

Türkiye Otomotiv Sektörünün Rekabet Gücü Üzerine Bir Değerlendirme

Murat Ozan BAŞKOL

Uludağ Üniversitesi İ.İ.B.F. İktisat Bölümü

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 iş birliği nedeniyle ülke ekonomilerindeki lokomotif sektörlerin başında gelmektedir. Bu çalışmanın amacı; ülkemiz otomotiv sektörünün rekabet gücünü açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı, dış rekabete açıklık ve ihracat/ithalat oranı göstergeleri yardımıyla analiz etmektir. Bu doğrultuda öncelikle dünya otomotiv sektörünün genel yapısı ve bu genel yapı içerisinde ülkemizin durumu ele alınacaktır. Ülkemiz otomotiv sektörünün yapısı incelendikten sonra sektörün rekabet gücü analiz edilecektir.

DÜNYA VE TÜRKİYE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN ANALİZİ

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

Dünya Otomotiv Sektörü:

Otomotiv sanayi küresel düzeyde değişen pazar ve rekabet koşulları nedeniyle, sürekli ve dinamik bir gelişme içindedir. 2007 yılında 60'tan fazla ülkede 73 milyon adet taşıt aracı üretilmiştir. 2007 yılı itibarıyla otomotiv üretiminin % 75,6'sı on ülke tarafından (Japonya, ABD, Çin, Almanya, Güney Kore, Fransa, Brezilya, İspanya, Kanada ve Hindistan) karşılanmıştır. Toplam otomotiv üretiminin % 46,9'unu ise beş üretici firma karşılamaktadır. Bir başka ifadeyle dünya çapında otomotiv

üretiminin belirli ülkeler ve firmalarda yoğunlaştığı açıktır. 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 kâr marjlarını doğurmuş ve bunun bir sonucu olarak sektördeki şirket sayısı azalmıştır* [1].

Dünya motorlu taşıtlar üretimi 2001 yılından itibaren artmaktadır. 2001 yılında 56.304.925 adet motorlu taşıt üretilirken, 2007 yılında üretim miktarı 73.152.696 adet olmuştur (Tablo 1). Dünya motorlu taşıtlar üretiminin ağırlığını otomobil üretimi oluşturmaktadır. Otomobil üretiminin motorlu taşıtlar üretimi içerisindeki payı 2001 yılında % 70,7 iken, 2007 yılında bu oran % 72,5'e ulaşmıştır.

Dünya otomotiv üretiminin bölgesel

Tablo 1. Dünya Otomotiv Sektörü Üretimi

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Otomobil	39.825.888	41.358.394	41.968.666	44.554.268	46.862.978	49.918.578	53.049.391
Ticari Araç	16.479.037	17.635.924	18.694.559	19.941.952	19.619.461	19.304.397	20.103.305
TOPLAM	56.304.925	58.994.318	60.663.225	64.496.220	66.482.439	69.222.975	73.152.696

Kaynak: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers(OICA) Production Statistics, çeşitli yıllar

* Ali Ekber Çakar, "9. Kalkınma Planı Perspektifinde Otomotiv Sanayinde Sürdürülebilir Küresel Rekabet", Mühendis ve Makina Dergisi, Cilt 48, Sayı:568, 2007, s.38

Tablo 2. Dünya Otomotiv Üretimini Bölgesel Dağılımı

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Avrupa	20.043.564 (%36,5)	19.898.642	20.004.927	20.829.774	20.816.768	21.408.102	19.717.643 (%42)
Amerika	17.913.685 (%31,8)	18.730.003	18.246.489	18.826.944	19.308.675	19.093.434	19.109.213 (%27)
Asya-Pasifik	17.954.422 (%31,9)	19.925.841	21.971.432	24.086.520	25.833.325	28.191.595	30.655.981(%26)
Afrika	393.254	285.213	395.752	422.017	521.651	566.783	542.053
Türkiye	270.685 (%0.5)	346.565	533.672	823.408	879.452	987.780	1.099.414(%1.5)
TOPLAM	56.304.925	58.994.318	60.663.225	64.496.439	66.482.439	699.222.975	73.152.696

Kaynak: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) Production Statistics, çeşitli yıllar

Tablo 3. Dünya Otomobil Üretimini Bölgesel Dağılımı

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Avrupa	17.373.368	17.312.114	17.244.063	17.281.705	17.636.131	18.109.334	19.331.225
Amerika	8.876.330	9.020.061	8.272.618	8.351.264	8.956.858	9.331.032	9.293.340
Asya-Pasifik	13.325.542	14.571.094	16.227.926	17.767.514	19.096.260	22.203.097	24.094.409
Afrika	250.648	212.316	267.344	287.655	319.598	339.377	330.417
Türkiye	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682	634.883
TOPLAM	39.825.888	41.358.394	41.968.666	44.554.268	46.862.978	49.918.578	53.049.391

Kaynak: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) Production Statistics, çeşitli yıllar

Tablo 4. Dünya Otomotiv İhracatı (milyar \$ ve %)

	2001		2007	
	İHRACAT	%	İHRACAT	%
Bölgeler Bazında				
Avrupa Birliği	275.6	48.8	635.5	53.7
Kuzey Amerika	118.4	21.0	219.9	18.6
Asya	107.2	19.0	264.6	22.4
Ülkeler Bazında				
Japonya	80.1	14.2	158.8	13.4
ABD	69.2	12.2	108.8	9.2
Kanada	54.9	9.7	65.8	5.6
Türkiye	2.3	0.4	15.7	1.4
Toplam	575		1.183	

Kaynak: World Trade Organization, International Trade Statistics, 2002 ve 2008

dağılımına bakıldığında Asya-Pasifik bölgesinin toplam üretim içerisindeki payının giderek arttığını görmek mümkündür. 2001 yılında toplam üretim içinde Asya-Pasifik bölgesinin payı % 31,9 iken bu oran 2007 yılında % 42 seviyesine çıkmıştır (Tablo 2). 2001 yılında Avrupa ve Amerika

bölgesinde gerçekleşen üretimin toplam üretim içindeki payı sırasıyla % 36,5 ve % 31,8 iken, 2007 yılında her iki bölgenin payı % 27 ve % 26'ya gerilemiştir. 2007 yılında en çok üretim yapan on ülke otomotiv üretiminin % 75,6'sını üretmiştir. Asya-Pasifik bölgesindeki toplam otomotiv

üretiminin % 87,6'sı bu bölgede yer alan Japonya, Çin, Güney Kore ve Hindistan tarafından üretilmektedir. Ülkemizin dünya otomotiv üretimi içindeki payı 2001'de % 0,5 iken 2007'de % 1,5'e yükselmiştir.

Dünya otomobil üretiminin bölgesel

dağılımına baktığımızda da Asya-Pasifik bölgesinin toplam üretim içerisindeki payının giderek artmakta olduğunu görmek mümkündür (Tablo 3). Asya-Pasifik bölgesinin toplam otomobil üretimi içerisindeki payı 2001 yılında % 33.5 iken (13.3 milyon adet), 2007 yılında bu oran % 45.4'e (24 milyon adet) çıkmıştır. Avrupa 2001 yılında dünya otomobil üretiminde % 43.6 ile (17.3 milyon adet) ilk sırada yer almasına karşın, 2007 yılında toplam üretim içindeki payı % 36.4'e gerilemiştir. 2007 yılı itibarıyla otomobil üretiminin % 54.7'si en çok üretim yapan on ülke tarafından (Japonya, Çin, Almanya, ABD, Güney Kore, Fransa, Brezilya, İspanya, Hindistan ve İngiltere) gerçekleştirilmektedir. Asya-Pasifik bölgesindeki toplam otomobil üretiminin % 90.3'ü bu bölgede yer

alan Japonya, Çin, Güney Kore ve Hindistan tarafından üretilmektedir.

2001 yılında 565 milyar \$'lık otomotiv sanayi ihracatı yapılırken bu oran 2007 yılında 1183 milyar \$'a ulaşmıştır. Toplam mamul mal ihracatı içinde otomotiv ihracatının payı 2001 yılında % 12.6 iken bu oran 2007 yılı itibarıyla % 12.5 olmuştur. 2001 yılında gerçekleşen 565 milyar \$'lık ihracatın 275.6 milyar \$'lık kısmı yani % 48.8'i Avrupa Birliği (AB-15), 118.4 milyar \$'lık kısmı (% 21'i) Kuzey Amerika ve 107.2 milyar \$'lık (%19'u) kısmı Asya Bölgesi'nden gerçekleştirilmiştir. AB-15 hariç otomotiv ihracatında % 14.2 pay ile (80,1 milyar \$) Japonya'nın ilk sırada, ABD % 12.2 pay ile (69,2 milyar \$) ikinci sırada ve Kanada % 9.7 pay ile (54,9 milyar \$) üçüncü sırada yer aldığını söyleyebiliriz (Tablo 4).

2007 yılı itibarıyla otomotiv sanayi ihracatının % 53.7'si (635.5 milyar \$) AB-27 tarafından yapılmıştır. Avrupa Birliği ihracatının % 78.2'si AB Bölgesi içerisinde, % 8.2'si Kuzey Amerika'ya, % 4.8'i Asya'ya yönelik olmuştur. Aynı yıl itibarıyla otomotiv sanayi ihracatının %22.4'ü (264.6 milyar \$) Asya Bölgesi tarafından yapılmıştır. Asya Bölgesi'nden yapılan ihracatın % 22'lik kısmı bölge içerisine yöneliktir. Asya Bölgesi'nden yapılan ihracat içerisinde Kuzey Amerika Bölgesi % 33.5 ile ön plandadır. Avrupa'ya yönelik ihracatın payı ise % 18.3'tür. 2007 yılında Kuzey Amerika Bölgesi'nin otomotiv sanayi ihracatının % 18.6'sını yapmaktadır. Kuzey Amerika bölgesinden yapılan ihracatın % 77.6'lık kısmı bölge içerisine, % 9.5'lik kısmı Avrupa'ya ve % 4,3'lük kısmı Asya'ya yöneliktir. AB-27'i bir

Tablo 5. Türk Otomotiv Ana Sanayi Firmalarının Üretim Kapasiteleri ve İstihdamı

Firma	Üretim Konusu	Yabancı Sermaye Payı (%)	Toplam Kapasite (2008)	İstihdam -2007
A.Isuzu	Kamyon, Kamyonet, Minibüs, Midibüs	29,74	13.155	746
ASKAM	Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Minibüs	0	9.000	104
B.M.C.	Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Minibüs, Midibüs	0	21.800	3.281
Ford	Kamyon, Kamyonet, Minibüs	41	315.000	9.515
Hattat Tarım	Traktör	0	10.500	164
Honda	Otomobil	100	30.000	1.207
Hyundai	Otomobil, Kamyonet, Minibüs	70	125.000	2.143
Karsan	Kamyon, Kamyonet, Minibüs, Midibüs	0	28.000	846
M.A.N.	Otobüs	99,9	2.000	2.063
M.Benz	Kamyon, Otobüs	85	13.200	4.422
Otokar	Kamyonet, Minibüs, Midibüs	0	7.550	1.224
Otoyol	Kamyon, Midibüs	27	18.000	86
O.Renault	Otomobil	51	360.000	6.209
Temsa	Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Midibüs	0	10.500	1.994
Tofaş	Otomobil	37,8	360.000	7.778
Toyota	Otomobil	100	150.000	3.423
T.Traktör	Traktör	37,5	35.000	1.246
Uzel	Traktör	0	25.000	1.001
TOPLAM			1.533.705	47.452

kenara bırakırsak otomotiv ihracatında Japonya % 13.4 pay ve 158.8 milyar \$'lık ihracatla ilk sırada, ABD % 9.2 pay ve 108.8 milyar \$'lık ihracatla ikinci sırada ve Kanada % 5.6 pay ve 65,8 milyar \$'lık ihracatta üçüncü sırada yer almaktadır. 2001 yılında ülkemiz 2.3 milyar \$'lık ihracat yaparken, 2007 yılında bu rakam 15.7 milyar \$'a ulaşmıştır. 2001 yılında ülkemiz otomotiv ihracatının dünya otomotiv ihracatı içerisindeki payı % 0,4 iken bu oran 2007 yılı için % 1.4 olarak yükselmiştir.

Türkiye'de 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* [2]. Otomotiv sektörümüzün “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** [3]. “Tam entegrasyon” olarak adlandırılan bu süreçte otomotiv sektörü dünya piyasasına üretim yapacak duruma gelmiştir*** [4].

2008 yılı itibarıyla ülkemizde toplam 18 ana firma faaliyet göstermektedir. 18 ana firmanın toplam kapasitesi 1.533.705 araç/yıl'dır. Toplam kapasitenin % 65'lik kısmı otomobil firmalarına (1.000.000 araç/yıl) ve % 18'lik kısmı ise kamyonet firmalarına (283.150 araç/yıl) aittir (Tablo 5). Otomotiv sanayisinde 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. 2007 yılında otomotiv sanayisinde kapasite kullanım oranı % 86 olarak gerçekleşmiştir. Otomotiv sektörü 2007 yılında 47.452 kişiye istihdam imkânı sağlamıştır. Otomotiv sektörü 2006 yılında toplam imalat sektörü içinde % 5.93 istihdam payı ile altıncı sırada yer almaktadır. 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.

Otomotiv sektörü 2006 yılında toplam imalat sektörü içinde % 12.05 üretim payı ile ikinci sıradadır. 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**** [5]. Tablo 6'dan görüldüğü üzere otomotiv sektörünün

Tablo 6. Türk Otomotiv Sektöründe Üretim Miktarları ve Kapasite Kullanım Oranları

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Traktör	Toplam Üretim	Kapasite Kullanım Oranları
1996	207.757	29.432	21.032	2.499	10.171	5.856	52.590	329.337	41
1997	242.780	43.693	32.435	3.449	12.935	9.060	55.565	399.917	51
1998	239.937	31.823	45.517	3.040	13.910	10.275	60.500	405.002	49
1999	222.041	13.096	37.551	2.327	12.894	9.953	27.435	325.297	50
2000	297.476	28.348	68.807	4.213	20.597	11.506	37.434	468.381	36
2001	175.343	6.683	76.672	2.501	6.486	3.000	15.052	285.737	29
2002	204.198	12.295	116.872	2.684	6.139	4.377	10.652	357.217	35
2003	294.116	19.041	195.606	4.490	13.625	6.794	28.794	562.466	52
2004	447.152	31.790	301.563	4.839	28.161	9.903	38.627	862.035	73
2005	453.663	37.227	349.885	5.406	26.162	7.109	34.907	914.359	76
2006	545.682	37.026	369.862	6.019	20.728	8.263	37.407	1.026.427	81
2007	634.883	34.544	391.737	6.946	21.999	9.305	33.518	1.132.932	86

* Atilla Bedir, Türkiye'de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi, Ankara: DPT Yayını, 2002, s.26

** Devlet Planlama Teşkilatı, 9.Kalkınma Planı 2007-2013, Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara:2007, s.8

*** Ercan Tezer, “Türkiye'deki Otomotiv Sanayii”, Yeni Türkiye Dergisi, Kasım-Aralık 2000, Sayı:36

**** A.Suut Doğruel ve Fatma Doğruel, Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış, İstanbul:TÜSİAD Yayını, 2008, s.354

Tablo 7. Ülkemiz Otomotiv Sektörü Dış Ticaret Verileri (\$)

YIL	OTOMOTİV SEKTÖRÜ İHRACATI	TOPLAM İHRACAT İÇİNDEKİ PAYI(%)	OTOMOTİV SEKTÖRÜ İTHALATI	TOPLAM İTHALAT İÇİNDEKİ PAYI(%)
1992	569.583.584	3.9	2.604.896.179	11.0
1993	558.684.423	3.6	3.351.321.792	11.0
1994	794.608.391	4.4	1.323.985.631	6.0
1995	1.246.045.278	5.8	3.145.657.812	9.0
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	6.516.000.000	13.8	7.345.408.458	10.6
2004	10.047.403.091	15.9	13.545.897.189	13.9
2005	11.539.565.743	15.7	14.368.215.346	12.3
2006	14.530.824.949	16.9	15.707.116.721	11.2
2007	19.103.389.628	17.8	17.897.496.465	11.3

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği, Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret (1992-2003), 2004, s.10

toplam üretiminin % 56'sını otomobil (634.883 adet) ve % 34,6'sını kamyonet (391.737 adet) üretimi oluşturmaktadır.

Son yıllarda otomotiv sektörü ihracatımızda en önemli sektör haline gelmiştir. 2007 yılında otomotiv sektörü toplam imalat sektörü ihracatı içinde % 17.8'lik pay ile ilk sırada, ithalatta ise % 11.3'lük pay ile dördüncü sırada yer almaktadır (Tablo7). 1992-2007 döneminde imalat sektörü ihracat artışının 8.13 kat olmasıyla kârın otomotiv sektörü artışı 58.94 kat düzeyine kadar çıkmıştır.***** Bu dönemdeki ihracat artışı bakımından sektör birinci sıradadır.

Yöntem, Bulgular ve Değerlendirme: Çalışmada önce kullanılan yöntem ana hatlarıyla ele alınacak, daha sonra ise hesaplanan endeks değerleri ışığında

sektörün rekabet gücü üzerine değerlendirme yapılacaktır.

Yöntem

Ülkemiz otomotiv sektörünün rekabet gücü analiz edilirken, “açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı, dış rekabete açıklık ve ihracat/ithalat oranı” göstergelerinden yararlanılacaktır. Bu amaçla 1996-2007 dönemi itibarıyla Otomotiv Sanayi Derneği ve Türkiye İstatistik Kurumundan elde edilen otomotiv sektörü üretim, ihracat ve ithalat verilerinden yararlanılacaktır.

$$AKÜ = \frac{\text{otomotiv sektörü toplam ihracatı/ülkenin toplam ihracatı}}{\text{otomotiv sektörünün toplam dünya ihracatı/dünya toplam ihracatı}}$$

Açıklanmış mukayeseli üstünlükler; otomotiv sektörü ihracatının ülkenin

toplam ihracatı içindeki payının, otomotiv sektörünün toplam dünya ihracatının, toplam dünya ihracatı oranına bölünmesi ile hesaplanmaktadır. Endeks değerinin 100 ya da 100'den büyük olması ilgili sektörün mukayeseli üstünlüğünü, 100'den küçük olması ise ilgili sektörün mukayeseli dezavantajını göstermektedir.

$$\text{İthalat Sızma Oranı} = \frac{\text{Otomotiv Sektörü Toplam İthalat Miktarı}}{\text{Otomotiv Sektörüne Yönelik Toplam İç Talep Miktarı}} * 100 \text{ ya da}$$

$$\text{İthalat Sızma Oranı} = \frac{\text{Otomotiv Sektörü Toplam İthalat Miktarı}}{\text{Otomotiv Sektöründeki Üretim + İthalat - İhracat}} * 100 \text{ olarak hesaplanır.}$$

Sektörün ithalat yoğunluğunu gösteren ithalat sızma oranı ise sektördeki ithalat miktarının, o sektöre yönelik toplam iç talep miktarına (yurt içi

***** Doğruel ve Doğruel, s.354

üretim+ithalat-ihracat) bölünmesi ve 100 ile çarpılması sonucunda bulunmaktadır. Hesaplanan ithalat sızma oranının 0'a yakın olması ithalatın iç talep içerisinde ihmal edilebilir olduğunu, 100'e yakın olması ise iç talebin tamamına yakınının ithalat ile karşılandığını göstermektedir.

Uzmanlaşma katsayısı; bir sektördeki üretimin, o sektördeki yurt içi tüketime bölünmesi suretiyle hesaplanmaktadır. Uzmanlaşma katsayısının yüksek değer alması, sektörün uzmanlaşma düzeyinin yüksek olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

$$\text{Uzmanlaşma Katsayısı} = \frac{\text{Otomotiv Sektörü Toplam Üretim Miktarı}}{\text{Otomotiv Sektöründeki Yurt İçi Tüketim Miktarı}}$$

Sektörün dış rekabete açıklığı ise; (sektör ihracatı/sektör üretimi) + [1-(sektör ihracatı/sektör üretimi)]*(sektör ithalatı/ sektörde yurt içi tüketim) formülüyle hesaplanmaktadır ve bu oranın yüksek olması sektörün dışa açık olduğunu göstermektedir.

İhracat/İthalat Oranı ise sektörün ihracat miktarının, o sektörün ithalat miktarına bölünmesi ile hesaplanır ve

oranın büyüklüğü, sektörün uzmanlaşma derecesini göstermektedir.

Bulgular ve Değerlendirme

Otomotiv sektörünün rekabet gücüne ilişkin hesaplanmış olduğumuz endeks değerlerini Tablo 8'den görmek mümkündür. Açıklanmış mukayeseli üstünlükler endeks değerinin 100 ya da 100'den büyük olması ilgili sektörün mukayeseli üstünlüğünü, 100'den küçük olması ise ilgili sektörün mukayeseli dezavantajını gösterdiğini ifade etmiştik. 1996-1998 döneminde otomotiv sektörümüz için mukayeseli üstünlüğün olmadığını söyleyebiliriz. Ancak 1999'dan bu yana endeks değerinin giderek yükseliyor olması sektörün mukayeseli üstünlüğüne işaret etmektedir. 2003-2007 döneminde endeks değeri sürekli yüzün üzerindedir ve 2007 yılında 205.1'le en yüksek değere ulaşmıştır.

İthalat sızma oranı, yurt içi talep içerisindeki ithalatın payına, bir başka ifadeyle sektörün ithalat yoğunluğuna vurgu yapmaktadır. İthalat sızma oranının sıfıra yakın değerler alması iç talep içerisinde ithalatın ihmal edilebilir seviyede olduğunu, yüze

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 yurt içi talep içerisinde ithalatın payı azdır. 1996 yılından itibaren ithalat sızma oranı artmaktadır. 1996 yılında ithalat sızma oranı % 26.3 iken bu oran 2007 yılında % 53.9'a ulaşmıştır. İncelenen dönem içerisinde 2004 yılında 57.8'le en yüksek değere ulaşmıştır.

İthalatın sızma oranındaki artışta iki önemli etken dikkat çekicidir.¹ Birincisi, AB ile Türkiye arasında Gümrük Birliği'nin son dönemini oluşturan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 1996 yılında yürürlüğe girmesidir. Ülkemiz 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.

Tablo 8. Otomotiv Sektörü Rekabet Gücü Göstergeleri

	Açıklanmış Mukayeseli Üstünlükler	İthalat Sızma Oranı	Uzmanlaşma Katsayısı	Dış Rekabete Açıklık	İhracat/ İthalat Oranı
1996	39.5	26.3	81.4	33	29.1
1997	30.1	35.6	68.8	40	12.6
1998	31.0	33.1	71.7	38	14.5
1999	54.8	41.0	80.1	57	51.6
2000	64.2	49.5	64.5	61	28.3
2001	77.0	52.4	160.7	86	215.9
2002	95.3	44.8	190.9	84	302.9
2003	111.8	57.3	115.5	84	127.0
2004	135.0	57.8	106.5	83	111.3
2005	188.2	55.9	114.4	83	125.8
2006	201.7	54.0	147.4	86	187.4
2007	205.1	53.9	171.9	88	233.4

Kaynak: Kendi hesaplamalarımız

¹ * DPT,s.43

Diğer neden ise, ülkemizde yaşanan iktisadi krizlerin ardından artan talebin ağırlıklı olarak ithalatla karşılanmış olmasıdır.

Uzmanlaşma katsayısının yüksek değerler alması ise sektörün uzmanlaşma derecesinin arttığını göstermektedir. Tablo 8'den görüldüğü üzere sektörün uzmanlaşma katsayısı oldukça yüksektir. 1996 yılında % 81.4 olan bu oran 2007 yılında % 171.9 değerine ulaşmıştır.

Otomotiv sektöründe dış rekabete açıklık ise giderek artmaktadır. 1996 yılında % 33 olan bu oran 2007 yılında % 88'e ulaşmıştır. Endeks değerinin genelde yüksek olması, dış rekabete açıklığı giderek artan sektöre yönelik uzun vadeli politikaların gerekliliğine işaret etmektedir. Otomotiv sektöründe ihracatın ithalatı karşılama oranındaysa önemli bir artış yaşandığı açıktır.

Alt sektörler itibarıyla ithalat sızma oranı Tablo 9'da görülmektedir. Otomobil sektöründe ithalat sızma oranı 1996 yılında % 27 iken 2007

yılında % 67'ye yükselmiştir. Otomobilde ithalat sızma oranı 2005 yılında % 75.8'le en yüksek değere ulaşmıştır. İthalat sızma oranı otomotiv sektöründe 1996-2007 döneminde ortalama olarak % 46.8 iken, otomobil sektöründe % 57.8'dir. Kamyon+ Kamyonet sektöründe ithalat sızma oranı 1996 yılında %39.4 iken, 2007 yılında bu oran %28.4'e gerilemiştir.

Kamyon+Kamyonet sektöründe ithalat sızma oranı 2000 yılında % 46.1'le en yüksek değere ulaşmıştır. İthalat sızma oranı otomotiv sektöründe 1996-2007 dönemi ortalaması olarak % 46.8 iken, kamyon+kamyonet sektöründe % 37.8'dir. Otobüs+Minibüs+Midibüs sektöründe ise, ithalat sızma oranı 2007 yılı itibarıyla % 20'ler dolayındadır. 2003-2004 yılında yurt içi talep içerisinde otobüs+minibüs+midibüs ithalatı ihmal edilebilecek düzeydedir. İthalat sızma oranı otomotiv sektöründe 1996-2007 döneminde ortalama olarak % 46.8 iken, otobüs+minibüs+midibüs sektöründe % 14,3'tür. Özellikle midibüs sektöründe

ithalat sızma oranı son derece düşüktür. Midibüs sektöründe 1996-2007 döneminde ortalaması olarak ithalat sızma oranı % 0.5'tir. Traktör sektöründe ise ithalat sızma oranı değerleri (özellikle 2002 yılına kadar) traktör ithalatının yurt içi talep içerisindeki payının çok küçük olduğunu göstermektedir. Ancak 2003'ten beri ithalat sızma oranının yükseliyor olması üzerinde dikkatle durulması gereken bir gelişmeye işaret etmektedir.

Alt sektörler itibarıyla uzmanlaşma katsayısı Tablo 10'da görülmektedir. Uzmanlaşma katsayısının yüksek değer alması, sektörün uzmanlaşma düzeyinin yüksek olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Uzmanlaşma katsayısı 1996 yılında otomobilde %83.3; otobüs+minibüs+ midibüste % 92.2; kamyon+ kamyonette % 61.9; ve traktörde % 98.3 olarak gerçekleşmiştir. 2007 yılındaysa bu oranlar sırasıyla %179.7; %217.3; %131.4 ve % 121.3 olmuştur. 1996-2007 döneminde sektör ortalaması; %114.5'tir. Aynı dönemde otomobil %

Tablo 9. İthalat Sızma Oranı

Yıllar	Otomobil	Kamyon+Kamyonet	Otobüs+Minibüs+Midibüs	Traktör
1996	27.0	39.4	23.9	3.5
1997	38.9	43.0	24.3	3.9
1998	34.4	45.3	19.9	3.3
1999	45.9	42.6	15.2	3.4
2000	56.4	46.1	14.2	3.0
2001	75.8	29.0	12.3	1.0
2002	62.2	29.2	11.2	3.4
2003	70.8	39.3	3.3	20.7
2004	72.2	46.0	2.7	27.8
2005	73.6	37.7	10.9	38.0
2006	68.9	27.6	12.9	37.5
2007	67.0	28.4	20.1	42.0

Kaynak: Kendi hesaplamalarımız

Tablo 10. Uzmanlaşma Katsayısı

Yıllar	Otomobil	Kamyon+Kamyonet	Otobüs+Minibüs+Midibüs	Traktör
1996	83.3	61.9	92.2	98.3
1997	66.8	58.0	86.5	97.5
1998	71.0	55.4	101.4	100.2
1999	80.8	59.5	113.6	115.2
2000	60.6	58.3	103.8	111.6
2001	177.3	139.6	190.7	117.3
2002	206.6	178.4	159.7	140.5
2003	125.1	125.6	124.7	141.7
2004	98.2	120.1	114.2	103.8
2005	102.9	131.9	125.0	103.2
2006	147.2	176.8	125.5	100.0
2007	179.7	217.3	131.4	121.3

Kaynak: Kendi hesaplamalarımız

116.6, kamyon+kamyonet % 122.4, otobüs+ minibüs+midibüste % 115.2 ile sektör ortalamasından daha yüksek bir değer almışlardır.

Alt sektörler itibarıyla dış rekabete açıklık Tablo 11'de görülmektedir. Otomotiv sektörünün tüm alt sektörlerinde dış rekabete açıklık artmaktadır. Dış rekabete açıklık 1996 yılında otomobil için % 36.1 iken bu oran 2007 yılında % 93.9'a ulaşmıştır. Kamyon+kamyonet için 1996 yılında % 40.7 iken 2007 yılında % 76.4'e; otobüs+minibüs+midibüs için 1996'da % 37.3 iken 2007 yılında % 51.5'e ve traktör içinse % 5.3'ten %72.3'e bir artış gözlemlenmiştir.

Alt sektörler itibarıyla ihracatın ithalatı karşılama oranlarını değerlendirecek olursak, 1996 yılında otomobilde ihracatın ithalatı karşılama oranı % 38.1 iken bu oran 2007'de % 219'a çıkmıştır. 1996 yılında otobüs için bu oran % 0.8 iken 2005 yılı itibarıyla %

38.1'e çıkmıştır. 1996 yılında kamyonet için bu oran % 0.4 iken 2005 yılı itibarıyla % 196.8'e çıkmıştır.

Bulunan sonuçları özetlemek gerekirse;

- Otomotiv sektöründe açıklanmış mukayeseli üstünlükler değerinin 2003'ten beri sürekli 100'den büyük değer alması otomotiv sektörünün rekabetçi gücüne işaret etmektedir.
- Otomotiv sektörünün dışa açıklığı giderek artmaktadır. Dışa açıklık oranı 2007 yılı için sektör genelinde % 88'dir. 1996 ile kıyaslandığında tüm alt sektörler daha dışa açık bir yapıya kavuşmuşlardır. 2007 yılında otomobil sektörünün dışa açıklık oranı sektör genelinden yüksektir.
- İthalat sızma oranlarına bakıldığında, yurt içi toplam talep içerisinde ithalatın payının sektör geneli ve otomobil alt sektörü için arttığını görmek mümkündür. Traktör sektöründe ise ithalat sızma oranının son yıllarda artıyor olması dikkat çekicidir.

- Uzmanlaşma katsayısı açınsından, hem sektör genelinde hem de alt sektörler açısından uzmanlaşmanın arttığı görülmektedir. İhracatın ithalatı karşılama oranları ise giderek artmaktadır.

Sonuç itibarıyla, ülkemiz otomotiv sektörünün belirli bir rekabet gücüne ulaştığı açıktır. Ülkemizdeki otomotiv sanayi, üretimde kalite ve yüksek verimlilikle ve onun bir türevi olan maliyetle üretimdeki rekabet gücünü kanıtlamıştır.*

SONUÇ YERİNE:

Otomotiv sektörü; kullanılan teknoloji, üretim miktarı, istihdam hacmi, ürün çeşitliliği ve ticaret hacmi bakımından global etkiye sahip bir konuma gelmiştir ** [6]. Otomotiv sektörünün bu niteliği, yoğun rekabeti beraberinde getirmektedir. Ülkemizdeki otomotiv sanayi, üretimde kalite ve yüksek verimlilikle ve onun bir türevi olan maliyetle üretimdeki rekabet gücünü kanıtlamıştır. Otomotiv sektörümüzün:

- 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.***

Ülkemiz otomotiv sektörü bu özellikleri nedeniyle bir "Üretim Merkezi" olmayı başarmış durumdadır. Ancak küresel otomotiv firmaları açısından, dünya piyasasında değişen talepleri karşılamak, öncü ve yeni pazarlar bulmak, dış kaynakla ilgili

Tablo 11. Dış Rekabete Açıklık

Yıllar	Otomobil	Kamyon+Kamyonet	Otobüs+Minibüs+Midibüs	Traktör
1996	36.1	40.7	37.3	5.3
1997	44.1	44.0	33.7	5.2
1998	39.4	46.0	36.8	6.6
1999	63.8	44.6	36.7	18.9
2000	68.6	50.2	29.1	15.6
2001	96.7	63.8	59.7	16.5
2002	93.1	71.9	50.6	33.6
2003	93.2	70.7	25.0	55.6
2004	92.1	75.7	17.2	49.9
2005	93.2	70.6	36.5	62.8
2006	93.4	70.3	39.5	61.0
2007	93.9	76.4	51.5	72.3

* DPT, s.8

** DTM, Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayii ve Türkiye Otomotiv Sanayinin Durumu,1999, s.3

*** DPT, s.136

sorunları çözmek ve ucuz iş gücü bulmak için üretim tesislerini yeni ülkelere taşımalarının beklendiği bir süreç yaşanmaktadır.* Bu yüzden ülkemize alternatif olabilecek üretim merkezleri giderek artmaktadır. Yapılması gereken, ülkemizde üretim yapan firmaların alternatif üretim merkezlerine kaymalarını önleyecek politikalar geliştirmektir.

Otomotiv sektöründe küresel rekabet yeteneğinin kazanılması için AR-GE zorunludur. Otomotiv sektörünün değer zinciri ürün tarif, tasarımı ve AR-GE, üretim, pazarlama ve satış ve hizmet olmak üzere 4 aşamadan oluşmaktadır. Sektördeki yoğun rekabet ve kâr marjlarının düşüklüğü sektördeki firmaların üretim kadar ürün tarif, tasarımı ve AR-GE aşaması ve hizmet aşamalarına da özel ağırlık vermeleriyle sonuçlanmıştır. Ülkemizde otomotiv sanayisinde sürdürülebilir rekabet gücünün sağlanması için üretim alanında ulaşılan etkinliğin güçlendirilmesi ve teknoloji geliştirme ve AR-GE alanlarında daha fazla yatırımlar yapılması bir zorunluluktur. Bu süreç ülkemiz açısından bir “Mükemmeliyet Merkezi”ne dönüşümü gerekli kılmaktadır. Ülkemizde otomotiv AR-GE faaliyetlerinde desteklenmek üzere öne çıkarılan sektörlerdendir. Mayıs 2006'da Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı “Türkiye'nin orta ve yüksek teknoloji seviyesindeki otomotiv, beyaz eşya, makina ve elektronik sektörlerinde önemli üretim merkezlerinden biri olması ve dünyadaki ağırlığını artırması amaçlanmaktadır. İleri teknoloji ürünlerinin yurt içinde üretimini geliştirmek üzere AR-GE altyapısına, AR-GE ve yenilikçilik faaliyetlerine önem verilecektir.” ifadesi bu duruma işaret etmektedir. Otomotiv sektörü 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'tür. AR-GE için verilen devlet teşviklerinin % 33'e yakını otomotiv sektörüne aittir.**

Otomotiv sektörünün ana sanayi ve yan sanayiden oluşan bütünleşik bir yapıya sahip olduğu unutulmamalıdır. Dolayısıyla rekabetçi bir otomotiv sektörünün gelişimi için uygulanacak devlet yardımlarının 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 *** gibi teşvik politikaları uygulanabilir.

KAYNAKÇA

1. **Ali Ekber Çakar**, “9. Kalkınma Planı Perspektifinde Otomotiv Sanayinde Sürdürülebilir Küresel Rekabet”, Mühendis ve Makina Dergisi, Cilt 48, Sayı: 568, 2007
2. **Atilla Bedir**, Türkiye'de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi, Ankara: DPT Yayını, 2002
3. Devlet Planlama Teşkilatı, 9. Kalkınma Planı 2007-2013, Otomotiv Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara: 2007
4. **Ercan Tezer**, “Türkiye'deki Otomotiv Sanayii”, Yeni Türkiye Dergisi, Kasım-Aralık 2000, Sayı: 36
5. **A.Suut Doğruel ve Fatma Doğruel**, Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış, İstanbul: TÜSİAD Yayını, 2008
6. DTM, Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayii ve Türkiye Otomotiv Sanayinin Durumu, 1999
7. WTO, International Trade Statistics, Çeşitli Yıllar
8. Otomotiv Sanayicileri Derneği, Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret (1992-2003), 2004
9. Otomotiv Sanayicileri Derneği, Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni, 2008

* Çakar, s. 40

** Doğruel ve Doğruel, s. 355

*** Çakar, s. 43 ve DPT, s. 40