

enterprise europe



Business Support on Your Doorstep

OTOMOTİV Sektör Raporu



BÖLÜM I

1 GİRİŞ

2 OTOMOTİV SANAYİ TARİHSEL GELİŞİMİ

3 GENEL SEKTÖR DEĞERLENDİRMESİ

3.1 ÜRETİM

3.2 DIŞ TİCARET

BÖLÜM II

1 TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİ

1.1 PAZARIN YAPISI

1.2 ÜRETİM

1.3 DIŞ TİCARET

1.4 OTOMOTİV YAN SANAYİ

1.4.1 ÜRETİM

1.4.2 OTOMOTİV YAN SANAYİ İHRACATI

1.4.3 OTOMOTİV YAN SANAYİ İTHALATI

2 OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN BAŞLICA SORUNLARI

3 YARARLI BİLGİLER

3.1 SEKTÖRLE İLGİLİ KAMU KURUMLARI

3.2 SEKTÖRLE İLGİLİ MESLEK KURULUŞLARI

3.3 SEKTÖRDEKİ FİRMALAR

3.4 SEKTÖRE İLİŞKİN BİLGİ ALINABİLECEK SİTELER

3.5 YURTIÇİ FUARLAR

4 SONUÇ

KAYNAKÇA

1.GİRİŞ

Otomotiv sanayii, sağladığı katma değer, yarattığı istihdam ve etkileşim içinde olduğu diğer sanayii kollarıyla, ülke ekonomisindeki öncü sektörlerden biridir. Otomotiv sanayi, demir-çelik, petro-kimya, lastik, tekstil, cam, elektrik-elektronik gibi sanayi dallarının itici gücü olması nedeniyle ülkenin lokomotif sektörlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Ulaştırma ve tarım sektörlerinin gereksinim duyduğu her çeşit motorlu araç buradan sağlanırken, sektör, kendi bünyesi dışında hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleriyle de yakından ilişkilidir. Birçok sektörün lokomotifi olan bu dev sektörde son yıllarda, küreselleşme, değişen pazar ve artan rekabet nedeniyle gerçekleşen şirketlerarası birleşmeler ve satın almalar sonucunda üretici firma sayısının giderek azaldığı gözlemlenmektedir.

2007 yılında patlak veren ve tüm dünyaya yayılan küresel ekonomik krizden en çok etkilenen sektörlerden birisi de otomotiv sektörü olmuştur. Bu çalışmada küresel ekonomik kriz ile zor bir döneme giren otomotiv sektörünün hem dünya pazarı hem de Türkiye pazarı incelenmektedir. İki ana başlık altında da üretim, dış ticaret alt başlıkları incelenecektir. Son olarak faydalı bilgiler kısmında sektöre ilişkin ulaşılabilecek önemli noktalar hakkında bilgi verilmektedir.

2 OTOMOTIV SANAYİ TARİHSEL GELİŞİMİ

Otomotiv sanayinin temelleri 1769 yılında buhar gücüyle çalışan ilk aracın keşfiyle atılmıştır. Avrupa'da filizlenen otomotiv sanayi, binek otomobillerin üretimi ile Amerika Birleşik Devletleri'nde gelişimini sürdürmüş ve Birinci Dünya Savaşı yıllarının ardından otomobil ağırlıklı olmak üzere sürekli bir gelişim ve değişim içerisinde olmuştur.

1801 yılında İngiliz Richard Trevithick, 1805 yılında Amerikan Oliver Evans'ın katkılarıyla 1829 yılında Sir Goldswort Guyney tarafından saatte 25 km hız yapabilecek buharla çalışan araç icat edilmiştir. Etienne Lenoir, içten yanmalı motoru 1860 yılında Paris'te keşfetmiş ve bu tarihten dört yıl sonra da Gasmotorenfabrik Deutz AG fabrikasında içten yanmalı sabit motorların üretimine başlamıştır.

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 3/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

Modern bir otomobilin üretimi ise 1886 yılında Karl Benz ve Gottlieb Daimler tarafından başlamıştır. Otomobil kullanımı ve üretimi bu yıllardan sonra hızlı bir şekilde Avrupa'da yayılmıştır. Dünya genelinde otomobil marka sayısı, 1880'de sekiz adet iken 1890'lı yıllarda beş yüz adede ulaşmıştır. Bu araçların üretiminin küçük atölyelerde ilkel üretim tarzları ile yapıldığı göz önüne alınırsa, başlangıç yıllarında yoğun ve hızlı bir gelişme gösterdiği anlaşılmaktadır.

Seri üretim tekniklerinin uygulanmaya başlaması ile kitle üretimini hayata geçiren Henry Ford, Model T otomobili ile 1920'de ABD'deki araç pazarının yüzde 65-70'ini, Dünya araç pazarının ise yüzde 50'sine hakim olmuştur.

Ticari araç üretimi otomobil üretimi ile paralel bir seyir izlememiş, 1912 yılında karavan ve otobüs imalatı ile hayat bulmuştur. Kamyon üretimine Birinci Dünya Savaşı yıllarında başlanmıştır. 20. yüzyılın ilk yıllarında %37'lik bir üretim artışı gerçekleşmiştir. Dolayısıyla, sözkonusu dönemde dünya otomotiv sanayinin çok hızlı bir büyüme kat ettiğini söylemek yerinde bir tespit olacaktır.

1970'li yıllarda yaşanan kriz ile seri imalata dayalı ABD ve Avrupalı üreticilerin rekabet gücü düşmüş ve yalın üretim metotları ile imalat yapan Japonya bu yıllarda yığın üretimi ile maliyet ve kalitede önemli gelişmeler sağlayarak uluslararası rekabette zirveye ulaşmıştır.

3 GENEL SEKTÖR DEĞERLENDİRMESİ

3.1 ÜRETİM

Otomotiv Sanayi 1900'lü yılların başında kurulmuştur. Dünya otomotiv sanayiinde 1910 yılından itibaren Ford tarafından ABD'de temelleri atılan seri imalat ABD ve dış pazarlarda etkilerini sürdürmüş ve geniş bir pazar, ucuz ve vasıfsız bir işçiliğin olduğu bir ortamda gelişmiştir. 1970'li yıllarda yaşanan kriz seri imalata dayalı ABD ve Avrupalı üreticilerin rekabet gücünü sarsmıştır. Japonya bu yıllarda yığın üretimi ile maliyet ve kalitede önemli gelişmeler sağlayarak uluslararası rekabette ilk sıraya yükselmiştir. Japonya'nın bu başarısı ABD ve Avrupalı üreticilerde sarsıntı yaratmıştır.

1980'li yıllarda, dünya otomotiv sektörü, Japonya, Kuzey Amerika ve Avrupa'daki geniş piyasaların belli bir doyuma ulaşması ve Japonların tasarım ve üretim tekniklerinde gösterdikleri gelişme sonucu daha fazla üretim avantajını yakalaması ve yeni teknolojileri geliştirmesi ile yeniden yapılanma sürecine girmiştir.

Dünya otomotiv üretimi 2007 yılında %5,4 artışla 73,1 milyon adet olmuştur. Dünya otomotiv üretimi 2007 yılında 15 ülkede yoğunlaşmıştır. Bu ülkeler: Japonya, ABD, Çin, Almanya, Güney Kore, Fransa, İspanya, Brezilya, Kanada, Meksika, Hindistan, İngiltere, Rusya, Tayland ve İtalya'dır. Bu ülkeler aynı zamanda araç parkı en geniş ülkelerdir.

Son yıllarda dünyada ana sanayi firmalarının sayısı şirket birleşmelerinden dolayı azalmakta ve firmalar büyümektedir. 1980'lerde Dünyada 85 bağımsız otomotiv üreticisi üretim yapmaktaydı. Bu rakam 2000'de 18'e düşmüştür. 2010 yılında ise bu sayının 10-15'e ineceği tahmin edilmektedir. Halihazırda 1,5 milyon adet/yıl rakamının altında üretim yapan otomobil üreticilerinin uzun süre bağımsız kalamayacakları sanılmaktadır. Bu doğrultuda kaydedilen önemli birleşme ve satın almalar şunlardır: GM ve Opel, Saab'ın yüzde ellisini, Ford Mazda'yı, Hyundai Kia'yı, Toyota Daihatsu'yu, VW Scania'nın yüzde 34'ünü, Rolls Royce ve Lamborghini'yi, Renault Samsung'u, GM Fiat'ın yüzde 20'sini, Tata Motor Jaguar ve Land Rover'ı satın almıştır. Ancak 2007 Mayıs'ında Daimler'in Chrysler'i satmasıyla DaimlerChrysler grubunun ayrılması bu küresel eğilimle ters düşen bir gelişme olmuştur.

OICA (Organisation Internationale des Constructeurs D'Automobiles) tarafından açıklanan 2008 yılı verilerine göre, dünya toplam motorlu araç üretimi, 2007 yılına göre yüzde 3,9 oranında azalarak 70,3 milyon adede gerilemiştir. 2008 yılı motorlu araç üretimi AB (27 Ülke)'de 2007 yılına göre yüzde 6,6 oranında azalarak 18,4 milyon adet olmuş ve AB'nin Dünya otomotiv üretimindeki payı yüzde 26 düzeyinde gerçekleşmiştir. AB (Yeni Üyeler)'nin 2008 yılı otomotiv üretimi 2007 yılına göre yüzde 7,6 gibi önemli bir oranda artarak 3,3 milyon adede yükselmiştir.

NAFTA Bölgesi 12,9 milyon adetlik üretimi ile Dünya üretimden yüzde 18'lik bir pay almıştır. NAFTA Bölgesinde üretim yüzde 16,1 azalırken, G.Amerika'da yüzde 6,8 oranında artmıştır. Rusya, Sırbistan, Ukrayna, Özbekistan'ın yer aldığı Doğu Avrupa Bölgesindeki üretim yüzde

7,1 artış ile 2,5 milyon adede, Asya-Okyanusya Bölgesi'nde ise yüzde 1,3'lük artış ile 30,9 milyon adet düzeyine ulaşmıştır. 2008 yılında, Japonya'nın üretimi yüzde 0,3 oranında azalırken, Çin'in üretimi yüzde 5,1 Hindistan'ın üretimi ise yüzde 2,7 oranında artmıştır. Bu Bölge, toplam dünya üretimi içinde aldığı yüzde 44'lük payı ile ilk sırada yer almaktadır. 2008 yılında otomobil üretimi yüzde 1,0 azalarak 52,4 milyon adede gerilemiştir. AB (27 Ülke)'nin otomobil üretimi yüzde 6,8 azalırken, AB (Yeni Üye)'in üretimdeki artışı yüzde 7,5 düzeyinde gerçekleşmiştir. Rusya, Sırbistan, Ukrayna, Özbekistan'ın yer aldığı Doğu Avrupa'da otomobil üretimi yüzde 11,5 oranında artarak 2,0 milyon adede yükselmiştir. NAFTA Bölgesinde üretim yüzde 4,0 azalırken, G.Amerika'da yüzde 6,2 oranında artmıştır. 2008 yılında Asya-Okyanusya Bölgesi, 24,5 milyon adetlik otomobil üretimi ile Dünya otomobil üretiminden yüzde 47 pay almıştır. Asya-Okyanusya Bölgesinde en büyük artış yüzde 25,4 ile Tayland'da gerçekleşmiştir. Üretim performansına göre daha sonra, Çin ve Hindistan gelmektedir.

Dünya Otomotiv Üretimi (adet / 1000)

Bölge / Ülke	2007	2008	Değişim (%)
Avrupa	22844	21749	-4,8
AB-15	16691	15169	-9,1
AB-Yeni Üyeler	3025	3255	7,6
AB -27	19717	18424	-6,6
D. Avrupa	2285	2447	7,1
Türkiye	1099	1147	4,4
Amerika	19154	16925	-11,6
NAFTA	15455	12974	-16,1
G. Amerika	3699	3951	6,8
Asya-Okyanusya	30595	30986	1,3
Japonya	11596	11564	-0,3
Çin	8873	9324	5,1
Hindistan	2254	2315	2,7
G.Kore	4086	3807	-6,8
Tayland	1287	1315	2,2
Diğer Asya Ülkeleri	2499	2661	6,5

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 6/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

Afrika	542	587	8,3
Toplam	73135	70247	-3,9

3.2 DIŞ TİCARET

2007 yılının ortalarında, ABD’de finans araçları ve türevlerinin değer kaybı sonucunda geri ödeme sorunları ortaya çıkmıştır. Buna bağılı olarak gelişen finansal küresel kriz, kredi olanaklarının daralması ve fon maliyetlerinin artmasıyla birlikte tüm dünyada finansal sistemin küçülmesine de neden oldu. Bu durum karşısında, alınmış kredilerin bir bölümü geri ödenmeye çalışıldı; yatırımlar ve tüketici harcamaları önce ertelendi, sonra kısıtlamalar başladı. ABD, AB ülkeleri ve Japonya’da başlayan durgunluğun, tüm dünya ülkelerinde etkili olmaya başladığı gözlenmektedir.

Yaşanan bu krizin bir sonucu olarak 2008 yılı dünya otomotiv talebinin daraldığı bir yıl olmuştur. Toplam Pazar %3,5 oranında azalarak 70,6 milyon adede gerilemiştir. Amerika pazarı %11,1’lik düşüş ile 19,9 milyon adet düzeyinde gerçekleşirken, toplam Avrupa pazarı ise %4,4 azalarak 21,7 milyon adede gerilemiştir. AB (27 Ülke)’de pazar 7,6 oranında azalırken, çoğu Avrupa ülkelerinde %10,3 oranında artış gerçekleşmiştir. 2008 yılında Japon pazarında %3,5 ve G.Kore’deki %3,7’lik daralmaya rağmen ve Çin pazarının %7,8 ve Hindistan pazarının %2,7 oranında artmasına bağılı olarak Asya-Okyanusya Bölgesinde toplam pazar %3,1 oranında büyümüştür. 2008 yılında otomobil pazarı %4,6 oranında azalarak 57,2 milyon adede gerilemiştir. AB (27 Ülke)’de otomobil pazarı %7,4 azalırken, AB (Yeni Üye)’de %4,7 oranında artış gerçekleşmiştir. Rusya, Sırbistan, Bosna, Ukrayna ve Makedonya ülkelerinin yer aldığı Doğu Avrupa’da otomobil pazarı %1,7 oranında azalarak 3,3 milyon adet düzeyinde gerçekleşmiştir.

NAFTA Bölgesinde otomobil pazarı %15,0 oranında azalırken, G.Amerika’da %15,4 oranında artmıştır. 2008 yılında Asya-Okyanusya Bölgesi, 14,0 milyon adetlik otomobil pazarı ile Dünya otomobil pazarından %25 pay almıştır. Asya-Pasifik Bölgesinde en büyük artış %15,5 ile Tayland’da gerçekleşmiştir.

Dünya Otomotiv Pazarı (adet / 1000)

Bölge / Ülke	2007	2008	Değişim (%)
--------------	------	------	---------------

Avrupa	22719	21720	-4,4
AB-15	17232	15798	-8,3
AB-Yeni Üyeler	1477	1498	1,4
AB -27	18709	17296	-7,6
D. Avrupa	4010	4424	10,3
Türkiye	634	527	-16,9

Amerika	22934	19903	-11,1
NAFTA	19340	16334	-15,5
G. Amerika	3054	3569	16,9

Asya-Okyanusya	19628	20229	3,1
Japonya	5305	5119	-3,5
Çin	8913	9611	7,8
Hindistan	2048	2103	2,7
G.Kore	1254	1207	-3,7
Tayland	676	663	-1,9
Diğer Asya Ülkeleri	1432	1526	6,6

Diğer Ülkeler	8423	8768	4,1
---------------	------	------	-----

Son yıllarda dünya otomotiv sektöründe teknolojik gelişmeler sonucu üretimde büyük oranda yoğunlaşma olmuş, birleşme, satın alma veya ortaklık yolu ile şirket sayısının azalması sonucu bu yoğunluk giderek artmış ve böylece sektörde aşırı kapasite ve rekabet hüküm sürmeye başlamıştır. Dünya ihracatında, Türkiye otomotiv ana ve yan sanayi sektörünün payı %1 civarındadır.

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 8/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

Dünya otomotiv ana ve yan sanayi ihracatının %83'ünü Almanya, Japonya, ABD, Kanada, Fransa, Belçika, İspanya, Güney Kore, İngiltere, Meksika, İtalya, İsveç ve Çin gerçekleştirmektedir.

Avrupa piyasasındaki en büyük üretici dört ülke Almanya, Fransa, İngiltere, İspanya ve İtalya'dır. Toplam Avrupa Otomotiv sanayi üretiminin %70'ini bu dört ülke gerçekleştirmektedir. Üç büyük ABD'li otomotiv üreticisi iç piyasanın %74'ünü ellerinde tutmaktadır. ABD, otomotiv ihracatının %0,5'ini Avrupa Birliği'ne gerçekleştirmektedir. Japonya otomotiv sektörünün Avrupa Birliği'ne olan ihracatı 1960'lı yıllarda başlamış ve 1970'li yıllarda artmıştır. 1975 yılından sonra bazı Avrupa ülkeleri Japonya'dan otomotiv ithalatına kısıtlama getirmişlerdir. Bunu izleyen yıllarda, bu uygulamaya, diğer Avrupa Ülkeleri de katılmıştır.

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

Avrupa ülkelerinin otomotiv ürünleri ticareti ağırlıklı olarak kendi aralarında yapılmaktadır. Örneğin Almanya'nın toplam ithalatının yüzde 72'si Avrupa Birliği ülkelerinden yapılmaktadır. Dünya binek otomobil ithalatı 2007 yılında 530 milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir. En fazla binek oto ithal eden ülkeler ABD, Almanya, İngiltere, İtalya, Fransa, İspanya, Kanada ve Belçika olarak sıralanmaktadır.

Dünya binek otomobil ithalatı 2007 yılında 530 milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir. En fazla binek oto ithal eden ülkeler ABD, Almanya, İngiltere, İtalya, Fransa, İspanya, Kanada ve Belçika olarak sıralanmaktadır. Dünya motorlu araç yan sanayi ürünleri ithalatında önemli paya sahip olan ABD, Almanya, Kanada, İspanya, İngiltere, Fransa, Meksika, Belçika, İtalya, İsveç, Avusturya, Japonya, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Hollanda, Slovakya, Tayland, Güney Kore ve Brezilya ülkemiz açısından önemli hedef pazarlar olarak görülmektedir

BÖLÜM II

1 TÜRKİYE' DE OTOMOTİV SANAYİ

1.1 PAZARIN YAPISI

2008 yılını otomotiv sektörü açısından değerlendirdiğimizde, 2008 yılı ilk yarısında, üretim, ihracat ve pazar değerlerinin, aylık bazda 2007 yılına göre arttığı görülmektedir. Küresel krizin etkilerinin ülkemizde de hissedilmeye başlandığı Haziran ayından itibaren, özellikle satış ve üretim değerleri düşüş eğilimine girdi ve tüm sektörün 2008 yılı performansını etkileyecek olumsuz bir dönem başladı.

Ülkemizde de olduğu gibi, kriz dönemlerinde, tüm Dünya ülkelerinde öncelikli olarak otomotiv ürünlerine talep daralmaktadır. Bu talep daralması, Avrupa'da ve ülkemizde Haziran 2008'den itibaren her ay artarak firmalarımızı önemli oranda etkilenmiştir.

2008 yılı Eylül ayı itibariyle, özellikle bankaların faiz koşulları konusunda yaşadıkları güçlüklerle bağlı olarak, tüketici kredileri taleplerini karşılayamamaları, yurt içi pazarda Ekim'de yüzde 40'lar düzeyinde, Kasım ve Aralık'ta yüzde 60'lar düzeyinde düşüslere neden oldu. Bunun sonucunda, 2008 yılı sonu itibariyle taşıt aracı pazarı, 2007 yılına göre yüzde 17 azalarak 527 bin adet düzeyinde gerçekleşti.

Toplam Pazar (Otomobil+Ticari Araç) (adet /1000)

	2006	2007	2008
Toplam	665.515	634.206	526.544
ithalat	382.460	355.752	306.087
ithalat (%)	57	56	58

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 10/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

2008 yılı otomobil pazarı, 2007 yılına göre ise yüzde 14,4 oranında azalarak 306 bin adet düzeyine geriledi. 2007 yılında olduğu gibi EURO değerinin enflasyon değerinin altında gerçekleşmesi, ithal otomobillerin cazibesini devam ettirmiş ve pazarın yüzde 68'nin ithal ürünlerden oluşmasına neden olmuştur.

Otomobil Pazarı (adet/1000)

	2006	2007	2008
Yerli	117.725	120.740	99.205
İthal	255.494	236.725	206.793
Toplam	373.219	357.465	305.998
İthalat (%)	68	66	68

2008 yılı itibariyle ticari araç pazarında yüzde 20,3 düzeyinde bir azalma oldu ve pazar 221 bin adet düzeyinde kapandı. 2008 yılı hafif ticari araç pazarı 188 bin, ağır ticari araç pazarı 33 bin adet düzeyinde gerçekleşti. 2008 yılı hafif ticari araç pazarı, 2007 yılına göre yüzde 20,7 ağır ticari araç pazarı yüzde 17,5 oranında azaldı. İthalatın pazar payı hafif ticari araçlarda yüzde 48, ağır ticari araçlarda ise yüzde 25 düzeyinde gerçekleşti.

Hafif Ticari Araç Pazarı (adet / 1000)

	2006	2007	2008
Yerli	129.075	128.965	96.957
İthal	115.558	108.332	91.068
Toplam	244.633	237.297	188.025
İthalat (%)	47	46	48

2008 yılı verilerine göre ağır ticari araç pazarında da 2007 yılına göre bir daralma yaşanmış ve 2008 yılı yaklaşık 33 bin adet ile kapanmıştır. Benzer düşüş toplam pazarı oluşturan iki kalemde de (yerli üretim, ithalat) görülmüştür.

Ağır Ticari Araç Pazarı (adet / 1000)

	2006	2007	2008
Yerli	36.255	28.749	24.295

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 11/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

İthal	11.408	10.695	8.226
Toplam	47.663	39.444	32.521
İthalat (%)	24	27	25

2008 yılı traktör pazarı ise 2007 yılına göre % 39,1 oranında azalarak 15 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir.

1.2 ÜRETİM

Oto ana ve yan sanayi endüstrisi, günümüzde Türkiye imalat sanayinin lokomotif sektörlerinden biridir. Oto ana ve yan sanayi aynı zamanda savunma sanayi ve gemi inşa sanayinin de altyapısını oluşturmaktadır. Günümüzde Türkiye, Avrupadaki en büyük otobüs üreticisi ve ikinci en büyük hafif ticari araç üreticisidir. Sektörde 47.000 civarında çalışan bulunmaktadır.

Otomotiv ana ve yan sanayi ihracatı 2007 yılında toplam ihracatın %17,7'sini oluşturmaktadır. Otomotiv ana ve yan sanayinin toplam imalat sanayi içindeki payı yaklaşık %5 civarındadır.

Türkiye'de taşıt araçları sanayi üretime 1950'lerin ortalarında başlamış, üretim 1960'ların ortalarında hız kazanmıştır. 1950'li yıllarda bazı prototip araçların üretilmesinden sonra, ilk montaj hattı 1954'te orduya jip ve kamyonet temini için kurulmuştur (Türk Willys Overland Limited). 1955'te ilk ticari kamyon montajı TOE Türk Otomotiv Endüstrisi tarafından gerçekleştirilmiştir. 1963'te ilk yerli otobüs montajına Otobüs Karoseri A.Ş.'de MAGİRUS marka otobüslerin montajı ile başlanmıştır. 1966'da otomotiv sanayi kendi modellerinin montajına da başlamıştır. O dönemlerin otomobili "ANADOL" şimdi bir nostaljidir. Bunu takip eden üç yıl içinde, binek otomobil üreten montaj fabrikaları (TofaşFiat, Oyak Renault,) imalata başlamıştır. İki büyük otomobil üreticisi TOFAŞ ve OYAKRENAULT, İtalyan ve Fransız lisanslarıyla 1971'de imalat hatlarını kurmuşlardır. 1968 yılında Otomarsan Otobüs Karoseri ve Motorlu Araçlar A.Ş 0302 serisi otobüslerin üretimine başlamıştır.

Son yıllarda ise Japon ve Güney Koreli otomobil üreticileri Türkiye'de ortak girişimler başlatmışlardır. 1999 yılında ise özgün tasarımı Türkiye'de geliştirilen kamyonların İspanya,

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 12/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

Portekiz ve İngiltere'ye ihracatı devam etmektedir. Otomobilde ise büyük Türk otomotiv üreticileri, lisansları altında üretim yaptıkları Batılı otomotiv üreticilerinin dünya üretim merkezi olma yolunda ilerlemektedirler. Bugün 15 firma binek otomobil, otobüs, kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs ve çekici gibi çeşitli araçların üretimini yapmaktadır.

Binek otomobil üreten beş firma vardır (RENAULT, TOFAŞ (FIAT), TOYOTA, HYUNDAI, HONDA). Onbir firma kamyon ve kamyonet üretmektedir (ANADOLU ISUZU, BMC, ASKAM (CHRYSLER), HYUNDAI, KARSAN M.A.N. MERCEDES BENZ, FORD OTOSAN, OTOKAR, OTOYOL, TEMSA). Onbir firma otobüs ve minibüs imal etmektedir (ASKAM, ISUZU, BMC, KARSAN, MERCEDES BENZ, HYUNDAI, OTOKAR, FORD OTOSAN, OTOYOL, TEMSA, M.A.N.)

Sektörde bulunan ana ve yan sanayi kuruluşları genellikle Marmara Bölgesinde yerleşmiştir. Bursa'da iki büyük otomobil fabrikasının ve iki adet "Organize Sanayi Bölgesi"nin bulunması nedeniyle otomotiv sanayi özellikle bu ilde yoğunlaşmıştır. Otomotiv sanayi üreticilerinin 4 adedi Kocaeli'nde, 3 adedi Bursa'da, 3 adedi İstanbul'da, adedi İzmir'de, 3 adedi Sakarya'da, biri Ankara'da biri de Eskişehir'dedir. Adana'da otobüs üretim ve yan sanayi bulunmaktadır.

Türk Otomotiv Sanayinin mevcut motorlu araç üretim kapasitesi 2007 yılı itibarıyla 1.311.105 adet/yıldır.

Otomobil üreten 5 firma mevcut olup bu firmaların mevcut kurulu kapasiteleri 2007 yılı itibarıyla 796.000 adet/yıldır. Bu kapasitenin içinde firmaların payları ise: O.Renault %33,4 ; Tofaş %31,4; Toyota %18,8; Hyundai Assan %12,6; Honda %3,8 olarak sıralanmaktadır.

Kamyon üretiminde bulunan 8 firma mevcuttur. Bu firmaların toplam kurulu üretim kapasiteleri 2007 yılı itibarıyla 64.650 adet/yıldır. Bu üretim kapasitesinin firmalar arasında paylaşımı Ford Otosan % 23,2; Otoyol %18,6 ; Mercedes Benz Türk % 15,8; BMC % 15,5;

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 13/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

A.Isuzu % 11,1; Temsa % 7; ASKAM % 6,2 ve M.A.N % 2,7'dir.

Kamyonet üretiminde 8 firma vardır. Bu firmaların toplam kurulu üretim kapasiteleri yılı itibarıyla 263,150 adet/yıldır ve bu kapasitenin firmalar arasında paylaşımı: Ford Otosan %81,7; Karsan %5,7; Hyundai Assan %5,7; B.M.C % 1,9 ; ASKAM % 1,6 ; Otokar % 1,4; Temsa %1,1; A.Isuzu % 0,9'dur.

Otobüs üretiminde bulunan 5 firma mevcuttur. Bu firmaların toplam kurulu üretim kapasiteleri 2007 yılı itibarıyla 7.650 adet/yıl olup, bu kapasitenin firmalar arasındaki paylaşımı ise : M.Benz Türk % 39,2; M.A.N % 31,4; Temsa % 13,1; B.M.C % 10,5; Askam % 5,9'dur.

Minibüs üretiminde bulunan 7 firmanın toplam kurulu üretim kapasitesi 2007 yılı itibarıyla 83.422 adet/yıl olup bu kapasitenin firmalar arasındaki dağılımı Ford Otosan %73,5; Hyundai Assan %11,3; B.M.C %5,7; Karsan %5,7; Otokar %2,4; A.Isuzu %1; Askam %0,5'tir.

Midibüs üretiminde bulunan 6 firma mevcuttur. Bu firmaların toplam kurulu üretim kapasiteleri 2007 yılı itibarıyla 18.733 adet/yıl'dır. Bu kapasitenin firmalar arasındaki paylaşımı Otoyol %32; Karsan %26,7; A.Isuzu %14,1 ; Otokar 11,2 ; Temsa %10,7; B.M.C %5,3'tür.

Traktör üretiminde bulunan 8 adet firma mevcuttur. Üç büyük özel sektör firması (Uzel, Türk Traktör ve Hattat Tarım) Türk tarım traktörleri pazarında lider konumdadır ve toplam kurulu kapasiteleri 2007 yılı itibarıyla 72.500 adet/yıl'dır. Bu kapasitenin üç firma arasındaki dağılımı: Türk Traktör % 48,3; Uzel % 34,5; Hattat Tarım %17,2'dir. Diğer üretici firmalar ise Erkunt Tarım, Başak Traktör, Alçelik A.Ş. (TÜMOSAN), Yağmur Tarım ve Motosan'dır.

Üretimnin yüzde 80 nini ihraç eden otomotiv sanayinin, ihracatındaki keskin düşüşe bağlı olarak, özellikle son çeyrekte, üretim adetleri de önemli oranda azaldı. Ancak 2007 yılı

itibariyle 1,1 milyon adet taşıt aracı üretimi gerçekleştiren sanayimizin, Mayıs ayına kadar devam eden üretimdeki artışın etkisiyle, 2008 yılı üretim adetleri yüzde 4,3 artarak 1.15 milyon adet düzeyinde gerçekleşti. Bu değer, son çeyrekteki düşüslere rağmen son 10 yılın en yüksek üretimi olarak göze çarpmaktadır.

2008 yılı otomobil üretimi ise yüzde 2,1 oranında azalarak 622 bin adet düzeyine geriledi. 2007 yılında 464 bin adet düzeyinde gerçekleşen toplam ticari araç üretimi, 2008 yılında yüzde 13,1 oranında artarak 526 bin adet oldu. 1998 yılından itibaren toplam üretim içindeki payı azalan ve 2007 yılında yüzde 58 paya sahip olan otomobilin, 2008 yılında toplam üretimden yüzde 54 pay alığı görülmektedir. Bu yılda üretim, minibüste yüzde 4 azalırken, küçük kamyonunda yüzde 28, kamyonette ve midibüste yüzde 15, otobüste yüzde 8, büyük kamyonunda yüzde 2 oranında arttı. 2008 yılında traktör üretimi, 2007 yılına göre yüzde 26 azalarak 24,8 bin adet oldu.

Toplam Araç Üretimi (adet)

	2006	2007
Binek Otomobil	545.682	634.883
Kamyon	37.026	34.544
Kamyonet	369.862	391.737
Otobüs	6.019	6.946
Minibüs	20.728	21.999
Midibüs	8.263	9.305
Toplam	987.580	1.099.414

1.3 DIŞ TİCARET

İhracatımızın yüzde 90 nın gerçekleştiği Avrupa Pazarındaki daralmanın sanayimiz üzerindeki etkileri, Ağustos ayında sipariş iptalleriyle kendini göstermeye başladı ve bu durum ihracatımızın düşmesine neden oldu. Özellikle son çeyrekte, Avrupa pazarındaki daralmanın boyutları önemli oranda artmıştır. ACEA tarafından yayınlanan 2007 ve 2008 Yılları Aralık ayı pazar verileri kıyaslandığında, AB (27) ve EFTA ülkelerinde Haziran ayından beri artarak daralmaya devam eden otomobil pazarı Ekim ayında yüzde 14,5, Kasım ayında yüzde 25,8 ve Aralık ayında yüzde 17,8 oranında azalmıştır. Aralık ayında pazar 925 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir.

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 15/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

AB ülkelerinin çoğunda yaşanan pazar düşüşlerinin, özellikle bazı ülkelerde önemli boyutta olduğu görülmektedir. Otomobil pazarında, Aralık ayında en sert düşüş yüzde 94,6 ile İzlanda'da gerçekleşirken, İzlanda'yı yüzde 61,9 ile İrlanda, yüzde 57,3 ile Letonya, yüzde 49,9 ile İspanya, yüzde 45,6 ile Estonya, yüzde 44,2 ile İsveç, yüzde 41,5 ile Litvanya, yüzde 40,1 ile Bulgaristan, yüzde 39,3 ile Danimarka, yüzde 21,2 ile İngiltere, yüzde 15,8 ile Fransa ve yüzde 13,3 ile İtalya takip etmiştir.

Başlıca ihraç pazarları İtalya, Fransa, İngiltere, Almanya, İngiltere, İspanya, Romanya ve Rusya Federasyonu'dur. 2007 yılında otomotiv ana sanayi ihracatımızın değer bazında %78,8'i Avrupa Birliği üyesi ülkelere yapılmıştır. Ünelere göre gerçekleşen ihracat rakamları aşağıdaki gibidir:

Ünelere göre Otomotiv Sanayi ihracatı (USD)

Ülke	2004	2005	2006	2007
İTALYA	978.092.941	1.142.055.994	1.590.864.648	1.948.266.210
FRANSA	975.305.770	854.301.987	1.283.327.029	1.886.351.704
ALMANYA	834.863.055	776.373.612	899.623.151	.1305.271.497
İNGİLTERE	774.044.608	779.304.775	830.519.705	1.132.370.449
İSPANYA	385.219.739	572.608.484	686.273.453	1.042.914.098
ROMANYA	147.929.873	303.745.795	406.421.413	658.392.430
RUSYA	175.916.190	268.399.600	529.553.070	599.656.786

Otomotiv ana sanayi ihracatı 2007 yılında 12,9 milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir. 2005'de otomotiv ana sanayi üretiminin adet bazında %75,6'sı ihraç edilmiştir. Türkiye 2007'da 503.271 adet binek otomobil, 285.761 adet kamyon kamyonet ve 15.011 adet Otobüs minibüs midibüs ihraç etmiştir. Otomobil, kamyon ve otobüslerin ihraç değerleri sırasıyla 6,8 milyar Dolar, 4,1 milyar Dolar ve 1,2 milyon Dolar olmuştur.

Taşıt Araçları İhracatı (adet)

SEKTÖR	2007	2008	Değişim (%)
OTOMOBİL	504.353	525.301	4
TİCARİ ARAÇLAR	316.017	384.969	22
KAMYONET	295.585	366.646	24
MINİBÜS	2.695	891	-67
KAMYON	9.398	9.742	4

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 16/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

MİDİBÜS	2.987	2.180	-27
OTOBÜS	5.352	5.510	3
TAŞIT ARAÇLARI	820.370	910.270	11
TRAKTÖR	9.509	10.493	10
TOPLAM	829.879	920.763	11

1.4 OTOMOTIV YAN SANAYİ

1.4.1 ÜRETİM

Otomotiv yan sanayii, taşıt araçlarında kullanılmak üzere, belirlenen teknik dokümanlara uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten, KOBİ ağırlıklı sanayiden oluşmaktadır. Taşıt araçlarının ihtiyaç duyduğu komple motor ve motor parçaları, aktarma organları, fren sistemleri ve parçaları, hidrolik ve pnömatik aksamlar, süspansiyon parçaları, emniyet aksamları, kauçuk ve plastik parçalar, şasi aksam ve parçaları, dövme ve döküm parçaları, elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri, akü, oto camları ve koltuklar yan sanayi tarafından üretilmektedir. Teknolojik yapının gelişmesiyle, batılı firmaların taleplerine uygun üretim kalitesi de yakalanmış durumdadır.

Sektör; global rekabet, üretim ölçeklerinin küçük olması ve maliyetlerin yüksekliği gibi nedenlerden ötürü cirosunun % 5'i oranında yatırım yapabilmektedir. Türkiye'de imal edilen ve üretimi planlanan ihrac amaçlı araçların parça ihtiyacının karşılanması ve gerekli kalite güvence belgelerinin alınmasıyla gelişmiş pazarlara ihracat, otomotiv yan sanayinin başlıca stratejik hedefleri arasında yer almaktadır. Üretimde ulaştığı kalite ile uluslararası pazarlarda olumlu etki bırakan Türk otomotiv yan sanayii, her yıl artan ihracat performansına rağmen, potansiyelini ihracat kayıtlarına kısmi ölçüde yansıtabilmektedir.

1960'lı yıllarda tüm parçalar ana sanayi üretici firmaları içinde üretilirken, kapasitelerin artması ve yan sanayideki yatırımların gelişmesiyle birlikte sektörde önemi ve ağırlığı bulunan yan sanayi oluşmuştur. Türkiye oto yan sanayi 1964 yılında çıkarılan Montaj Sanayi Talimatıyla tam anlamıyla korumaya alınmıştır. Ana sanayide yerli yüzde oranının artırılması mecburiyeti ile yan sanayimizin giderek güçlenmesi ve gelişmesi sağlanmıştır.

Ana üreticilerin teknik ve ekonomik desteği ile kurulan ve gelişen yan sanayi bugün kendi alanında önemli bir potansiyel göstermektedir. Yan sanayide AB firmalarının ağırlığı daha da fazladır. 130'un üzerinde AB ve 10'un üzerinde AB dışı firma, yan sanayide lisans ve ortak yatırım kurmak suretiyle işbirliği içindedir.

Türkiye'de otomotiv yan sanayi, otomotiv sanayiindeki gelişmelerin sonucunda hızla gelişmiştir. Türk otomotiv yan sanayi yüksek kapasitesi, geniş ürün yelpazesi ve yüksek

standartlarıyla otomotiv endüstrisine ve 10,9 milyon adet olan Türkiye taşıt araçları parkına parça sağlamaktadır. Ayrıca ihracat potansiyeli yüksek bir sektördür. Otomotiv ana sanayimizde 1964'lerde %15 olan yerli parça kullanım oranı bugün bazı araçlarda % 90'lar seviyesini aşmıştır.

Türk otomotiv ana sanayiinde faaliyette bulunan firmalar, 1120 oto yan sanayi firması ile doğrudan çalışmaktadır. 2002 yılında DİE tarafından yapılan "2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı" na göre oto yan sanayinde faaliyette bulunan firma sayısı 4.715, sektörde çalışan sayısı ise 70.157'dir.

Oto Yan Sanayi Üretimi (milyon USD)

Yıllar	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Üretim	3.178	2.526	2.735	2.412	3.167	4.280	5.300

Otomotiv yan sanayii, mamul üretim kapasitesi, mamul çeşitliliği ve ulaştığı standartlar itibariyle, ülkemizde imal edilen taşıt araçları için gerekli olan yedek parçaların en az % 80'ini karşılayabilecek düzeye erişmiştir. Bu parçalar:

- Komple motor ve motor parçaları
- Aktarma organları
- Fren sistemleri ve parçaları

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 18/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

- Hidrolik ve havalı aksamlar
- Süspansiyon parçaları
- Emniyet aksamları
- Kauçuk ve lastik parçalar
- Şasi aksam ve parçaları
- Dövme ve döküm parçalar
- Elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri
- Aküler
- Oto camları
- Koltuklar

Türk otomotiv ana ve yan sanayi, başta Bursa olmak üzere Marmara Bölgesi'nde yoğunlaşmıştır. İki büyük otomobil fabrikasının Bursa'da bulunması ve iki adet "Organize Sanayi Bölgesi"nin kurulmuş olması otomotiv sanayiinin özellikle bu ilde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Endüstrinin yoğun olduğu diğer şehirler İstanbul, İzmir, Kocaeli, Ankara, Konya, Adana ve Manisa olarak sıralanmaktadır.

Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD), 1999'da üyeleri için TOSB (TAYSAD Organize Sanayi Bölgesi) projesini başlatmıştır. 2.500 dönüm arazi üzerinde kurulu bulunan TOSB – TAYSAD Organize Sanayi Bölgesi 1.900 dönüm sanayileşme alanına ve 103 sanayi parseline sahiptir. Parsel büyüklükleri 5.700 m² ile 70.000 m² arasında değişmektedir. 91 parsel'in arazi düzenlemesi yapılmış, tüm alt yapı hizmetleri götürülmüş ve üyelerin inşaata ve/veya üretim faaliyetine geçebilmesine hazır hale getirilmiştir. Halen toplam 64 firmaya 72 adet parsel tahsis edilmiştir. Toplam arazinin geri kalan 600 dönümlük bölümü yol, idari yapılar ve yeşil alanlara tahsis edilmiştir. TOSB, Otomotiv Sektörüne parça üreten yerli ve yabancı sermayeli tüm firmaların, Türkiye'de gerçekleştirecekleri yatırımları için seçtikleri en önemli merkez özelliğini taşımaktadır. Söz konusu özellikleri değerlendiren tamamı Japon sermayeli Toyotetsu Turkey (Toyota Iron Works), SANGO Co. Ltd. ve Toyota Tsusho Europe S.A., Fransız sermayeli Mecaplast A.Ş. ve Alman ortaklı HP Pelzer Pimsa A.Ş. firmaları

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 19/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

TOSB'nde yatırım yapma kararı almışlardır. Bölgede, halen üretim faaliyetinde bulunan ve 2.000 kişinin çalıştığı 17 fabrika bulunmaktadır.

Sektördeki bilgi birikimi, tecrübe, geniş ürün yelpazesi, yüksek ihracat potansiyeli ve Türkiye'nin coğrafi avantajlarından dolayı, oto yan sanayi sektörü yabancı yatırımcıları kendine çekmektedir. Şu anda otomotiv yan sanayinde 192 yabancı sermaye ortaklığı bulunmaktadır. Dünyadaki büyük şirketlerin pek çoğu Türk firmalarıyla ortak yatırımlar yapmışlardır.

Oto yan sanayi kalite belgelendirmeleri için yoğun çabalar sarf etmektedir. TAYSAD üyelerinden 115 tanesi ISO 9000 Serisi kalite belgelerine sahiptirler. Türk oto yan sanayicileri Avrupa Kalite Ödülleri'nde (European Quality Award) Türk firmalarının öncüleri olmuşlardır. Oto lastiği imalatçısı BRİSA, 1996'da Avrupa Kalite Ödülü'nü alan ilk Türk firması olmuştur. Daha sonra BEKSA, 1997'de KOBİ dalında Avrupa Kalite Ödülü'nü

almıştır. 1987'de kurulmuş olan BEKSA, lastiklerde kullanılan çelik kuşaklar ve yüksek basınç hortumları için hortum telleri üretmektedir. 2003 yılında, dünyanın ikinci en büyük otomotiv sistemleri üreticisi Bosch Grubuna ait Bosch San. ve Tic. AŞ Bursa Fabrikası, dünyanın kurumsal mükemmellik alanında en saygın ödülleri arasında yer alan Avrupa Kalite Büyük Ödülü'nü kazanmıştır. Bosch San. ve Tic. AŞ enjektör, enjektör gövdesi, raylı sistemler için enjektör üretmektedir.

1.4.2 OTOMOTIV YAN SANAYİ İHRACATI

Bir motorlu taşıt, farklı yapı, malzeme ve teknoloji ile üretilen ve özgün yöntemlerle ve birbiri ile uyumlu olarak bir araya getirilen 5.000 dolayında parçadan oluşmaktadır. Bu parçaların üretiminde demir ve çelik , hafif metaller, plastik ve lastik, boya ve benzeri kimyasal maddeler ile cam kullanılmaktadır. Parçaların büyük bölümü yan sanayide üretilmekte ve ana sanayi bunları montaj yolu ile birleştirmek suretiyle taşıt aracını üretmektedir.

Bu nedenle motorlu taşıt araçları imalat sanayii, demirçelik sanayii başta olmak üzere hafif metaller, plastik, lastik ve cam sanayii gibi ham madde üreten sanayii ile

doğrudan ilişki içindedir. Pazardaki yoğun rekabet nedeni ile her geçen gün değişen ürün teknolojilerinin gerektirdiği yeni malzeme ve teknikler taşıt araçları sanayii ile ham madde sanayii arasında çok yakın işbirliğinin kurulmasını gerektirmektedir.

Otomotiv sanayii kurulduğu yıllardan beri dünya otomotiv sanayii ile yakın bir entegrasyon içindedir. 1970'li yıllarda lisans alarak "Teknik İşbirliği" ile başlayan üretim işbirliği, 1980'li yılların ortasından sonra giderek artan yabancı sermaye katılımı ile "Ekonomik İşbirliği"ne dönüşmüştür.

1990 yılına kadar geçen süre içinde, ülkemizde imal edilen her türlü motorlu araç, otomotiv yan sanayiinin gelişmesini de sağlamıştır. Kapasite artışı yanında rekabet için teknoloji yenileme ve ArGe çalışmaları 1990'lı yıllardan itibaren büyük hız kazanmıştır. Bu yıllarda çağdaş üretim teknikleri, yoğun eğitim programları ile uygulamaya geçirilmiş ve özellikle kalite yönetim sistemleri kurularak, firmalar uluslararası kuruluşlar tarafından belgelendirilmiştir.

Türkiye oto yan sanayimizde 90'lı yıllara kadar bazı mamuller dışındaki tüm parçalar günün teknolojisine uygun yatırımlar ile üretilmiş, üretilen milyonlarca araçta yerli katkı oranı % 90'ları aşmış, yan sanayimiz bu şekilde ithal ikame görevini başarı ile tamamlamıştır.

1990'lı yıllardan sonra, ana sanayideki yeni model araç yatırımlarına paralel olarak yan sanayide de çok önemli yabancı ortaklıklar ve büyük yatırımlar gerçekleştirilmiştir.

Türkiye'nin oto yan sanayi ihracatı, dünya ihracatı ile karşılaştırıldığında 1993 yılına kadar küçük ölçekte gerçekleşmiştir. Son 10 yılda sektör büyük çabalarla ihraç potansiyelini artırmıştır. İhracatın istikrarlı hale gelmesinde Türkiye'deki üretimin uluslararası sanayi ve ticaretle entegrasyonundaki başarı dikkate değer bir gelişmedir. Artık birçok firmamız Türkiye'de üretilen dünya araçlarında ortak tasarımcı olarak yer almaktadır.

Yan sanayi bugüne kadar sürdürdüğü gelişimini, gerek doğrudan yurt dışındaki üreticilere ve gerek yenileme pazarına ihracatını arttırarak devam ettirmiştir. Yan sanayiinin AB pazarına yönelik ihracatının daha da gelişeceği tahmin edilmektedir.

Türkiye'nin oto yan sanayi ihracatı 1997 yılında 896 milyon dolar iken 2007 yılında 6.092 milyon dolara ulaşmıştır. İhracatı yapılan başlıca parçalar motor aksam ve parçaları, dış ve iç lastikler, montaj karoseri aksamı, jantlar, kauçuk parçalar, transmisyon mili, frenler ve servo frenlerdir. Aslında, Türkiye parçalar halinde pek çok otomobil, otobüs ve kamyon ihraç etmektedir.

Oto yan sanayinin ihracatında başta gelen şehirler sırasıyla Bursa, İstanbul, Kocaeli ve İzmir'dir.

Oto yan sanayi ürünleri dünyanın pek çok ülkesine ihraç edilmektedir. Başlıca ihraç pazarları Almanya, İngiltere, İtalya, Fransa, Polonya, Rusya, Belçika, ve Romanya'dır. 2007 yılında oto yan sanayi ihracatının %72'si başta Almanya, İtalya, Fransa ve İngiltere olmak üzere AB ülkelerine yapılmıştır. Türk firmaları, OPEL, VW, FORD, GM gibi pek çok Batılı üreticiye parça sağlamaktadırlar.

1.4.3 OTOMOTIV YAN SANAYİ İTHALATI

Türkiye'nin oto yan sanayi ithalatı 2004 yılında 6,7 milyar USD, 2005 yılında 7,6 milyar USD, 2006 yılında 9,2 milyar USD'olarak gerçekleşmiş ve bu değer 2007 yılında 10,9 milyar USD'ye yükselmiştir. İthalatı yapılan başlıca parçalar dizel ve yarı dizel motorlar, montaj karoseri aksamı, vites kutuları, motor aksam ve parçaları, iç/dış lastikler, frenler ve servo frenlerdir. Yeni modellerin birçok parçası ithal edilmektedir. Türkiye'nin ithalat yaptığı başlıca ülkeler Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya, İspanya, Japonya, ve Güney Kore'dir.

2 OTOMOTIV SEKTÖRÜNÜN BAŞLICA SORUNLARI

- Fiyat: Otomotiv yan sanayi ithalatımız yıldan yıla ciddi bir artış içerisindedir. Sektör için acilen önlem paketleri ve tanıtım/proje/destek çalışmalarının yürütülmesi gerekmektedir. Ayrıca; ana sanayi firmalarının yurtiçi alıma yönlendirebilmesi için temin edecekleri aramaların fiyat seviyelerinin düşürülmesi gerekmektedir.

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 22/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

- Girdi Maliyetleri: Ülkemizde enerji, hammadde vb. temel girdi maliyetleri dünya fiyat seviyesinin üzerindedir. Aynı şekilde SSK primleri, liman vergileri, yüksek arsa vergileri ve bürokratik işlemler asgari düzeye çekilerek, yatırım ve üretimin teşvik edilmesi gerekmektedir. Yurtiçinden alım yapan firmalar için SSK primlerinin düşürülmesi, otomotiv endüstrisine katkı sağlayacaktır.
- Kayıtlı Ekonomi: Kayıtlı ekonominin yaygınlaştırılması, devletin girdi fiyatlarında indirim yapmasını kolaylaştıracaktır, aksi taktirde bütün yükü kayıtlı ekonominin taşıması mümkün değil. Yüksek vergi, sektörde yatırımların geleceğini de olumsuz etkilemektedir.
- Altyapı Yetersizlikleri: Lojistik altyapısının yetersiz oluşu hem maliyet hem de pazarlamayı olumsuz yönde etkilemektedir. Limanların yeterli sayıya ve altyapıya kavuşturulması ve demiryolu ağının genişlemesi sağlanmalıdır. Demiryolu ve şehir içi raylı taşımacılık sektörünün gelişmesi otomotiv yan sanayi firmaları için bir çıkış yolu olabilir. En ucuz taşımacılık yolu olan demiryolu, rekabette fiyat avantajının yakanması bakımından önemlidir.
- Sektör Envanteri: Günümüzde otomotiv yan sanayinde faal firmaların üretim, kapasite, çalışan vb. istatistikleri tutulmamaktadır. Bu dezavantajın aşılması, sektörümüz envanterinin (mevcut durumunun tahlili) çıkartılması gerekmektedir. SWOT analizlerinin yapılabilmesi ve gerçek anlamda mevcut sıkıntıların tespit edilerek çözüm önerilerine yönelmek, master planlar hazırlayabilmek için bu envanterinin çıkartılması şarttır.
- Kredi Tahsisi: Eximbank'ın sağlamakta olduğu kredilerin, yurtiçinden alım yapan firmalar lehine işleyecek şekilde düzenlemelerin yapılması ithalatın kısılması açısından önemli bir adım olabilir.
- Ulusal Marka Sahibi Olmak: Ulusal marka için büyük devlet desteği gerekli. Malezya, Kore, Hindistan, Çin, İran gibi ülkelerin hepsinde ve en çok da Çin'de bu destek sağlanmaktadır. Yatırım teşviklerinin, yatırım indirimi uygulamalarının muhakkak yürürlüğe girmesi gerekmektedir.

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 23/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

- Şartlı Yatırım Teşvikleri: Yüksek hacimli (örneğin 100 milyon USD) yatırımlarda yatırım teşvik politikaları izlenerek, ana sanayi firmasının ithal edeceği otomotiv yan sanayi parçalarının bir bölümünü yurtdışından temin etmeleri özendirilebilir. Bu uygulama gerek yurtdışından yatırım girişi gerekse de yerli sanayinin güçlenebilmesi bakımından faydalı olacaktır.
- Dahilde İşleme Rejiminin (DİR) Revizyonu: Günümüzde uygulanan DİR Rejimi; ihraç edilmek üzere üretilen ürünlerin üretiminde kullanılan hammadde ve yarı mamullerde ithalattan alınan vergi, resim ve harçları sıfırlamaktadır. Otomotiv firmaları bu vesileyle düşük fiyattan ithalat olanağına kavuşarak yerli mamul yerine ithal mamul kullanmaktadır. Teşvik politikasında yurtiçi üretim gözetilmesi esas olmalıdır. Ayrıca, yan sanayi tarafından üretilen ve ihraç edilmek üzere ana sanayiye teslim edilen hammaddelerin ithalatından doğan Kaynak Kullanımı Destekleme Fonu Uygulamasının kaldırılması sektöre finansman olanağı sağlayacaktır.
- Tarife Dışı Engellerin İşler Hale Getirilmesi: Referans fiyat uygulaması, ithalat lisansları vb. önlem politikaların yürürlüğe konarak, yurtiçi üretim koruma altına alınabilir.
- Günün Koşullarına Uygun Üretim: Otomotiv yan sanayi firmalarının şirket evliliklerine giderek, finansal güçlerini arttırmaları şarttır. Büyüyen firmaların güne uygun üretim teknolojilerini belirleyerek talebe uygun üretim yaptıkları gözlemlenmektedir. Sözkonusu uygulamaların teşvik edilmesi markalaşma yolunda da önemli katkılar sağlayacaktır.
- AR-GE Desteklerinin Arttırılması: Ana ve yan sanayinin araştırma, geliştirme ve tasarım yapabilme konusunda sınıf atlaması şarttır. Bunun sağlanması için AR-GE ve tasarım elemanı yetiştiren kuruluşlar, bu konularda yatırım yapan ve eleman istihdam eden sanayi kuruluşları devlet tarafından azami şekilde desteklenmelidir. Yan sanayi firmalarının üretecekleri ürünlerde tasarım çalışmalarını yapmaları veya ana ve yan sanayide ortak ürün geliştirilmesinin özendirilmesi, bu amaçla AR-GE desteklerinin etkin olarak kullanılması sağlanmalıdır. Ülkemizde faaliyet gösteren sektörlerin %99'u KOBİ'dir. Bu bağlamda, verilecek AR-GE desteklerinin yalnızca

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 24/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

birkaç firma lehine değil, sektörü kapsayacak biçimde geniş bir yelpazeye dönük olması gerekmektedir. Bu uygulamanın hayata geçirilmesi outsourcing yerine tam anlamıyla AR-GE çalışmalarının yürütülebilmesine olanak sağlayacaktır.

3 YARARLI BİLGİLER

3.1 SEKTÖRLE İLGİLİ KAMU KURUMLARI

Kurum	Telefon	Web Adresi
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	0 312 286 06 96	www.sanayi.gov.tr
Ulaştırma Bakanlığı	0 312 212 67 30	www.ubak.gov.tr
Hazine Müsteşarlığı	0 312 212 88 00	www.treasury.gov.tr
Dış Ticaret Müsteşarlığı	0 312 212 88 00	www.dtm.gov.tr
Gümrük Müsteşarlığı	0 312 311 12 52	www.gumruk.gov.tr
Devlet Planlama Teşkilatı	0 312 230 87 20	www.dpt.gov.tr
Devlet İstatistik Enstitüsü	0 312 417 64 40	www.die.gov.tr
Savunma Sanayii Müsteşarlığı	0 312 417 23 26	www.ssm.gov.tr
İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi	0 312 417 22 23	www.igeme.org.tr
TÜRKAK-Türk Akreditasyon Kurumu	0 312 419 32 00	www.turkak.org.tr
KOSGEB	0 312 212 81 90	www.kosgeb.gov.tr
Türk Standartları Enstitüsü	0 312 417 83 30	www.tse.org.tr
Türk Patent Enstitüsü	0 312 232 54 25	www.turkpatent.gov.tr
Teknoloji İzleme ve Değerlendirme Başkanlığı	0 312 467 18 01	www.tideb.tubitak.gov.tr
TÜBİTAK-Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu	0 312 468 53 00	www.tubitak.gov.tr
TÜBİTAK-Marmara Araştırma Merkezi	0 262 648 10 00	www.mam.gov.tr
TUENA-TUBİTAK	0 312 467 97 02	www.tuena.ubak.gov.tr
TÜBİTAK-Ulusal Metroloji Enstitüsü	0 262 679 50 00	www.ume.tubitak.gov.tr/ume.html

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 25/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

3.2 SEKTÖRLE İLGİLİ MESLEK KURULUŞLARI

Kuruluş	Adres	Telefon	Faks	Web Adresi
UİB – Uludağ İhracatçı Birlikleri	Organize Sanayi Bölgesi Kahverengi Cad. No:8 Nilüfer/BURSA	(224) 241 55 00	(224) 241 55 22	www.uib.org.tr
OSD-Otomotiv Sanayi Derneği	Atilla Sokak No:10 (34676) Altunizade/İSTANBUL	(216) 318 29 94	(216) 321 94 97	www.osd.org.tr
TAYSAD-Taşıt Araçları Parça Sanayicileri Derneği	TOSB - TAYSAD Organize Sanayi Bölgesi 41490, Sekerpınar, Gebze - KOCAELİ	(262) 658 98 18	(262) 658 98 39	www.taysad.org.tr
TTGV - Türkiye Teknolojileri Geliştirme Vakfı	Atatürk Bulvarı No:221 Kavaklıdere ANKARA	467 21 78	467 40 79	www.ttgvl.org.tr
KALDER - Kalite Derneği	Bağdat cad. No: 44914 81070 Suadiye İSTANBUL	411 00 34	411 00 36	www.kalder.org.tr
BİTAV-Bilimsel ve Teknik Araştırma Vakfı	Konya Yolu, No:67 Beşevler / ANKARA	215 45 19	212 19 48	www.bitav.org.tr

3.3 SEKTÖRDEKİ FİRMALAR

Sektörde faaliyet gösteren firmalar UİB, OSD ve TAYSAD'ın aşağıdaki web adreslerinden temin edilebilir:

<http://www.uibuyeler.org>

www.osd.org.tr

www.taysad.org.tr

3.4 SEKTÖRE İLİŞKİN BİLGİ ALINABİLECEK WEB SİTELERİ

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 26/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

Kurum/Kuruluş	Web
Dış Ticaret Müsteşarlığı	www.dtm.gov.tr
Devlet Planlama Teşkilatı	www.dtm.gov.tr
Devlet İstatistik Enstitüsü	www.die.gov.tr
İGEME	www.igeme.org.tr
UİB	www.uib.org.tr
İMMİB	www.immib.org.tr
Otomotiv Sanayi Derneği-OSD	www.osd.org.tr
Taşıt Araçları Parça Sanayicileri Derneği TAYSAD	www.taysad.org.tr
Birleşmiş Milletler İstatistik Bölümü	http://unstats.un.org/unsd/databases.htm
Dünya Ticaret Örgütü	www.wto.org
Dünya Bankası	www.worldbank.org/data
Uluslararası Ticaret Merkezi	www.intracen.org
OICA-International Organization of Motor Vehicle Manufacturars	www.oica.net
ACEA-European Automobile Manufacturers Association	www.acea.be
CLEPA-European Association of Automotive Suppliers	www.eaas-clepa.org

3.5 FUARLAR

ORDU 4. OTOMOBİL-OTOMOTİV VE YAN SANAYİ FUARI (OTO'2009)
15-21 Haziran

FINİKE AUTOSHOW FUARI
26 Haziran-1 Temmuz, Finike

2. TRAKYA OTO SHOW FUARI
30 Eylül- 4 Ekim, Kırklareli

MANİSA OTOMOBİL, TİCARİ ARAÇLAR, MOTOSİKLET, BİSİKLET VE AKSESUARLARI FUARI
7-11 Ekim 2009, Manisa

2. DENİZLİ TİCARİ ARAÇLAR 2009
14-18 Ekim 2009, Denizli

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 27/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

ALANYA AUTO SHOW FUARI
14-18 Ekim 2009, Alanya

KONYA OTOSHOW 2009 – 7. OTOMOBİL, TİCARİ ARAÇLAR, MOTOSİKLET, BİSİKLET
VE AKSESUARLARI FUARI
20-25 Ekim 2009, Konya

SUBCONIST 2009 – 8. ULUSLARARASI YAN SANAYİ ÜRÜNLERİ
21-25 Ekim 2009, İstanbul

TİCARİ ARAÇLAR 2009
22-25 Ekim 2009, İstanbul

OTOMOTİV 2009 (15.)
22-25 Ekim 2009, İstanbul

BURSA OTOSHOW 2009 - BURSA 6. OTOMOBİL, TİCARİ ARAÇLAR, MOTOSİKLET,
BİSİKLET VE AKSESUARLARI FUARI
24-29 Ekim 2009, Bursa

GOF'09 - GAZİANTEP OTOMOBİL, TİCARİ ARAÇLAR VE MOTORSİKLET FUARI
26 Ekim-1 Kasım 2009, Gaziantep

MOF'09 - MERSİN 4. OTOMOBİL, TİCARİ ARAÇLAR VE MOTOSİKLET FUARI
2-8 Kasım 2009, Mersin

İZMİR OTOSHOW
10-15 Kasım 2009, İzmir

4. DENİZLİ AUTO SHOW 2009
17-22 Kasım 2009, Denizli

LPG SİSTEM VE TEKNOLOJİLERİ, OTOMOTİV VE OTOMOTİV YAN SANAYİ FUARI
19-22 Kasım 2009, Ankara

COMVEX İSTANBUL - TİCARİ ARAÇLAR VE YAN SANAYİ FUARI
3-6 Aralık 2009, İstanbul

5 SONUÇ

Sektörde hedeflenen rakamlara ulaşılabilmesi için;

Rekabetçi yapının korunması,
Sektörün gelişim ve kalıcılığı için çok önemli
olan ar-ge faaliyetlerine gereken önemin verilmesi,
Ar-ge ve tasarımla ilgili yetkinliklerimizin arttırılması
Gerekli teşviklerin verilmesi gerekmektedir.

Ancak sektör firmalarının ar-ge faaliyetlerine yeterince fon ayıramamaları ve ciddi bir yatırım ve ar-ge teşvik politikamızın bulunmaması sektörün en önemli sorunlarından biri olarak görülmektedir.

Firmalarımız maalesef ar-ge için teşvik alma sürecinde oldukça zorlanmaktadırlar. Ülkemizde bir ar-ge teşvik müracaatının incelenmesi 1 yıl süreyi gerektirmektedir. Bu teşviklerden kısmen yararlanma süreci 2-3 yılı bulmakta, firmaların karşılaştıkları bürokratik engeller biktırıcı olmaktadır. Ancak teknolojiye hakim olmadan Dünya pazarlarında rekabet etmeye imkan olmadığı gerçeğinden hareketle, teknoloji yaratabilmek, bunun için ar-ge'ye önem vermek gerekiyor. Günümüzde firmalar sanayide en yüksek katma değeri ar-ge'nin sağladığı gözönünde bulundurmak, gelir gider dengelerini kurmak ve ar-ge'ye para ayırmak zorundalar. Ayrıca girdi fiyatlarının yüksek oluşu da sektörün önemli diğer bir sorunu olarak görülüyor. Maalesef sektördeki girdi fiyatları, rekabet ettiğimiz ülkelerin girdi fiyatlarının üzerinde seyrediyor Otomotiv tamamen kayıtçı bir sektör olduğundan, bu maliyet artışları rekabetçi üretim olanaklarımızı azaltıyor. Bu kapsamda otomotiv sanayimizde başlıca;

Devlet politikasının istikrarlı ve kalıcı olmaması,
Girdi fiyatlarının yüksek olması,
Sermaye yetersizliği,

Yabancı sermayenin oluşturduğu tehdit ve yerli etkinliğinin azalması,

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 29/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009

Sektörün malzeme, servis ve hammadde, regülasyon, test, mamul, kontrol ve uygunluk oranları için yurtdışı firmalarına bağımlı olunması, Ar-Ge konusunda ürün geliştirmenin ağırlıklı yer tutması, araştırma boyutunun sınırlı olması. gibi problemlerin varlığından bahsedebiliriz.

Tüm olumsuzluklara karşın dün dar hacimli iç pazara dönük ve düşük üretimle çalışan Türk otomotiv sanayi, bugün küresel pazara yönelik yüksek üretimle çalışıyor. Bugün ülkemiz otomotiv sektöründe 17 ana üretici faaliyet gösteriyor ve bu ana sanayilere 1296 OEM yan sanayi firması destek veriyor. Bu durumda ana ve yan sanayinin beraber gelişmeye özen göstermeleri, firmaların kapasite kullanımlarını optimum hale getirmeleri ve rekabet güçlerini arttırmalarının önemi ön plana çıkıyor. Otomotiv ana sanayii, yan sanayisinin sektör içindeki önemini göz önünde bulundurmak ve yan sanayi desteği olmadan ilerlemesinin imkansız olduğu gerçeğiyle hareket etmek zorunda.

KAYNAKÇA

www.igeme.org.tr

www.osd.org.tr

www.tobb.org.tr

www.uib.org.tr

www.kobifinans.com.tr

www.izto.org.tr

www.kto.org.tr

Hazırlayan: Esmâ DENİZ

Sayfa 31/31

Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz, 2009