



MOTORLU KARA TAŞITLARI SEKTÖRÜ

***BU RAPOR KAYNAKÇADA BELİRTİLEN GÖSTERGELERDEN VE YAYINLARDAN DERLENMİŞTİR.**

İÇİNDEKİLER

Motorlu Kara Taşıtları Sektörünün Genel Durumu

- Sektörün Dünya Ekonomisi ve AB Ülkelerindeki İhracat ve İthalat Durumu
- Dünyadaki Motorlu Taşıt Üretiminin Yıllara Göre Değişimi
- 2008-2012 Dönemi Ülkelere Göre Motorlu Araç Üretim Rakamları
- Sektörün Türkiye'deki Genel Durumu
- Sektörün Alt Sektörleri
- Sektördeki Üretim Eğilimleri
- Sektörün Bölgesel Yapısı ve Kümelenmeler
- Sektörün Ar-Ge Faaliyeti
- Sektörün Bölgesel Yapısı ve Kümelenmeler

Motorlu Kara Taşıtları Sektörünün Dış Ticareti

- Yıllar itibariyle Motorlu Kara Taşıtları Sektörünün İhracat – İthalat ve Açık Rakamları

Motorlu Kara Taşıtları Sektörünün Son Altı Aylık Değerlendirmesi

- 2013 Yılı Ocak Haziran Dönemi Üretim ve Pazar Durumu
- Sektörün Üretim Endeksi Değerlendirmesi
- Sektörün Kapasite Kullanım Oranı Değerlendirmesi
- 2013 Yılı Ocak – Haziran Dönemi Dış Ticaret Durumu

Motorlu Kara Taşıtları Sektörünün 2023 Hedefleri

- 2023 Yılı Hedef Pazar Ülkeleri
- 2023 Yılı Sektör İhracat Gelir Hedefi
- 2023 Hedefi için Tasarlanan Yıllık Ortalama Büyüme
- 2023 Hedefine Ulaşabilmek için Atılması Gereken Stratejik Adımlar

MOTORLU KARA TAŞITLARI SEKTÖRÜ

1. SEKTÖRÜN GENEL DURUMU¹

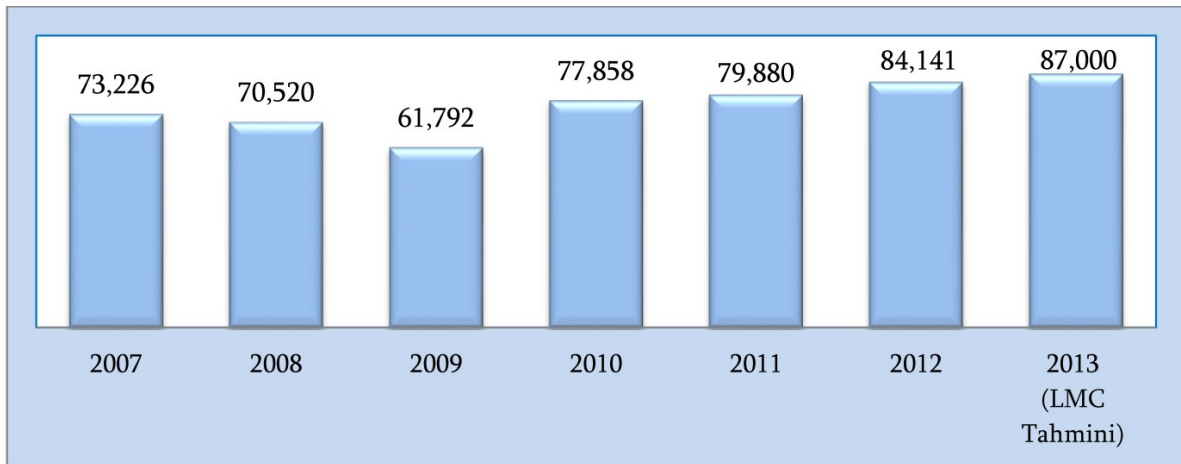
1.1. Sektörün Dünya Ekonomisi ve AB Ülkelerindeki Durumu

Otomotiv sektörü, dünyanın en büyük yatırımlarının gerçekleştiği sektörlerden birisidir. Sektörde, Ar-Ge ve üretim kapsamında 85 Milyar Euro'luk yatırım harcaması gerçekleştirilmekte ve yatırım yapılan ülkelerde 433 Milyar Euro'nun üzerinde vergi geliri sağlanmaktadır. Otomotiv sektörünün 2 Trilyon Euro civarında cirosu bulunmaktadır. Bu veri, dünyada ilk sıralarda yer alan sayılı büyüklükteki ülkelerin ekonomisine karşılık gelmektedir.

Dünya otomotiv sektöründe dolaylı istihdam ile birlikte 50 milyondan daha fazla kişinin istihdam edildiği tahmin edilmektedir. Dünya otomotiv sanayisinde küresel ölçekte 20 civarında ülkede faaliyet gösteren yaklaşık olarak 50 adet motorlu taşıt üreticisi firma bulunmaktadır.

Aşağıdaki tabloda 2007–2013 yılları arasında dünyadaki motorlu taşıt üretim adetleri verilmiştir. Toplam üretim adetlerine bakıldığında üretimin son yıllarda sürekli olarak arttığı gözlemlenmektedir. 2009 yılında gerçekleşen küresel krizin etkisiyle 61,8 milyon adet olan araç üretimi 2010 yılında %26 oranında artarak 77,9 milyon adede yükselmiştir. 2011 yılında ise araç üretimi, 80 milyon adet seviyesine yaklaşarak 79,9 milyon adet seviyesine çıkmıştır. 2012 yılı sonuçlarına göre dünya toplam otomotiv üretimi bir önceki yıla oranla %5,3 artarak 84,1 milyon adede ulaşmış ve rekor derecede bir üretim gerçekleştirmiştir. LMC Automotive 1. Çeyrek sonuçlarına göre 2013 yılı dünya toplam otomotiv üretimi geçen yıla oranla %2,3 artışla, 87 milyon adet düzeyinde tahmin edilmektedir.

Dünyadaki Motorlu Taşıt Üretiminin Yıllara Göre Değişimi



Kaynak: OICA

¹ <http://www.sanayi.gov.tr/DocumentList.aspx?catID=1434&moduleID=29&lng=tr>

2008-2012 Dönemi Ülkelere Göre Motorlu Araç Üretim Rakamları²

	2008		2009		2010		2011		2012	
1	Japonya	11.575.644	Çin	13.790.994	Çin	18.264.667	Çin	18.418.876	Çin	19.271.808
2	Çin	9.299.180	Japonya	7.934.516	Japonya	9.625.940	ABD	8.653.560	ABD	10.328.884
3	ABD	8.693.541	ABD	5.708.852	ABD	7.761.440	Japonya	8.398.654	Japonya	9.942.711
4	Almanya	6.045.730	Almanya	5.209.857	Almanya	5.905.985	Almanya	6.311.318	Almanya	5.649.269
5	G. Kore	3.826.682	G. Kore	3.512.926	G. Kore	4.271.941	G. Kore	4.657.094	G. Kore	4.557.738
6	Brezilya	3.215.976	Brezilya	3.182.617	Brezilya	3.648.358	Hindistan	3.936.448	Hindistan	4.145.194
7	Fransa	2.568.978	Hindistan	2.632.694	Hindistan	3.536.783	Brezilya	3.406.150	Brezilya	3.342.617
8	İspanya	2.541.644	İspanya	2.170.078	İspanya	2.387.900	Meksika	2.680.037	Meksika	3.001.974
9	Hindistan	2.332.328	Fransa	2.047.658	Meksika	2.345.124	İspanya	2.353.682	Tayland	2.483.043
10	Meksika	2.167.944	Meksika	1.561.052	Fransa	2.229.421	Fransa	2.294.889	Kanada	2.463.732
11	Kanada	2.082.241	Kanada	1.490.632	Kanada	2.071.026	Kanada	2.134.893	Rusya	2.231.737
12	Rusya	1.790.301	İran	1.395.421	Tayland	1.644.513	Rusya	1.988.036	İspanya	1.979.179
13	UK	1.649.515	UK	1.090.139	İran	1.599.454	İran	1.648.505	Fransa	1.967.765
14	Tayland	1.393.742	Tayland	999.378	Rusya	1.403.244	Tayland	1.478.460	UK	1.576.945
15	Türkiye	1.147.110	Çek C.	974.569	UK	1.393.463	UK	1.463.999	Çek C.	1.178.938
16	İran	1.051.430	Polonya	884.133	Türkiye	1.094.557	Çek C.	1.199.834	Türkiye	1.072.339
17	İtalya	1.023.774	Türkiye	869.605	Çek C.	1.076.385	Türkiye	1.189.131	Endonezya	1.065.557
18	Çek C.	946.567	İtalya	843.239	Polonya	869.376	Polonya	837.948	İran	989.110

Dünyada 2008–2012 yılları arasında ülkelere göre motorlu araç üretim rakamlarını gösteren tablonun incelenmesinden de anlaşılabileceği üzere; 2009 yılında dünya üretiminde 17’nci sırada olan Türkiye, 2010 yılında 16’ncı sıraya yükselmiş, ancak 2011 yılında 1.189.131 adet üretimle tekrar 17’nci sıraya gerilemiştir. 2012 yılında ise üretim bir önceki yıla göre %9,8 düşmesine rağmen 1.072.339 adet üretim ile 16. sıraya yükselmiştir.

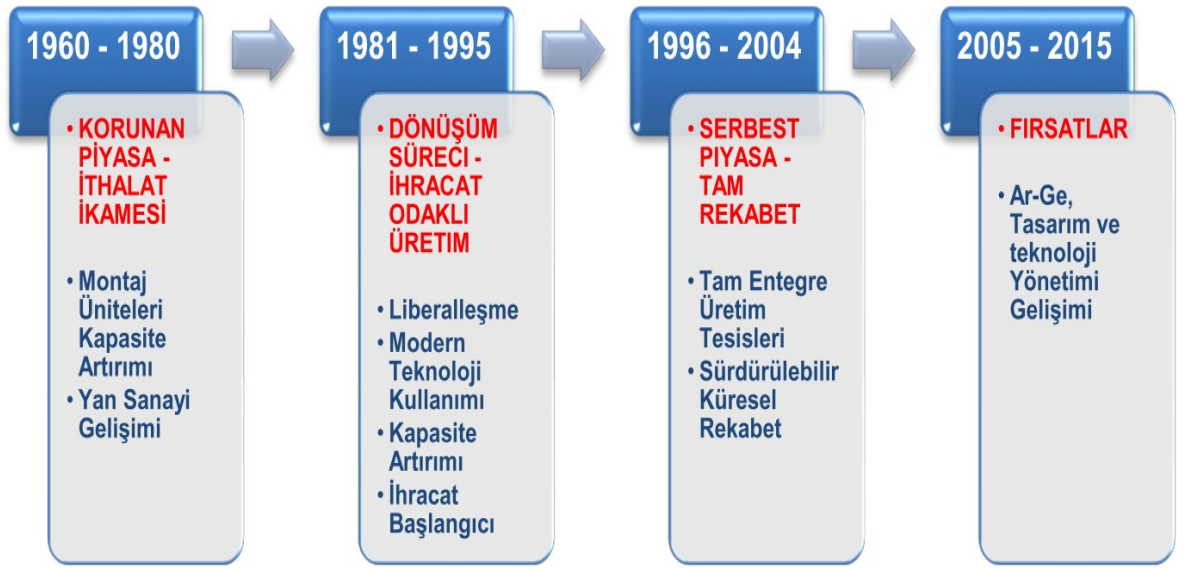
Otomotiv sektörünün AB’de doğrudan istihdamı 2,2 milyon kişidir. Bu rakam dolaylı istihdamla birlikte 9,8 milyon kişiye çıkmaktadır [2]. Şekil 3’ten de görülebileceği üzere, AB otomotiv sektöründe doğrudan istihdamın toplam imalat sektöründeki payı yüzde 6,5; dolaylı istihdamın ise yüzde 28,3’tür.

² <http://www.sanayi.gov.tr/DocumentList.aspx?catID=1434&moduleID=29&lng=tr>

1.2. Sektörün Türkiye’deki Genel Durumu

Türkiye’de motorlu kara taşıtları sektörü 1960’lı yıllardan itibaren önemli gelişmeler kaydetmiştir. Sektör, 1990’lı yıllarda ihracata yönelik rekabetçi bir nitelik kazanmış ve 1990’lı yılların sonlarına doğru Türkiye’de dünyanın önde gelen otomotiv firmalarının Türk ortaklarla kurdukları tesislerle birlikte önemli bir konum elde ederek bunlardan bazıları ortak oldukları yabancı otomotiv firmalarının ihracat üssü haline gelmiştir.

Motorlu Kara Taşıtları Sektörünün Gelişimi³



Kaynak: OSD [3], Deloitte [4]

1.3. Sektördeki Üretim Eğilimleri ve Üretilen Başlıca Ürünler

Türkiye’de, üretim için işbirliği yapılan küresel firmalarla, Türkiye’deki ortakları arasındaki yoğun entegrasyonun gerçekleşmesi, “ihracata yönelik rekabetçi bir sanayi niteliği” sürecini başlatmış ve geliştirmiştir. Bu nedenle otomotiv sanayinde uygulanan üretim yöntem ve teknolojileri, uluslararası düzeyde ve ana firmaların kullandıkları yöntem ve teknolojilerle eşdeğerdir. Ayrıca özellikle son yıllarda gelişen Ar-Ge olanak ve kapasitesi ile Türkiye’deki otomotiv sanayi de, üretim yöntemleri ve ürün teknolojisini geliştirme çabalarını arttırmaktadır.

Otomotiv sanayinde ana sanayi olarak adlandırılan motorlu taşıt aracı üreticileri ile yan sanayi olarak adlandırılan aksam, parça ve sistem üreticileri arasında karşılıklı bağımlılık vardır. Uzun vadeli, şeffaf ve karşılıklı güvene dayalı ilişkilerin temelini oluşturan bu bağımlılık gelecekte sadece üretimde değil tasarım alanının da geliştirilmek zorundadır.

³ <http://www.sanayi.gov.tr/DocumentList.aspx?catID=1434&moduleID=29&lng=tr>

Otomotiv yan sanayi firmalarının, bazı mamuller dışındaki tüm parçaları içeren ürün gamı, ülkemizde imal edilen taşıt araçlarının % 85–90 oranında yerli imal edilmesine imkân verecek çeşitliliktedir. Taşıt araçları imalat sanayine yönelik üretim yapan firmalarca imal edilen başlıca ürün gruplarını aşağıdaki şekilde sınıflandırmak mümkündür:

- Komple motor ve motor parçaları ve Aktarma organları
- Fren sistemleri ve parçaları,
- Emniyet aksamaları
- Hidrolik ve pnömatik aksamalar ve Süspansiyon parçaları
- Kauçuk ve lastik parçalar, Şasi aksam ve parçaları
- Dövme ve döküm parçalar, Elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri
- Akü, Oto camları, Koltuklar

Otomotiv yan sanayi dalında daha yüksek yerli katkı için “motor-vites kutusu ve diferansiyel kutusu”ndan oluşan güç ünitesi ile “elektrik/elektronik kontrol sistemleri”nin de seri olarak üretimi gereklidir.

Yıllara Göre Türkiye'deki Motorlu Kara Taşıt Sayısı⁴

Yıl	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Özel amaçlı taşıtlar	Yol ve iş makineleri	Traktör
								Special purpose vehicles	Road construction and work machinery	
Year	Total	Car	Minibus	Bus	Small truck	Truck	Motorcycle	vehicles	machinery	Tractor
1979	1 566 405	688 687	61 596	30 634	155 278	157 095	120 378	11 291	22 875	318 571
1980	1 696 681	742 252	64 707	32 783	165 821	164 893	137 931	11 777	24 090	352 427
1981	1 802 742	776 432	66 514	33 839	172 269	172 372	160 557	12 459	26 246	382 054
1982	1 901 926	811 465	69 598	35 432	178 762	180 772	182 795	13 386	30 160	399 556
1983	2 041 244	856 350	73 585	38 478	186 427	190 277	217 327	14 705	33 532	430 563
1984	2 215 174	919 577	80 697	43 638	198 106	197 721	256 338	16 312	39 445	463 340
1985	2 391 357	983 444	87 951	47 119	212 505	205 496	289 052	17 639	45 561	502 590
1986	2 641 353	1 087 234	97 917	50 798	224 755	217 111	327 326	19 448	50 819	565 945
1987	2 887 287	1 193 021	106 314	53 554	233 480	225 872	369 894	21 236	55 129	628 787
1988	3 140 265	1 310 257	112 885	56 172	240 718	234 166	420 889	23 301	58 300	683 577
1989	3 388 259	1 434 830	118 026	58 859	248 567	241 392	472 853	25 060	60 191	728 481
1990	3 750 678	1 649 879	125 399	63 700	263 407	257 353	531 941	26 519	63 024	769 456
1991	4 101 975	1 864 344	133 632	68 973	280 891	273 409	590 488	28 606	66 981	794 651
1992	4 584 717	2 181 388	145 312	75 592	308 180	287 160	655 347	31 158	72 000	828 580
1993	5 250 622	2 619 852	159 900	84 254	354 290	305 511	743 320	33 703	79 233	870 559
1994	5 606 712	2 861 640	166 424	87 545	374 473	313 771	788 786	35 495	83 072	895 506
1995	5 922 859	3 058 511	173 051	90 197	397 743	321 421	819 922	37 272	87 214	937 528
1996	6 305 707	3 274 156	182 694	94 978	442 788	333 269	854 150	40 212	95 318	988 142
1997	6 863 462	3 570 105	197 057	101 896	529 838	353 586	905 121	45 327	107 151	1 053 381
1998	7 371 541	3 838 288	211 495	108 361	626 004	371 163	940 935	49 925	117 913	1 107 457
1999	7 758 511	4 072 326	221 683	112 186	692 935	378 967	975 746	52 105	120 937	1 131 626
2000	8 320 449	4 422 180	235 885	118 454	794 459	394 283	1 011 284	55 677	129 157	1 159 070
2001	8 521 956	4 534 803	239 381	119 306	833 175	396 493	1 031 221	57 490	131 019	1 179 068
2002	8 655 170	4 600 140	241 700	120 097	875 381	399 025	1 046 907	58 790	133 003	1 180 127
2003	8 903 843	4 700 343	245 394	123 500	973 457	405 034	1 073 415	60 511	137 933	1 184 256
2004	10 236 357	5 400 440	318 954	152 712	1 259 867	647 420	1 218 677	28 004	-(1)	1 210 283
2005	11 145 826	5 772 745	338 539	163 390	1 475 057	676 929	1 441 066	30 333	-(1)	1 247 767
2006	12 227 393	6 140 992	357 523	175 949	1 695 624	709 535	1 822 831	34 260	-(1)	1 290 679
2007	13 022 945	6 472 156	372 601	189 128	1 890 459	729 202	2 003 492	38 573	-(1)	1 327 334
2008	13 765 395	6 796 629	383 548	199 934	2 066 007	744 217	2 181 383	35 100	-(1)	1 358 577
2009	14 316 700	7 093 964	384 053	201 033	2 204 951	727 302	2 303 261	34 104	-(1)	1 368 032
2010	15 095 603	7 544 871	386 973	208 510	2 399 038	726 359	2 389 488	35 492	-(1)	1 404 872
2011	16 089 528	8 113 111	389 435	219 906	2 611 104	728 458	2 527 190	34 116	-(1)	1 466 208
2012	17 033 413	8 648 875	396 119	235 949	2 794 606	751 650	2 657 722	33 071	-(1)	1 515 421

Not. 2004 - 2012 yıllarına ait veriler EGM' den alınmıştır.

Note. The data of the years 2004 - 2012 were taken from GDP5.

(1) Açıklamalar bölümüne bakınız.

(1) Look at the explanations.

TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, 2012
TurkStat, Road Motor Vehicle Statistics, 2012

⁴ https://www.google.com.tr/?gfe_rd=cr&ei=OWRsU7-YKaTe8gfowoAI&q=motorlu+kara+ta%C5%9F%C4%B1tlar%C4%B1+sekt%C3%B6r%C3%BC+2013+hedefler

Motorlu Kara Taşıt Cinslerinin Toplam Taşıt İçindeki Oranı 2008-2012⁵

Araç cinsi	2008	2009	2010	2011	2012
Kind of vehicles					
Toplam - Total	100	100	100	100	100
Otomobil - Car	49,4	49,5	50,0	50,4	50,8
Minibüs - Minibus	2,8	2,7	2,6	2,4	2,3
Otobüs - Bus	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
Kamyonet - Small truck	15,0	15,4	15,9	16,3	16,4
Kamyon - Truck	5,4	5,1	4,8	4,5	4,4
Motosiklet - Motorcycle	15,8	16,1	15,8	15,7	15,6
Özel amaçlı taşıtlar					
Special purpose vehicles	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
Traktör - Tractor	9,9	9,6	9,3	9,1	8,9

1.4. Sektörün Alt Sektörleri ve Etkileşim Halinde Olduğu Diğer Sektörler

Motorlu kara taşıtları sektörü, ekonomiye katkısı ve diğer sektörlerle öncülük etmesi açısından en önemli sektörlerden birisidir. Otomotiv sanayi sahip olduğu yapı nedeni ile birçok sektörle bağlantısı olan bir sektördür. Bu sektörler üzerinde oldukça fazla etkisi olması; otomotiv sektörünün bulunmuş olduğu ülkenin ekonomisi üzerinde büyük bir etkiye sahip olmasına neden olmaktadır.

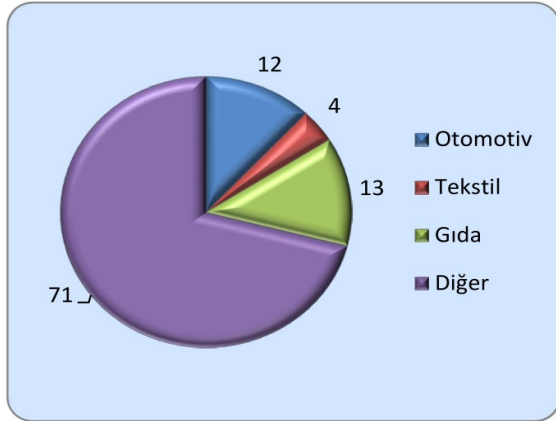
Otomotiv sanayi demir-çelik, hafif metaller, petro-kimya, lastik, plastik gibi temel sanayi dallarının başlıca ürün alıcısıdır. Turizm, alt yapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araçlar otomotiv sektörü ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından ilgilendirmektedir.

2012 yılı için ISO 500 çalışmasında yer alan 500 firma ile ilgili temel parametrelerde, listedeki otomotiv sanayi firmalarının toplam içindeki payı düzenli ve istikrarlı olarak artmıştır. Buna göre:

1982 – 2012 yılları arasında otomotiv sanayii firmalarının “Üretimden Satış” toplamındaki payları % 5 ile % 16 arasında yer almıştır. Küresel kriz nedeni ile 2008 yılında % 5’e kadar gerilemiştir. 2012 yılında bu değer % 12 olmuştur.

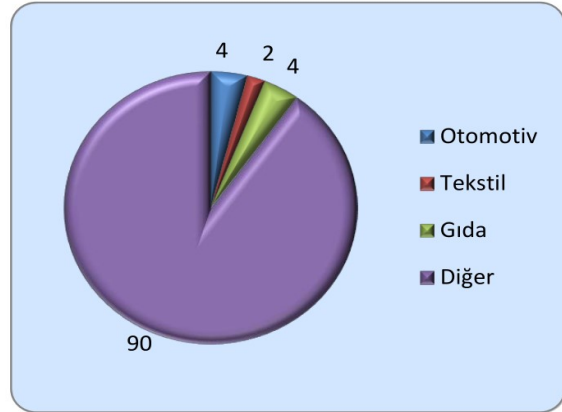
⁵ https://www.google.com.tr/?gfe_rd=cr&ei=0WRsU7-YKaTe8gfowoAI#q=motorlu+kara+ta%C5%9F%C4%B1tlar%C4%B1+sekt%C3%B6r%C3%BC+2013+hedefler

2012 Yılı Üretimden Satışlara Sektörel Paylar (%)



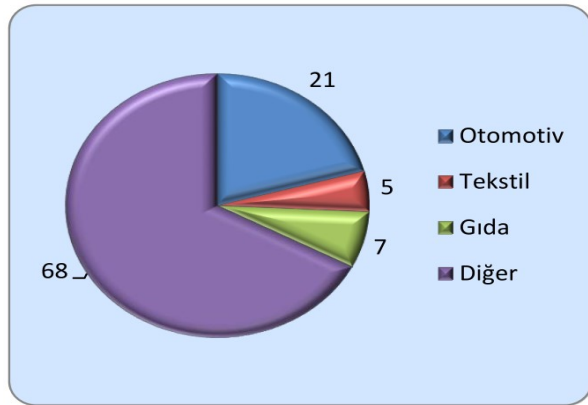
Kaynak: OSD, İSO

Brüt Katma Değerde Sektörel Paylar(%)



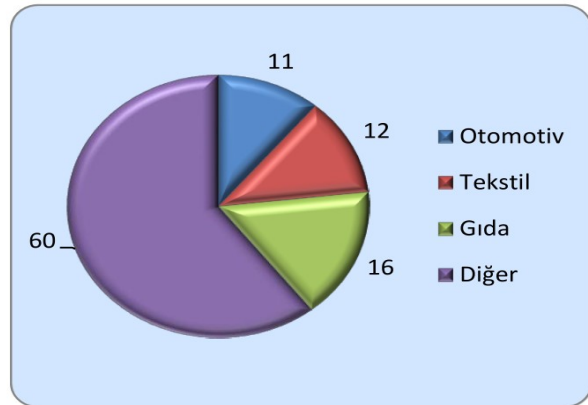
Kaynak: OSD, İSO

2012 Yılı İhracatta Sektörel Paylar(%)



Kaynak: OSD, İSO

2012 Yılı İstihdamda Sektörel Paylar(%)



Kaynak: OSD, İSO

Otomotiv sanayiinde ücretli çalışanların payı ilk 500 sanayi kuruluşu içinde 1983'te sadece % 3 iken bu oran istikrarlı olarak artmıştır. 1982-2008 yılları arasında istihdam % 16'ya kadar ulaşmıştır. 2012 yılında istihdam payı yüzde 11 olmuştur.

1.5. Sektörün Bölgesel Yapısı ve Kümelenmeler

Günümüzde motorlu kara taşıtları sektöründe uluslararası boyutta çok ciddi bir rekabet yaşanmaktadır. Geçmişte ağırlıklı olarak fiyat rekabeti söz konusu iken, günümüzde fiyatla beraber kalite, ürün çeşitliliği ve geleceğe yatırım rekabet açısından önemli unsurlar haline almıştır. Özellikle doymuş pazarlarda, satışları müşteri tercihleri belirlemekte ve dolayısıyla ürün geliştirme, marka ve model yaratabilme gibi unsurlar önem kazanmaktadır. Bu kapsamda Ar-Ge harcamaları önem kazanmakta ve bu harcamaların önemli bir kısmı çevre normlarına uyum, alternatif yakıt kullanımı, yakıt tasarrufu, güvenlik, hafiflik gibi alanlara ayrılmaktadır.

Otomotiv sanayinde yaşanan büyük rekabet sonucunda azalan kâr oranları, Ar-Ge harcamalarının artması ve yeni teknoloji kullanımına yönelik yüksek yatırım gerekliliği nedeniyle, şirketler arası birleşme yoluyla güç birlikliklerinde artış görülmektedir.

Küreselleşmiş bir sektör olan otomotivde, firmaların son derece dinamik, değişken bir pazarla yüz yüze geldiği görülmektedir. Dolayısıyla firmalar, bu yeni durumla birlikte ortaya çıkan fırsatlara ve tehditlere ayakta kalabilmek için hızla tepki verebilmelidir. Ancak tekil olarak pek çok firmanın, özellikle küçük ve orta ölçekli firmaların bu durumla baş etmesi mümkün gözükmemektedir. Kümelenme kavramı da burada ortaya çıkmaktadır. Yeni fikir ve hünelerın başarıyla uygulanması şeklinde sürekli yenileşim, birlikte yürütölen araştırma, ürün tasarımı, pazarlama, tedarik, eğitim ve diğere işbirlikçi faaliyetler, küme içindeki işletmeleri küresel pazarda yarışmaya muktedir kılmaktadır. Bu örgütlenme biçimiyle birlikte; öğrenmek ve çalışmak, fırsat ve tehditlerle başa çıkabilmek, iç veya dış pazarlarda gerekli zenginleştirilmiş rekabetçi üstünlükler elde etmeye odaklanmak için kuruluşlar arasındaki bağların güçlendirilmesi sağlanabilmektedir .

Türkiye'deki motorlu kara taşıtları sektörü yerleşim olarak Doğıu Marmara Bölgesinde yoğunlaşmıştır. Türkiye'deki otomotiv kümesi, tedarik zinciri yapısına dayalı olarak organize olmuştur ve kümenin veri/bilgi iletişimi hakkında açıklama yapmak zordur.

Yenilikçiliğe ve yaratıcılığa dayalı rekabetçi üstünlükler sanayi kümelerine güçlü bir yarışmacı pozisyon sağlamaktadır. Sınırlı bilgi akışına sahip Türkiye'deki otomotiv kümeleri gibi kümelerde eğilim, fiyat/maliyet avantajına dayalı olarak rekabet yapılmaktadır. Dolayısıyla farklı bir bakış açısına göre sadece bir topaklaşma, yığılma olarak değerlendirilmesi gereken Doğıu Marmara Otomotiv Kümesinin bilgi/teknoloji tabanlı bir kümeye doğru evrilmesini hızlandıracak çalışmalar yapılmasında yarar bulunmaktadır.

1.6. Sektörün İşyeri Sayısı ve İstihdamı⁶

Otomotiv sanayi, tedarik zinciri içinde doğrudan ve özellikle dolaylı olarak çok geniş istihdam olanakları sağlayan bir sanayi dalıdır. Gelişmiş otomotiv sektöründe, uluslararası sürdürülebilir rekabet için üretim ve yönetimde yetenekli insan gücünün varlığı temel olarak kabul edilmektedir.

Ölkemizde, otomotiv ana sanayide 50 bin, yan sanayide 200 bin olmak üzere yaklaşık 250 bin kişinin istihdam edildiğı ve bu sayının dağıtım, pazarlama ve satış ağlarında çalışanları ile birlikte 400 bin kişi olduğu tahmin edilmektedir.

2007 yılı imalat sanayi toplam istihdamı içindeki payı açısından motorlu kara taşıtları % 4,8 ile sektör payları ortalamasının % 4,5 üzerinde yer almaktadır. Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşu kapsamında otomotiv sanayinin 2012 yılı istihdamı 66.110 kişi olmuştur.

⁶ <http://www.sanayi.gov.tr/DocumentList.aspx?catID=1434&moduleID=29&lng=tr>

1.7. Sektörün Ar-Ge Faaliyeti

Otomotiv sanayindeki kapasite fazlasının mali yükünü karşılayabilmek, sektördeki rekabetçi ortam, pazardaki büyümenin sınırlı kalması, müşterilerin daha seçici hale gelmeleri ve talep ettikleri ilave donanımların maliyetlerinin karşılanabilmesi için çözüm üretmek üzere sektördeki Ar-Ge harcamaları artmaktadır.

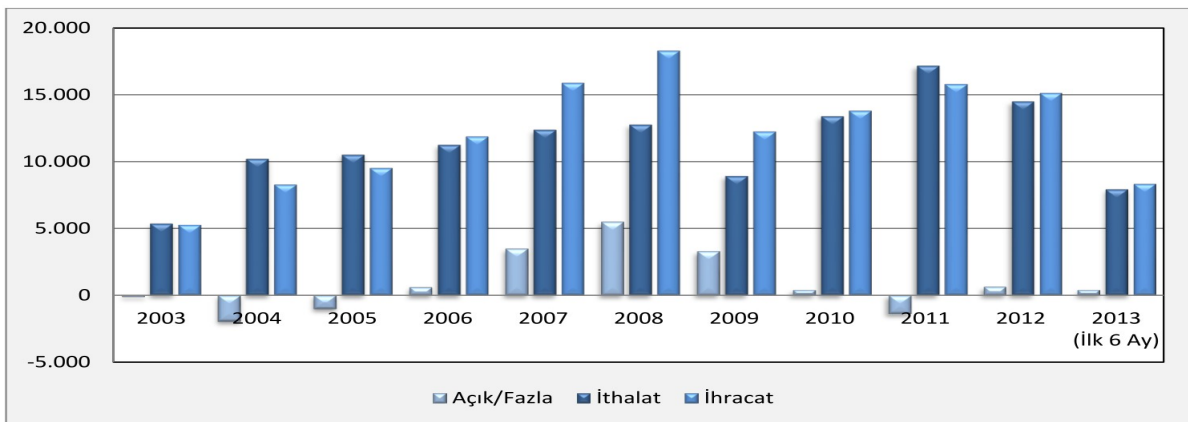
Son on yıllık süreç içerisinde, otomotiv konusunda, özellikle rekabet öncesi AR-GE projelerinin hayata geçirilmesi için önemli çalışmalar yapılmıştır. 5746 sayılı Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun'un amacı; Ar-Ge ve yenilik yoluyla ülke ekonomisinin uluslararası düzeyde rekabet edebilir bir yapıya kavuşturulması için teknolojik bilgi üretilmesini, üründe ve üretim süreçlerinde yenilik yapılmasını, ürün kalitesi ve standardının yükseltilmesini, verimliliğin artırılmasını, üretim maliyetlerinin düşürülmesini, teknolojik bilginin ticarileştirilmesini, rekabet öncesi işbirliklerinin geliştirilmesini, teknoloji yoğun üretim, girişimcilik ve bu alanlara yönelik yatırımlar ile Ar-Ge'ye ve yeniliğe yönelik doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının ülkeye girişinin hızlandırılmasını, Ar-Ge personeli ve nitelikli işgücü istihdamının artırılmasını desteklemek ve teşvik etmektir.

Uygulaması Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yürütülen 5746 sayılı Kanunun ArGe Merkezi Belgesi kapsamında sağlanan teşvik ve muafiyetler, ülkemizde Ar-Ge payının artırılmasında büyük katkısı bulunan işletmeler için büyük önem taşımaktadır.

Ülkemizin AB sürecinde yaptığı anlaşmalar çerçevesinde Gayri Safi Yurt İçi Hâsılası (GSYİH)'ndan Ar-Ge'ye ayırdığı payın 2023 yılına kadar % 3'e çıkarılması ve bu payın en az 2/3'ünün özel sektör tarafından karşılanması öngörülmektedir.

1.8. Sektörün Dış Ticareti

Yıllar İtibariyle Otomotiv Sektörü İhracat-İthalat ve Açık Rakamları(Milyon Dolar)



Kaynak: TÜİK

“Yıllar itibariyle İthalat-İhracat ve Açık Rakamları Tablosu”ndan da anlaşılacağı üzere;

- 2011 yılında GTİP 87.00 kapsamındaki motorlu kara taşıt araçları dış ticaretinde, toplam 17,2 milyar dolar ithalata karşılık 15,8 milyar dolar ihracat gerçekleşmiştir.
- 2007, 2008 ve 2009 yıllarında 3 ilâ 5 milyar dolar seviyelerinde gerçekleşen dış ticaret fazlası yaşanan küresel kriz nedeniyle 2010 yılında azalarak 394 milyon dolara gerilemiştir.
- 2011 yılında ise ülkemiz otomotiv dış ticaret dengesi, eksiye düşerek 1,4 milyar dolar dış ticaret açığı vermiştir.
- 2012 yılında ise bu durum düzelmiş, 14.5 milyar dolar ithalata karşılık 15.1 milyar dolar ihracat gerçekleşmiştir. 2
- 013 yılı Ocak-Haziran Döneminde ise 7.9 milyar dolar ithalata karşılık 8.3 milyar dolar ihracat gerçekleşmiştir.
- 2011 yılında toplam taşıt aracı ihracatı, 2010 yılına göre yüzde 5 artarak 791 bin adet olmuştur.
- 2012 yılında ise toplam taşıt aracı ihracatı bir önceki yıla göre yüzde 8 oranında azalarak 730 bin adet olarak gerçekleşmiştir.
- 2013 yılı Ocak-Haziran döneminde 233 bin adedi otomobil olmak üzere, toplam 421 bin adet taşıt ihraç edilmiştir.
- 2013 yılı Ocak-Haziran döneminde gerçekleşen taşıt aracı ihracatı, 2012 yılı aynı dönemine göre % 7 oranında artmıştır.
- Otomotiv sanayi, 2013 yılı ilk 6 aylık dönemde gerçekleşen ihracatı ile sektörel sıralamada birinci sırada yer almış ve toplam ihracattaki payı yüzde 14.1 düzeyinde gerçekleşmiştir.

2. SEKTÖRÜN SON ALTI AYLIK DEĞERLENDİRMESİ⁷

2.1. Son Dönemde Sektöre İlişkin Türkiye ve Dünyadaki Gelişmeler

2013 yılı Ocak-Haziran döneminde, geçen yılın aynı dönemine göre;

- toplam pazar %11,6 artarak 401.325 adet,
- üretim %0,8 atarak 569.347 adet,
- ithalat %24,9 artarak 276.048 adet,
- ihracat ise %6,9 artarak 420.857 adet olarak gerçekleşmiştir.
- İhracat değeri %4,8 oranında artarak 10 milyar 642 milyon dolar seviyesinde gerçekleşmiştir.

LMC Automotive, 2013 yılı 1. Çeyrek itibariyle 2014 yılı dünya otomotiv pazarı tahminlerini yayınlamıştır. 1. Çeyrek sonuçlarına göre 2013 yılı dünya toplam otomotiv pazarı geçen yıla oranla %2,9 artışla, 86 milyon adet olarak tahmin edilmektedir. 2014 yılında ise dünya

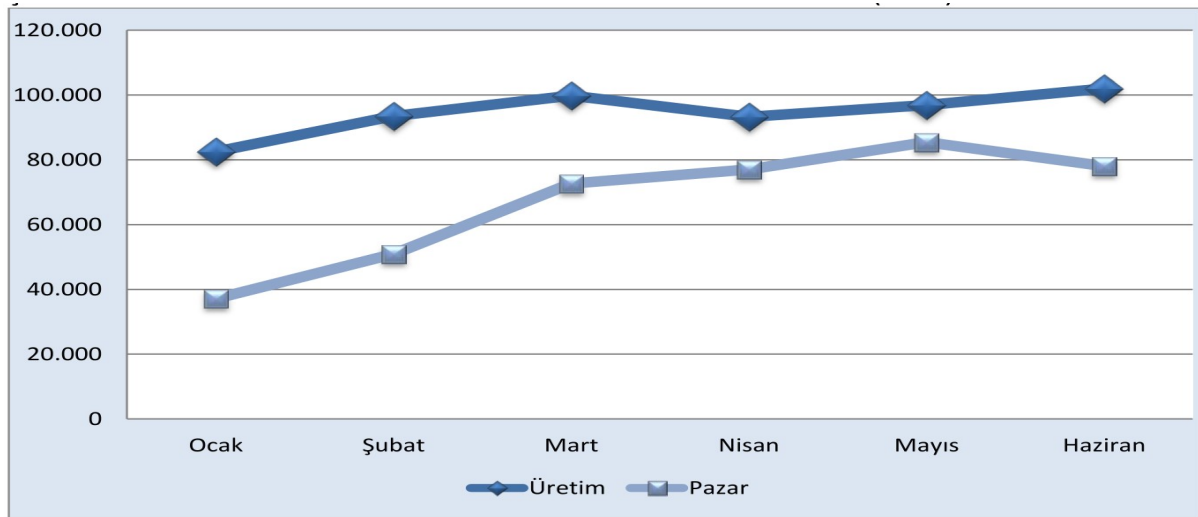
⁷ <http://www.sanayi.gov.tr/DocumentList.aspx?catID=1434&moduleID=29&lng=tr>

otomotiv pazarının bir önceki yıla göre %6,9 artışla 92 milyon adete ulaşması beklenmektedir.

2013 yılı 1. Çeyrek toplam satışlarına göre en fazla artış Asya/Pasifik (%7,5) ülkelerinde görülürken, Kuzey Amerika’da %5,2 ve Mercosur ülkelerinde de %2,8 artış beklenmektedir. Japonya (-%4,9) ve Batı Avrupa (-%4,2) ülkelerinde bir önceki yıla göre daralma öngörülmektedir.

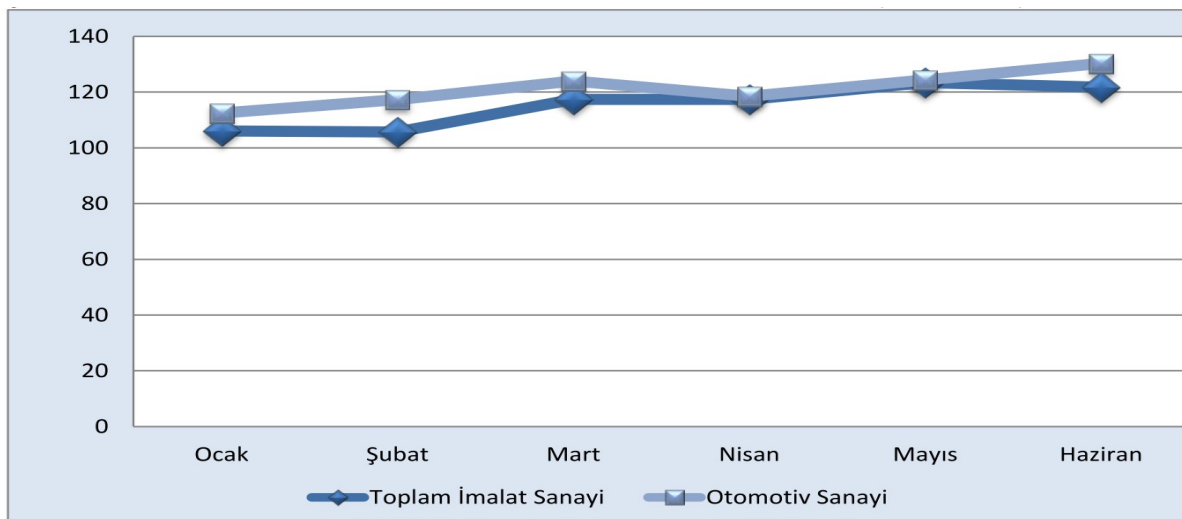
2014 yılı toplam satışlarında ise bir önceki yıla göre Asya/Pasifik ülkelerinde (%13,4) en yüksek artış, ardından Mercosur ülkelerinde %8,3 artış beklenirken, Japonya’da %5,8 daralma olacağı tahmin edilmektedir.

2013 Yılı Ocak Haziran Dönemi Üretim ve Pazar Durumu (Adet)



Kaynak: OSD, ODD

Sektörün Üretim Endeksi Değerlendirmesi

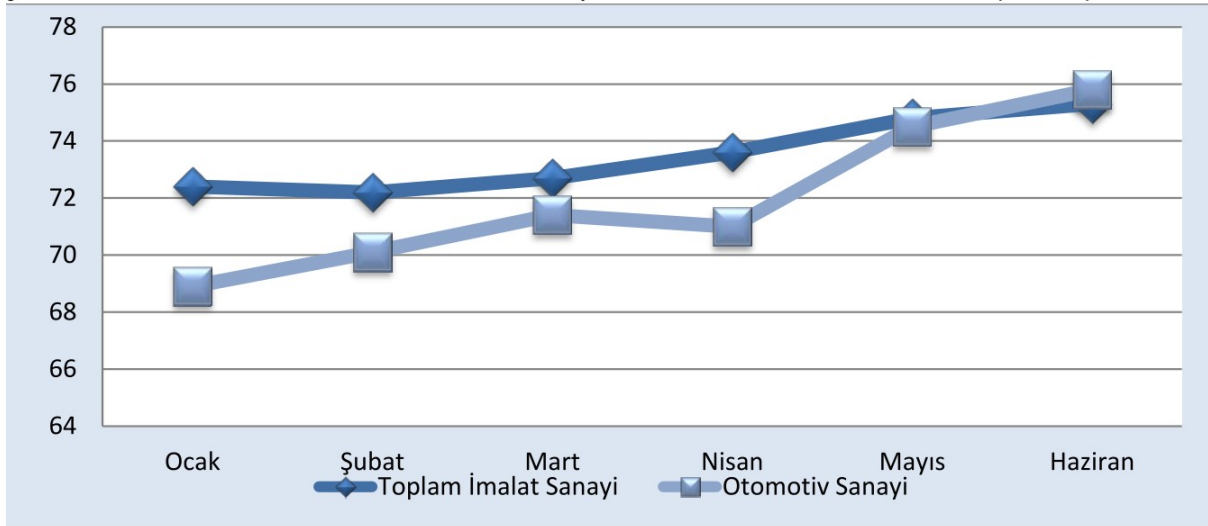


Kaynak: TÜİK

2.2. Sektörün Kapasite Kullanım Oranı Değerlendirmesi

TCMB verilerine göre; imalat sanayi kapasite kullanım oranı 2013 yılı Haziran ayında geçen yılın aynı ayına göre 0,7 puan artarken, bir önceki aya göre de 0,5 puan artarak %75,3 seviyesinde gerçekleşmiştir. 2012 yılı Haziran ayında kapasite kullanım oranı %74,6 düzeyindeydi.

2013 Yılı Ocak-Haziran Dönemi Kapasite Kullanım Oranı (%)

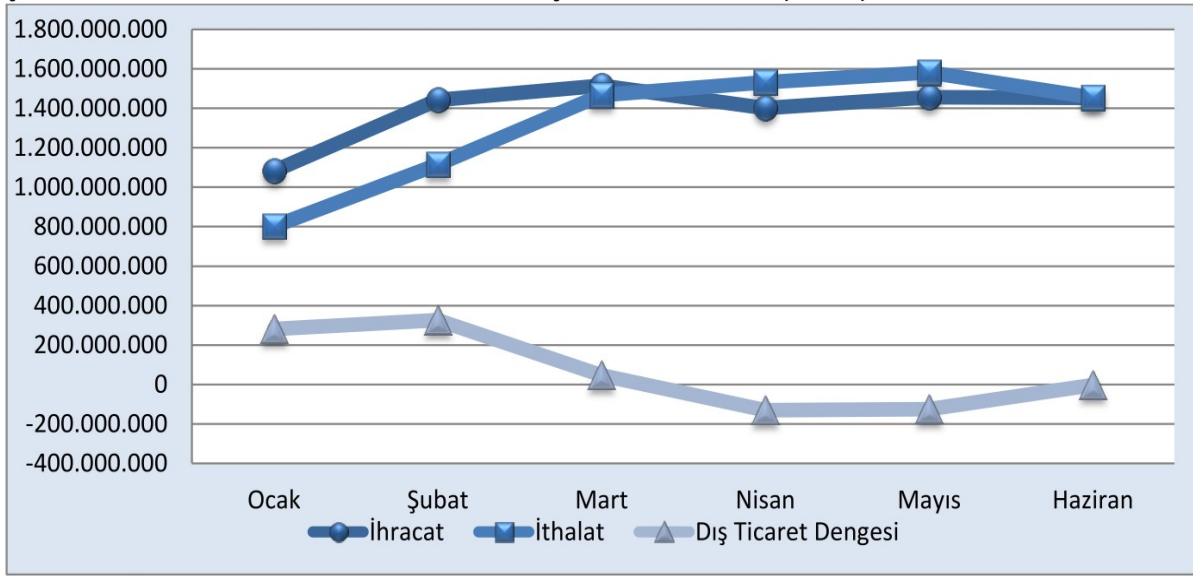


Kaynak: TCMB

2.3. Sektörün İhracat ve İthalat Değerlendirmesi

2013 Yılı Ocak - Haziran döneminde, GTİP 87 kapsamındaki otomotiv sanayinin toplam ihracatı 8,3 milyar dolar, toplam ithalatı 7,9 milyar dolar, dış ticaret dengesi ise 0,4 milyar dolar dış ticaret fazlası şeklinde gerçekleşmiştir. Otomotiv sanayinin dış ticaretinin Şekil 15'te aylar bazında değişimi gösterilmiştir.

2013 Yılı Ocak – Haziran Dönemi Dış Ticaret Durumu (Dolar)



Kaynak: TÜİK

MOTORLU KARA TAŞITLARI SEKTÖRÜNÜN 2023 YILI HEDEFLERİ⁸

Motorlu Kara Taşıtları Sektöründe hedef 75 milyar dolar İhracat Yapmak

Türkiye için 2008 yılı ihracatı 17,9 milyar dolar olan otomotiv sektörünün 2023 hedefi 75 milyar dolar olarak hedeflenmiştir. Sektörün dünya pazarından aldığı pay %1,56'dır ve 2023'te %2,40 alması planlanmaktadır. Motorlu Kara Taşıtları sektörüne 2023 yılı için konulan büyüme oranı hedefi ise %10'dur.

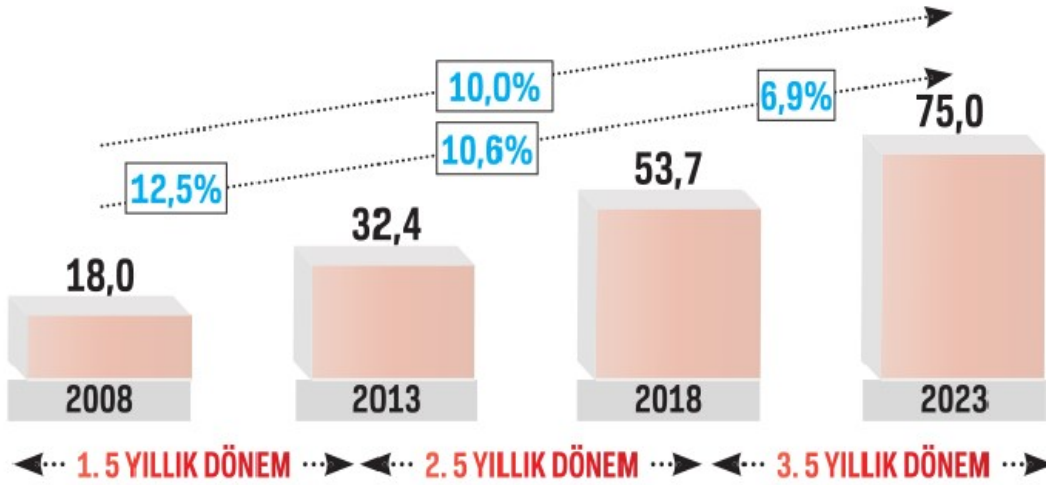
2013 yılında dünyadaki ticaretin 1,1 trilyon dolarlık kısmına hakim olan Otomotiv sektörünün hedefi 2023'de de 3,1 trilyon dolardır ve sektörün dünya ticaretindeki payının ise 1,56'dan 2,40'a çıkacağı öngörülmektedir.

2023 Yılı Hedef Pazar Ülkeleri

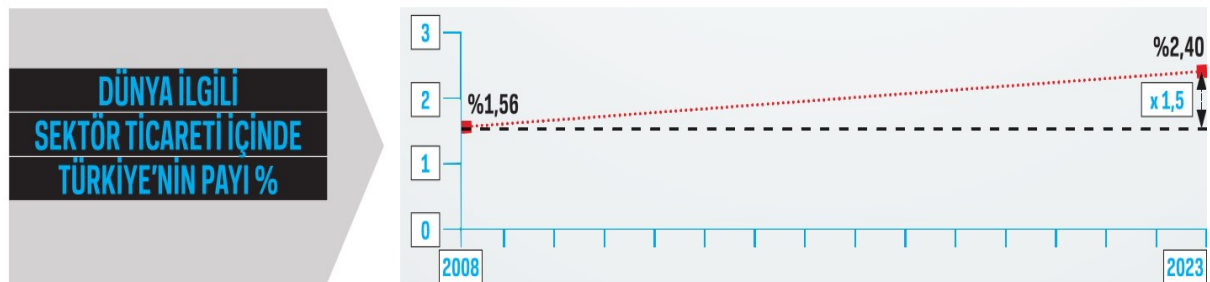
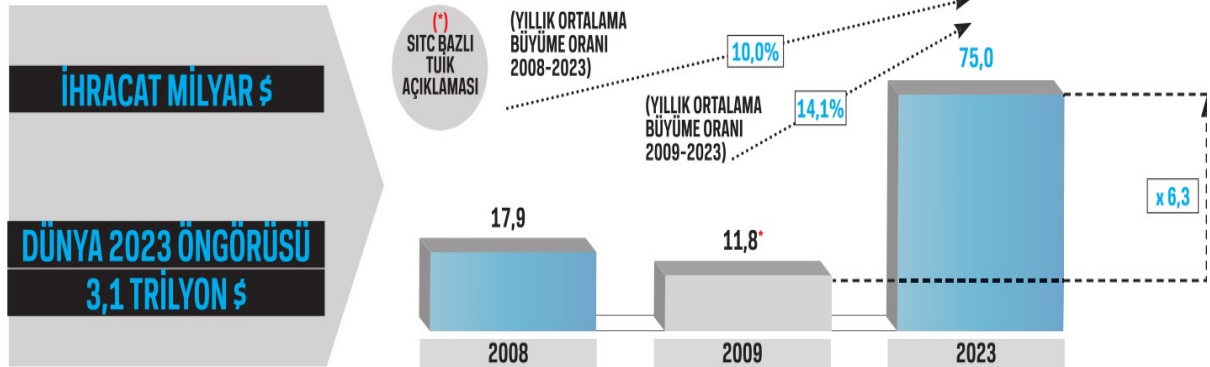
1 RUSYA	9 YUNANİSTAN	17 MISIR	24 IRAK	32 ÇİN
2 ABD	10 GÜNEY AFRIKA	18 LİBYA	25 TUNUS	33 POLONYA
3 İRAN	11 HİNDİSTAN	19 ALMANYA	26 CEZAYİR	34 MACARİSTAN
4 BAE	12 KANADA	20 NİJERYA	27 İSRAİL	35 ENDONEZYA
5 G.KORE	13 FRANSA	21 KUZAY	28 BELARUS	36 TAYLAND
6 KAZAKİSTAN	14 BREZİLYA	AFRİKA	29 ARJANTİN	37 TÜRKMENİSTAN
7 ROMANYA	15 UKRAYNA	22 İTALYA	30 PAKİSTAN	38 ÖZBEKİSTAN
8 MEKSİKA	16 FAS	23 SURİYE	31 İNGİLTERE	39 GÜRCİSTAN

⁸ http://www.tim.org.tr/files/downloads/2023/2023_ihracat_stratejisi_kitabi.pdf

2023 Yılı Sektör İhracat Gelir Hedefi



2023 VİZYONU: RAKİPLERİN ÖNÜNE GEÇEREK, SÜRDÜRÜLEBİLİR İHRACAT BÜYÜMESİ SAĞLAMAK



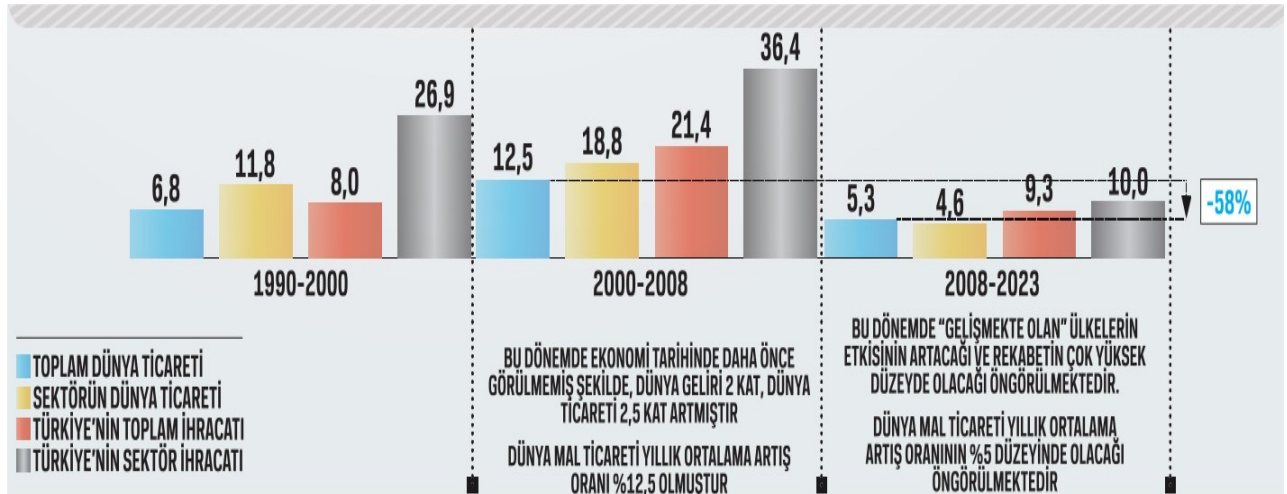
Motorlu Kara Taşıtları sektöründe 2023 Yılı için Belirlenen stratejik hedefler⁹

- Sektörde istikrarlı ihracat artışı sağlamak,
- Alt-sektörde istikrarlı ihracat artışı sağlamak,
- İhracat ve üretim kapasitesini geliştirmek,
- Seçici teknolojik yatırımlar ile gelişmiş ve nakit zengini gelişmekte olan pazarlarda otomotiv endüstrisi payını artırmak,
- Hedef pazarlarda bilinirliği artırmak,
- Kaliteli yerli hammadde üretimini artırmak yeterli hale getirmek,
- Yerli iç pazarı genişletmek,
- Sektörel ticaret ve tanıtım faaliyetlerini yaygınlaştırmak,
- Sektörün gelişimi için gerekli test ve analiz altyapısını oluşturmak,
- Türkiye'yi tasarım, Ar-Ge ve yenilikçilik merkezi haline getirmek, yan sanayideki Ar-Ge çalışmalarını yaygınlaştırmak,
- Lojistik maliyet ve altyapı iyileştirmelerini gerçekleştirmek,
- Tüm yasal düzenlemeleri sektörün rekabetçi gücünü gözeterek, AB ve DTÖ kuralları çerçevesinde yapılandırmak,
- 4x4 gibi ileri teknoloji gerektiren segmentlerin geliştirilmesi ve proje bazında yatırımların teşvik edilmesi öncülük etmek,
- Yeni nesil çelikler ve otomotiv plastiği ile ilgili yatırımları teşvik etmek,
- Çevre dostu araçların kullanımının yaygınlaştırılması için toplumda farkındalık seviyesinin artırılmasına yönelik çalışmalar yapmak,
- KOBİler için Turquality şartlarının sadeleştirilmesi ve Yerli markaların yurtdışı tanıtımlarının Turquality desteğini artırılmasını sağlamak,
- Türk otomotiv sektör imajının güçlendirilmesine yönelik çalışmalar yapmak,
- Yurtdışı büyük dağıtım ağlarının satın alınmasının desteklenmesi için teşvik sistemi geliştirmek,
- Kosgeb desteklerinin bilinirliğini artırmak,
- Yan sanayiye, yurtdışındaki yatırımları ve satın almaları desteklemek,
- Hedef pazarlara yapılacak sektörel tanıtım faaliyetlerini yaygınlaştırmak,
- Otomotiv alanında yetkinliği olan üniversitelerin laboratuvar alt yapılarını üniversite-sanayi işbirliği çerçevesinde geliştirmek ve desteklemek,
- Yeni segment geliştirme projelerini ve Ar-Ge teşviklerini selektif olarak teşvik etmek,
- Vergi mevzuatında (ÖTV, MTV ve akaryakıt) tedricen AB ile uyumlu düzenlemeler yapılması yönünde çalışmalarda bulunmak,
- Organize sanayi bölgelerinde yapılacak yatırımlar için bedelsiz arsa ve altyapı teminine yönelik gerekli çalışmalar yapmak,
- KOBİ niteliğindeki şirketlerin rekabet gücünün geliştirilmesi için işletmelere bilgi, danışmanlık ve destek sağlamak,

⁹ http://www.tim.org.tr/files/downloads/2023/2023_ihracat_stratejisi_kitabi.pdf

- Ana ve yan sanayi arasındaki ilişkilerin araç konsept ve tasarım aşamasından başlayan uzun vadeli işbirliğinin artırılması ve buna yönelik destek mekanizmalarının oluşturulmasını sağlamak.

2023 Yıllık Oranda Büyüme Hedefi (%)



Dünyada ekonomik ve sosyal anlamda gelişmiş ülkelerin tümü (ABD, Japonya, AB üyesi birçok ülke) uzun dönemli toplumsal, ekonomik ve siyasi hedefleri ile uyumlu bir bilim ve teknoloji vizyonu geliştirmişlerdir ve bu vizyonu güncellerken teknoloji öngörüsü çalışmalarını etkin bir araç olarak kullanmaktadırlar. Ancak, ortaya konulan belgelerin, genel geçerliliği tartışmasız unsurlar içermelerine ve önemli bazı kurumsal ve yasal değişiklikler getirmelerine karşın, hedefleri bakımından tam olarak uygulamaya konuldukları söylenemez. Bunun nedenleri olarak, bilim ve teknoloji alanında paylaşılan bir ülke vizyonunun ortaya konulamamış olması ve önerilen politikaların ilgili bütün kesimler tarafından ortaklaşa sahiplenmelerinin sağlanamaması gösterilebilir.

Bu tür bir vizyonun oluşturulması doğrultusunda 2002–2003 yıllarında TÜBİTAK'ın koordinasyonunda yürütülen Vizyon 2023 Teknoloji Öngörü Çalışması çerçevesinde yapılan bir çalışmanın sonucunda oluşturulan raporda, Türkiye otomotiv sektörünün gelecek yıllarda teknoloji alanındaki yetkinliklerine dayandırılan senaryolar üretilmiştir.

Otomotiv Sanayinin 2023 Yılına Uzanan Gelecek Vizyonu ve Oluşması Gereken Muhtemel Senaryolar aşağıdaki gibidir:¹⁰

¹⁰ <http://www.tubitak.gov.tr/tr/kurumsal/politikalar/icerik-vizyon-2023>

- Yoğun rekabet nedeni ile, motorlu taşıt aracı üreticileri arasında yaşanan birleşmeler artarak devam edeceğinden dolayı, her biri yaklaşık 10 milyon adet/yıl kapasiteli en çok 5 üretici şirketin oluşacağı görülmektedir. Yaşanmakta olan birleşmeler ve küresel işbirliği daha da artacağından, Türkiye'yi de etkileyerek sektördeki üretim belirli şirketlerde kalacaktır.
- Üreticiler üretim alanlarını da geliştirmekte olan ülkelere daha fazla kaydırarak bunun yerine tasarım, Ar-Ge, teknoloji ve satış sonrası hizmet alanları gibi daha yüksek katma değer yaratan alanlarda yoğunlaşacaklardır. Çin Halk Cumhuriyeti yeni üretim ve Ar-Ge potansiyeli ile sanayici ülkelere eklenecektir. Aksam parça üretiminde de benzer oluşumlarla firma sayısı azalacak, bunlar ile motorlu taşıt üreticileri daha organik ve uzun vadeli iş ortaklığı temeline dayanan bir yapılanmaya gidecektir. Pazarlarda etkinlik daha çok Ar-Ge ile sağlanacaktır.
- Yeni ürün geliştirmek amacı ile Türkiye'deki şirketlere daha fazla görev düşecek ve Türkiye'de otomotiv alanındaki inovasyon yetkinliği artacaktır.
- Mekatronik, yeni malzemeler, yeni hurda araç yönetimi, düşük yakıt tüketimi ve CO2 emisyonu, elektronik kontrol, yeni yakıtlar ve tahrik sistemleri, sürücü konforu, ortak araç platformu geliştirme, müşteri odaklı tasarım ve araç ağırlığını azaltma başlıca Ar-Ge alanlarını oluşturacaktır. Alternatif yakıtlar, sıfır emisyon ve özellikle Hidrojen yakıtı konusunda Ar-Ge çalışmaları genişletilecektir.
- Yılda 4 milyon adet üretim yapılacaktır,
- Dünya'da toplam üretimde ilk 10 ülke arasına girilecektir,
- AB'de toplam üretimde ilk 3 ülke arasına girilecektir,
- AB'de Ar-Ge'de ilk 5 ülke arasına girilecektir.

KAYNAKÇA

- Tübitak Vizyon 2023 Projesi
<http://www.tubitak.gov.tr/tr/kurumsal/politikalar/icerik-vizyon-2023>
- Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
<http://www.sanayi.gov.tr/DocumentList.aspx?catID=1434&moduleID=29&lng=tr>
- Türkiye İhracatçılar Meclisi
http://www.tim.org.tr/files/downloads/2023/2023_ihracat_stratejisi_kitabi.pdf
- TOBB 7. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası
- Müstakil Sanayici ve İş Adamları Derneği