrudan istihdam TÜİK 2002 Sanayi Sayımı verilerine göre toplam 415.000 kişidir.

Daha da önemlisi yerli ve özellikle yabancı sermaye yatırım istekleri büyük oranda artmaktadır. Uygun ortamda sağlanan fırsatlar geleceğimiz için çok önemlidir. Bunun risklerle tehlikeye atılmaması gerekir.

Burada unutulmaması gereken bir başka konu da motorlu araçların tamir ve onarım ihtiyacından oluşan yenileme pazarıdır. Bu pazarın büyüklüğü AB' nde 2003'de yapılan bir araştırmaya göre 44 milyar € dolayındadır. Bu pazarda yenilenen yedek parçaların % 20 si araç üreticilerince % 80 i ise yan sanayi tarafından üretilmektedir. Oysa pazarda yedek parçaların % 63 ü yetkili servislerde % 37 si de bağımsız pazarda satılmaktadır.

Aynı durum Türkiye'de ise üretim kaynağı bakımından benzerdir; ancak pazarda % 55 yetkili servislerde % 45 bağımsız 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 olanağını yaratacaktır.

Otomotiv sanayii küresel bir sanayidir:

- 2004 yılında 60 ülkede 64 milyon taşıt aracı üretildi,

- Üretimin % 80'ini 5 sanayileşmiş ülkenin 10 firması yapmaktadır,
- 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 ve gelecekteki rakiplerimiz ise, Hindistan, Çin ve İran olacaktır. Türkiye'nin sahip olduğu potansiyel üstünlüklerle bu küresel paylaşımda beklenen yeri alması gereklidir. Bunun başarılması istikrarlı kamu politikaları ve uygulamaları ile yakından ilgilidir.

2003 yılı verilerine göre, Türkiye'de halen 1000 kişi başına düşen motorlu araç sayısı 95 ve dünya ortalaması 135 araç/1000 kişidir. Bulgaristan'da bu değer 240 araç/1000 kişidir. Gelecek 10 yıl içinde bu düzeye ulaşmak için gerekli araç sayısı 10 milyon adettir. Türkiye'de kişi başına GSMH 4.000 $ dolayındadır. İstikrarlı bir kalkınma ortamında bu gelir düzeyi artacaktır. Gelir düzeyinin artışı talebi de arttıracaktır. Bu talebin ithalatla karşılanmasının bedeli ise yaklaşık 100 milyar $ olacaktır. Bu gelişmenin yüksek katma değer yaratan ve rekabetçi bir otomotiv sanayi ile karşılanması zorunludur.

Türkiye AB ile tam üyelik sürecine girmiştir. Otomotiv sanayi AB otomotiv sanayi ile üretimde % 85 oranında ortaktır, AB ürünlerinin pazar payı ise % 90 dolayındadır. Bu süreçte CARS 21 eylemi çerçevesinde yeniden yapılanan AB otomotiv sanayi paralelinde, Türkiye'deki otomotiv sanayiinin vizyonu:

2015 yılında, Avrupa Birliği içindeki en rekabetçi üretim merkezi ve gelişmiş bir ar-ge merkezi olmaktır.

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 bulunan bir sanayi yapısını gerçekleştirme olmalıdır.

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 sanayii, 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 Merkez" ine dönüşümü gerektirmektedir.

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'daki otomotiv sanayiinde 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 bu kere küresel pazarlarda yeni olanakları da gündeme getirecektir.

Bu çerçevede olmak üzere, Türkiye'deki otomotiv sanayi bulunduğu bu noktada üretimdeki yetkinliğini koruyarak geliştirirken, buna ek olarak 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 ile üstünlükleri bulunmaktadır.

Ancak, yukarıda belirtilen hedeflere ulaşılması için özellikle;

- Pazarda istikrarlı bir büyümenin, talebi baskı altında tutan vergi uygulamaları yerine AB ile uyumlu mali politikalarla sağlanması,
- Büyük ölçekli yatırımların özel olarak teşvik edilmesi,
- Ar-Ge ve teknoloji geliştirme faaliyetlerinin teşvik edilmesi,
- Rakip ülkelerle rekabet için uygun yatırım ortamı sağlanması gereklidir.

Otomotiv sanayi "Rekabet Öncesi İşbirliği" kültürü çerçevesinde firmalar arası "yatay entegrasyon" ile, ana sanayi ve yan sanayi arasında "düşey entegrasyonu" sağlamalıdır.

Türkiye'deki otomotiv sanayii sahip olduğu potansiyel ve üstünlüklerle yabancı sermaye yatırımları için önümüzdeki dönemde çekim merkezi olabilir. Bu suretle en az 5 milyar $ lık doğrudan yeni ve yabancı kaynaklı sabit sermaye yatırımı ile:

- Kısa vadede 1 milyon adet üretim ve 0,7 milyon adet / 14 milyar $ ihracat
- Orta vadede 2 milyon adet üretim ve 1,5 milyon adet / 25 milyar $ ihracat
- 600 bin kişilik nitelikli insan gücü istihdamı yapılabilir.

Çizelge-47 Temel Amaç ve Politikalar ile Öncelik ve Tedbirlerin Gelişme Eksenleri Bazında Tasnifi

	İstikrarlı Bir Ortamda Sürdürülebilir Büyümenin Sağlanması	Ekonomide Rekabet Gücünün Artırılması	İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi	Sosyal İçermenin güçlendirilmesi	Kamuda İyi Yönetişim Yaygınlaştırılması
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 gerçekleştirme	Gelişmiş pazarlardaki fırsatların değerlendirilebilmesi ve ihracatın ağırlıklı olarak bu pazarlara yapılması, daha kararlı bir ihracat artışı ve büyüme imkanı sağlayacaktır.	İmalat sanayii üretim, ihracatında önemli ağırlığı olan otomotiv sanayinde sağlanacak sürdürülebilir rekabet gücü, imalat sanayiinin rekabet gücüne olumlu katkı sağlayacaktır.	Ar-ge yeteneğinin geliştirilmesine yapılacak katkılar, ihtiyaç duyulan nitelikli insan gücü kapasitesini artıracaktır.		
AB hafif ve ağır ticari araçlar alanında tasarım ve üretimde önderlik	Ekonomide; birçok sektörde geniş boyutta talep yaratıcılığı, teknolojik gelişme ve istihdama katkısıyla sürükleyici özelliğe sahip, olan otomotiv sanayiinde, üretim ve teknolojide önderlik, ekonominin genelinde sürdürülebilir bir büyümeye katkı sağlayacaktır. Ticari araçlarda sağlanabilecek bu gelişme, aynı zamanda daha büyük üretim rakamlarının olduğu otomobil üretiminde de daha yüksek rekabet gücü sağlayacaktır.	Türkiye'de otomotiv sanayiinde üretimde sağlanan yetkinliğin, teknoloji geliştirme ile desteklenmesi, sektörün uzun dönemli rekebet gücü kazanmasını sağlayacaktır.			
Fikri ve sınai mülkiyet haklarının sağlandığı özgün teknoloji ve ürünlerin Türkiye'de geliştirilmesi,		Ürün ve marka geliştirme yönünde sağlanacak kazanımlar yan sanayi başta olmak üzere otomotiv			

		sanayiinde sürdürüklebilir bir rekabet gücü ve yeni fırsatlar sunacaktır. Bu durum Türk sanayiinin rekabet gücünü arttıracak, ihracatta kalıcı ürün çeşitliliği sağlayacaktır.			
Gelişmiş otomotiv sanayilerindeki gelişmeler paralelinde Türkiye'de ana ve yan sanayi arasındaki ilişkilerin araç konsept ve tasarım aşamasından başlayan bir işbirliği ile artırılması.		Ana ve yan sanayi arasındaki tasarımdan başlayan işbirliği ve güçlü entegrasyon, yeni ürün geliştirilmesini, üretimde yüksek katma değer yaratılmasını ve sektörün rekabet güzü kazanmasını destekleyecek, yeni yatırımların Türkiye gelmesinde de itici rol oynayacaktır.			
Satış vergilerinin AB düzeyine indirilmesi	Pazarda istikrarlı ve dengeli bir gelişme sağlayacak ve otomotiv sanayinde istikrarlı büyümeye katkıda bulunacaktır	Genişleyen Pazar üretimin artması, KKO larının yükselmesine ve rekabet gücünün artmasına katkıda bulunacaktır.	Artan üretim otomotiv sanayiinde nitelikli işgücünün artmasını sağlayacaktır		Kayıt içindedeki sanayi faaliyetlerinden istikrarlı vergi geliri sağlanacaktır
Motorlu taşıt vergilerinin yeniden düzenlenmesi	Parktaki çok yaşlı araçların zaman içinde parktan çıkmasına katkıda bulunacak, talebin artmasına destek olacaktır	" "	" ".	.	

Büyük ve yeni yatırımların proje bazında teşvikinde vergi indiriminin sağlanması	Özellikle doğrudan yabancı sermaye ile yeni ve büyük yatırımların gelişmesi sağlanacaktır	Artan üretim kapasitesi ölçek ekonomisine ulaşan sanayide rekabet gücünü olumlu etkileyecektir	“ “	Yeni ve büyük yatırımlar üretim zincirinde yer alan KOBİ lerin teknolojik gelişimini sağlayacaktır	….
Ulusal inovasyon sisteminin güçlendirilmesi ve Ar-Ge teşviklerinin yeniden düzenlenmesi	Sanayide teknoloji yönetimi ve ArGe faaliyetlerinin teşviki yüksek katma değerli üretim ile sürdürülebilir kalkınmaya destek verecektir	Sanayinin rekabet gücü artacak,	“ “	…	…
Ulaştırma altyapısının geliştirilmesi	Artan üretimin gereği istikrarlı kalkınmaya destek olacaktır	Maliyetlerin azaltılarak rekabet gücünün artmasına yardımcı olacaktır	…	…	…
Dış ticarette bürokratik formalitelerin azaltılması	….	AB pazarına uzaklıktan kaynaklanan yüksek lojistik maliyetlerinin azaltılarak, rekabet gücünün artmasına destek olacaktır	…	…	Kamu yönetiminde şeffaflık ve etkinlik sağlayacaktır
Sanayide elektrik ve diğer enerji fiyatlarının yurt dışıyla rekabet edilebilir düzeye getirilebilmesi için tedbirler alınması	Rekabet gücünü artırarak sürdürülebilir büyümeye katkı sağlayacaktır.	Üretim maliyetlerini düşürerek işletmelerin rekabet gücünü artıracaktır.	---	---	…

T.C.
BAŞBAKANLIK
DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI

DOKUZUNCU KALKINMA PLANI (2007-2013)
OTOMOTİV SANAYİİ
ÖZEL İHTİSAS KOMİSYONU

TRAKTÖR ÇALIŞMA GURUBU RAPORU

Raportörler:
Prof.Dr. H. Ünal Evcim- Ege Üniversitesi
Özlem Tezerişener- New Holland Trakmak

Üyeler:
Ali Baycan- Türk Traktör
Vural Karakoç- Türk Traktör
Nihat Güngör- Uzel
Hayati Kösoğlu- Uzel
İbrahim Sadıkoğlu-Tümosan
Tolga Saylan-Erkunt
Erdoğan Nas- Erkunt
Ömer Soydan-Başak
Gökhan Bayramoğlu- Hema End.
Öykü Karabıyık- Hema End.

Ocak 2006
Ankara

YÖNETİCİ ÖZETİ

Traktör İmalat Sanayii kapsamında Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon (GTİP) no.ları 8701.90.11.00.00'dan başlayan traktörler ile 8706.00.19.00.00.12'den başlayan traktör aksam ve parçaları yer almaktadır.

Traktör sanayimizde halen toplam 100 000 adet/yıl üretim kapasitesine sahip, üçü büyük ölçekli (Türk Traktör, Uzel ve Tümosan), dördü küçük ölçekli (Hema, Erkunt, Başak) toplam altı firma bulunmaktadır. Sektör 2004 yılı itibariyle kapasitesinin %43'ünü kullanılarak, yaklaşık 1 Milyar YTL (750 Milyon USD) değerinde traktör üretmiş; 116 Milyon USD değerindeki 4 207 Adet ithalata karşılık, 146 Milyon USD değerinde 10 327 Adet ihracat gerçekleştirmiş ve 3 260 kişiye istihdam sağlamıştır. Geçen Plan dönemi (2000-2004) içinde, 2001 yılında ülke ekonomisinde yaşanan büyük ekonomik kriz, diğer bütün sektörler gibi traktör sektörünü de derinden etkilemiş, üretim/tüketim, ihracat/ithalat ve ilintili diğer değerler 2002 yılında tarihinin en düşük seviyelerine gerilemiştir. Ancak 2003 yılında başlayan toparlanma izleyen yıllarda da sürmüş üretim, ihracat ve ithalat değerlerinde belirli seviyelere ulaşılmıştır (Tablo 3..14). Ulaşılan seviyelerin (yaklaşık 750 Milyon USD değerinde 42 511 adet üretim, 751 365 000 YTL değerinde 32 236 adet tüketim, 115 899 Milyon USD değerinde 4 207 adet ithalat ve 146 518 milyon USD değerinde 10 327 adet ihracat) kriz sonrasında istikrara henüz kavuşmakta olan bir piyasanın karşılığı, bundan sonraki gelişmelerin başlangıcı değerler olduğu düşünülmektedir.

Sektörün rekabet gücü altı değişik ölçüte göre irdelendiğinde oldukça iyi durumda olduğu görülmektedir. Açıklanmış Göreceli Üstünlük %251 düzeyine çıkmış, Uzmanlaşma katsayısı dönem boyunca 1'in üzerinde olmuştur (Tablo 21 ve 23). İthalat Sızma Oranı en çok %11,56 düzeyine çıkabilmiş, Dış Rekabete Açıklık 0,30 düzeylerinde seyretmiştir (Tablo 22 ve 24). İhracat Piyasa Payı'nın %1,57 düzeyine ancak çıkmasına karşılık İhracat/İthalat Oranı 2,5 olmuştur (Tablo24 ve 25). Yapılan GZFT analizi sonucunda teknik mevzuata uyum, eğitimli ve genç insan iş gücü, büyük üreticilerde yüksek kapasite, esnek üretim teknolojisi, iki küresel marka ile uzun süreli iş ortaklığı, yaygın ve güçlü hizmet ağı gibi güçlü yönlerine karşılık Ar-Ge teşvik mevzuatında yetersizlik, yüksek enerji maliyeti, yüksek vergi yükü, elverişsiz tarımsal yapı ve düşük verimli üretim gibi zayıf yönlerinin olduğu görülmüştür (Tablo 27). Doymamış iç pazar, düşük mekanizasyon ve ekipmanlaşma oranı, tarım sektöründe azalan nüfusla birlikte artacak verimlilik v.d. fırsatların değerlendirilmesi ve yedi

madde halinde belirlenen tehditlerin önlenmesi durumunda sektörün yarısı ihracata yönelik 80 000 – 100 000 adet/yıl üretim düzeyine gelişebileceği öngörülmektedir.

Tarım sektörüne yatırım malı (traktör) üreten bir sektör olması nedeniyle, tarım sektöründeki olumlu ya da olumsuz gelişmeler doğrudan Traktör İmalat Sanayimize yansımaktadır. Bu nedenle Traktör İmalat Sanayi tarım sektörüyle birlikte irdelenip değerlendirilmesi ve planlanması gerekmektedir. Türkiye tarımındaki potansiyel değerlerin ve gelişme ihtiyacının büyüklüğüne karşılık sağlanabilen büyüme oranlarının %2-3 düzeyleriyle sınırlı kalması geleceğin tahmininde kötümser yaklaşımı öne çıkarmaktadır. Gelecek plan dönemi (2007-2013) için yurt içi traktör talebi, ihracat, ithalat ve üretim projeksiyonlarında bu yaklaşım esas alındığında Tablo 27-33'te verilen sonuçlara ulaşılmaktadır. Buna göre traktör talebinin dönem boyunca yıllık %3 ortalama artışla 2013 yılı itibariyle 46 500 adet'e, ihracatın sayısal olarak %3, değer olarak %15'lik artışla 20 000 Adet ve 400 Milyon USD'a ulaşacağı tahmin edilmektedir. Benzer şekilde üretimin %2,5'luk artışla 60 000 Adet'e, ithalatın ise yılda ortalama %7'lik artışla 6 500 Adet ve %8'lik artışla 215 Milyon USD değerine çıkacağı bulunmaktadır.

Gelecek plan döneminde sektörde AB, EFTA ülkeleri başta olmak üzere, Uzak Doğu ülkeleri (Çin ve Güney Kore) ve, Hindistan ve Meksika ile yoğun bir rekabet yaşanacağı ve potansiyel pazarlardan Türk Cumhuriyetleri ile Orta Doğu ülkelerinin önem kazanabileceği tahmin edilmektedir. Sektörün 2013 yılı vizyonu için "AB içinde rekabetçi üretim merkezi ve özel bazı ürünler için gelişmiş Ar-Ge merkezi olunması" ön görülmektedir. Büyük üreticiler için stratejik hedef : Küresel markanın birden fazla modeli için küresel üretim ve Ar-Ge merkezi olmak ve bu üretimin marka içindeki sayısal payını %10'a çıkarmaktır. Küçük üreticiler için stratejik hedef ise: gerek yurt içi, gerekse yurt dışı niş pazarları değerlendirmek suretiyle üretim seviyelerini kapasitelerinin tamamına çıkarmaktır. Bu temel vizyon ve strateji çerçevesinde temel amaç iç pazardaki istikrarla birlikte artacak kapasite kullanım oranları sayesinde sahip olunan güçlü yönleri en üst düzeyde kullanarak ihracatı geliştirmektir. Bu amacın gerçekleştirilebilmesi için, Tablo 35'te gelişme eksenleri bazında sınıflandırılmış olan yatırımları teşvik mevzuatının rakip ülkalere göre rekabetçi duruma getirilmesi, Ar-Ge teşvik mevzuatının etkinleştirilmesi, yüksek vergi yüklerinin azaltılması gibi tedbirlerle ham madde, işgücü, enerji v.d. maliyetlerin rekabetçi seviyelere çekilmesi, tarımsal üretimde verimliliği artıracak önlemlerin alınması, AB'ye katılımda ikinci el traktörlerin malların serbest dolaşımı

kapsamına alınmaması, ikinci el traktör stoğunun eritilmesini sağlayacak önlemler alınmasına yönelik politikaların belirlenip izlenmesi önerilmektedir.

1. GİRİŞ

Sektörün Tanımı ve Sınırları

Traktör İmalat Sanayii yatırım malı niteliğindeki Tarım ve Orman Traktörleri'nin üretildiği bir sanayi dalıdır. Üretilen ürün itibariyle Otomotiv Sanayisi'nin bir dalı durumundadır. Ayrıca sektör ürünü traktör'ün tarım ve ormancılık'ta kullanılan alet ve makinalar için temel güç kaynağı olması nedeniyle Tarım Alet ve Makinaları İmalat Sanayisi içinde yer alır.

Sektör kapsamında Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon (GTİP) no.ları 8701.90.11.00.00'dan başlayan traktörler ile 8706.00.19.00.00.12'den başlayan traktör aksam ve parçaları yer almaktadır.

2. MEVCUT DURUM VE SORUNLAR

2.1. Mevcut Durum

Yukarıda değinildiği üzere Traktör İmalat Sanayisi Tarım ve Ormancılığa yatırım malı üreten bir sektördür. Bu nedenle, içinde yer aldığı Otomotiv ve Tarım Alet Makinaları Sanayilerinin yanı sıra, tarım ve ormancılık sektörleriyle de yakın ilişki içindedir. Genel olarak sektör ürünlerine olan talep tarım ve ormancılık sektörleri ile tarım makinaları sanayisindeki gelişmeler paralelinde şekillendiği; bu talebin hangi ürünlerle, nasıl karşılanacağının ise bizzat traktör imalat sanayisindeki oluşumlar tarafından belirlendiği söylenebilir. Yakın dönemde bu anlamda ortaya çıkan önemli gelişmeler şu şekilde özetlenebilir:

DTÖ kararları uyarınca giderek azalan tarım destekleri paralelinde hızla gelişen küresel rekabet Dünya tarım ürünleri fiyatlarını baskı altına almıştır. Öte yandan enerji fiyatlarındaki sürekli artışların sonucunda, bütün sektörlerde olduğu gibi, tarımda da üretim maliyetleri giderek artmaktadır. Ürün fiyatları ve üretim maliyetlerindeki, birbirinin tersi yöndeki bu gelişmelerin sonucunda tarımsal üretimde kar marjları giderek daralmakta; buna bağlı olarak ta Dünya traktör talebi yeterince gelişememektedir. Bu durum, Dünya genelindeki büyük oyuncuları yeni arayışlara itmiş bulunmaktadır. ArT-Ge v.d. maliyetlerin şirket evlilikleri, iş ortaklıkları v.b. yollarla düşürülmesi; üretimin (Model ve CKD/SKD bazında) küresel ağa bağlı değişik merkezlere yayılarak üretim maliyetlerinin azaltılması gibi. Bu gelişme ülkemiz traktör sektörünü de etkilemiş, küresel ağın parçası durumundaki bir üreticimiz (Türk Traktör) bir seride global üretim ve Ar-Ge merkezi olmuştur. Bir diğer büyük üreticimiz (Uzel) lisans altında, genişletilmiş ürün gammının üretimini sürdürmüş; iki eski üretici (Tümosan ve

TZDK) özelliştirildikten sonra tekrar traktör üretimine başlamış; ayrıca sektöre, biri lisans diğeri kendi marka üretimini yapan iki yeni firma (Hema Endüstri ve Erkunt) katılmıştır.

Öte yandan ülkemiz ekonomisinde 2000 yılında ilk belirtileri görüldükten sonra 2001 yılında patlayan, derinlik ve süresi öncekilerden çok farklı boyutlardaki kriz, doğal olarak traktör sektörünü de derinden etkilemiştir. Ağırlıklı olarak yurt içi talebe göre şekillenen üretim 2000'den 2002'ye 3 kattan fazla azalarak, tarihinin en düşük seviyesine düşmüştür. Kriz sonrasında kazanılan siyasi ve ekonomik istikrar traktör talebini tekrar canlandırmış ve bunun paralelinde üretim tekrar kriz öncesi seviyelere çıkabilmiştir. Krizde daralan iç pazar üreticileri dışa yönelmeye zorlamıştır. Bunun sonucunda traktör ihracatımız 2001 yılında önceki iki yıla oranla %50 azaldıktan sonra hızla toparlanmış ve 2003-2004 yıllarında kriz öncesinin 3-4 katı seviyelerine ulaşmıştır. Buna karşılık, kriz sonrası sağlanan istikrar ve izlenen kur politikalarının bir sonucu olarak traktör ithalatı 2004 yılı itibariyle 4 207 adet gibi, alışılmamış ölçüde yüksek bir değere çıkmıştır.

Traktör sanayimiz, dönem sonu (2004) itibariyle kapasitesinin %43'ünü kullanarak, yaklaşık 1 Milyar YTL (750 Milyon ABD Doları) değerinde 42 500 Adet traktör üreten; 116 Milyon $ değerindeki 4 207 Adet ürün ithalatına karşılık, 146 milyon $ değerinde, 10 327 Adet ürün ihraç eden ve 3 260 Kişi'ye istihdam sağlayan bir sektör durumundadır.

2.1.1 Kuruluş Sayısı, Mevcut Kapasite ve Kullanımı

Traktör sektöründe iki yeni firmanın katılımıyla birlikte üretici sayısı yediye çıkmış bulunmaktadır[3]. Hepsi özel kuruluş olan bu firmaların 2005 yılı itibariyle istihdamı 3 260 Kişi, kapasiteleri ise 99 550 Adet'tir (Tablo 1). Görüldüğü gibi, sektördeki firmalar büyük ölçekli (25 000-35 000 Adet) ve küçük ölçekli (3 000-3 500 Adet) olmak üzere iki guruba ayrılmaktadır. Birinci gurupta yer alan 3 firmanın kapasiteleri yurt dışı rakiplerle/ortaklarla karşılaştırılabilir büyüklüktedir.

[3] Bir firmadan (Yağmur) bilgi temin edilemediğinden, Rapordaki bilgiler diğer 6 üreticiyi kapsamaktadır. Bu firma üretiminin küçük sayılarda olması nedeniyle, Rapor sektörün tamamını yansıtmasında yetersiz kalmamaktadır.

Çizelge 48. Traktör Sektöründeki Kuruluşlar

Sıra No	Kuruluş Adı	Yeri	Üretim Konusu	Yabancı Sermaye Payı (%)	2005 Yılı	
					Çalışan Sayısı	Kapasite
1	Türk Traktör	Ankara	Traktör	37,5	978	35.000
2	Uzel	İstanbul	Traktör	0	1.543	25.000
3	Tümosan	Konya	Traktör	0	193	30.000
4	Hema Endüstri	Tekirdağ	Traktör	0	119	3.000
5	Erkunt	Ankara	Traktör	0	127	4.000
6	Başak	Adapazarı	Traktör	0	300	3.000
TOPLAM					3.260	100.000

Traktör sektöründe yabacı sermaye katılımı bir firma ile sınırlıdır. Büyük üreticilerden Türk Traktör'ün eşit paya sahip ortağı CNH (Case New Holland) Dünya genelinde sektörün en büyük kuruluşudur. Türk Traktör CNH ağına bağlı olarak, "Case" ve "New Holland" marka traktörler üretmektedir. Yabancı sermaye iştiraki olmayan firmalardan Uzel bir diğer Dünya markası Massey Ferguson'nun, Hema Endüstri "Universal" ve "Valtra" markalarının lisans üretimini yapmakta; Tümosan, Erkunt ve Başak ise kendi markalarını üretmektedir[4].

Geçen dönemde sektörün kurulu kapasitesinde yeni firmaların katılımıyla küçük bazı artışlar olmuş ve toplam kapasite bu günkü 100 000 Adet seviyesine çıkmıştır. Kapasite Kullanım Oranı dönem başından ortalarına doğru, ekonomik krizin yanı sıra özelleştirme aşamasındaki iki kuruluşun üretimden çekilmeleri nedeniyle olağanüstü düşmüş; daha sonra piyasanın istikara kavuşmasıyla birlikte, 2004 yılı itibariyle, sektör ortalaması olarak %43 seviyesine kadar yükselmiştir (Tablo 2). KKO iki büyük üreticide (Uzel ve Türk Traktör) %71 ve 65; diğer iki üreticide (Hema ve Başak) %63 ve 50 iken; Tümosan ve Erkunt'ta henüz %1 ve 4'tür. Yüksek kapasiteli Tümosan'da KKO'nın düşük olması genel ortalamayı aşağıya çekmektedir.

Çizelge 49. Traktör İmalat Sanayisi Kurulu Kapasite Durumu

Anamal	Kapasite /KKO	Birim	Yıllar					Yıllık artış,%			
			2000	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Traktör	Kapasite	Adet	92.800	93.000	96.000	96.000	100.000	0	3,5	0	3,6
	K.K.O.	%	36	15	11	31	43	-58	-27	354	39

[4] Uzel Türkiye'deki bu üretiminin yanı sıra, Almanya'da "Holder" marka traktör üretimine başlamış bulunmaktadır.

2.1.2. Üretim

a) Üretim Yöntemi-Teknoloji

Traktör üretiminde otomotiv araçları imalatındakine benzer yöntem ve teknolojiler kullanılmaktadır.

b) Ürün Standardları

Bu güne kadar Türk Standardları Enstitüsü tarafından Tarım ve Orman Traktörleri'ne ilişkin 88 adet standart yayınlanmıştır. Ayrıca, Avrupa Birliği Teknik Mevzuat Uyum Çalışmaları kapsamında traktörlerle ilgili 28 adet direktifin tamamı uyumlaştırılmıştır.

c) Üretim Miktarı ve Değeri

2000-2004 döneminde traktör üretimi Çizelge 50'de görüldüğü şekilde gerçekleşmiştir.

Çizelge 50. Traktör Üretimi (adet) ve Yıllık Değişim (%)

Ana Mallar	2000	2001	2002	2003	2004	Yıllık Artış Oranı (%)			
						2001	2002	2003	2004
Traktör	33.067	14.201	10.622	29.729	42.511	-57	-25	280	143

Kaynak : Firma Kayıtlarından Derlenmiştir.

Dönem başında 33 067 Adet olan üretim, ekonomik krizin etkisi ile 2002 yılında 10 622 Adet'e kadar düşmüş; daha sonra tekrar yükselerek 2004 yılında 42 511 Adet'e çıkmıştır. Dönem içindeki dalgalanmaya ekonomik krizin dışında bir açıklama ve yorum getirilmesi mümkün değildir. 2005 yılı üretiminde yurt içi talepte ortaya çıkan azalmaya bağlı olarak %10 seviyelerinde bir azalma tahmin edilmektedir. Buna göre 40 000 Adet seviyelerindeki üretimin kriz sonrasında belirli bir istikrara kavuşmuş piyasanın karşılığı olan ve bundan sonraki gelişmelere temel oluşturacak ortalama değer olarak kabul edilebilir.

2.1.3. Dış Ticaret:

a) İthalat

(1) Ürün ithalatı:

Geçen plan döneminde traktör ithalatı, miktar ve değer olarak, ekonomik krizle birlikte olağanüstü düşmüş, kriz sonrasında ise Türk Lirasının aşırı değerlenmesi sonucunda beklenenin ötesinde artmıştır (Çizelge 51 ve 52).

Çizelge 51. Traktör ithalatı (Adet)

Ana Mallar	Yıllar					Yıllık Artışlar (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Traktör	1,018	137	279	988	4,207	-87	204	354	426

Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı

Tablo 52. Traktör ithalatı (Cari CIF fiyatlarıyla, Bin $)

Ana Mallar	Yıllar					Yıllık Artışlar (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Traktör	15.815	1.877	6.137	22.048	115.899	-88	327	359	526

Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı

İthal traktör ortalama birim fiyatları kriz döneminde, tahmin edilebileceği gibi, 13 700 $'a dek gerilemiş, kriz sonrasında 27 500 $ seviyesine çıkmıştır (Çizelge 53). Bu durumun kriz döneminde düşük güçlü ve ucuz traktörlere yönelen ithal traktör talebinin, ekonomik istikrarla birlikte daha yüksek güç gurubuna dahil, göreli olarak pahalı traktörler lehine gelişmesinden kaynaklandığı düşünülmektedir.

Çizelge 53. Traktör ithalatında ortalama birim fiyatları (CIF, bin $)

Ana Mallar	Yıllar					Yıllık Artışlar (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Traktör	15,5	13,7	21,9	22,3	27,5	-12	60	2	23

Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı

Traktör ithalatı dönem başlangıcında, önceden olduğu gibi, büyük oranda AB ve EFTA ülkelerinden olmuştur (Çizelge 54 ve 55).

Çizelge 54. AB* ve EFTA Ülkelerinden traktör ithalatı (Adet)

Ana Mallar	Yıllar					Yıllık Artışlar (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004*	2001	2002	2003	2004
Traktör	950	118	222	683	2.629	-88	88	308	385

**10 yeni AB Ülkesi dahildir. Kaynak:Dış Ticaret Müsteşarlığı*

Çizelge 55. AB ve EFTA Ülkelerinden traktör ithalatı (CIF, bin$)

Ana Mallar	Yıllar					Yıllık Artışlar (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004*	2001	2002	2003	2004
Traktör	14.318	1.734	4.126	16.879	85.731	-88	238	409	508

**10 yeni AB Ülkesi dahildir. Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı*

Ancak 2003 yılından başlayarak diğer ülkelerden olan ithalat ta önem kazanmaya başlamış ve 2004 yılında miktarda %38, değerde %26 oranlara çıkmıştır (Çizelge 54 ve 56).

Çizelge 56 Önemli diğer ülkelerden* traktör ithalatı (Adet)

Ana Mallar	Yıllar					Yıllık Artışlar (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Traktör	68	19	57	305	1.578	-72	300	535	517

** ABD, Güney Kore ve Japonya Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı*

Çizelge 57 Önemli diğer ülkelerden traktör ithalatı (Cari CIF fiyatlarıyla, bin$)**

Ana Mallar	Yıllar					Yıllık Artışlar (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Traktör	1.496	142	2.011	5.168	30.169	-91	1,416	257	584

** ABD, Güney Kore ve Japonya Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı*

AB ülkelerinden olan traktör ithalatı daha çok yüksek güç gurubuna dahil, yüksek fiyatlı modellerde yoğunlaşmakta, diğer ülkelerden olan ithalat ise düşük güçlü ve düşük fiyatlı marka ve modellere yönelik bulunmaktadır.

(2) Yarı Ürün ve Hammadde ithalatı

Traktör imalat sanayisi yarı ürün ve hammadde ithalatı dönem boyunca önemli oranlarda artmıştır. (Çizelge 58).

Çizelge 58. Traktör İmalat Sanayi Yarı Ürün İthalatı (CIF, bin YTL)

Mallar	2000	2001	2002	2003	2004	Yıllık Artış Oranı (%)			
						2001	2002	2003	2004
CKD	1.380	1.207	6.601	38.532	78.981	-13	546	583	487
Ham Madde	12.693	42.338	80.416	202.390	349.414	333	190	252	173
TOPLAM	14.073	43.545	87.017	240.922	428.395	309	199	277	178

Kaynak: Firma bilgileri

Hammadde ağırlıklı bu ithalat 2004 yılı itibariyle 428 Milyon YTL seviyesini bulmuştur. Bu durum üretimdeki artışla birlikte büyüyen hammadde alımlarıyla birlikte, hızla gelişen küresel ticaret ve rekabete bağlı olarak firmaların ihtiyaçlarını giderek artan oranlarda Dünya pazarından karşılamaya başlamalarından kaynaklanmaktadır.

b) İhracat

1) Ürün ihracatı

Doksanlı yıllarda gelişme sürecine girmiş olan traktör ihracatı, 2000-2004 döneminde yaşanan büyük ekonomik krize karşın; kriz yıllarındaki kısa sarsıntının sonrasında önemli bir düzeylere çıkmış; 2003 yılında kriz öncesinin üç katına yakın artışlarla, 12 685 Adet ve 150 Milyon $'a ulaşmıştır. 2004 yılında sayısal olarak gerilemesine karşılık, birim fiyattaki artış sayesinde değer olarak önceki yıl seviyesini koruyabilmiştir (Çizelge 59 ve 60).

Çizelge 59 Traktör ihracatı (Adet)

Ana Mallar	Yıllar						Yıllık Artışlar (%)				
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
Traktör	4.413	4.893	2.351	3.329	12.685	10.327	10,9	-52,0	41,6	281,0	-18,6

Kaynak: TÜİK

Kriz sonrasında sağlanan bu gelişmede iki büyük üreticimizin (Türk Traktör ve Uzel) iç pazardaki daralmayla birlikte, önceden başlatmış oldukları dışa açılım çalışmalarına hız vermeleri; bu bağlamda bazı modellerde birinin (Türk Traktör) bağlı olduğu küresel ağın (CNH) üretim üssü, diğerinin de lisansörünün (Agco) ihracatçısı olması önemli rol oynamıştır.

Çizelge 60 Traktör ihracatı (FOB, Cari fiyatlarla , bin$)

Ana Mallar	Yıllar						Yıllık Artışlar (%)				
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
Traktör	42.818	45.427	16.955	26.864	149.949	146.518	6,1	-62,7	58,4	458,2	-2,3

Kaynak: TÜİK

2003 ve 2004 yıllarında traktör ihracatında miktarın yanı sıra fiyatlarda da gelişme sağlanmış; ortalama birim fiyatları 2003 yılında 11 800 $'a, 2004'te ise 14 200 $'a çıkmıştır

Çizelge 61 Traktör ihracatı ortalama birim fiyatları (FOB, bin$)

Ana Mallar	Yıllar						Yıllık Artışlar (%)				
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
Traktör	9,7	9,3	7,2	8,1	11,8	14,2	-4,3	-22,3	11,9	46,5	20

Kaynak: TÜİK

Bu ihracatın ülke guruplarına dağılımı aşağıdaki gibi olmuştur(Çizelge 62, 63, 64 ve 65). AB ve EFTA ülkelerine olan traktör ihracatı kriz sonrasında gelişmeye başlamış, 2003 yılında 5 876 Adet ve 82 Milyon $'a çıkmış; ancak 2004 yılında 3 098 Adet ve 49 Milyon $'a gerilemiştir.

Çizelge 62. AB ve EFTA Ülkelerine Traktör İhracatı (Adet)

Ana Mallar	Yıllar						Yıllık Artışlar (%)				
	1999	2000	2001	2002	2003	2004*	2000	2001	2002	2003	2004
Traktör	163	28	106	607	5.876	3.098	-82,8	278,6	472,6	868,0	-47,3

**10 yeni AB Ülkesi dahildir. Kaynak: TÜİK*

Çizelge 63 AB ve EFTA Ülkelerine Traktör İhracatı (FOB, Cari fiyatlarla,bin$)

Ana Mallar	Yıllar						Yıllık Artışlar (%)				
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
Traktör	752	288	687	5.565	82.286	48.935	-61,7	138,5	710,0	1.378,6	-40,5

** 10 yeni AB Ülkesi dahildir. Kaynak: TÜİK*

Diğer Önemli Ülkelere olan traktör ihracatı ise kriz sonrasında hızlı bir gelişme göstermştir. 2003 yılında 4 773 Adet ile 52 milyon $'a çıkmış; 2004 te ise 5 431 Adet ve 70 Milyon $'a yükselme başarısını göstermiştir. Bu guruptaki ağırlık Uzel ve Türk Traktörün bağlı oldukları küresel ağ üzerinden ABD'de yoğunlaşan ihracatlarındadır.

Çizelge 64 Diğer Önemli Ülkelere Traktör İhracatı (Adet)*

Ana Mallar	Yıllar						Yıllık Artışlar (%)				
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
Traktör	3.717	3.766	1.979	2.065	4.773	5.431	1,3	-47,5	4,3	131,1	13,8

* *Rusya, Romanya, Bulgaristan, ABD, Meksika, İsrail, Cezayir, Tunus, Mısır, İran, Irak, Suriye, Çin.*

Kaynak: TÜİK

Çizelge 65 Diğer Önemli Ülkelere Traktör İhracatı (FOB, Cari fiyatlarla, bin$)*

Ana Mallar	Yıllar						Yıllık Artışlar (%)				
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
Traktör	37.076	34.888	14.044	15.511	51.956	70.397	-5,9	-59,7	10,4	235,0	35,5

* *Rusya, Romanya, Bulgaristan, ABD, Meksika, İsrail, Cezayir, Tunus, Mısır, İran, Irak, Suriye, Çin*

(2) Yarı Ürün İhracatı:

Traktör sektörü yarı ürün ihracatı küresel ağ içinde yer alan üreticilerimizce yapılmaktadır. Talep, küresel ağın ihtiyaçları doğrultusunda oluştuğundan, yıldan yıla önemli dalgalanmalar gösterebilmektedir. 2003 yılı itibariyle 1 810 adet ve 6 milyon $'a gerileyen bu tür ihracat, 2004 yılında 4 034 adet ile 18 milyon $ seviyesine çıkmıştır(Çizelge 66 ve 67).

Çizelge 66 Traktör İmalat Sanayi Yarı Ürün İhracatı (adet)

Yarı Ürünler	2000	2001	2002	2003	2004	Yıllık Artış Oranı (%)			
						2001	2002	2003	2004
Traktör (SKD/CKD) *	1.632	1.530	1.334	215	450	-6	-13	-84	209
Transmisyon+Arka Köprü **	1.120	1.420	3.522	1.595	3.584	27	248	-55	225
Toplam	2.752	2.950	4.856	1.810	4.034	7	65	-63	223

**Uzel + Türk Traktör ** Türk Traktör*

Çizelge 67 Traktör İmalat Sanayi Yarı Ürün İhracatı (Bin USD)

Yarı Ürünler	2000	2001	2002	2003	2004	Yıllık Artış Oranı (%)			
						2001	2002	2003	2004
Traktör (SKD/CKD) *	5.241	4.962	4.950	1.763	4.950	-5	-	-64	281
Transmisyon+ Arka Köprü **	2.580	3.298	8.752	4.565	13.125	28	265	-48	288
Toplam	7.821	8.260	13.702	6.328	18.075	6	66	-54	286

**Uzel + Türk Traktör ** Türk Traktör*

2.1.4. Yurt İçi Tüketim

Yurt içi traktör tüketimi dönem boyunca, yaşanan derin ekonomik kriz nedeniyle büyük dalgalanmalar göstermiştir. Kriz etkisiyle 7 979 Adet gibi, tarihinin en düşük seviyesine geriledikten sonra, dönem sonunda 32 236 Adet seviyesine çıkmıştır(Çizelge 68).

Çizelge 68 Yurt İçi Traktör Tüketimi (Adet)

Ana Mallar	Yıllar					Yıllık Artışlar (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Traktör	28.458	10.585	7.979	17.980	32.236	-63	-25	225	179

Kaynak: Firma bilgileri.

Yurt içi tüketimin değeri de yine aynı nedenlerle (yaklaşık değerlerle) 87 milyon YTL'na geriledikten sonra, 2004 yılı itibariyle 751 milyon YTL'na çıkmıştır (Çizelge 69). Bu tüketimin, yaklaşık olarak %88 kadarı yerli üretimle karşılanmaktadır. Önceki dönemlerde sürekli olarak %10'un altında seyretmiş olan ithal traktör yurt içi pazar payı, son yıllarda Türk lirasının aşırı değer kazanmış olmasına bağlı olarak bu seviyenin üzerine çıkmış bulunmaktadır.

Çizelge 69 Yurt İçi Traktör Tüketimi (Cari fiyatlarla, binYTL)

Ana Mallar	Yıllar					Yıllık Artışlar (%)			
	2000	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Traktör	226.248	86.831	105.128	346.281	751.365	-62	21	329	217

Kaynak: Firma bilgileri.

2.1.5. Fiyatlar

Güç gurupları itibariyle traktör ortalama perakende fiyatları ve dönem boyunca değişimi, TÜFE ile karşılaştırmalı olarak Çizelge 70'de verilmiştir.

Güç Grubu	(Bin YTL)					Yıllık Artış Oranı, %			
(kW)	2000	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
18-37	7,1	11,8	15	18,8	21,3	66	27	25	13
37-59	8,1	14	19,8	27	30,1	73	41	36	12
59-75	9,6	15,6	22,3	35,4	40,1	63	43	59	13
TOPTAN EŞYA FİYATLARI ENDEKSİ (%) **						48	66	35	15

** Tümosan ,Uzel ve NH Trakmak ortalaması** 1994 =100, 12 aylık ort.göre değişim*

Traktör fiyatları, bütün güç guruplarında, dönem boyunca giderek azalan oranlarda artmıştır. Fiyat artışları 2001 kriz yılında TÜFE'nin üzerinde olmuş, 2002 yılında TÜFE'nin çok gerisinde kalmıştır. 2003 yılı artışları guruplara göre farklılık gösterirken 2004 yılında dengeli bir duruma gelerek, TÜFE'nin çok az altında bir değerde gerçekleşmiştir.

2.1.6. İstihdam

Traktör sektöründe istihdam ve yıllık değişimi Çizelge 71'de verilmiştir. Kriz nedeniyle %23 düzeyinde azalan istihdam izleyen yıllarda tekrar artarak, dönem sonunda dönem başındaki seviyeye yaklaşmıştır. İstihdamdaki bu değişim üretim ile karşılaştırıldığında, üretimdeki dalgalanmaların istihdama kısmen yansımış olduğu anlaşılmaktadır. Buna karşılık,

kriz sonrasında artan üretimle birlikte istihdamında gelişmesi sektörde iş gücü fazlası ya da eksiği olmadığının genel bir göstergesi olarak yorumlanmaktadır.

Çizelge 71 Traktör Sektörü İstihdam Durumu

İşgücü		2000	2001	2002	2003	2004*	Yıllık Artış Oranı			
							2001	2002	2003	2004
Yüksek	Teknik	43	45	46	43	65	5	2	-7	51
Kademe	İdari	24	26	17	41	51	8	-35	241	24
Orta	Teknik	233	209	232	180	217	-10	11	-22	21
Kademe	Memur	382	365	306	357	417	-5	-16	17	17
İşçi	Düz	286	157	151	419	399	-45	-4	277	-5
	Kalifiye	2.399	1.797	1.513	1.686	1.976	-25	-16	11	17
TOPLAM		3.367	2.599	2.265	2.726	3.125	-23	-13	20	15

**Kaynak: Firma bilgileri*

2.1.7. Mevcut Teşvik Tedbirlerinin Değerlendirilmesi

(Mevcut teşvik uygulamalarına ilişikin olarak, Otomotiv ÖİK Raporundaki değerlendirmeler Traktör sektörü için de geçerlidir.)

2.1.8. Sektörün Rekabet Gücü

Sektörün rekabet gücü altı ölçüte göre hesaplanmış ve sonuçlar tablolar halinde verilerek değerlendirilmiştir.

2.1.8.1. Açıklanmış Göreceli Üstünlük

Traktör sektörü, kriz yıllarındaki dalgalanmalar bir yana bırakılacak olursa, 2003 yılı itibariyle açıklanmış göreceli üstünlük göstergesi'nde olumlu bir duruma gelmiştir; sektör ihracatta uzmanlaşma yolunda önemli adım atmıştır (Çizelge 72).

Çizelge 72 Açıklanmış Göreceli Üstünlük

Değerler	Yıllar				
	2000	2001	2002	2003	2004
Sektör İhracatı (Milyar$)	0,045	0,017	0,027	0,15	0,147
Ülke Toplam İhracatı (Milyar$)	27,8	31,3	35,8	47,3	63,1
Sektör Payı (%)	0,16	0,05	0,07	0,32	0,23
Sektör Dünya İhracatı (Milyar $)	8,382	7,431	8,449	9,561	Ee*
Toplam Dünya İhracatı (Milyar$)	6 449	6 183	6 482	7 551	9 153
Sektör Payı (%)	0,13	0,12	0,13	0,127	-
Açıklanmış Göreceli Üstünlük (%)	123	42	54	251	-

Kaynak : TÜİK ve FAO istatistiklerinden yararlanılarak hesaplanmıştır.

** Ee: Elde edilemedi.*

2.1.8.2. İthalat Sızma Oranı

Traktör sektöründe İthalat Sızma Oranı dönem boyunca çok düşük düzeylerde seyrettikten sonra dönem sonunda (2004) %12 seviyesine ulaşmıştır (Çizelge 73). Sektör ürünlerine olan talep büyük oranda yerli üretimle karşılanmakla birlikte, ithalatın giderek artan oranlarda pay kazanması üzerinde dikkatle durulması gereken bir gelişmedir.

Çizelge 73 İthalat Sızma Oranı, %

Yıllar				
2000	2001	2002	2003	2004
3,48	1,14	3,68	5,48	11,56
Kaynak : DTM ve Firma bilgilerinden yararlanılarak hesaplanmıştır.				

2.1.8.3. Uzmanlaşma Katsayısı

Traktör sektöründe yurt içi talebin üzerinde üretim gerçekleştirilmektedir; Uzmanlaşma Katsayısı yüksektir (Çizelge 74). Bu gösterge değeri 2003 yılında 1.65'e dek yükselmiş, 2004 yılında ise ihracatın ithalat oranında geliştirilememiş olması nedeniyle bir miktar gerilemiş, buna karşın bir'in üzerinde (1.17) kalabilmiştir.

Çizelge 74 Uzmanlaşma katsayısı

Yıllar				
2000	2001	2002	2003	2004
3,48	1,13	1,19	1,4	1,17
Kaynak :TÜİK, DTM ve Firma bilgilerinden yararlanılarak hesaplanmıştır.				

2.1.8.4. Dış Rekabete Açıklık

Traktör sektöründe Dış Rekabete Açıklık oldukça düşük seviyelerdedir (Çizelge 75). Bu durum sektör özelliği kadar, talebi yaratan tarımsal gelirin düşük olmasından kaynaklanmaktadır.

Çizelge 75 Dış rekabete açıklık

Yıllar				
2000	2001	2002	2003	2004
0,18	0,18	0,34	0,46	0,33
Kaynak : TÜİK ve Firma bilgilerinden yararlanılarak hesaplanmıştır				

2.1.8.5. İhracat Piyasa Payı

Sektör ihracatının Dünya ihracatındaki payı, 2003 yılı itibariyle gelişme sağlanmış olmasına karşın çok düşük seviyelerdedir (Çizelge 76).

Çizelge 76 İhracat Piyasa Payı

Değerler/Gösterge	Yıllar				
	2000	2001	2002	2003	2004
Sektör ihracatı (Milyon$)	45	17	27	150	146
Sektör Dünya İhracatı (Milyon$)	8 382	7 431	8 449	9 561	Ee*
İhracat Piyasa Payı, %	0,5	0,23	0,32	1,57	-
Kaynak : TÜİK ve FAO istatistiklerinden yararlanılarak hesaplanmıştır.					

2.1.8.6. İhracat/İthalat Oranı

Traktör sektöründe İhracat/İthalat Oranıları dönem boyunca bir'in üzerinde olmuştur (Çizelge 77). Bu da yine sektörün uzmanlaşma düzeyinin oldukça yüksek olduğunu göstermektedir.

Çizelge 77 İhracat/İthalat Oranı

Yıllar				
2000	2001	2002	2003	2004
4,8	1,72	1,19	1,28	2,5
Kaynak : TÜİK ve DTM istatistiklerinden yararlanılarak hesaplanmıştır.				

2.1.9. Diğer Sektörler ve Yan Sanayi ile İlişkiler

2.1.9.1. Tarım Sektörü İle İlişkisi

Sektör ürünlerinin pazarı, Tarım Alet ve Makinaları İmalat Sanayii ürünleri ile birlikte, tarım ve ormancılık sektörüdür. Dolayısıyla tarım ve ormancılık sektöründe ortaya çıkan olumlu ya da olumsuz gelişmeler doğrudan bu sektörlere yansımakta, bu sektörlerdeki gelişmelerde yine, dolaylı biçimde tarım ve ormancılığı etkilemektedir. Bir başka deyişle anılan sektörler bir sebep-sonuç ilişkisi içindedir. Bu nedenle traktör imalat sanayiinin tarım ve ormancılık sektörleri dikkate alınmaksızın, bağımsız olarak irdelenmesi ve planlanması düşünülemez; tarım ve ormancılık sektörü için belirlenen hedefler bu sektöre ilişkin plan çalışmalarında temel alınmak durumundadır.

Türkiye tarımında sağlanmış olan onca gelişmeye karşın arzulanan düzeye ulaşılamadığı açıktır. Ülkemiz tarımı gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında oldukça geri olduğu, ancak bu ülkeler düzeyine erişecek potansiyele sahip bulunduğu görülmektedir. Bu

nedenle, ayrıca tarım ürünlerinin stratejik önemi dikkate alarak Türkiye tarımında gerekli gelişmenin sağlanması kaçınılmazdır. AB'ye katılım sürecinde tarımın en önemli konulardan birisi olması bu gelişmeyi zorunlu kılan olguların başında gelmektedir. DTÖ kararları doğrultusunda tarımsal desteklerin giderek azalacak olması, buna karşılık gelişen küresel rekabet nedeniyle tarım ürünleri fiyatları üzerindeki baskının güçlenerek sürecek olması bu zorunluluğu güçlendiren diğer ögelerdir. Tarım alanları sınır değerlerine ulaşmış Ülkemizde tarımsal gelişme bundan böyle yüksek verim ve kaliteli ürün hedefine yönelik olarak çağdaş tarım teknikleri kullanılması ile sağlanabilecektir. Öte yandan, Türkiye'de tarımsal nüfusun halen %30'lar seviyesinde olduğu ve kazançlı (rantabl) bir tarımsal üretim ve ülke insan iş gücü potansiyelinin daha akılcı değerlendirilmesi için bu oranın önemli ölçüde azalması gerektiği bilinmektedir. Daha az insan iş gücü kullanarak çağdaş tarım teknikleri uygulaması ise ancak mekanizasyon ile sağlanabilecek bir gelişmedir. Tarımsal Mekanizasyonun temel güç kaynağı ise traktördür. Türkiye tarımı traktör parkı, özellikle yerli sanayimizin katkısı sonucunda, 2005 yılı itibariyle 1 243 377 Adet gibi oldukça önemli bir sayıya ulaşmış bulunmaktadır. Ancak ileri ülkelerle karşılaştırıldığında, traktörleşmede sağlanan gelişmelerin henüz çok yetersiz olduğu görülmektedir. Örneğin, birim alana düşen traktör gücü ve sayısı göstergelerinde ülkemiz tarımı AB-15 ülkelerinin yaklaşık üçte biri seviyelerinde kalmaktadır. Ayrıca traktör parkımız daha çok yaşlı ve düşük güçlü traktörlerden oluşmaktadır. 2002 yılı itibariyle 970 083 adet olan parkın %34'ü 20 yaşın üzerindeki traktörlerden meydana gelmekte, yaş ortalaması 16 yaş, güç ortalaması ise 42 kW (57 HP) olarak bulunmaktadır. Ülkemiz koşullarında traktör (mekanik) ömrünün en fazla 20 yıl olabileceği tahmin edilmektedir. Buna göre parkta mekanik ömrünü doldurmuş, ancak tarımdaki gelir yetersizliği nedeniyle yenilenemeyen ve ekonomik olmamasına karşın kullanılmaya devam edilen üçyüzbin'den fazla traktör bulunduğu anlaşılmaktadır. 20 yaşın altındaki traktörlerdeki yenileme de dikkate alındığında, zaten sayı ve güç düzeyi açısından zaten yetersiz olan parkın büyük oranda, daha yüksek güç gurubuna dahil traktörlerle yenileme ihtiyacı içinde olduğu anlaşılmaktadır. Ekonomik konjonktür elverdiğinde bu ihtiyaç talebe dönüşecek ve talebin gerçekleşmesi oranında çağdaş tarıma geçiş süreci hız kazanacaktır. Bu potansiyel talebin büyük bölümü traktör sanayimizce karşılanabilecektir. Dolayısıyla, traktör imalat sanayimiz tarım sektöründe ihtiyaç duyulan gelişmeyi sağlamada önemli rol üstlenecektir.

2.1.10. Mevcut Durumun Değerlendirilmesi

Yukarıdaki değerlendirmelerin ışığında, traktör imalat sanayimizin dönem içinde yaşanan derin ekonomik krize karşın, dışa açılımda başarı sağlamış ve yurt içi talebin üzerinde bir üretim gerçekleştirmiş olduğu görülmektedir. AB ile gümrük birliği ve küreselleşme eğilimi, sektörün yeniden yapılanması ve küresel markaların bazı modellerdeki Ar-Ge ve üretim üssü olmasına katkı sağlamıştır. Sektördeki iki önemli kamu ortaklığının özelleştirilmesi tamamlanmış ve bunlarda traktör üretimi tekrar başlamıştır. Dahası sektöre yeni kuruluşlar katılmış ve ithalat canlanmıştır. Böylece traktör pazarı zenginleşmiş, rekabet alabildiğine artmıştır. Bu durum tüketici ve ürün kalitesi lehine sonuçlar doğuracak olması nedeniyle memnnuniyetle karşılanmaktadır. Ancak, Türk Lirasının aşırı değer kazanmasıyla cazip hale gelen yurt içi pazara satış sonrası hizmetlerde gerekli yaygınlık ve sürekliliğe sahip olmayan kimi yabancı markaların girişi, bu rekabette yerli üreticiler aleyhine haksız bir durum ortaya çıkarmaktadır.

2.2. Sektörün Dünyada (OECD, DTÖ, Ülkeler) ve AB Ülkelerindeki Durumu

Dünya traktör üretim ve ticareti ağırlıklı olarak, ABD ve Avrupa menşeli firmalar tarafından gerçekleştirilmektedir. Bunlar Avrupa'da yoğunlaşmış olan, ancak giderek Dünya geneline yayılan küresel üretim ve dağıtım ağlarına sahiptir. 1991-2001 Döneminde Dünya traktör ithalatı sayısal olarak %65, değer olarak %42; Dünya traktör ihracatı ise sayısal olarak %42 ve değer olarak %40 büyümüştür. Bu büyümede en önemli pay AB ve ABD menşeli sayılı bir kaç firmanın olmuştur. 2003 yılı itibariyle, Dünya traktör ithalatının sayı olarak %32'si AB-15 ülkelerine, %25'i ABD'ye; değer olarak ta %50'si AB-15 ülkelerine, %27'si ABD'ye aittir. Ayni yıl itibariyle AB-15 ve ABD'nin Dünya traktör ihracatındaki payları, sayısal olarak %58 ve %3.4, değer olarak ta %68 ve %16 olmuştur. 2003 yılı itibariyle Türkiye Dünya traktör ithalatından sayısal ve değer olarak %0.19 ve 0.26 pay almasına karşılık, Dünya traktör ihracatından sayısal ve değer olarak sırasıyla %0.13 ve 1.86 pay almayı başarmıştır. İki büyük üreticimizin iki küresel markanın bazı modelleri için küresel üretim ve Ar-Ge merkezi olmaları bu gelişmede asıl rolü oynamıştır.

2.3. GZFT Analizi

Traktör sektörü GZFT analiz sonuçları aşağıda verilmiştir.

Çizelge 78 Traktör Sektörü GZFT Matrisi

Güçlü Yönler	**Zayıf Yönler**
1. AB ile Gümrük Birliği ve Teknik Mevzuatta Uyum 2. Rekabetçi Maliyetlerle, Esnek Üretim Yapabilme Yeteneği 3. Rekabetçi Yan Sanayi 4. Üretimde Yüksek Kalite Standartları 5. İyi Eğitilmiş, Genç İşgücü 6. Büyük oyuncularda yüksek üretim kapasitesi 7. İki büyük küresel marka ile uzun süreli iş ortaklığı 8. Yaygın ve güçlü yerel hizmet ağı	1. Yeni Yatırımları Teşvik Mevzuatının Rakip Ülkelere Göre Rekabetçi Olmayışı 2. AR-GE Teşvik Mevzuatının Rekabetçi ve Etkili Olmayışı - Sorumlu Kurumlarla İlgili Belirsizlik ve Eşgüdüm Eksikliği 3. Rakip Ülkelere Göre Yüksek İşgücü Maliyeti-yüksek vergi ve sigorta yükü 4. Yüksek Enerji Maliyetleri 5. Kalitesiz akaryakıt kullanımı 6. Vergi yükünün yüksekliği 7. Tarımsal üretimde düşük verimlilik 8. Mekanizasyona elverişsiz tarımsal işletme ölçeği 9. Tarımsal İşletme yapısını iyileştirmeye yönelik politika ve desteklerin bulunmayışı 10. Yüksek 2nci el stoğu
Fırsatlar	**Tehditler**
1. Tarıma ve traktör sanayisine önemle yaklaşarak, ulusal strateji oluşturulup sektörün önündeki engeller kaldırıldığında yarısı ihracata yönelik 80-100 bin traktör üretebilen bir bir sanayi yaratma fırsatı 2. Doymamış iç Pazar, düşük mekanizasyon düzeyi 3. Düşük kullanım yoğunluğu nedeniyle uzayan traktör ömrü ve çok düşük hurdalaşma oranı 4. Henüz çok düşük seviyelerdeki ekipmanlaşmanın artmasıyla gelişecek traktör kullanımı 5. Tarım nüfusunun azalacak olması 6. Tarımsal üretim ve gelirde henüz realize edilememiş potansiyel değerler 7. Küresel Pazarlarda ve Komşu Ülkelerde Yeni Olanaklar - Yeni İhracat Pazarları 8. 1 200 000 adet'lik, yaşlı traktör parkında gizli potansiyel yenileme talebi 9. Arge teşvikleriyle arge yetkinliğini geliştirme ve fikri mülkiyeti Türkiye'ye çekme	1. İstikrarsız iç Pazar 2. Kullanılmış traktörlerin AB'de Serbest Dolaşımı: İkinci El traktör ithalatı 3. "Enerji Verimliliği" ve "Çevre Kanunu" İle İlgili Yürütülen Yeni Mevzuat Çalışmalarındaki Belirsizlikler 4. Hammadde Fiyatlarındaki Aşırı Artışlar 5. Türk lirasının Aşırı Değerlenmesi 6. Küresel rekabet kapsamında tarım ürünleri fiyatları üzerindeki baskı 7. Güney Kore ve özellikle ÇİN'den olabilecek ihracat atağı

3. DOKUZUNCU PLAN DÖNEMİNDE (2007-2013) SEKTÖRDE BEKLENEN GELİŞMELER

3.1. Yurt İçi Talep Projeksiyonu

Sektörde yer alan kuruluşların görüşleri doğrultusunda yapılan projeksiyona gore, yurt içi traktör talebinin gelecek dönemde ortalama yıllık %3 oranında artarak 2013 yılı itibariyle 46 500 Adet'e çıkacağı tahmin edilmektedir. Bu sonuç muhafazakar bir yaklaşımla, tarım sektörünün son dönemdeki düşük büyüme seyrinin gelecek dönemde de süreceği varsayımına dayandırılmasından kaynaklanmaktadır (Çizelge 79) .

Çizelge 79 Traktör sektörü talep projeksiyonu (Adet)

	Yıllar								Ort.Yıllık Artış
Ana Mal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%
Traktör	37400	37700	38550	40000	41500	43500	43500	46500	3

3.2. Traktör İhracat Projeksiyonu:

Traktör sektörü vizyon ve stratejik hedefleri doğrultusunda, traktör ihracatının dönem boyunca ortalama yıllık %15 artışla, 148 milyon $'dan 2013 yılı itibariyle 400 milyon $'a çıkacağı tahmin edilmektedir (Çizelge 80, 81).

Çizelge 80. Traktör sektörü ihracat projeksiyonu (Adet)

	Yıllar								Ort.Yıllık Artış
Ana Mal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%
Traktör	10 600	11.300	11.750	12.500	13.500	15.000	17.000	20.000	9,5

Çizelge 81 Traktör sektörü ihracat projeksiyonu (2005 fiyatlarıyla, milyon$)

	Yıllar								Ort.Yıllık Artış
Ana Mal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%
Traktör	148	164	176	194	216	255	306	400	15

Büyük oranda üreticilerimizin bağlı oldukları küresel pazarlama ve dağıtım ağı kapsamında gerçekleşecek bu ihracat için, ülkeler itibariyle dağılım tahmini yapılamamaktadır.

3.3. Traktör Üretim Projeksiyonu

Traktör sektöründe yurt içi talep, ihracat ve ithalat tahminlerinden hareketle belirlenen üretim projeksiyonu Çizelge 84'de verilmiştir. Buna göre dönem başında 44 000 adet olan üretimin ortalama yıllık % 4.5'luk bir artışla 2013 yılı itibariyle 60 000 adet'e çıkacağı tahmin

edilmektedir. Bu öngörü, yukarıda değinildiği gibi, ülkemiz tarımındaki durağanlığın önümüzdeki dönemde de süreceği, dolayısıyla yurt içi traktör talebinin önemli oranda gelişmeyeceği şeklindeki, muhafazakar yaklaşım ürünü sonuçları yansıtmaktadır. Sosyal ve ekomik baskılar sonucunda, tarımsal yapı ve üretimi iyileştirmeye yönelik, gerçekçi politikaların belirlenip uygulamaya geçirilmesi durumunda yurt içi talep daha önemli oranlarda gelişecek ve sektör bu talebi karşılama yeterliliğine sahip olduğundan üretim daha yüksek seviyelere çıkacaktır.

Çizelge 82 Traktör sektörü üretim projeksiyonu (Adet)

	Yıllar								Ort.Yıllık Artış
Ana Mal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%
Traktör	44.000	45.000	46.000	48.000	50.000	53.000	56.000	60.000	4,5

3.4. İthalat Projeksiyonu

a) Ürün İthalatı:

2003 yılından bu yana, belirli bir kararlılıkla artma eğilimine giren traktör ithalatının bu eğilimini gelecek dönemde de sürdüreceği ve dönem boyunca ortalama yıllık %7 miktar ve % 10 değer artışlarıyla, 2013 yılı itibariyle 6 500 Adet ve 215 milyon dolara çıkacağı tahmin edilmektedir (Çizelge 83 ve 84) .

Çizelge 83 Traktör ithalat projeksiyonu (Adet)

	Yıllar								Ort.Yıllık Artış
Ana Mal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%
Traktör	4.000	4.000	4.300	4.500	5.000	5.500	6.000	6.500	7

Çizelge 84 Traktör ithalat projeksiyonu (2005 fiyatlarıyla, milyon$)

	Yıllar								Ort.Yıllık Artış
Ana Mal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%
Traktör	110	110	120	131	150	171	192	215	10

3.5. Yatırım Tahminleri

3.5.1. Muhtemel Yatırım Alanları ve Yerleri

Yenileme'nin ağırlıkta olduğu, gelişmiş ülke pazarlarında traktör talebi daha çok güç üretimi ve yakıt tüketiminde etkin, düşük emisyonlu motorlar ve gelişmiş transmisyonlarla donatılmış, ergonomik, elektronik yönetimli ek fonksiyonlar (otomatik yönlendirme; GPS v.s.) taşıyan modellere yönelmektedir. Bundan böyle traktör ihracatımızın geliştirilebilmesi, Ar-Ge ve üretim yatırımlarına hız verilerek benzer özelliklere sahip modellerin ortaya

çıkarılmasına bağlı olacaktır. Bunun yanı sıra, söz konusu yatırımların sektörün rekabet gücünü geliştirmesi ve bunun için şu koşulları sağlamaları gerekmektedir:

- Prodüktiviteyi arttırmalı, ürün maliyetini düşürmeli,
- Ürün kalitesi ve güvenirliliğini artırmalı,
- Ürün yelpazesini genişletmeli,
- Mevcut ürüne özellik katmalı, ya da yeni Pazar payı yaratacak ürün ortaya çıkarmalıdır.

3.6. Teknolojide, Ar-Ge Faaliyetlerinde, İstihdam Piyasasında, Girdi Piyasalarında, Çevre Uygulamalarında vb. Muhtemel Gelişmeler ve Sektörün Rekabet Gücüne Etkileri

Traktör İmalat Sanayiimiz için rekabet açısından önemli ülkeler AB, EFTA ülkeleri başta olmak üzere, uzak doğu ülkeleri (Çin ve Güney Kore) ile Hindistan ve Meksika'dır. Potansiyel pazar açısından ise bu ülkelerin yanı sıra Türk Cumhuriyetleri ve Ortadoğu ülkeleri ve bazı Afrika ülkeleri önem taşımaktadır. Sektörün mevcut ve gelecekteki durumu, bu ülkeler açısından, yukarıda ilgili bölümlerde verilen bilgilerin ışığında aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Kurulu kapasite, potansiyel iç tüketim ve dışsatım için yeterlidir. Ekonomik ölçek olarak AB ve EFTA ülkelerinin gerisinde değildir. Dolayısıyla kapasite bakımından gelecekte bir sorun olmayacaktır; sektörde yeni kapasite yaratılmasına ihtiyaç bulunmamaktadır.
- Üretim konusunda, teknik değil ekonomik ağırlıklı sorunlar yaşanmaktadır.
- Kapasite Kullanım Oranı'nın düşüklüğü gerek ülkemiz, gerekse AB ve EFTA ülkeleri için bu konudaki başta gelen sorundur. Ülkemizde bunun yanı sıra iç talepteki istikrarsızlık, bu sorunu daha da önemli hale getirmektedir.
- Avrupalı üreticiler, tarımlarında modern üretim teknolojileri uygulanmasının ortaya çıkardığı ihtiyacı karşılamak üzere, ürün gamlarını yüksek güç grubu traktörler yönünde geliştirmişlerdir. Ülkemiz tarımında ise, bu yöndeki gelişim henüz ağırlık kazanmış değildir; dolayısıyla bu tür traktör ihtiyacı önemli sayılarda değildir. Avrupalı üreticiler bunun yanı sıra, pazardaki doyumun getirdiği sıkıntıları aşabilmek amacıyla, konfor ağırlıklı değişiklerle ürün çeşitliliğini artırma çabası içindedir. Ürün çeşitliliği konusunda yerli üreticiler, geçmiş plan döneminde yaşanan rekabetin bir sonucu olarak, Ülkemiz çiftçisinin alım gücü dikkate alındığında azımsanmayacak gelişmeler kaydetmişlerdir. Halihazır ürün gamında 40'ı aşan sayıda model bulunmakta, bunların versiyonlarıyla çeşitlilik daha da artmaktadır. Bu

modellerin bazıları, AB ve EFTA ülkelerine yerleşik lisansör firmaların ürün gamında da bulunan modellerdir. Özetle, yerli üretim iç pazarın ihtiyacının büyük bölümünü karşılayacak modellere sahiptir. Karşılanamayan, ancak göreli olarak çok az olan, potansiyel ihtiyaç, en düşük ve en yüksek iki güç grubuna giren modellere yönelik olup; bunların ürün gamına dahil edilmelerinde teknik değil ekonomik gerekler rol oynamaktadır.

- Üretimde verimlilik ve maliyetler konularında, bir araştırma sonucuna dayanmamakla birlikte, genel kanı Traktör İmalat Sanayimizin Avrupalı karşıtlarından çok geri olmadığıdır. Üretim girdilerine benzer değerlerde sahip olunması durumunda gerekli rekabet gücüne erişilecektir. Ancak bu gücün yurt içi traktör talebinin belirli bir istikrara kavuşmuş olması durumunda anlam kazanacağı unutulmamalıdır.

Bu değerlendirmeye göre, Traktör İmalat Sanayiinin gelecekteki durumu ve AB'ye katılım sürecinin sektöre etkileri şöyle özetlenebilir:

- Yerli ürün gamında yer alan, küçük-orta, orta ve büyük-orta güç grubuna giren modellerde, AB ve EFTA ülkelerinden ithalat söz konusu olmayacaktır. Aynı güç gruplarındaki modellerde, Türkiye tarımında beklenen gelişmenin gerçekleşmesi durumunda ortaya çıkacak, konfor ve ayrıntılı teknik özelliklere yönelik istekler de yine yerli üretimle karşılanacaktır. Küçük ve yüksek güç grubuna yönelik talep için bir süre dış alım söz konusu olabilecek; ancak bu talebin belirli bir düzeye ulaşması durumunda bu modeller de yerli ürün gamına alınacaktır.
- Bunun yanı sıra, uygun politikalarla iç pazarın bir istikarara kavuşması, üretim girdilerinde eşitliğin sağlanması ve gerekli Ar-Ge ve teknoloji yatırımlarının tamamlanması durumunda, EFTA ile yapılan anlaşma ve AB'ye katılım sürecinin sektöre etkileri olumlu olacaktır. Yerli üreticilerin lisansör firmalara olan SKD/CKD formlarındaki traktör ve CKD parça ve aksam ihracatı gelişecek; ayrıca üçüncü ülke pazarlarında AB ve EFTA sanayii ile yeterli rekabet gücüne sahip olacaklardır. Bu gelişmenin bir sonucu olarak, AB ve EFTA üreticileri iç pazarlarındaki payı az olan modellerin üretiminden, yerli üreticilerimiz lehine vazgeçecekler ve böylece sektör ihracatı komple traktör bazında da gelişecektir.
- Eximbank aracılığı ile gerekli kredi desteğinin sağlanması durumunda, sektörün Türk Cumhuriyetleri başta olmak üzere gelişmekte olan ülkelere komple ürün ihracatı gelişecektir.
- İthalatta uygulanmakta olan yeterli yedek parça ve servis desteğine sahip olma koşulunun sürdürülmesi, buna ithal edilecek ürünün belirli bir kalite standardına sahip olma

koşulunun eklenmesi, ayrıca antidamping önlemler uygulanması durumunda, Hindistan ve Çin gibi ülkelerden traktör ithalatı olmayacaktır. Aksi durumda, geçici bir süre için de olsa bu ülkelerden önemli düzeyde ithalat beklenmelidir. Ki böyle bir durum sektörün gelişmesini engelleyecek, ayrıca ülke ekonomisinde, örnekleri daha önce iki kez yaşanmış olan, büyük kayıplara yol açacaktır.

- AB'ye katılım sürecinde malların serbest dolaşımı kapsamında ikinci el traktör ithalatı serbest kılınması durumunda sektör gelişmesinin önündeki en büyük engel olacaktır.

4. AB'YE KATILIM SÜRECİ VE ETKİLERİ

Sektörle ilgili konularda AB müktesebatına uyum sağlanmış durumdadır. Sektörün yukarıda sıralanan zayıf yönlerini ve tehditleri ortadan kaldıracak önlemlerin alınması durumunda, sahip olunan güçlü yönler sayesinde AB'ye katılım sektör lehine sonuçlar doğuracak, anılan fırsatlar faydaya dönüştürülebilecektir. Rekabet gücüne doğrudan olumsuz etkisinin olmayacağı düşünülmektedir.

5. DOKUZUNCU PLAN DÖNEMİ İÇİN ÖNERİLEN STRATEJİ, AMAÇ, POLİTİKA, ÖNCELİK VE TEDBİRLER

5.1. Temel Sektörel Vizyon ve Strateji

Traktör imalat sanayisi 2013 vizyonu AB içindeki rekabetçi üretim merkezi ve özel ürünlere yönelik olarak gelişmiş bir Ar-Ge merkezidir.

Büyük ölçekli üreticiler için stratejik hedef küresel markaların birden fazla modeli için küresel üretim ve Ar-Ge merkezi olmak ve bu markaların üretimindeki paylarını sayısal olarak %10 seviyesine çıkarmaktır.

Küçük ölçekli üreticilerin stratejik hedefi ise gerek yurt içi gerekse yurt dışı niş pazarları değerlendirmek suretiyle üretim seviyelerini kapasitelerinin tamamına taşımaktır.

5.2. Temel Amaç ve Politikalar

Yukarıda belirtilen temel vizyon ve strateji çerçevesinde temel amaç istikrarlı iç pazarla birlikte artacak kapasite kullanım oranları ile sahip olunan güçlü yönleri en üst düzeyde kullanarak ihracatı geliştirmektir.

Bu amacı gerçekleştirmek üzere alınması gereken önlemler aşağıda sıralanmıştır:

- Yatırımları Teşvik Mevzuatı'nın rakip ülkelere göre rekabetçi duruma getirilmesi
- Sektörde yeni kapasite yaratılmasına yönelik yatırımlar teşvik edilmemesi
- Sorumlu kurumlarla ilgili belirsizlik ve eşgüdüm eksikliğini gidermek suretiyle Ar-Ge Teşvik Mevzuatı'nın rekabetçi ve etkili kılınması

- Yüksek vergi ve sigorta yüklerinin düşürülerek işgücü maliyetinin rakip ülkelerle rekabetçi seviyeye getirilmesi
- Enerji fiyatlarının rekabetçi seviyeye çekilmesi
- Akaryakıt kalitesinin AB seviyesine çıkarılması
- Vergi yükünün azaltılması
- Tarımsal üretimde verimliliği artırıcı tedbirlerin alınması
- Tarımsal işletme yapısını, ölçeğini geliştirecek hukuksal ve ekonomik politikalar uygulanması
- AB'ne katılımda 2nci el traktörlerin malların serbest dolaşımı kapsamına dahil edilmemesi
- Piyasadaki yüksek 2nci el traktör stoğunun, gelişmekte olan ülkelere ihracat dahil, bir kampanya ile eritilmesi
- Enerji Verimliliği ve Çevre Kanunu ile ilgili mevzuat çalışmalarındaki belirsizliklerin giderilmesi
- Ham madde fiyatlarıdaki aşırı artışları önleyecek politikalar izlenmesi
- Türk Lirasının gerçek değerinde olmasını sağlayacak politikalar izlenmesi

5.2.1. AB'ye Katılım Sürecine Yönelik Amaç ve Politikalar

(Yukarıdaki maddeler içinde yer almıştır.)

5.2.2. Diğer Amaç ve Politikalar

Çin, Hindistan v.d. ülkelerden olması muhtemel, haksız rekabet ortamı yaratacak ihracat ataklarının önlenmesi amacıyla

- Hızlı ve etkin antidamping önlemlerin alınması
- Satış sonrası hizmet garantisine ilişkin koşullar sağlanmadıkça, Özel İzne Tabi İthalat yoluyla traktör ithalatına izin verilmemesi[5]

[5] Yurt içinden temini mümkün olmayan özellikteki traktörlerin ihtiyaç sahibi çiftçi tarafından, satış sonrası servis, yedek parça v.d. hizmet garantisi olmaksızın ithaline imkan veren bu hak ne yazık ki, ticari amaçlı bazı aracılar tarafından suistimal edilebilmektedir. Bu kişiler, gerekli satış sonrası hizmet garantisine sahip ithal traktörler için dahi müşteri toplamakta, bunlardan satış sonrası mal ve hizmet desteği istenmeyeceğine dair taahütname almakta ve bunlar adına yurt dışından, satış sonrası hizmet desteği olmadığı için daha ucuza buldukları traktörleri ithal ederek haksız kazanç sağlamaktadır. Bu durum, ayni ürünler için yurt geneline yayılı yedek parça, servis ağı kurarak satış sonrası mal ve hizmet desteği sağlamış olan firmalar aleyhine haksız rekabete yol açmakta, ayrıca tüketicinin yanıltılması ve ülke ekonomisinin zarar görmesi sonuçlarını doğurmaktadır.

- Sektör ürünlerinin pazarı tarımdır. Tarım politikalarındaki belirsizlik ve kısa dönemler içinde yapılan dramatik değişiklikler nedeniyle yurt içi traktör talebi son derece istikrarsızdır. Sektörün gelişmesinde en başta gelen bu engelin aşılması için,
- Tarım Bakanlığı tarafından ülkemiz tarımında ekonomik ağırlığı olan ürünler için yol gösterici, orta vadeli üretim planları ve uygun fiyat politikaları belirlenmeli, serbest piyasa düzenlemeleri yapılmalıdır. Bu plan ve politikalar kararlıkla uygulanmalıdır.

Ülkemiz tarımında gelişmenin sağlanması ve dış rekabet gücüne kavuşulması için kapatılması zorunlu olan, önemli düzeyde bir Traktör (ve ayni zamanda Tarım Makinaları) açığı bulunmaktadır. Bu açık nedeniyle, Türk çiftçisinin sektör ürünlerine talebi mevcuttur. Ancak bu potansiyel talep, tarım sektöründeki finans güçlükleri nedeniyle realize olamamaktadır. Bu güçlüğün yenilmesi bu sektörün yanısıra Tarım sektörünün de gelişmesini sağlayacaktır. Bu iki yönlü yararın kazanılması için:

- Tarımsal üretimde rekabet gücünü sağlamaya yönelik politikalar izlenmesi
- Tarımda, belirsizliği yok eden, yıllık tarımsal nüfus artışının üstündeki oranda, istikrarlı bir büyümeyi hedefleyen kalkınma politikaları izlenmelidir.
- Tarım işletmelerinde yapısal iyileştirme sağlayacak politikalar izlenmelidir. Miras hukukunda yapılacak düzenlemelerle arazilerin parçalanması önlenmelidir. Parsel sayısının azaltılması özendirilmelidir.
- Destek kapsamına alınan tarımsal ürün projelerinde (hayvansal üretim, yem bitkileri üretimi, ikinci ürün üretimi v.b. gibi) gerek duyulacak mekanizasyon araçlarının (traktör, tarım makinaları v.s.) temini özel kredi ve yöntemlerle desteklenmelidir. T.C.Ziraat Bankası'nca bu amaçla selektif kredilendirme uygulanmalıdır.
- Traktörlere (ve ayni zamanda Tarım Makinalarına) ilişkin istatistikler plan çalışmaları, pazar araştırmaları v.b. uygulamalar için temel oluşturmakta, bu konuda güvenilir verilere sahip olunması büyük önem taşımaktadır. Bu amaçla,
- Ülkemiz Traktör ve Tarım Makinaları parkı, gelecek plan dönemi içinde DİE tarafından gerçekleştirilecek bir çalışma ile güvenilir biçimde belirlenmelidir.

6. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME

Temel Amaç ve Politikalar ile Öncelik ve Tedbirlerin Gelişme Eksenleri Bazında Tasnifi

Önceki bölümde verilen temel amaç, politika, öncelik ve tedbirlerin temel gelişme eksenleri itibariyle özet sınıflandırması aşağıdaki Tablo 85'de verilmiştir.

Çizelge 85. Traktör İmalat Sanayisi için Önerilen Temel Amaç, Politika, Öncelik ve Tedbirlerin Temel Gelişme Eksenleri İtibariyle Dağılımı

	İstikrarlı Bir Ortamda Sürdürülelir Büyümenin Sağlanması	**Ekonomide Rekabet Gücünün Artırılması**	**İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi**	**Sosyal İçermenin güçlendirilmesi**	**Bölgesel Gelişmişlik Farklılıkla- rının Azaltılması**	**Kamuda İyi Yönetim Yaygınlaştı- rılması**	**Fiziki Altyapının İyileştirilmesi**
Yatırımları teşvik mevzuatının rakip ülkelere göre rekabetçi duruma getirilmesi	Verimliliği artıracak yatırımlarla sürdürülebilir büyüme sağlanacaktır.	Modernizasyon yatırımlarıyla üretimde rekabet gücü artacaktır.	Rekabet gücü ve verimliliğin artması dolaylı olarak insan kaynaklarının gelişmesine katkı yapacaktır.	---	---	---	Modernizasyon yatırımları fiziki alt yapının iyileşmesini sağlayacaktır.
Sorumlu kurumlarla ilgili belirsizlik ve eşgüdüm eksikliğini gidererek ArT-Ge teşvik mevzuatının etkin ve rekabetçi kılınması	Gelişecek ArT-Ge yatırımları doğrudan sürdürlebilir büyümeyi sağlayacaktır.	Artacak ArT-Ge faaliyetleri sonunda doğrudan rekabet gücü gelişecektir.	Araştırıcı, yaratıcı insan işgücü talebinin artması insan kaynaklarının gelişmesini sağlayacaktır.	---	---	---	ArT-Ge yatırmlarının gelişmesiyle fiziki yapı da iyileşecektir.
Sektörde yeni kapasite yaratacak yatırımların teşvik edilmemesi	KKO paralelinde gelişecek verimlilik sürdürlebilir büyümenin anahtarı olacaktır.	KKO'nın artması firmaların rekabet gücünü geliştirecektir.	KKO'nın gelişmesi istihdamı, dolayısıyla insan kaynaklarının gelişmesini sağlayacaktır.	KKO ile birlikte istihdam gelişecek ve sosoyal içerme güçlenecektir.			KKO paralelinde gelişecek verimlilik fiziksel alt yapının iyileşmesi için gerekli yatırımları olanaklı kılacaktır.
Yüksek vergi ve sigorta yükleri azaltılarak işgücü maliyetlerinin rakip ülkelerle rekabetçi düzeye çekilmesi	Rekabet gücünün gelişmesi sürdürülebilir büyüme sağlayacaktır.	Doğrudan rekabet gücünü geliştirecektir.	İstihdamla birlikte insan kaynakları da gelişecektir.		---	---	---

Sanayide enerji fiyatlarının yurt dışıyla rekabet edilebilir düzeye getirilmesi için gerekli tedbirlerin alınması	Rekabet gücünü artırarak sürdürülebilir büyümeye katkı sağlayacaktır.	Üretim maliyetlerini düşürürek işletmelerin rekabet gücünü artıracaktır.	Rekabet gücünün gelişmesiyle sağlanacak büyümenin yaratcağı talep, dolaylı olarak insan kaynaklarının gelişmesine yol açacaktır.	Rekabet gücünün gelişmesi istihdama olumlu yansıyacaktır.	---	---	Gelişmiş rekabet gücü fiziksel alt yapının iyileştirilmesine yönelik yatırımlara imkan sağlayacaktır.
Gerçekçi kuru esas alan para politikalarının izlenmesi	Sürdürülebilir büyümenin temelini oluşturacaktır.	Rekabet gücünün gerçek anlamda gelişmesini sağlayacaktır.	---	---	---	---	Sürdürlebilir büyüme fiziksel alt yapının iyileştirilmesine olanak verecektir.
İkinci el traktörlerin AB'ne katılımda malların serbest dolaşımı kapsamına alınmaması	Yurt içi talepte istikrar korunarak, sektörün sürüdürlebilir büyümesi sağlanacaktır.	Rekabet gücünün yitirilmesi riski önlenecektir.	İnsan kaynakları gelişmesinin engellenmesi önlenecektir	Daralan istihdamın yaratacağı sosyal olumsuzluklardan korunulacaktır.	---	---	Duran yatırımlar nedeniyle fiziksel altyapının iyileştirilememesi önlenmiş olacaktır.
Tarımsal işletme yapısının iyileştirilmesine yönelik hukuksal tedbirlerin alınması	Tarımsal üretim ve verimlilikteki istikrarlı büyüme, traktör sektörüne de yansıyacaktır.	Tarımsal işletmelerin rekabet gücünün gelişmesi sektör ürünleri talebine olumlu yansıyacaktır.	Çağdaş tarım teknikleri yaygınlaşacak, nitelikli insan iş gücü talebi ortaya çıkacaktır.	Artan tarımsal gelirle birlikte kırsal kesimdeki yaşam standardı gelişecektir.	Kırsal kesim yaşam standardının gelişmesiyle bölgesel farklar azalacaktır.	Azalan tarımsal işletme sayısı kamu yönetişimini kolaylaştıracak, etkinleştirecektir.	Doğrudan fiziksel alt yapının gelişmesini sağlayacaktır.
Tarımsal üretimde verimliliği artıracak yatırımların teşvik edilmesi	Tarımdaki istikrarlı büyüme, sektöre yansıyacaktır.	Tarımsal üretimde rekabet gücü gelişecektir.	---	Tarımsal üretimdeki verimlilik artışı kırsal kesim refah düzeyini geliştirecektir.	Kırsal kesim refah düzeyinin gelişmesi doğrudan bölgesel farklılığı azaltacaktır.	Yaygın kalkınma kamu yönetişimini etkinleştirecektir.	Artan verimlilik fiziksel alt yapının iyileştirilmesi imkanı sağlayacaktır.
Havza ve ürün bazlı tarımsal kalkınma planları hazırlanıp uygulanması	Tarımda sürdürlebilir büyüme sağlanacaktır.	Tarımda rekabet gücü gelişecektir.	Nitelikli insan gücü ihtiyacı gelişecektir.	Kırsal kesim refahı artacaktır.	Artan kırsal kesim refah sayesinde bölgeler arası farklar azalacaktır.	Yaygın kalkınma kamu yönetişimini etkinleştire-cektir.	Doğrudan fiziksel alt yapı iyileşecektir.