



**PARADOKS Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi**  
*PARADOKS Economy, Sociology and Policy Journal*

**Türk Otomotiv Sektörünün Uluslararası Rekabet  
Gücü (1996-2010)**

*International Competitiveness of the Turkish Automotive  
Sector (1996-2010)*

**M. Ozan BAŞKOL**

Öğr. Gör. Dr., Uludağ Üniversitesi İİBF, İktisat Bölümü

Temmuz/July 2011, Cilt/Vol: 7, Sayı/Num: 2, Page: 63-78  
ISSN: 1305-7979

© 2005- 2011

**PARADOKS Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi**  
*PARADOKS Echnomy, Sociology and Policy Journal*

Temmuz/July 2011, Cilt/Vol: 7, Sayı/Num: 2

ISSN: 1305-7979

**Editör/Editor-in-Chief**

Öğr.Gör.Dr.Elif KARAKURT TOSUN

**Editör Yardımcıları/Co-Editors**

Öğr.Gör.Dr.Sema AY  
(Uludağ Üniversitesi)

Öğr.Gör.Hilal YILDIRIR  
(Uludağ Üniversitesi)

**Uygulama/Design**

Yusuf Budak  
(Kocaeli Üniversitesi)

**Yayın ve Danışma Kurulu / Publishing and Advisory Committee**

Prof.Dr.Veyssel BOZKURT (Uludağ Üniversitesi)

Prof.Dr.Recai ÇINAR (Gazi Üniversitesi)

Prof.Dr.R.Cengiz DERDİMAN (Uludağ Üniversitesi)

Prof.Dr.Zeynel DİNLER (Uludağ Üniversitesi)

Doç.Dr.Aşkın KESER (Kocaeli Üniversitesi)

Yrd.Doç.Dr.Emine KOBAN (Beykoz Lojistik Meslek Yüksek Okulu)

Yrd.Doç.Dr.Ferhat ÖZBEK (Gümüşhane Üniversitesi)

Yrd.Doç.Dr.Senay YÜRÜR (Yalova Üniversitesi)

Dr.Sema AY (Uludağ Üniversitesi)

Dr.Zerrin FIRAT (Uludağ Üniversitesi)

Dr.Elif KARAKURT TOSUN (Uludağ Üniversitesi)

Öğr.Gör.Hilal YILDIRIR KESER (Uludağ Üniversitesi)

*Dergide yayınlanan yazılardaki görüşler ve bu konudaki sorumluluk yazarlarına aittir.  
Yayınlanan eserlerde yer alan tüm içerik kaynak gösterilmeden kullanılamaz.*

*All the opinions written in articles are under responsibilities of the authors.  
None of the contents published can't be used without being cited.*

## Türk Otomotiv Sektörünün Uluslararası Rekabet Gücü (1996-2010)\*

### *International Competitiveness of the Turkish Automotive Sector (1996-2010)*

**M. Ozan BAŞKOL**

Öğr. Gör. Dr., Uludağ Üniversitesi İİBF, İktisat Bölümü

#### **Özet:**

Türk otomotiv sektörü gerek üretim ve istihdamdaki payı gerekse de ihracattaki payı açısından Türkiye ekonomisindeki lokomotif sektörlerin başında gelmektedir. Bu çalışmanın amacı, Türk otomotiv sektörünün rekabet gücünü analiz etmektir. Türk otomotiv sektörünün rekabet gücü açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı ve dış rekabete açıklık göstergeleriyle analiz edilmiş ve Türk otomotiv sektörünün dünya piyasasında belirli bir rekabet gücüne ulaştığı görülmüştür. Ancak otomotiv sektöründe küresel bazda yaşanan yoğun rekabet, sektör açısından hem mevcut rekabet gücünü devam ettirmeye hem de sektöre sürdürülebilir rekabet gücü yaratmaya yönelik politikalar geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır.

**Anahtar Sözcükler:** Otomotiv sektörü, açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler, ithalat sızma oranı, rekabet gücü

#### **Abstract:**

Automotive is one of the leading sectors in Turkish economy with its significant contribution both to production and employment and to exports. This study aims to examine the competitiveness of the Turkish automotive sector. The competitiveness of the Turkish automotive sector was analyzed in terms of revealed comparative advantage, import penetration rate, specialization coefficient and openness to foreign competition. This study on the competitiveness of the Turkish automotive sector finds that the Turkish automotive sector is competitive in world markets. However, the intensive global competition in the automotive sector obliges to develop policies that aim both to preserve current levels of competitiveness and to create sustainable competitiveness in the sector.

**Keywords:** Competitiveness, Revealed comparative advantage, import penetration rate

---

\* Bu makale, 2009 yılında 11.Otomotiv Sempozyumunda sunulan “Türkiye Otomotiv Sektörünün Rekabet Gücü Üzerine Bir Değerlendirme” isimli bildirinin geliştirilmiş ve yeniden düzenlenmiş halidir.

## GİRİŞ

Otomotiv sanayi ileri teknoloji ve büyük sermaye yatırımı gerektirse de gerek yarattığı katma değer ve sağladığı istihdam olanağıyla gerekse de üretimde kullandığı girdileri tedarik ettiği sektörlerle gerçekleştirdiği yakın işbirliği nedeniyle ülke ekonomilerindeki lokomotif sektörlerin başında gelmektedir. Dünya genelinde yaklaşık 2 Trilyon Euro cirosu bulunan otomotiv sektöründe Araştırma ve Geliştirme (Ar-Ge) ve üretim faaliyetleri kapsamında 85 Milyar Euro'luk yatırım harcaması yapılmakta ve yatırım yapılan ülkelerde otomotiv sektöründen 433 Milyar Euro'nun üzerinde vergi geliri sağlanmaktadır (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 2010a: 7). Otomotiv sektörü aynı zamanda 8 Milyon kişi (dünya imalat sektörü istihdamının yüzde 5'i) doğrudan istihdam olmak üzere 50 Milyon kişiyi istihdam etmektedir (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 2010a: 10).

Küresel düzeyde değişen pazar ve rekabet koşulları nedeniyle, sürekli ve dinamik bir gelişme içinde olan otomotiv sektörünün üretimi 60'dan fazla ülkede gerçekleşse de dünya çapında otomotiv üretimi belirli ülkeler ve firmalarda yoğunlaşmıştır. Otomotiv sanayinde bulunan kapasite fazlasının mali yükü, pazardaki büyümenin sınırlı kalması, ucuz fiyata kaliteli, performanslı, konforlu araç talepleri ve bu taleplerin yarattığı yoğun Ar-Ge maliyetleri, firmalar arasında yoğun rekabeti ve düşük kar marjlarını doğurmuş ve bunun bir sonucu olarak sektördeki şirket sayısı azalmıştır (Çakar, 2007: 38). Bu sürecin önümüzdeki yıllarda da sürmesi beklenmektedir. Diğer taraftan, küresel düzeyde alternatif üretim merkezleri de giderek artmaktadır. Yaşanan bu gelişmelere bakıldığında Türk otomotiv sektörünü yoğun bir rekabetin beklediğini söylemek mümkündür. Bu doğrultuda çalışmanın amacı; Türk otomotiv sektörünün rekabet gücünü analiz etmek olarak belirtilebilir. Çalışmada öncelikle dünya otomotiv sektörünün genel yapısı ve bu genel yapı içerisinde Türk otomotiv sektörünün yeri ele alınacaktır. Türk otomotiv sektörünün yapısı incelendikten sonra sektörün rekabet gücü açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı ve dış rekabete açıklık göstergeleri yardımıyla analiz edilecektir.

## 1. DÜNYA VE TÜRKİYE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE GENEL BİR BAKIŞ

Bu bölümde önce dünya otomotiv sektörünün genel yapısı ve bu genel yapı içerisinde Türk otomotiv sektörünün yeri incelenecektir. Daha sonra ise Türk otomotiv sektörü analiz edilecektir.

### 1.1. Dünya Otomotiv Sektörü:

Dünya otomotiv sektörü üretimi genel olarak otomobil ve ticari araç üretimi olarak sınıflandırılmaktadır. Dünya otomotiv üretiminin ağırlığını otomobil üretimi oluşturmaktadır. 2001 yılında otomobil üretiminin dünya otomotiv üretimi içerisindeki payı % 70,7 iken, 2010 yılında % 75,1'e ulaşmıştır. Ticari araçlar üretiminin dünya otomotiv üretimi içerisindeki payı ise 2001 yılında % 29,3 iken, bu oran 2010 yılında % 24,9'e gerilemiştir. Ticari araç üretiminin ağırlığını ise, hafif ticari araç üretimi oluşturmaktadır. 2010 yılındaki ticari araç üretiminin % 76,1'i hafif ticari araç şeklindedir. (Tablo 1)

Dünya otomotiv sektörünün üretimi 2001 yılından itibaren 2007 yılına kadar artış göstermiştir. Ancak yaşanan küresel finansal krizin ardından 2008 ve özellikle 2009 yılında dünya otomotiv üretiminin düştüğünü görmek mümkündür. Dünya otomotiv sektörü üretimi 2008 yılında 2007 yılına göre % 5,8 düşerek 68,9 milyon adet olarak gerçekleşmiştir. Ancak dünya otomotiv üretimindeki asıl gerileme 2009 yılı itibarıyla ortaya çıkmıştır (Başkol, 2011: 8). Dünya otomotiv sektörü üretimi 2009 yılında % 12,5 azalmış ve dünya otomotiv üretimi 61,7 milyona gerilemiştir. Dünya otomotiv sektörü üretimi 2010 yılında ise 2009'a göre % 25,7'lik bir artışla

**Tablo 1**  
Dünya Otomotiv Sektörü Üretim Verileri (2001-2010)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>AVRUPA</b>										
Otomobil	17.373.368	17.312.114	17.244.063	7.281.705	17.677.904	18.099.954	19.330.513	15.954.688	15.158.241	17.039.180
Ticari Araçlar	2.670.196	2.586.528	2.760.864	3.548.069	3.140.884	3.299.335	3.522.065	3.396.455	1.809.730	2.573.860
<b>TOPLAM</b>	<b>20.043.564</b>	<b>19.898.642</b>	<b>20.004.927</b>	<b>20.829.774</b>	<b>20.818.788</b>	<b>21.399.289</b>	<b>22.852.578</b>	<b>19.351.143</b>	<b>16.967.971</b>	<b>19.613.040</b>
<b>AMERİKA</b>										
Otomobil	8.876.330	9.020.061	8.272.618	8.351.264	8.816.463	9.302.895	9.325.594	9.202.759	6.954.032	8.465.551
Ticari Araçlar	9.037.355	9.709.942	9.973.871	10.475.680	10.492.212	9.761.754	9.828.465	7.683.330	5.608.388	8.146.116
<b>TOPLAM</b>	<b>17.913.685</b>	<b>18.730.003</b>	<b>18.246.489</b>	<b>18.826.944</b>	<b>19.308.675</b>	<b>19.064.649</b>	<b>19.154.059</b>	<b>16.886.089</b>	<b>12.562.420</b>	<b>16.611.667</b>
<b>ASYA-PASİFİK</b>										
Otomobil	13.325.542	14.571.094	16.227.926	17.767.514	20.049.013	22.175.957	24.212.695	25.058.888	25.289.717	32.418.779
Ticari Araçlar	4.628.880	5.354.747	5.743.506	6.319.006	5.784.312	6.013.551	6.502.163	6.448.515	6.470.438	8.478.546
<b>TOPLAM</b>	<b>17.954.422</b>	<b>19.925.841</b>	<b>21.971.432</b>	<b>24.086.520</b>	<b>25.833.325</b>	<b>28.189.508</b>	<b>30.714.858</b>	<b>31.507.403</b>	<b>31.760.155</b>	<b>40.897.325</b>
<b>AFRİKA</b>										
Otomobil	250.648	212.316	267.344	287.655	319.598	339.772	332.544	382.095	281.783	340.834
Ticari Araçlar	142.606	73.497	128.408	134.362	02.053	229.757	212.022	203.918	131.668	147.035
<b>TOPLAM</b>	<b>393.254</b>	<b>285.813</b>	<b>395.752</b>	<b>422.017</b>	<b>521.651</b>	<b>569.529</b>	<b>544.566</b>	<b>586.013</b>	<b>413.451</b>	<b>487.869</b>
<b>TÜRKİYE</b>										
Otomobil	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682	634.883	621.567	510.931	603.394
Ticari Araçlar	95.342	142.367	239.556	376.256	425.789	442.098	464.530	525.543	358.674	491.163
<b>TOPLAM</b>	<b>270.685</b>	<b>346.565</b>	<b>533.672</b>	<b>823.408</b>	<b>879.452</b>	<b>987.780</b>	<b>1.099.413</b>	<b>1.147.110</b>	<b>869.605</b>	<b>1.094.557</b>
<b>DÜNYA</b>										
Otomobil	39.825.888	41.115.585	42.011.951	43.688.138	46.862.978	49.918.578	53.201.346	51.219.997	47.683.773	58.264.344
Ticari Araçlar	16.479.037	17.724.714	18.606.649	20.477.117	19.619.461	19.304.397	20.064.715	17.732.218	14.020.224	19.345.557
<b>TOPLAM</b>	<b>56.304.925</b>	<b>58.994.318</b>	<b>60.663.225</b>	<b>64.496.439</b>	<b>66.482.439</b>	<b>69.222.975</b>	<b>73.266.061</b>	<b>68.952.215</b>	<b>61.703.997</b>	<b>77.609.901</b>

Kaynak: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) Production Statistics, 2001-2010

77, 6 milyon adede yükselmiştir. (Tablo 1)

Dünya otomotiv üretiminin bölgesel dağılımına bakıldığında Asya-Pasifik bölgesinin toplam üretim içerisindeki payının giderek arttığını, Avrupa ve Amerika Bölgesinin ise payının gerilediğini görmek mümkündür. (Tablo 1) 2001 yılında toplam üretim içinde Asya-Pasifik Bölgesinin payı % 31,9 iken bu oran 2010 yılında % 52,7 seviyesine çıkmıştır. Asya-Pasifik bölgesindeki en önemli otomotiv üreticisi ülkeler olan Japonya, Çin, Güney Kore ve Hindistan 2010 yılındaki toplam otomotiv üretiminin % 87,3'ünü karşılamaktadırlar. 2001 yılında Avrupa ve Amerika Bölgesi'nde gerçekleşen otomotiv üretiminin toplam üretim içindeki payı sırasıyla % 36,5 ve % 31,8 iken, 2010 yılında her iki bölgenin payı % 21,7 ve % 21,4'e gerilemiştir. Dünya otomotiv üretimine bir bütün olarak bakacak olursak önde gelen otomotiv üreticileri olan Çin, Japonya, ABD, Almanya, Güney Kore, Brezilya, Hindistan, İspanya, Meksika ve Fransa toplam otomotiv üretiminin % 77,3'ünü gerçekleştirmektedirler. 2010 yılı itibarıyla Türk otomotiv sektörü dünya otomotiv üretiminde % 1,4'lük pay ile 16. sıradadır.

Dünya otomobil üretiminin bölgesel dağılımına baktığımızda da Asya-Pasifik bölgesinin toplam üretim içerisindeki payının giderek artmakta olduğunu görmek mümkündür. Asya-Pasifik bölgesinin toplam otomobil üretimi içerisindeki payı 2001 yılında % 33,5 iken (13,3 milyon adet), 2010 yılında bu oran % 55,6'ya (32,4 milyon adet) çıkmıştır. Asya-Pasifik bölgesindeki toplam otomobil üretiminin % 89,1'i Japonya, Çin, Güney Kore ve Hindistan tarafından üretilmektedir. Avrupa Bölgesi'nin 2001 yılında dünya otomobil üretimindeki payı % 43,6'dan (17,3 milyon adet), 2010 yılında % 29,2'ye (17 milyon adet) gerilemiştir. Dünya otomobil üretiminde Amerika Bölgesinin de payı düşmektedir. Amerika Bölgesinin 2001 yılında dünya otomobil üretiminde payı % 22,2 (8,8 milyon adet) iken, bu oran 2010 yılında % 14,5'e (8,4 milyon adet) gerilemiştir. Dünya otomobil üretimine bir bütün olarak bakacak olursak önde gelen otomobil üreticileri olan Çin, Japonya, Almanya, G. Kore, Brezilya, Hindistan, ABD, Fransa, İspanya ve Meksika 2010 yılındaki toplam otomobil üretiminin % 77,7'sini sağlamaktadırlar. 2010 yılı itibarıyla Türk otomobil sektörü dünya otomobil üretiminde % 1,0'lik pay ile 16. sıradadır.

Dünya ticari araçlar üretiminin bölgesel dağılımına baktığımızda da Asya-Pasifik bölgesini ilk sırada görmek mümkündür. Asya-Pasifik bölgesinin toplam ticari araçlar üretimi içerisindeki payı 2001 yılında % 28,1 iken (4,6 milyon adet), 2010 yılında bu oran % 43,8'e (8,5 milyon adet) çıkmıştır. 2001 yılında toplam ticari araçlar üretiminin % 54,8'ini karşılayan (9 milyon adet) Amerika bölgesinin 2010 yılındaki payı % 42,1 (8,1 milyon adet) olmuştur. Avrupa bölgesinin toplam ticari araçlar üretimi içerisindeki payı 2001 yılında % 16,2 iken 2010 yılında bu oran % 13,3'e gerilemiştir. 2010 yılı itibarıyla Türk ticari araçlar sektörü dünya ticari araçlar üretiminin % 2,5'ini karşılamaktadır.

### 1.2. Türk Otomotiv Sektörü

Türk otomotiv sanayinin temelleri 1950'li yıllarda atılmasına rağmen sektörün gelişiminde 1960'ların sonu ve 1970'li yılların başında kurulan montaj fabrikalarının belirli kapasite ve yerlilik oranına ulaşmalarının önemli rolü olmuştur (Bedir, 2002: 26). Türk otomotiv sektörünün "İhracata Yönelik" rekabetçi bir sanayi niteliğini kazanması ise 1990'lı yılların ortalarına doğru olmuştur. Bir yandan 1990'lı yılların başından itibaren istikrarlı talep artışını karşılamaya yönelik yapılan yatırımlar neticesinde kapasitenin artması, diğer yandan rekabete yönelik yenileme ve yeni model yatırımları ve Ar-Ge çalışmalarının artması sonucunda yabancı ortaklar ülkemizdeki tesislerini, kendi küresel stratejik gelişme projelerine dahil etmişlerdir (DPT, 2007: 8). Bu süreçte Avrupa Birliği (AB) ile aramızda gerçekleşen gümrük birliği nedeniyle birlik dışında kalan ülkelerin Türk otomotiv sektörüyle yaptıkları ortaklık anlaşmaları sonucunda sektörün önemli ölçüde yabancı yatırım almasının da rolü vardır. (Taşkın, 2004: 26) "Tam



**Tablo 2**

## Türk Otomotiv Sektörünün Genel Görünümü

Üretimin imalat sanayi içindeki payı (2007)	% 9,2
Çalışanların imalat sanayi istihdamı içindeki payı (2008)	% 8,5
Toplam imalat sanayi ithalatı içindeki pay (2009)	% 9,7
Toplam imalat sanayi ihracatı içindeki pay (2009)	% 13,5

entegrasyon” olarak adlandırılan bu süreçte otomotiv sektörü dünya piyasasına üretim yapacak duruma gelmiştir (Tezer, 2000: 36).

Tablo 2’de Türkiye ekonomisi içerisinde otomotiv sektörünün genel görünümünü görmek mümkündür. Otomotiv sektörü gerek üretim ve istihdamdaki payı gerekse de önemli ihracatçı sektörlerimizden biri olması sebebiyle Türkiye ekonomisindeki lokomotif sektörlerin başında gelmektedir. 1992 yılından 2006 yılına kadar olan dönemde otomotiv sektöründe üretim 4.08 kat artmış ve 2.25 olan imalat sektörü ortalamasının oldukça üzerinde gelişme göstermiştir (Doğruel ve Doğruel, 2008: 354). 2007 yılında toplam imalat sektörü içinde % 9,2’lik üretim payı ile otomotiv sektörü 4.sıradadır. 1992 yılından 2006 yılına kadar olan dönemde otomotiv sektöründe istihdam 1.60 kat artmış ve aynı dönemde 1.42 olan imalat sektörü ortalamasının üzerinde bir gelişme göstermiştir. 2008 yılında otomotiv sektöründe çalışanların toplam imalat sanayi istihdamı içerisindeki payı ise % 8,5’dir. Ülkemizde 2008 yılında otomotiv ana sanayide 47 Bin, yan sanayide 203 Bin olmak üzere yaklaşık 250 Bin kişinin istihdam edildiği ve bu rakamın dolaylı istihdamla birlikte 400 Bin kişiye ulaştığı tahmin edilmektedir. 2009 yılında otomotiv sektörü ihracatının toplam imalat sektörü ihracatı içindeki payı % 13,5, otomotiv sektörü ithalatının toplam imalat sektörü ithalatı içindeki payı ise % 9,7’dir.

**Tablo 3**

## Türk Otomotiv Sektöründe Üretim Miktarları ve Kapasite Kullanım Oranları

Yıl	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Toplam Üretim	Kapasite Kullanım Oranları
2000	297.476	28.348	68.807	4.213	20.597	11.506	468.381	36
2001	175.343	6.683	76.672	2.501	6.486	3.000	285.737	29
2002	204.198	12.295	116.872	2.684	6.139	4.377	357.217	35
2003	294.116	19.041	195.606	4.490	13.625	6.794	562.466	52
2004	447.152	31.790	301.563	4.839	28.161	9.903	862.035	73
2005	453.663	37.227	349.885	5.406	26.162	7.109	914.359	76
2006	545.682	37.026	369.862	6.019	20.728	8.263	1.026.427	81
2007	634.883	34.544	391.737	6.946	21.999	9.305	1.132.932	86
2008	621.567	36.800	449.434	7.526	21.123	10.660	1.171.917	77
2009	510.931	8.246	330.044	5.931	11.829	2.624	884.466	57
2010	603.394	23.851	442.408	5.268	16.978	2.658	1.124.982	72

**Kaynak:** Otomotiv Sanayicileri Derneği, Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bülteni, 2011-I, s.19

2010 yılı itibarıyla Türk otomotiv sektöründe 15 ana firma faaliyet göstermektedir. 15 ana firmanın toplam kapasitesi 1.561.155 araç/yıl'dır. Toplam kapasitenin % 68'lik kısmı otomobil firmalarına (1.060.000 araç/yıl) ve % 18,8'lik kısmı ise kamyonet firmalarına (294.250 araç/yıl) aittir (Tablo 3). Otomotiv sanayinde kapasite kullanım oranları yıllara göre değişkenlik göstermektedir. 1993 yılında otomotiv sektöründe kapasite kullanım oranı % 100 ile en yüksek, 2001'de % 29 ile en düşük seviyede gerçekleşmiştir. 2009 yılında küresel krizde etkisiyle kapasite kullanım oranı % 57'ye gerilemiştir. Tablo 3'den görüldüğü üzere otomotiv sektörünün 2010 yılındaki toplam üretiminin % 53,6'sını otomobil (603.394 adet) ve % 39,3'ünü kamyonet (442.408 adet) üretimi oluşturmaktadır.

Türk otomotiv sanayi son yıllarda gerçekleştirmiş olduğu yatırımlar nedeniyle üretiminin önemli bir bölümünü ihraç eder hale gelmiştir. 2000 yılında Türk otomotiv sektörü üretiminin sadece % 22'sini ihraç ederken, son yıllarda bu oranın % 70'i aştığını görmek mümkündür. 1992-2007 döneminde imalat sektörü ihracat artışının 8.13 kat olmasına karşın otomotiv sektörü artışı 58.94 kat düzeyine kadar çıkmıştır (Doğruel ve Doğruel, 2008: 354). 1992-2007 dönemindeki ihracat artışı bakımından otomotiv sektörü ilk sıradadır. 2010 yılında otomotiv sektörü toplam imalat sektörü ihracatı içinde % 13,8'lik paya sahiptir (Tablo 4). Otomotiv ihracatında en önemli pazar, AB+Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi ülkeleri (EFTA) pazarıdır ve sektör ihracatının % 77'si bu bölgeye yöneliktir. 2010 yılında otomotiv sektörü ithalatının toplam imalat sektörü ithalatı içindeki payı ise % 8 olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılındaki 15 milyar dolarlık otomotiv sektörü ithalatının % 77'si (11,6 milyar \$) AB+EFTA bölgesinden yapılmıştır.

Tablo 4

## Türk Otomotiv Sektörünün Dış Ticaret Verileri (\$)

Yıl	Otomotiv Sektörü İhracatı	Toplam İhracat İçindeki Payı (%)	Otomotiv Sektörü İthalatı	Toplam İthalat İçindeki Payı (%)
1996	1.371.819.090	5,9	4.361.039.638	10,0
1997	1.249.719.843	4,8	6.287.501.651	13,0
1998	1.675.163.905	6,2	6.649.278.628	15,0
1999	1.998.484.447	7,5	4.992.745.233	12,0
2000	3.274.874.483	12,0	8.275.930.780	15,0
2001	3.475.090.251	11,0	2.573.788.825	6,0
2002	4.319.298.558	12,0	3.908.220.371	8,0
2003	6.095.219.893	12,9	7.345.408.458	10,6
2004	9.906.235.689	15,7	13.278.198.489	13,6
2005	11.398.847.618	15,5	13.946.660.978	11,9
2006	14.009.332.936	16,4	14.335.045.257	10,3
2007	18.587.092.269	17,3	16.230.751.688	9,5
2008	21.049.961.184	15,9	16.935.093.653	8,4
2009	14.285.961.883	13,9	12.464.414.431	9,7
2010	15.770.829.987	13,8	15.018.691.961	8,0

**Kaynak:** Otomotiv Sanayicileri Derneği, Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret (1992-2010) , 2011, s.5



## 2. YÖNTEM, BULGULAR VE DEĞERLENDİRME:

Çalışmada önce kullanılan yöntem ana hatlarıyla ele alınacak, daha sonra ise hesaplanan endeks değerleri ışığında sektörün rekabet gücü üzerine değerlendirme yapılacaktır.

### 2.1.Yöntem

Türk otomotiv sektörünün rekabet gücünü analiz etmek amacıyla açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı ve dış rekabete açıklık endekslerinden yararlanılacaktır. Bu doğrultuda 1996-2010 dönemi itibarıyla Otomotiv Sanayi Derneği ve TÜİK verilerinden elde edilen otomotiv sektörü üretim, ihracat ve ithalat verilerinden yararlanılacaktır.

Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler\* (AKÜ) endeksi; otomotiv sektörü ihracatının ülkenin toplam ihracatı içindeki payının, otomotiv sektörünün toplam dünya ihracatının, toplam dünya ihracatı oranına bölünmesi ile hesaplanmaktadır. Endeks değerinin 1 yada 1'den büyük olması ilgili sektörün karşılaştırmalı üstünlüğünü, 1'den küçük olması ise ilgili sektörün karşılaştırmalı dezavantajını göstermektedir.

#### AKÜ

Sektörün ithalat yoğunluğunu gösteren ithalat sızma oranı ise sektördeki ithalat miktarının, o sektöre yönelik toplam iç talep miktarına (yurtiçi üretim+ithalat-ihracat) bölünmesi ve 100 ile çarpılması sonucunda bulunmaktadır. Hesaplanan ithalat sızma oranınının 0'a yakın olması ithalatın iç talep içerisinde ihmal edilebilir olduğunu, 100'e yakın olması ise iç talebin tamamına yakınının ithalat ile karşılandığını göstermektedir (DPT, 2007: 43).

$$\text{İthalat Sızma Oranı} = \frac{\text{Otomotiv Sektörü Toplam İthalat miktarı}}{\text{Otomotiv Sektörü Toplam Üretim} + \text{İthalat} - \text{İhracat}} \times 100$$

Uzmanlaşma katsayısı; bir sektördeki üretimin, o sektördeki yurtiçi tüketime bölünmesi suretiyle hesaplanmaktadır (DPT, 2007: 44). Uzmanlaşma katsayısının yüksek değer alması, sektörün uzmanlaşma düzeyinin yüksek olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

$$\text{Uzmanlaşma Katsayısı} = \frac{\text{Otomotiv Sektörü Toplam Üretim miktarı}}{\text{Otomotiv Sektöründeki Yurtiçi Tüketim Miktarı}} \times 100$$

Sektörün dış rekabete açıklığı ise ;

$$\text{DRA} = \left( \frac{\text{Sektör Üretimi}}{\text{Sektör İhracatı}} \right) + \left[ 1 - \left( \frac{\text{Sektör Üretimi}}{\text{Sektör İhracatı}} \right) \right] \times \left( \frac{\text{Sektör İthalatı}}{\text{Sektörde Yurtiçi Tüketim}} \right)$$

formülüyle hesaplanmaktadır ve bu oranın yüksek olması sektörün dışa açık olduğunu göstermektedir (DPT, 2007: 44).

\* Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi ilk kez Bela Balassa tarafından geliştirilmiştir. Bela Balassa sonrası dönemde karşılaştırmalı üstünlüklerin ölçülmesine yönelik alternatif endekslerin kullanıldığını da görmek mümkündür. Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükleri ölçen endekslerin kullanımı ve Türkiye'nin dış ticareti üzerine uygulanması konusunda Utku Utkulu, Türkiye'nin Dış Ticareti ve Değişen Mukayeseli Üstünlükler, İzmir:Dokuz Eylül Üniversitesi Yayını,2005 isimli çalışma incelenebilir.

## 2.2. Bulgular ve Değerlendirme

Otomotiv sektörünün rekabet gücüne ilişkin hesaplanan endeks değerleri Tablo 5’de yer almaktadır. Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeks değerinin 1 ya da 1’den büyük olması ilgili sektörün karşılaştırmalı üstünlüğünü, 1’den küçük olması ise ilgili sektörün karşılaştırmalı dezavantajını göstermektedir. 1996-1998 döneminde otomotiv sektörümüz için karşılaştırmalı üstünlüğün olmadığını söyleyebiliriz. Ancak 1999’dan bu yana endeks değerinin giderek yükseliyor olması sektörün karşılaştırmalı üstünlüğüne işaret etmektedir. 2003-2010 döneminde endeks değeri sürekli 1’den büyüktür ve 2010 yılında 1,77 değerine ulaşmıştır.

İthalat sızma oranı, yurtiçi talep içerisindeki ithalatın payına bir başka ifadeyle sektörün ithalat yoğunluğuna vurgu yapmaktadır. İthalat sızma oranının sıfır’a yakın değerler alması iç talep içerisinde ithalatın ihmal edilebilir seviyede olduğunu, yüz’e yakın olması ise iç talebin önemli kısmının ithalatla karşılandığını göstermektedir. 1995 yılında ithalat sızma oranı % 10,6 olup, 1992-1996 dönemi ortalaması % 15,8’dir. Bir başka ifadeyle yurtiçi talep içerisinde ithalatın payı azdır. 1996 yılından itibaren ithalat sızma oranı artmaktadır. 1996 yılında ithalat sızma oranı % 26,3 iken bu oran 2010 yılında % 57,0’ye ulaşmıştır. İncelenen dönem içerisinde ithalat sızma oranı 2004 yılında 57,8’le en yüksek değere ulaşmıştır.

İthalat sızma oranındaki artışta iki önemli etken dikkat çekicidir.(DPT, 2007: 43) Birincisi, AB ile Türkiye arasında gümrük birliğini tesis eden 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı gereğince ithalatta uyguladığı gümrük vergisi ve eş etkili vergi oranlarını ortak gümrük tarifesi seviyesine indirmiştir. Daha önceleri % 40’lar dolayında gümrük vergisine tabi olan otomotiv sanayi ürünlerinin, gümrük tarifelerinin motorlu taşıtlar için % 10 ve yan sanayi için % 3-4 seviyesine düşmesi özellikle AB kökenli ithal ürünlere talebi artırmıştır. Diğer neden ise, Türkiye ekono-

**Tablo 5**

Otomotiv Sektörü Rekabet Gücü Göstergeleri(1996-2010)

	Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler	İthalat Sızma Oranı	Uzmanlaşma Katsayısı	Dış Rekabete Açıklık
1996	0,39	26,3	81,4	33
1997	0,30	35,6	68,8	40
1998	0,31	33,1	71,7	38
1999	0,55	41,0	80,1	57
2000	0,64	49,5	64,5	61
2001	0,77	52,4	160,7	86
2002	0,95	44,8	190,9	84
2003	1,19	57,3	115,5	84
2004	1,35	57,8	106,5	83
2005	1,88	55,9	114,4	83
2006	2,01	54,0	147,4	86
2007	2,05	53,9	171,9	88
2008	2,04	55,2	198,7	90
2009	1,99	54,2	165,3	87
2010	1,77	57,0	130,9	81

misinde yaşanan iktisadi krizlerin ardından artan talebin ağırlıklı olarak ithalatla karşılanmış olmasıdır.

Uzmanlaşma katsayısının yüksek değerler alması ise sektörün uzmanlaşma derecesinin arttığını göstermektedir. 1996 yılında % 81,4 olan uzmanlaşma katsayısının 2010 yılında % 130,9 değerine ulaşması sektörün uzmanlaşma derecesinin arttığını işaret etmektedir. Otomotiv sektöründe dış rekabete açıklık giderek artmaktadır. 1996 yılında % 33 olan bu oran 2010 yılında % 81'e ulaşmıştır.

Otomobil alt sektörünün rekabet gücüne ilişkin hesaplanan endeks değerlerini Tablo 6'dan görmek mümkündür. Otomobil alt sektörü için hesaplanan açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler değerlerinden hareketle otomobil alt sektörünün özellikle 2004 yılından itibaren rekabetçi bir yapıya kavuştuğu söylenebilir. Ancak otomobil alt sektörü için ithalat sızma oranının ele alınan dönem içerisinde giderek yükseldiği gözlenmiştir. Diğer bir ifadeyle, sektörün ithalata bağımlılığı giderek artmaktadır. Otomobil alt sektöründe ithalat sızma oranı 1996 yılında % 27 iken, 2010 yılında % 78,3 olarak gerçekleşmiştir. 1996-2010 dönemindeki her yıl otomobil alt sektörü için hesaplanan ithalat sızma oranı, otomotiv sektöründen daha yüksektir. Nitekim otomotiv sektörü geneli için 1996-2010 döneminde ithalat sızma oranı ortalama % 48,5 iken, otomobil alt sektöründe bu oran % 61,8 olmuştur. İncelenen dönem boyunca otomobil alt sektörünün uzmanlaşma katsayısının yüksek değer alması, sektörün uzmanlaşma düzeyinin yüksekliğini göstermesi açısından önemlidir. Otomobil alt sektörü için 1996 yılında % 83,3 olan uzmanlaşma katsayısı 2010 yılında % 110,5 olarak gerçekleşmiştir. Otomobil alt sektöründe dış rekabete açıklık artmaktadır. Dış rekabete açıklık 1996 yılında otomobil için % 36,1 iken bu oran 2010 yılında % 94,3'e ulaşmıştır.

**Tablo 6**

Otomobil Alt Sektörü Rekabet Gücü Göstergeleri(1996-2010)

	Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler	İthalat Sızma Oranı	Uzmanlaşma Katsayısı	Dış Rekabete Açıklık
1996	0,02	27,0	83,3	36,1
1997	0,01	38,9	66,8	44,1
1998	0,01	34,4	71,0	39,4
1999	0,04	45,9	80,8	63,8
2000	0,47	56,4	60,6	68,6
2001	0,61	75,8	177,3	96,7
2002	0,67	62,2	206,6	93,1
2003	0,90	70,8	125,1	93,2
2004	1,23	72,2	98,2	92,1
2005	1,24	73,6	102,9	93,2
2006	1,46	68,9	147,2	93,4
2007	1,39	67,0	179,7	93,9
2008	1,39	73,7	186,9	96,0
2009	1,65	82,9	162,4	98,1
2010	1,30	78,3	110,5	94,3

Kamyon+Kamyonet alt sektörünün rekabet gücüne ilişkin hesaplanan endeks değerlerini Tablo 7'den görmek mümkündür. Kamyon+Kamyonet alt sektöründe açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler oranına bakılarak 2001'den bu yana bir rekabet gücü kazanıldığını söylemek mümkündür. Otomotiv sektörü genelinde 1996-2010 ithalat sızma oranı ortalaması % 47,9 iken bu oran Kamyon+Kamyonet alt sektörü için % 34,2 olarak hesaplanmıştır. Otomobil alt sektörüyle kıyaslandığında kamyon+kamyonet alt sektörünün ithalata bağımlılığı düşüktür. Kamyon+kamyonet alt sektöründe uzmanlaşma katsayısı değerleri uzmanlaşmanın yüksek derecede olduğu göstermektedir. 1996 yılında kamyon+kamyonet alt sektörü için % 61,9 olan uzmanlaşma katsayısı 2010 yılında % 180,6 olarak gerçekleşmiştir. Kamyon+kamyonet alt sektörü için 1996 yılında % 40,7 olan dış rekabete açıklık endeksinin 2010 yılında % 58,6'a yükselmesi de dış rekabete açıklığın artmakta olduğunu göstermektedir.

Otobüs+Minibüs+Midibüs alt sektörünün rekabet gücüne ilişkin hesaplanan endeks değerlerini Tablo 8'den görmek mümkündür. Otobüs+Minibüs+Midibüs alt sektöründe açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler oranının incelenen dönem boyunca birden büyük olması sektörün önemli bir rekabet gücüne sahip olduğunu göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Otomotiv sektörü genelinde 1996-2010 ithalat sızma oranı ortalaması % 47,9 iken bu oran Otobüs+Minibüs+Midibüs alt sektörü için % 14,5 olarak hesaplanmıştır. Diğer bir ifadeyle, otomotiv sektörünün ithalata bağımlılığı en düşük alt sektörü, Otobüs+Minibüs+Midibüs alt sektörüdür. Otomobil ve kamyon+kamyonet alt sektörlerinde olduğu gibi Otobüs+Minibüs+Midibüs alt sektöründe de uzmanlaşma katsayısı değerleri uzmanlaşmanın yüksek derecede olduğuna işaret etmektedir. 1996 yılında otobüs+minibüs+midibüs alt sektörü için % 92,2 olan uzmanlaşma katsayısı 2010 yılında % 113,6 olarak gerçekleşmiştir. Otobüs+minibüs+midibüs alt sektörü için 1996 yılında % 37,3 olan dış rekabete açıklık endeksinin 2010 yılında % 44,6'a yükselmesi

Tablo 7

Kamyon+Kamyonet Alt Sektörü Rekabet Gücü Göstergeleri(1996-2010)

	Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler	İthalat Sızma Oranı	Uzmanlaşma Katsayısı	Dış Rekabete Açıklık
1996	0,16	39,4	61,9	40,7
1997	0,13	43,0	58,0	44,0
1998	0,11	45,3	55,4	46,0
1999	0,15	42,6	59,5	44,6
2000	0,36	46,1	58,3	50,2
2001	1,32	29,0	139,6	63,8
2002	2,12	29,2	178,4	71,9
2003	2,70	39,3	125,6	70,7
2004	3,99	46,0	120,1	75,7
2005	3,85	37,7	131,9	70,6
2006	4,14	27,6	176,8	70,3
2007	4,26	28,4	217,3	76,4
2008	4,70	31,6	237,3	80,3
2009	3,64	11,3	170,5	53,8
2010	3,95	17,2	180,6	58,6

de dış rekabete açıklığın artmakta olduğunu göstermektedir.

Bulunan sonuçları özetlemek gerekirse;

- Otomotiv sektöründe açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler değerinin 2003'den beri sürekli 1'den büyük değer alması otomotiv sektörünün rekabetçi gücüne işaret etmektedir. Benzer eğilimi alt sektörler açısından da görmek mümkündür\*.
- İthalat sızma oranlarına bakıldığında, yurt içi toplam talep içerisinde ithalatın payının sektör geneli için yükseldiğini görmek mümkündür. Ancak özellikle otomobil alt sektöründe ithalatın payı oldukça önemli hale gelmiştir. İthalat sızma oranı 1996-2010 dönemi ortalaması otomotiv sektörü genelinde % 48,5 iken, otomobil sektöründe bu oran % 61,8 olmuştur. İthalata en az bağımlı alt sektör olarak otobüs+minibüs+ midibüs alt sektörü dikkati çekmektedir. Söz konusu alt sektörün 1996-2010 dönemi ortalaması % 14,5 düzeyindedir.
- 1996 yılıyla kıyaslandığında otomotiv sektörü ve tüm alt sektörlerinin dış rekabete açıklığı artmaktadır.
- Uzmanlaşma katsayısı açınsından, hem sektör genelinde hem de alt sektörler açısından uzmanlaşmanın arttığı görülmektedir.

Sonuç itibarıyla, Türk otomotiv sektörünün belirli bir rekabet gücüne ulaştığı açıktır. Türk

**Tablo 8**

Otobüs+Minibüs+Midibüs Alt Sektörü Rekabet Gücü Göstergeleri(1996-2010)

	Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlükler	İthalat Sızma Oranı	Uzmanlaşma Katsayısı	Dış Rekabete Açıklık
1996	3,34	23,9	92,2	37,3
1997	2,48	24,3	86,5	33,7
1998	2,28	19,9	101,4	36,8
1999	3,13	15,2	113,6	36,7
2000	3,73	14,2	103,8	29,1
2001	4,38	12,3	190,7	59,7
2002	3,85	11,2	159,7	50,6
2003	3,90	3,3	124,7	25,0
2004	3,10	2,7	114,2	17,2
2005	4,08	10,9	125,0	36,5
2006	3,76	12,9	125,5	39,5
2007	4,95	20,1	131,4	51,5
2008	4,06	17,3	143,6	52,0
2009	5,27	9,3	176,9	60,5
2010	3,55	21,2	113,6	44,6

\* Açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksi yardımıyla otomotiv alt sektörlerinin rekabet gücünü analiz eden çalışmada da benzer sonuçlara ulaşıldığını görmek mümkündür.(Özdamar ve Albeni, 2011: 203)



otomotiv sanayi, üretimde kalite ve yüksek verimlilikle ve onun bir türevi olan maliyetle üretimdeki rekabet gücünü kanıtlamakla (DPT, 2007: 8) birlikte otomobil sektörü özelinde ithalat sızma oranının yüksekliği sektöre özgün bir politika ihtiyacını ortaya koymaktadır.

## SONUÇ

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından 2011-2014 dönemi için hazırlanan Türkiye Sanayi Strateji Belgesinin vizyonu "Orta ve yüksek teknoloji ürünlerde Avrasya'nın üretim üssü olmak" olarak belirlenmiştir. Bu vizyon kapsamında Türkiye Sanayi Stratejisi'nin genel amacı, "Türk Sanayisinin rekabet edebilirliğinin ve verimliliğinin yükseltilerek, dünya ihracatından daha fazla pay alan, ağırlıklı olarak yüksek katma değerli ve ileri teknoloji ürünlerin üretildiği, nitelikli işgücüne sahip ve aynı zamanda çevreye ve topluma duyarlı bir sanayi yapısına dönüşümü hızlandırmak" olarak belirlenmiştir (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 2010b: 57) Türkiye Sanayi Stratejisinde ayrıca otomotiv, makine, beyaz eşya, elektrik ve elektronik sanayi, tekstil, gıda, demir-çelik sektörlerine özgü sektörel sanayi politikası tespit edilmiştir.

14 Nisan 2011 tarihinde açıklanan Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planının genel amacı, otomotiv sektörünün konumunu geliştirebilmesi için "Sektörün Sürdürülebilir Küresel Rekabet Gücünü Artırmak ve Üretimini İleri Teknoloji Kullanımının Ağırlıklı Olduğu Katma Değeri Yüksek Bir Yapıya Dönüşümünü Sağlamak" şeklinde belirlenmiştir (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 2011: 29). Bu genel amacı gerçekleştirmek için "Ar-Ge Altyapısını İyileştirilmek, Şirketlerin Tasarım, Üretim ve Markalaşma Beceri ve Kapasitelerini Artırmak, Otomotiv Sektöründe İç ve Dış Pazarları Geliştirmek, Hukuki ve İdari Düzenlemelerin İyileştirilmesi, Fiziki Altyapının Geliştirilmesi" olmak üzere belirlenmiş beş hedefe ilişkin 27 eylem planının 2014'e kadar hayata geçirilmesi planlanmıştır.

Türk otomotiv sektörü, çok iyi yetişmiş, girişimci, rekabetçi ve yenilikçi kültüre sahip insan gücüyle, güçlü ve rekabete açık yan parça üreten sanayisiyle, güçlü yabancı ortaklarıyla, rekabetçi ve yeni araç modelleri üretimiyle, en son teknoloji uygulayan üretim tesisleriyle bir "üretim merkezi" olmayı başarmış durumdadır (DPT, 2007: 136). Ancak küresel otomotiv firmaları açısından, dünya piyasasında değişen talepleri karşılamak, öncü ve yeni pazarlar bulmak, dış kaynakla ilgili sorunları çözmek ve ucuz işgücü bulmak için üretim tesislerini yeni ülkelere taşımalarının beklendiği bir süreç yaşandığı düşünüldüğünde (Çakar, 2007: 40) Türk otomotiv sektörünün önceliklerini dikkate alacak bir politika oluşturması gerekmektedir.

Otomotiv sektörünün değer zinciri ürün tarif, tasarım ve Ar-Ge, üretim, pazarlama ve satış ve hizmet olmak üzere 4 aşamadan oluşmaktadır. Sektördeki yoğun rekabet ve kar marjlarının düşüklüğü sektördeki firmaların üretim kadar ürün tasarımı ve Ar-Ge aşaması ve hizmet aşamalarına da özel ağırlık vermeleriyle sonuçlanmıştır. Türk otomotiv sanayinde sürdürülebilir rekabet gücünün sağlanması için üretim alanında ulaşılan etkinliğin güçlendirilmesi ve teknoloji geliştirme ve Ar-Ge alanlarında daha fazla yatırım yapılması bir zorunluluktur. Bu süreç ülkemiz açısından bir "Üretim Merkezinden" "Mükemmeliyet Merkezi"ne dönüşümü gerekli kılmaktadır (ISO, 2007: 13 ve Görener ve Görener, 2008: 1229). Otomotiv sektöründe küresel rekabet gücünün kazanılması için Ar-Ge ve yenilikçi bir sanayinin oluşturulması şarttır.

Otomotiv sektörü, Ar-Ge faaliyetlerinde desteklenmek üzere öne çıkarılan sektörlerden biridir. Mayıs 2006'da Resmi Gazete'de yayınlanan Bakanlar Kurulu Kararı "Türkiye'nin orta ve yüksek teknoloji seviyesindeki otomotiv, beyaz eşya, makine ve elektronik sektörlerinde önemli üretim merkezlerinden biri olması ve dünyadaki ağırlığını artırması amaçlanmaktadır. İleri teknoloji ürünlerinin yurt içinde üretimini geliştirmek üzere Ar-Ge altyapısına, Ar-Ge ve yenilikçilik faaliyetlerine önem verilecektir." ifadesi bu duruma işaret etmektedir. Otomotiv sek-



törü Ar-Ge harcamalarında özel kesimde ilk sırada yer almaktadır. Otomotiv sektöründe 2005 yılında Ar-Ge için yapılan harcamalar, özel kesimde Ar-Ge için yapılan toplam harcamaların %23,8'i ve imalat kesimi harcamalarının %32,4'üdür. Ar-Ge için verilen devlet teşviklerinin %33'e yakını otomotiv sektörüne aittir (Doğruel ve Doğruel, 2008: 355). Otomotiv sektöründe 11 ana ve 22 yan sanayi firması olmak üzere toplam 33 işletmenin Ar-Ge Merkezi kurmuş olması da önemli bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Bu doğrultu da Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı'nda Ar-Ge altyapısını güçlendirmek yönünde alınan tasarım doğrulama, dayanım, yol ve araç testleri yapılması için test merkezlerinin kurulması, otomotiv alanında yetkinliği olan üniversitelerin ve meslek liselerinin laboratuvar alt yapılarının üniversite-sanayi işbirliği çerçevesinde geliştirilmesi ve otomotiv sanayisine verilecek Ar-Ge desteklerinin mevcut etkinliğinin değerlendirilmesi ile bu desteklerin çeşitlendirilmesi gibi kararların son derece yerinde olduğu belirtilebilir.

Kar marjlarının oldukça düşük olduğu otomotiv sektöründe üretimin yanında artık ürün tarif, tasarımı ve Ar-Ge aşaması daha önemli hale geldiğinden dolayı şirketlerin tasarım, üretim, markalaşma beceri ve kapasitelerini artırmayı yönelik belirlenen "araç konsept ve tasarım aşamasından başlayan uzun vadeli işbirlikleri ile ana ve yan sanayi arasındaki ilişkilerin ve buna yönelik destek mekanizmalarının geliştirilmesi, özgün teknoloji ve tasarım ile buna dayalı üretimin geliştirilmesi için yeni teşvik mekanizmaları oluşturulması gibi hedeflerin belirlenmiş olması da oldukça önemlidir. Çünkü otomotiv sektörü ana sanayi ve yan sanayiden oluşan bütünleşik bir yapı sahiptir. Dolayısıyla rekabetçi bir otomotiv sektörünün gelişimi için uygulanacak politikaların ana ve yan sanayiye kapsayacak şekilde ele alınması gerekmektedir. Ana ve yan sanayiye birlikte özel yatırım teşvik belgesi kapsamında farklı yatırım indirimi sağlanması, yatırım miktarı arttıkça yatırım indirim oranlarının düşürülmesi, yerli katkı oranı yüksek projelerin desteklenmesi, ana ve yan sanayide ürün geliştirme yetkinliğinin geliştirilmesi için Ar-Ge teşviklerinin artırılması (Çakar, 2007: 43 ve DPT, 2007: 40) gibi teşvik politikaları uygulanabilir.

Türkiye'de 1.000 kişi başına düşen motorlu araç sayısı dünya ortalamasının altındadır. 1.000 kişiye düşen motorlu araç sayısı ülkemizde 138 iken, dünya ortalaması 144'tür. (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 2010a: 18) Kişi başına düşen araç sayısı dünya ortalamasının altında olan Türk otomotiv pazarı doymamış bir pazardır. Bu paralelde Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planında otomotiv sektöründe iç ve dış piyasaların geliştirilmesi yönünde ülkemiz iç piyasasını büyütecek faaliyetlerin geliştirilmesi, kamu alımlarında ve kiralamalarında yerli araçların kullanımının tercih edilmesi gibi kararlarının da bir an önce hayata geçirilmesi otomotiv sektörünün geleceği adına oldukça önemlidir.

**KAYNAKÇA**

BAŞKOL, Murat Ozan (2011) , “Küresel Finansal Kriz Sonrası Türk Otomotiv Sanayii”, TMMOB Makina Mühendisleri Odası, 12. Otomotiv ve Üretim Teknolojileri Sempozyumu, 13-14 Mayıs 2011.

BEDİR, Atilla (2002) , Türkiye’de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi, Ankara: DPT Yayını.

ÇAKAR, Ali Ekber (2007) , “9. Kalkınma Planı Perspektifinde Otomotiv Sanayinde Sürdürülebilir Küresel Rekabet”, Mühendis ve Makine Dergisi, Cilt 48, Sayı:568.

DOĞRUEL, A.Suut ve Fatma Doğruel (2008), Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış, İstanbul: TÜSİAD Yayını.

DPT (2007), 9.Kalkınma Planı Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.

DTM (1999), Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayii ve Türkiye Otomotiv Sanayinin Durumu.

GÖRENER, Ali ve Ömer Görener (2008) , “Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler” Journal of Yasar University, V:3, No:10.

International Organization of Motor Vehicle Manufacturers(OICA), Production Statistics, 2001-2010.

İSTANBUL SANAYİ ODASI (2007) , Otomotiv Sektörü, İstanbul Sanayi Odası Yayınları No: 2007/25.

OTOMOTİV SANAYİCİLERİ DERNEĞİ (2010) , Otomotiv Sanayinde Dış Ticaret (1992-2010), 2011.

OTOMOTİV SANAYİCİLERİ DERNEĞİ (2011) , Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bülteni, 2011-I.

ÖZDAMAR, Gökhan ve Mesut Albeni (2011), “Türkiye Otomotiv Sanayisi Dış Ticaret Rekabet Gücü Üzerine Bir İnceleme”, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2011/1, Sayı:13.

SANAYİ VE TİCARET BAKANLIĞI (2010a) , Otomotiv Sektörü Raporu, Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi, 2010/3.

SANAYİ VE TİCARET BAKANLIĞI (2010b) , Türkiye Sanayi Strateji Belgesi 2011-2014, 2010.

SANAYİ VE TİCARET BAKANLIĞI (2011) , Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı, 2011-2014.

TAŞKIN, Fatma (2004) , “2000’lerde Türk Otomotiv Sektörü” iç. Gümrük Birliği ve Türk Sanayisi Üzerine Etkileri”, İktisat, İşletme ve Finans, Sayı:217.

TEZER, Ercan (2000) , “Türkiye’deki Otomotiv Sanayii”, Yeni Türkiye Dergisi, Kasım-Aralık Sayı:36.

UTKULU, Utku (2005) , Türkiye’nin Dış Ticareti ve Değişen Mukayeseli Üstünlükler, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayını.