



TÜRKİYE'DE OTOMOTİV ANA VE YAN SANAYİ VE MARMARA BÖLGESİ'NDE KÜMELENME*

Okan YAŞAR**

ÖZET

Türkiye'de otomotiv sanayi 1960'lı yıllarda “ithal ikamesi” politikası çerçevesinde kuruldu. 1970'li yıllarda aksam parça üretimine yönelik “yerleştirme” ve “otomobil üretimi” süreci başladı. Sektör, 1980'li yılların başından bu yana yaptığı yoğun atılımlar sayesinde rekabetçi bir nitelik kazandı. Sektör için 1990'lı yıllar “küresel rekabet” için yeniden yapılanma ve küresel sanayi ile entegrasyon dönemidir. 1996 yılında Türkiye'nin Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği'ni sağlaması, değişen pazar ve rekabet koşulları otomotiv sanayini yeni bir yapılanma sürecine itti. Günümüzde Türk otomotiv sanayi dünya pazarlarına yönelik tasarım ve üretim için atılımlarını sürdürmektedir. Otomotiv sektörünün ayırt edici özelliklerinden biri de güçlü, standartları yüksek ve rekabetçi bir yan sanayiye sahip olmasıdır.

Türkiye'de otomotiv sanayi, Marmara Bölgesi Doğu Marmara illerinde sektör ve coğrafi temelde kümelenme göstermektedir. Marmara Bölgesi'nde yer alan 12 otomotiv ana sanayi işletmesinden 10'u Doğu Marmara illerinde faaliyet göstermektedir. 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı'na göre Marmara Bölgesi'nde 10+işçi çalıştıran 527 otomotiv yan sanayi işletmesinden % 76.9'u Doğu Marmara illerinde faaliyet göstermektedir. Marmara Bölgesi otomotiv ana sanayi istihdamının % 86.5'i de bu illerde istihdam edilmektedir. Türkiye'de yaklaşık 200 bin kişinin istihdam edildiği otomotiv yan sanayi istihdamının % 65'i bölgede istihdam olmaktadır. Adı geçen sayım verilerine göre Kocaeli ve Sakarya illerinde imalat sanayi istihdamında otomotiv sanayi birinci sırada yer alırken, Bursa İli'nde ikinci sırada yer almaktadır. Bu veriler sektör odaklı mekansal yoğunlaşmayı net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Otomotiv sektörünün Marmara Bölgesi'nde kümelenme göstermesinin nedenleri arasında; Türkiye'de illerin rekabetçilik analizleri yapıldığında ilk ona giren iller arasında dördünün sözü edilen bölgede yer alması gösterilebilir. 2012 yılı Türkiye nüfusunun % 30'u Marmara Bölgesi'nde ikamet etmekte ve bölgeyi iyi bir pazar haline getirmektedir. Sanayi ve ticaretin en yoğun olduğu ve büyük ölçekli firmaların faaliyet gösterdiği bir bölgedir. Marmara Bölgesi'nin sahip olduğu coğrafi konum, Avrupa ve AB ülkelerine en kısa ulaşımı sağlamaktadır. Bölgenin lojistik altyapısı, Ar-Ge kurumları ve

* Bu makale Crosscheck sistemi tarafından taranmış ve bu sistem sonuçlarına göre orijinal bir makale olduğu tespit edilmiştir.

** Prof. Dr., Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Eğitim Fakültesi Sosyal Alanlar Eğitimi Bölümü, El-mek: okanyasar70@gmail.com

üniversiteler otomotiv sanayinin ihtiyaçlarına cevap verebilecek teknik altyapı ve programlara sahiptir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, otomotiv ana sanayi, otomotiv yan sanayi, kümelenme, Marmara Bölgesi

AUTOMOTIVE MAIN AND COMPONENT INDUSTRIES IN TURKEY AND CLUSTERING IN THE MARMARA REGION

ABSTRACT

The automotive industry in Turkey displays clustering on a geographic and sectoral basis in the Eastern Marmara Segment of the Marmara Region. Ten of the twelve automotive main industry enterprises located in the Marmara Region operate in the Eastern Marmara provinces. According to the General Census of Industry and Business Local Units 2002, 76.9% of 527 automotive component industry businesses, which employed 10+ workers, operated in the Eastern Marmara provinces. 86.5 % of employment in the main automotive industry of the Marmara Region is in the Eastern Marmara provinces. 65% of in the automotive component industry, in which about 200.000 people are employed in Turkey, are employed in the region. According to the aforementioned census data, while the automotive industry was ranked 1st in the Kocaeli and Sakarya provinces for employment in the manufacturing industry, it was ranked 2nd in the Bursa province. This data clearly puts forward a sector-oriented spatial concentration.

When competitiveness analysis of the provinces in Turkey is conducted, four provinces out of the first ten situated in the aforementioned region can be shown among the reasons why the automotive sector exhibits clustering in the Marmara Region. 30% of Turkey's population in 2012 resided in the Marmara Region, which has turned the region into a good market. It is a region where industry and commerce are the most intense, and where large-scale firms operate. The geographical location which the Marmara Region possesses enables the shortest transportation time to Europe and EU countries. The logistic infrastructure of the region, and R&D institutions and universities has technical infrastructures and programs that can meet the needs of the automotive industry.

Key Words: Turkey, automotive main industry, automotive component industry, clustering, Marmara Region

1. Giriş

Otomotiv sanayi; otomobil, çekici, kamyon, kamyonet, karavan, minibüs, otobüs, treyler, iki ve üç tekerlekli araçlar ve yan sanayi ürünlerini içermekte olup, *karayolu taşıtları imalatı sanayi* veya *motorlu taşıtlar imalatı sanayi* olarak adlandırılmaktadır. Otomotiv yan sanayi ise, ana sanayi üretici firmalarının kendi üretim programlarına almadıkları ürün ve yarı ürün parçalarını üreten sanayi dalı olarak tanımlanmaktadır (Sönmez 1996, 5; Bedir 1999, 1).

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



Otomotiv sanayi, sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotif sektörlerinden biridir. Otomotiv sanayi; demir-çelik, petro-kimya, savunma, lastik ve plastik, dokuma, cam, boya, elektrik ve elektronik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir (İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sanayi Sektörü 2002, 3-4). Birçok sektörün (turizm, altyapı, inşaat ve tarım) ihtiyaç duyduğu çeşitli motorlu araçlar, sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemekte ve ilgilendirmektedir.

Dünyada motorlu taşıt üretiminin % 70’ini otomobil üretimi teşkil etmektedir. Türkiye için de bu oran geçerlidir. Otomotiv sektörü; hammadde ve yan sanayi ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerine geniş iş hacmi ve istihdam yaratmaktadır (İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sanayi Sektörü 2002, 3-4). Böylece otomotiv sanayi, birçok sektöre talep oluşturması yanında diğer sanayi sektörlerini yakından ilgilendiren yeni üretim teknolojilerinin geliştirilmesinde öncü sektörlerin başında yer alır.

Türkiye’de hazırlanan ve hayata geçirilen kalkınma planlarında “Yaşam Seviyesi Yüksek İleri ve Gelişmiş Devletler Düzeyinde Olmak” amaç edinilmektedir. Türkiye Cumhuriyeti’nin kalkınma modeli, ülke vatandaşlarının “Temel ve Gelişmiş İhtiyaçlarını Karşılama” ilkesi üzerine kurulmuştur.

Ülke ve ekonomik göstergeler bu vizyon doğrultusunda geliştikçe, otomobil ve otomotive olan ihtiyaç giderek artacaktır. Türkiye’de otomotiv sanayi gerekliliğinden yola çıkarak kalkınma planlarında yer alması gereken otomotiv sanayi politikası, “Ekonomik Ölçekte Üretim Yapan, Sürdürülebilir Rekabet Gücü Olan, Yeni Teknolojiler Uygulayan ve İhracata Yönelik Bir Sektör” şeklinde özetlenebilir. Bu politika, yerli üretimi ve ihracatı gerekli kılmaktadır (DPT, Karayolu Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2001, 77-78).

Türkiye motorlu araç sektörünün dünya motorlu taşıt üretimindeki payı 2010 yılında % 1.38 seviyesinde iken, bu oran 2011 yılında % 1.45 oranına yükselmiş ve 2012 yılında % 1.24 oranına gerilemiştir. Türkiye, dünya motorlu araç üretimindeki payını BRIC ülkelerinin hızlı yükselişine rağmen sürdürmektedir.

Türkiye bulunduğu coğrafyada otomotiv sanayine sahip tek ülkedir. Otomotiv sanayi, 1990’lı yıllardan itibaren sürdürülen köklü ve yoğun yapısal düzenlemelerle standartları yüksek ve rekabetçi bir sektör niteliği kazanarak ülke ekonomisinde önemli bir yer edinmiştir. Bununla birlikte Türkiye’de otomotiv ana ve yan sanayi; sektör ve coğrafi temelde Marmara Bölgesi, Doğu Marmara illerinde Avrupa’nın önde gelen kümelenme örneklerinden birini meydana getirmiştir.

Otomotiv sanayi ve otomotiv sanayinin bölgesel yoğunlaşma gösterdiği alanlar ile nedenlerine ilişkin uluslararası nitelikte çok sayıda araştırma bulunmaktadır. Bunlardan bazıları; Gules vd. (1997), Porter (1998), Akgüngör vd.(2003), Fan ve Scott (2003), Lung (2004), MacNeill and Chanaron (2005), Asheim vd. (2006), Arabaci (2006), Brenner (2006), Rodrigue vd. (2006), EC (2007), Sohn ve Kennedy (2007), Wasti and Wasti (2008), Oxford Research (2008), Parto (2008), Tezer (2008), Eraslan (2009), Keskin ve Dulupçu (2010), Cansız (2010) ve Chou vd. (2011)’dir. Türkiye orijinli ve Türkiye’de otomotiv ana ve yan sanayinin bölgesel yoğunlaşmasını çeşitli boyutlarıyla değerlendiren akademik araştırmalar sınırlıdır. Bu araştırmanın Türkiye’de otomotiv ana ve yan sanayinin Marmara Bölgesi’nde gösterdiği kümelenmeyi çeşitli boyutlarıyla ulusal ve uluslararası platforma taşımalarının yanında, bundan sonra yapılacak araştırmalara da katkı sağlamasını ümit etmekteyiz.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



2. Çalışmanın Amacı ve Yöntem

Bu çalışma, Türkiye’de otomotiv ana ve yan sanayinin öncelikle gelişimini ve mevcut durumunu ele aldıktan sonra, sektörün Marmara Bölgesi Doğu Marmara illerinde gösterdiği kümelenmeyi çeşitli göstergeleriyle ortaya koymayı ve nedenlerini sıralamayı amaçlamaktadır.

Makalede; hem araştırmanın odağını teşkil eden ve hem de aşağıda sıralanan alt problemlere yanıt aranacaktır.

Türkiye’de kalkınma planlarında otomotiv ana ve yan sanayinin gelişimine ilişkin benimsenen ve hayata geçirilen politikalar nelerdir? Kalkınma planlarında sektöre yönelik politikaların kümelenme üzerindeki etkisi nedir? Bu politikalar çerçevesinde Türkiye’de otomotiv ana ve yan sanayinin ulaştığı seviye, üretim durumu ve dünya ölçeğindeki yeri nedir? Otomotiv ana ve yan sanayi işletmelerinin mekansal dağılımı ve dağılımında etkili olan faktörler nelerdir? Türkiye’de otomotiv ana ve yan sanayinin Marmara Bölgesi Doğu Marmara illerinde mekansal yoğunlaşma göstermesinin göstergeleri nelerdir? Doğu Marmara otomotiv kümelenmesinin Türkiye’nin tek ve Avrupa’nın sayılı kümelenme alanlarından biri olmasını sağlayan faktörler nelerdir?

Araştırma için gerekli veriler; Türkiye’de 1963 yılından bu yana uygulanan dokuz kalkınma planı yanında “2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı” ve “2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı: İLLER” adlı bültenlerden elde edilmiştir. Bununla birlikte Otomotiv Sanayi Derneği (OSD), Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD), The International Organization of Motor Vehicle Manufactures (OICA) ve European Automobile Manufacturers’ Association (ACEA)’dan sağlanmıştır. Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden *durum çalışması* yöntemi kullanılmıştır.

3. Planlı Kalkınma Dönemi Öncesi ve Sonrasında Otomotiv Ana ve Yan Sanayinin Gelişimine İlişkin Hedefler ve Bu Plan Dönemlerinde Sağlanan Gelişmeler

3.1. Planlı Kalkınma Dönemi Öncesi

Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunu (1923) izleyen yıllarda ülkede otomotiv sanayi bulunmuyordu. Ülkede bulunan motorlu araçlar birkaç bini geçmediği gibi motorlu araç ihtiyacı da ithalatla karşılanmaktaydı. 1923-1950 devresinde demiryollarının uzatılması ve demiryolu ağlarının yaygınlaştırılmasına öncelik verilmesi, karayolu taşımacılığının ikinci planda kalmasına yol açmıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı sonrasında ve özellikle de 1950’li yıllarda karayolu taşımacılığına önem veren ulaştırma politikaları ağırlık kazandı. Kıy yerleşmelerinin kentlere bağlanması, Türk tarımının ticarileşmesinin sağlanması, hammadde ve pazar alanları arasında güçlü ve alternatifli ulaşımın sağlanması düşüncesi karayolu inşa seferberliğini başlatmıştır. Bu durum da motorlu taşıt ithalini ve ithal araç sayısını arttırmıştır.

Türklerin otomobille ilk tanışması yirminci yüzyılın başlarında olmuştur. I. Dünya Savaşı’ndan sonra “*American Foreign Trade*” şirketi vasıtası ile ABD’nin Ford ve Chevrolet marka otomobil ve kamyonları; özel bir büro vasıtası ile de İtalyan Fiat marka otomobilleri İstanbul piyasasına girmiştir. İlk montaj fabrikası 1929 yılında Tophane’de üretime başlamıştır. Fabrikayı “Ford Motor Company” adlı şirket kurmuştur. Otomobil, traktör ve kamyon üretmek üzere kurulan montaj fabrikasında yapılan üretimin bir kısmının Sovyetler Birliği’ne ihraç edilmesi öngörülmüştür. Fabrika, 1930’ların başlarında yaşanan Dünya Ekonomik Bunalımı ve diğer sebeplerden dolayı 1934 yılında üretimini durdurmuş ve ilk montaj denemesi başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Türkiye ulaştırma politikasında 1950’ler sonrasında köklü bir değişim yaşandı ve öncelik karayolu ulaşımına verildi. Dokuz yıllık karayolu inşa programı, Marshall Yardımı’nın sağladığı

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



finansal destekle uygulamaya konuldu. 1950’lerde ticarete ve kişi başına gelirdeki hızlı büyüme karayolu taşıtlarına büyük bir talep yarattı. 1955 sonrasında kamyon ithalatında artış devam etmesine rağmen, döviz sıkıntısı nedeniyle otomobil ithalatında büyük bir gerileme oldu. Ülkede araç parkının zorunlu yedek parçalarını sağlamak, yeni araç talebini karşılamaktan daha önemli hale geldi (Ansal 1999, 199-200). Bu da iç pazara yönelik bir yerli otomotiv sanayinin kurulmasını temel hedeflerden biri haline getirdi.

Türkiye’de taşıt araçları sanayi üretime 1950’lerin ortalarında başlamış ve bu üretim 1960’ların ortalarından itibaren hız kazanmıştır. İlk montaj hattı; 1954 yılında Türk Willys Overland Ltd’nin orduya jeep ve kamyonet üretmesi için kuruldu. 1954’te Gebze’de Amerikan Federal Truck Kamyon Şirketi’nin lisansı ile Türk Kamyonları Fabrikası kuruldu. 1960’ta şirketin adı TOE-Türk Otomotiv Endüstrileri A.Ş. olarak değişti. 1959’da OTOSAN’da kamyon montajı başladı. 1963’te ilk yerli otobüs montajına Otobüs Karoseri A.Ş.’de MAGİRUS marka otobüslerin montajı ile başlanmıştır. Bu yıllarda ülkede otomotiv sanayinin kuruluş lokasyonu Marmara Bölgesi’dir.

İlk yerli otomobil üretimi 1961 yılında Eskişehir Devlet Demiryolları fabrikasında gerçekleştirilmiştir. “Devrim” adı verilen bu otomobilden sadece dört adet üretilebilmiştir. Bu yıllarda sektörde faaliyette bulunmak isteyen özel sektör girişimlerinin yabancı firmalarla ortaklıklar kurmayı benimsedikleri görülür.

1950-1960 yılları arasında karayolları ağı % 31 arttırılırken, asfaltlama ve stabilizasyon çalışmalarına hız verilmiştir (Tezer 1996). Ülkede 1950 yılında 13.405 olan otomobil sayısı 1960’ta 45.767’ye ve aynı dönemde otobüs ve minibüs parkı 3.755’ten 10.981’e, kamyon ve kamyonet miktarı da 15.404’ten 57.460’a ulaşmıştır.

3.2. Planlı Kalkınma Dönemi

1963 ve sonrasında uygulanan kalkınma planlarında otomotiv ana ve yan sanayinin gelişimine yönelik benimsenen politikalar, sağlanan gelişmeler ile bunların sektörün mekansal dağılımına etkisi aşağıda ele alınmaktadır.

a. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)

Bu Plan’da yer alan “*Otomotiv Sanayinin Endüstrileşmedeki İtici Gücünden Yararlanma*” ilkesine uygun olarak yerli katkı oranını arttırmaya yönelik “*Montaj Sanayi Talimatı*” hazırlanmış ve 1964 yılında yürürlüğe girmiştir. Taşıt araçları ile traktör imal ve montajının bir düzene bağlanarak, yerli imalata geçiş hedefinin tutturulması ve tesislerde aktif kapasitenin yaratılması istenmiştir. Otomotiv yan sanayi de “Montaj Sanayi Talimatı”yla koruma şemsiyesi altına alınmıştır (Sönmez 2010, 9).

Bu Plan döneminde beş otomotiv ana sanayi firması üretime başlamıştır. Bunlardan üçü Doğu Marmara illeri olan Kocaeli, Sakarya ve Bursa’da üretime başlamıştır. İlk yerli otomobil üretimi 1966 yılında ANADOL marka otomobilin üretimi ile başlamıştır. Ancak bu marka otomobilin üretimi 1984 yılına kadar devam etmiştir.

Planda, kamyon ihtiyacının karşılanması için komple kamyon ithalatının durdurulması, her yıl artan oranlarda yerli imalat yapılması, otobüs ihtiyacının karşılanması için de yurt içinde imal ve montajı esas alınmıştır. Binek otomobillerin ise yurt içinde imal edilen kısımlarının yüzdesi belirli bir değere yükselmedikçe talebin az sayıda karşılanması kararı alınmıştır (Özateşler 1994, 37). Ana sanayideki hızlı gelişmeler yan sanayine de olumlu yönde yansımış; koltuk, döşeme, lastik, kauçuk parçalar ile akümülatör üretiminde dikkat çeken başarılar sağlanmıştır.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

b. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)

Bu Plan döneminde prensip olarak binek otomobillerin yerli imalatının hayata geçirilmesi hedeflenmiştir. Karayolu taşıtları talebinin karşılanmasında yurtiçi imkânların tam olarak kullanılması ve yan sanayilerinin gelişmesi sağlanarak, imalat ve onarımın minimum döviz sarfiyatıyla gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır (Orhan 1997, 118).

Bu Plan döneminde binek otomobillerde yerli katkı payı giderek artmıştır. Bu dönemde üç otomotiv ana sanayi işletmesi faaliyete geçmiştir. TOFAŞ ve OYAK-RENAULT, İtalyan ve Fransız lisanslarıyla 1971'de imalat hatlarını Bursa'da kurarak üretime geçmişlerdir. Mercedes Benz Türk ise 1968 yılında İstanbul'da üretime başlamıştır. Dolayısıyla Marmara Bölgesi'nde kümelenme süreci hız kazanmıştır.

c. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)

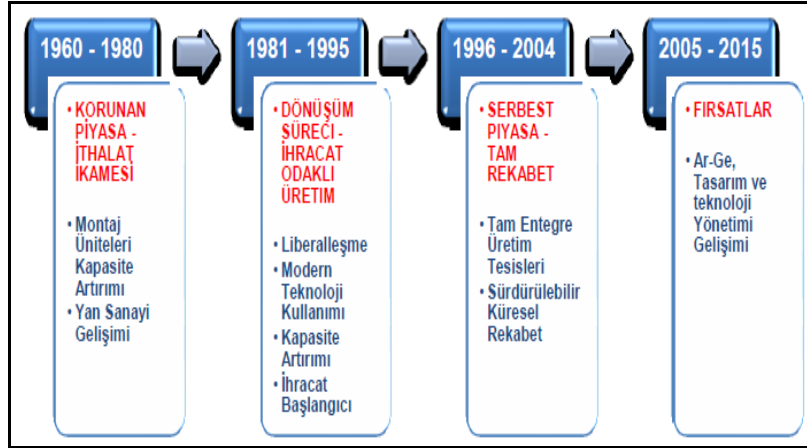
Bu Plan döneminde yarım kalan yatırımların tamamlanıp talebin yurt içi üretimle karşılanması amaçlanmıştır. Küçük kurulu işletmelerin birleştirilerek ihtiyaç duyulan yenileme çalışmalarına ağırlık verilmesi hedeflenmiştir. Yan sanayi desteklenerek yerli katkı payı % 65 düzeyine çıkarılmıştır (Orhan 1997, 21). Sektör, Plan dönemi içinde üretim hacmini arttırmaya devam etmiş ve buna paralel olarak ülkeye ithal yolla giren otomobil sayısı azalmıştır. Bu Plan döneminde otomotiv yan sanayinin yabancı firmalarla işbirliği yaparak ihracata yönelmeleri halinde teşvik edilecekleri belirtilmiştir.

Üçüncü Plan döneminde karayolu taşımacılığında kamyon, kamyonet, otomobil ve minibüs üretiminde plan hedefleri aşılmış, otobüs üretiminde plan hedeflerinin gerisinde kalınmıştır. Bu dönemde ilk kez ihracat konusu ele alınmış, ihracatın destekleneceği belirtilmiştir (DPT, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979, 30). 1976 ve izleyen yıllarda döviz darboğazı nedeniyle üretimde ve ithalatta dikkat çeken azalma yaşanmıştır.

d. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)

24 Ocak 1980 Ekonomik Kararları ile getirilen serbest piyasa ekonomisi otomotiv sanayinde yurtiçi talebi daraltarak, sektörün düşük kapasite ile çalışmasına yol açmıştır. 1983 yılında "İmalat Sanayi Yönetmeliği" yürürlüğe konulmuştur. İthalat ve ihracatta karşılaşılan bürokratik engeller önemli ölçüde azaltılmış ve teknoloji transferi teşvik edilmiştir (Orhan 1997, 118). Bunun yanında otomotiv sanayinde dışa bağımlılığının azaltılması ve yan sanayinde kalitenin artırılmasına yönelik çalışmalara hız verilmiştir. Bu Plan döneminde bir otomotiv ana sanayi işletmesi üretime başlamıştır.

1976 yılından sonra yaşanan ekonomik olumsuzluklara ilaveten 24 Ocak 1980 Ekonomik Kararları'nın etkileri nedeniyle sektörde üretim 67.817 âdete kadar gerilemiştir. Genel ekonomik tablo yanında talep yetersizliği üretimdeki gerilemenin temel sebebidir. 1983 yılında üretim 118.702'ye ulaşmıştır.



Şekil 1. Türkiye’de otomotiv sanayinin gelişim dönemleri ve özellikleri (Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği 2012; Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2012)

e. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)

1980’li yıllarda benimsenen liberal ekonomik politikalar kapsamında sektörün dışa açık, modern teknoloji kullanan, ekonomik ölçeklerde üretim yapabilen, fiyat ve kalite açısından rekabet edebilir bir sektör konumuna gelmesi amaçlanmıştır. 1980’li yılların sonlarından itibaren koruma oranları önemli ölçüde düşürülerek, ekonomik ölçekteki yeni yatırımlar ve tevsî yatırımlarla sektör desteklenmiştir (Bedir 2002, 27). Yeniden yapılanma, sektörü uluslararası rekabete açmayı amaçlamıştır. Bu Plan döneminde iki otomotiv ana sanayi işletmesi üretime başlamıştır.

Türkiye’de otomotiv sanayi, kurulduğu 1960’lı yıllardan bu yana AB otomotiv sanayi ile yakın bir ilişki içinde olmuştur. 1970’li yıllarda lisans alarak “*Teknik İşbirliği*” ile üretime başlamıştır. Bu işbirliği 1980’li yılların ortasında giderek artan yabancı sermaye katılımı ile “*Ekonomik İşbirliği*”ne dönüşmüştür. Dış rekabete açık ve ekonomik ölçekte üretim yapabilen otomotiv ana ve yan sanayilerinin aynı zamanda fiyat ve kalite yönünden de rekabetçi olabilmesinin önü açılmaya çalışılmıştır.

Otomotiv yan sanayinde 1990’lı yıllara kadar bazı mamuller dışındaki tüm parçalar günün teknolojisine uygun yatırımlar ile üretilmiş, sektörde yerli katkı oranı % 90’ları bulmuştur. Yan sanayi ithal ikame görevini başarı ile tamamlamıştır (Sönmez 2010, 15). Ayrıca bu Plan döneminde ihtisas *organize sanayi bölgelerinin* kurulması ile ana–yan sanayi bütünleşmesinin sağlanmasının önü açılmıştır.

f. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)

Türkiye’de 1990’lı yıllara kadar otomotiv ana ve yan sanayi düşük kapasiteli, orta düzey teknoloji, iç pazar ihtiyacına cevap vermeyi esas alan, rekabet gücü düşük ve sık model değiştiremeyen bir yapı sergilemiştir (DPT, Karayolu Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2001, 80-81).

1990’lı yılların başında özellikle otomobilde talebin her yıl % 25’ler düzeyinde ve istikrarlı olarak artışı öngörülmüştür. Kapasite artışı yanında özellikle rekabet için teknoloji yenileme ve yeni model yatırımları ile Ar-Ge çalışmaları bu yıllarda büyük bir ivme kazanmıştır. Çağdaş üretim teknikleri yoğun eğitim programları ile uygulamaya geçirilmiş ve özellikle kalite yönetim sistemleri kurularak, firmalar bu açıdan uluslararası kuruluşlar tarafından belgelendirilmiştir (Sönmez 2010, 15). 1994 yılında Toyota, Doğu Marmara illerinden Sakarya İli’nde üretime başlamıştır. Yan sanayide işletmeler yabancı ortaklıklar kurmuş ve büyük yatırımlar gerçekleştirmiştir.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

Otomotiv sanayi, 1994 yılında ülkede yaşanan ekonomik krizden olumsuz bir biçimde etkilenmiştir. Sektörde kapasite kullanım oranları % 30'ların altına inmiş, nitelikli işgücünün 1/3'ü kaybedilmiştir. Bu kriz sonucunda otomotiv sanayi % 50 dolaylarında küçülme yaşamıştır. 1993 yılında motorlu taşıt üretimi 453.465 iken, 1994 yılında bu sayı ekonomik kriz nedeniyle 268.343'e gerilemiştir. 1993 yılı üretim seviyesine ancak 2000 yılında ulaşılmıştır.

g. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)

1994 ekonomik krizi nedeniyle sektör zarar etmeye başlayınca, yatırımların ertelenmesi zorunluluğuyla karşı karşıya kalınmıştır. Sözü edilen olumsuz tabloya rağmen 1997 yılında Doğu Marmara illerinden Kocaeli İli'nde Honda ve Hyundai Assan üretime başlamıştır. 1994 ekonomik krizi otomotiv yan sanayini de ciddi bir şekilde sarsmıştır. Çünkü yan sanayi işletmeleri daha küçük işletmelerden meydana gelmektedir. Ancak ihracat bağlantıları bulunan yan sanayi işletmeleri, iç pazardaki gerilemeyi dış pazarlara yönelerek bertaraf etmeyi başarmışlardır.

Gümrük Birliği ile ilgili süreç, 1995 tarih ve 1/95 sayılı AB-Türkiye Ortaklık Konseyi Kararları gereği AB'den ithalatta tüm tarifelerin sıfırlanması ile ithalatta artış oranı beklenenin de üzerinde olmuş ve bu aşırı artış sürekli ve kararlı bir nitelik kazanmıştır. Gümrük Birliği'nin oluşumunu gerçekleştiren 6 Mart 1995 tarih ve 1/95 sayılı AB-Türkiye Ortaklık Konseyi Kararı'nı izleyen 2/95 sayılı Karar ile AB dışı ülkelerden yapılacak motorlu taşıt araçları ithalatı, Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) üzerinde gümrük vergisine tabi tutulmuştur. 1996-2000 yıllarını kapsayan bu uygulama ile Türkiye, otomobilde 1996 yılı için % 10 olan AB Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) yerine % 33 oranını uygulamıştır (DPT, Otomotiv Sanayi 2007, 11 ve 43).

Geçen 5 yıl içinde her yıl belirli oranda azalan söz konusu gümrük vergisi, 01 Ocak 2001 tarihinden itibaren OGT düzeyine indirilmiştir. 1996'da ithalatta gümrük vergisi ve eş etkili vergilerin oranı ise AB sanayi ürünleri için sıfır ve AB dışından gelen ürünler için bu tarihte her yıl azaltılarak 2001 yılında Ortak Gümrük Tarifesi düzeyine inmiştir. Gümrük Birliği ile birlikte başlayan ithalat artışı ile ithalatın pazar payı % 70 düzeyine kadar yükselmiştir (DPT, Otomotiv Sanayi 2007, 11 ve 43). Gümrük Birliği sonrasında küresel firmalarla Türkiye'deki ortakları arasında daha yoğun bir entegrasyon süreci gelişmiştir. Otomotiv sektörü, küresel rekabet ortamına geçiş için köklü değişimler yaşarken, yatırımların teşviki ile "ihracata yönelik" rekabetçi bir sanayi kimliği kazanmaktadır (Şekil 1).

Gümrük Birliği sonrasında ithalat artışı gerçekleşmiş ve ürün çeşidi bollaşmıştır. Firmalar bu olgu sonucunda iç pazarda da çok yoğun bir rekabet ortamıyla karşılaşmıştır. Tüketicilerin gözündeki marka imajı ve yabancı malların önemi, firmaların rekabet sorunlarını büyüten bir etken haline gelmiştir (Orhan 1997, 61-62).

h. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)

Bu plan döneminde ana ve yan sanayi entegrasyonunun teknik, mali ve kalite sistemleri alanında güçlendirilmesi hedef alınmıştır. Kasım 2000 ve Şubat 2001 ekonomik krizleri sektörü derinden etkilemiştir. 2000 yılında motorlu taşıt üretimi 468.381 iken, 2001 yılında 357.217'ye gerilemiştir. 2003 yılında üretim tekrar artarak 562.466'ya ulaşmış ve sektördeki kriz önemli ölçüde aşılmıştır. Sözü edilen olumsuz tabloya rağmen 2001 yılında Ford Otosan Kocaeli İli'nde, 2002 yılında da "Hattat Tarım"da Tekirdağ İli'nde üretime başlamış ve Marmara Bölgesi'nde kümelenme süreci devam etmiştir. Bu Plan dönemi bitmeden 03 Ekim 2005 tarihinde Türkiye'nin resmen Avrupa Birliği'ne katılım müzakereleri başlamıştır.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



i. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)

2000’li yıllardan bu yana yoğun eğitim programları ile yetişen üstün nitelikli insan gücü, sektördeki rekabet gücünün en önemli dayanağıdır. Sektörde yabancı ortakların dünya pazarlarındaki gücü, ulaşılan teknolojik bilgi birikimi, uluslararası belgelendirme ile kanıtlanmış kalite yönetim sisteminin varlığı sektörde ulaşılan rekabet düzeyinin göstergeleridir (DPT, Karayolu Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2001, 44). Otomotiv yan sanayi, mamul üretim kapasitesi, mamul çeşitliliği ve ulaştığı standartlar itibarıyla, Türkiye’de imal edilen taşıt araçları için gerekli olan yedek parçaların en az % 80’ini karşılayabilecek düzeye erişmiştir (Sönmez 2010, 9-11).

Bu planda, “İşletmelerin fiziki altyapı ihtiyaçları karşılanacak, ağ oluşturma ve kümelenme girişimleri desteklenecektir” denilmektedir. “İşletmelerin belirlenmiş sanayi bölgelerinde kurulması ve mevcutların bu alanlara taşınması özendirilecektir.” denilerek sanayi bölgeleri ve kümelenme girişimlerine hız verilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca planda “Yerel kümelenme alanlarını destekleyici, kümedeki aktörler arasında işbirliğini arttırıcı ve kümenin dünya piyasaları ile entegrasyonunu sağlamaya yönelik mekanizmaların oluşumu özendirilecektir.” denilmektedir (DPT, Otomotiv Sanayi 2007, 91-94). Ülkemizde kümelenme çalışmalarına destek verilmesi ilke olarak benimsenmektedir.

Türkiye’de otomotiv ana ve yan sanayinin gösterdiği mekansal yoğunlaşma ve nedenleri ele alınmadan önce, otomotiv ana ve yan sanayinin mevcut durumunun analizine ihtiyaç duyulmaktadır.

4. Otomotiv Ana ve Yan Sanayinde Mevcut Durum Analizi

4.1. İşletme Sayısı ve Bazı Karakteristikleri

Türkiye’de motorlu taşıt üreten 15 ana işletmenin 2012 yılı toplam üretim kapasitesi 1.6 milyon adet/yılı aşmaktadır (Tablo 1). Yıllık üretim kapasitesi en fazla olan firmalar ise Tofaş, Oyak Renault, Ford Otosan ve Toyota grubudur. Otomotiv sanayinde otomobil ve hafif ticari araçlar üretim kapasitesi son on yıl içinde % 50 oranında artmıştır. Türkiye’de faaliyet gösteren Avrupa Birliği üyesi otomotiv firmaları Fiat/Iveco, Ford, Man, Mercedes Benz, Renault, Peugeot, Land Rover iken, diğer ülkelere ait firmalar ise Isuzu, Toyota, Honda, Hyundai ve Mitsubishi’dir. Türkiye’de ulusal bir otomotiv markası bulunmamakta, yabancı ortaklık veya lisans ile üretim yapılmaktadır.

Tablo 2’de araç türlerine göre kapasite kullanım oranları görülmektedir. Sektörde kapasite kullanım oranları 2001 yılında yaşanan ekonomik kriz nedeniyle en düşük düzeye inmiştir. Sektörde kapasite kullanım oranı 2003 yılından itibaren artışa geçerek 2007 yılında en üst seviyeye başka bir ifade ile % 86’ya ulaşmıştır. Kapasite kullanım oranı 2008 yılında bir miktar azalmış ve küresel ekonomik krizin etkileri nedeniyle 2009 yılında % 42’ye gerilemiştir. 2010 yılında Türkiye ekonomisinin toparlanma sürecine girmesi nedeniyle sektörde kapasite kullanım oranı tekrar % 72’ye ulaşmıştır. Avrupa’da yaşanan ekonomik krizin derinleşmesine bağlı olarak özellikle AB ülkeleri pazarının daralması, 2011 yılında kapasite kullanım oranının % 69’a ve 2012 yılında da % 63’e gerilemesine yol açmıştır. 2012 yılında kapasite kullanım oranının düşmesinde iç talebin düşmesi de etkilidir. Tablo 2’de görüldüğü üzere otomobil ve hafif ticari araçlar üretiminde kapasite kullanım oranları sektör ortalamalarının üzerinde iken, ağır ticari araçlarda genellikle sektör ortalamalarının gerisinde kalmaktadır. 2012 yılında otomotiv yan sanayinde de kapasite kullanım oranı ana sanayi ile aynı düzeydedir.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



Tablo 1: Motorlu taşıt aracı üreten firmalar ve 2012 üretim kapasiteleri

KURULUŞ ADI	ÜRETİM YERİ	ÜRETİME BAŞLAMA TARİHİ	LİSANS	ÜRETİM KONUSU	YERLİ SERMAYE PAYI (%)	KAPASİTE (2012)
Hattat Tarım	Çerkezköy-Tekirdağ	2002	Valtra/Universal/Hattat	Traktör	100	15.000
M. Benz Türk	Esenyurt-İstanbul Aksaray	1968 1985	Mercedes Benz	Kamyon, Otobüs	15	18.500
Anadolu Isuzu	Gebze-Kocaeli	1966	Isuzu	Kamyon, Kamyonet Minibüs Midibüs	70.26	13.155
Honda Türkiye	Gebze-Kocaeli	1997	Honda Motor Europe Ltd	Otomobil	-	50.000
Hyundai Assan	Kocaeli	1997	Hyundai Motor Comp.	Otomobil Kamyonet Minibüs	30	125.000
Toyota	Sakarya	1994	Toyota	Otomobil	-	150.000
Otokar	Arifiye-Sakarya	1963	Land Rover/ Fruehauf	Kamyonet Otobüs Minibüs Midibüs	100	8.800
Ford Otosan	Eskişehir Gölcük-Kocaeli	1983 2001	Ford	Kamyon Kamyonet Minibüs	59	330.000
Karsan	Nilüfer-Bursa	1966	Karsan/Peugeot/ Hyundai Motor Company/ Renault Trucks/Breda Menarini Bus	Kamyon Kamyonet Minibüs Otobüs	100	95.050
Oyak Renault	Bursa	1971	Renault	Otomobil	49	360.000
Tofaş	Bursa	1971	Fiat	Otomobil	62.2	400.000
M.A.N Türkiye	Akyurt-Ankara	1966	Man Truck & Bus AG	Kamyon Otobüs	0,1	1.700
T. Traktör	Ankara	1954	-	Traktör	62.5	40.000
B.M.C.	Pınarbaşı-İzmir	1966	-	Kamyon Kamyonet Otobüs Minibüs	100	20.000
Temsa Global	Adana Sakarya	1987 2008	Temsa/Mitsubishi Fuso Truck&Bus Corp.	Kamyon Kamyonet Otobüs Midibüs	100	10.750
Toplam						1.637.955

Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği (OSD), www.osd.org.tr

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



Tablo 2: Motorlu taşıt araçları üreten firmalarda kapasite kullanım oranları (%)

ARAÇ TÜRÜ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Otomobil ve Hafif Ticari Araçlar	50	31	38	54	75	78	89	91	80	59	74	76	69
Ağır Ticari Araçlar	56	16	24	38	56	62	41	56	73	37	44	66	56
Toplam Taşıt Araçları	50	30	36	53	74	77	81	86	77	42	72	69	63

Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği (OSD), www.osd.org.tr

Otomotiv sanayinde kapasite fazlasının mali yükü; pazardaki büyümenin sınırlı kalması, müşterilerin daha düşük fiyatla daha yüksek kalite/performans/konfor isteklerinden doğan yoğun rekabet, Ar-Ge harcamalarının artışı sonucunda azalan kâr oranları gibi nedenlerle daha da artmaktadır (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sektörü Raporu 2010, 15).

Türkiye’de tedarik zincirinde aksam parça üretmek üzere 1.100 civarında firma bulunmakta olup, bunların büyük bölümü ana sanayi firmalarına orijinal parça üretmektedir (Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı “2011-2014” 2011, 8). Ana üreticilerinin teknik ve ekonomik desteği ile kurulan ve gelişen yan sanayi bugün kendi alanında önemli bir potansiyel göstermektedir. Yan sanayide AB firmalarının ağırlığı göze çarpar. 130’un üzerinde AB ve 10’un üzerinde AB dışı firma yan sanayide lisans ve ortak yatırım kurmak suretiyle faaliyet göstermektedir (Sönmez, 2010: 9-10).

Taşıt araçları imalat sanayine direkt olarak orijinal parça tedarik eden ve uluslararası pazarlara kaliteli mamullerle giren 350 civarında yan sanayi işletmesi bulunmaktadır. Diğer işletmeler ise küçük ölçekli işletmeler olarak faaliyet göstermektedir. Dünyadaki büyük şirketlerden pek çoğunun yerli firmalarla ortak yatırımları bulunmaktadır. Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD) 1978 yılında kurulmuş olup, Türk otomotiv yan sanayinin tek ve en yetkin temsilcisidir. 322 üyesi ile otomotiv yan sanayi üretiminin % 65’ini ve ihracatının da % 70’ini temsil etmektedir. Üyelerinden 68’i değişen oranlarda yabancı sermaye ortaklığı ile üretim yapmaktadır (www.taysad.org.tr).

4.2. Üretim

Türkiye’de 1963 yılında sadece 11 bin adet olan motorlu taşıt üretimi 1976 yılında 146 bin adete ulaşmıştır. 1977-1985 arasında üretimde dalgalanmalar gözlenirken, 1986 yılı üretimi 141 bin adet olarak gerçekleşmiştir. Bu yıldan itibaren üretim giderek artarak 1993 yılında 453 bin adete ulaşmıştır. 1994 ekonomik krizi nedeniyle üretim 268 bine kadar gerilemiş ve ancak 2000 yılında 1993 yılı üretim seviyesi aşılmıştır. 2001 yılında ağır bir ekonomik krizin yaşanması sektör üretiminin tekrardan 285 bin adete kadar gerilemesine yol açmıştır. Sektörün 2000’li yıllardaki performansını, genel ekonomik gelişmeler ve faiz oranları başta olmak üzere makro ekonomik göstergelerdeki değişimler belirlemiştir. 2002 yılından itibaren üretimde bir kıpırdanma görülmesine rağmen, 2000 yılı rakamlarına ulaşamamıştır. Motorlu taşıt üretimi 2003 yılında ilk defa 500 bin adeti aşarak 563 bine ulaşmıştır (Şekil 2). 2003 yılından bu yana uygulanan ekonomik istikrar programı ekonomik büyümeye ivme kazandırmış, bu da otomotiv sanayi yatırımlarını hızlandırmıştır.

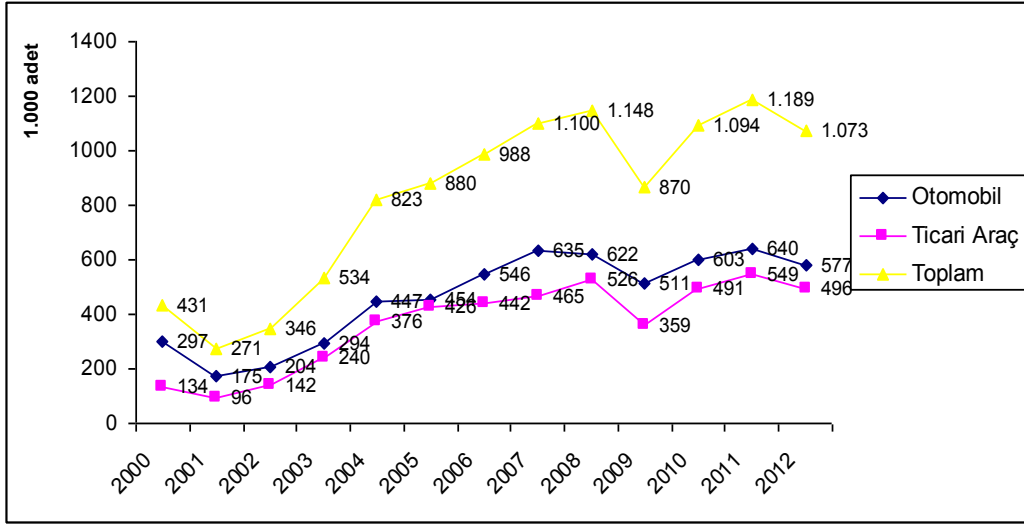
2003-2008 yılları arasında hızla gelişen motorlu taşıt sektörü, üretim, iç pazar büyüklüğü ve ihracatta dikkat çeken büyüklüklere ulaşmıştır. Bu dönemde üretim sürekli artış göstermiştir.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



Motorlu taşıt üretimi ilk defa 2006 yılında bir milyon adete ulaşmıştır. 2007 yılında ilk defa motorlu taşıt üretimi 1.1 milyonu aşmıştır. Ancak Türkiye'nin 2009 yılında küresel ekonomik krizin etkisine girmesi, iç talebin daralması ve ihracatın azalması, motorlu taşıt üretiminin 884 bin adete kadar gerilemesine yol açmıştır. Sektörde 2009 yılı sonu itibariyle üretim ve ihracatta önemli kayıplar yaşanmıştır.



Şekil 2: Türkiye’de otomobil ve ticari araç üretimi (2000-2012)

Kaynak: www.osd.org.tr

Krizde hızla artan stokların eritilmesi ve talebin canlandırılması amacı ile 15 Mart-16 Haziran 2009 tarihleri arasında uygulanan ÖTV indirimi, daha sonra azalarak 30 Eylül 2009 tarihine kadar devam etmiştir. ÖTV indiriminin yalnız silindir hacmi 1.600 cm³’den küçük olan otomobiller ile kamyonetlerden oluşan hafif ticari araçlarda etkili olarak uygulanması dolayısıyla, Mart-Eylül ayları arasında bu ürünlerde önemli talep artışı sağlanmıştır. Bu dönemde ek olarak 220 bin dolayında araç satıldığı tahmin edilmektedir (Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı “2011-2014” 2011, 15).

Türkiye’nin 2010 yılında krizin etkisinden çıkmaya başlaması motorlu taşıt talep ve dolayısıyla da üretimine yansımış ve bu yılda üretim 1.1 milyon ve 2011 yılında da 1.2 milyon adeti bulmuştur. Böylece 2008 yılı üretim rakamları aşılmıştır. 2010 yılında ihracattaki artışa rağmen, AB pazarındaki daralma nedeniyle beklenen üretim hedeflerine ulaşamamıştır. 2012 yılında AB pazarında yaşanan daralma motorlu taşıt üretimimizde düşüşe yol açmıştır. 2012 yılında otomobil üretimi 577 bin, ticari araç üretimi 496 bindir. Dolayısıyla 2012 yılı taşıt araçları üretimi yaklaşık 1 milyon 73 bin adettir (Şekil 2). Bu yılda traktör üretimimiz ise 42 bin adettir. Traktör üretim rakamını da dikkate aldığımızda 2012 yılında toplam motorlu taşıt üretimimiz 1.1 milyonu aşmaktadır. 2012 yılında iç ve dış talepteki daralma sektör üretiminin 2011 yılına göre bir miktar gerilemesine yol açmıştır. 2011 yılı sonunda hafif ticari araçlardaki ÖTV artışı; 2012 yılında talebi ve dolayısıyla üretimin azalmasına yol açmıştır.

Otomotiv yan sanayi, mamul üretim kapasitesi, mamul çeşitliliği ve ulaştığı standartlar itibariyle ülkede imal edilen taşıt araçları için gerekli olan yedek parçaların en az % 80’ini karşılayabilecek düzeye erişmiştir. Sektördeki bilgi birikimi, geniş ürün yelpazesi ve yüksek ihracat potansiyeliyle birlikte ülkemizin coğrafi konumu nedeniyle yabancı yatırımcıları kendine

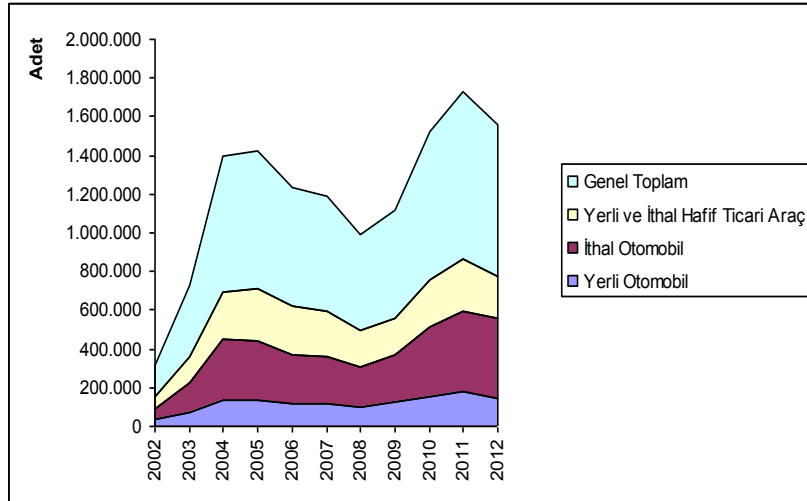
Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

çekmektedir (Sönmez 2010, 11). Otomotiv yan sanayi bugün yurt içinde ve yurt dışında üretilen araçlara orijinal ürün üreticisi olmasının yanında yenileme pazarına aksam ve parça üretmektedir (www.taysad.org.tr).

4.3. İç Pazar

2001 ve 2002 yıllarında yaşanan ekonomik kriz nedeniyle daralan iç talep, iç pazarın 200 binin altında bir rakam teşkil etmesine yol açmıştır. 2003’ten itibaren büyümeye başlayan iç pazar, 2006 yılında 666 bin düzeyine ulaşmıştır. 2009 yılında küresel ekonomik krizin Türkiye’ye yansımaları iç pazarı daraltarak talebi düşürmüştür. Ancak 2009 yılında ÖTV indirimi iç talebi bir miktar hareketlendirmiştir. İç talep 2010 yılında yaklaşık 761 bin adete ulaşmıştır (Şekil 3). 2010 yılında 509.784 adet olan otomobil iç pazarının % 69’u yine ithal otomobiller teşkil etmektedir. Türkiye’nin son yıllarda hızlı bir ekonomik büyüme sürecine girmesi ve satın alma gücünün artması ithal araçlara yönelimi arttırmıştır. Öyle ki, 2011 yılında otomobil iç pazarının % 70’ni ithal otomobiller teşkil etmiştir. 2011 yılı sonunda hafif ticari araçlardaki ÖTV artışı 2012 yılında iç talepteki daralmanın nedenleri arasındadır.



Şekil 3: Taşıt araçları iç pazarı (otomobil+ticari araç)

(Kaynak: www.tuik.gov.tr)

Türkiye’de 2011 yılında 1.000 kişi başına düşen motorlu araç sayısı 215 iken, Avrupa Birliği ortalaması 473’tür. Kişi başına düşen araç sayısı bakımından Avrupa Birliği ortalamasının gerisinde bulunan Türkiye, doymamış bir pazar niteliği göstermektedir.

4.4. Dış Ticaret

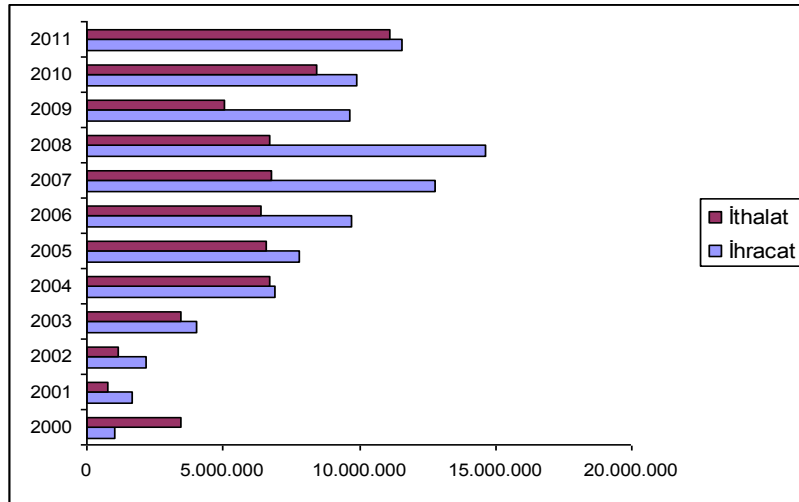
Türkiye’de taşıt araçları sanayi 2005 yılından itibaren ihracatını sürekli arttırarak, Türkiye’nin en fazla ihracat gerçekleştiren sektörlerinden biri haline gelmiştir. Taşıt araçları ihracatı 2005 yılında 7.7 milyar ABD doları iken, bu rakam 2006 yılında 9.7 milyar \$, 2007 yılında 12.7 milyar \$ ve 2008 yılında 14.8 milyar \$’a ulaşmıştır (Şekil 4). 2009 yılında küresel ekonomik krizin etkilerine bağlı olarak AB pazarının daralması nedeniyle ihracat 9.6 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılında da tablonun pek değişmemesi ihracatın çok fazla artmamasına neden olmuştur. Koşulların nispi düzelme gösterdiği 2011 yılında ihracat miktarı 11.6 milyar \$’a ulaşmıştır (Şekil 4).

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

Motorlu taşıt araçları sanayi dış ticaretinde AB çok önemli bir yere sahiptir. Aksam ve parça ihracatı kriz nedeni ile AB dışı pazarlara ihracatını önemli oranda arttırmıştır. Özellikle otomobil ve hafif ticari taşıtlarda alternatif pazarlardan ABD dışında bir gelişme sağlanması olası değildir. ABD pazarında son iki yıldan bu yana hafif ticari taşıt ihracatında gelişmeler devam etmektedir. Güney ve Orta Amerika'nın potansiyel pazarlarında ise Serbest Ticaret Anlaşmalarının bulunmaması bu pazarlardaki yüksek koruma nedeni ile motorlu taşıt ticaretini sınırlamaktadır (OSD, Otomotiv Sanayi 2012 Yılı Genel Değerlendirme Raporu 2013, 13). Dolayısıyla Türkiye'nin 2012 yılı motorlu taşıt ihracı miktarı olarak 2011 yılına göre % 7 oranında azalma göstermiştir.

Şekil 4'e dikkat edilirse; 2004-2009 yılları arasında taşıt araçları ithalatının 5-6 milyar ABD doları düzeyinde sabitlenmesi ithalata bağımlılığın sabit düzeyde kaldığının göstergesidir. Ancak 2010 yılında Türkiye'nin tekrar ekonomik büyüme sürecine girmesi ithal otomobile olan talebin artmasına yol açmış ve ithalat değeri 8.4 milyar doları bulmuştur. Bu süreç 2011 yılında daha da ivme kazanarak 11.1 milyar \$'a ulaşmıştır. Türkiye otomotiv sektöründe 2007-2010 yılları arasında net ihracatçı bir ülkedir. 2011 yılında ise net ithalatçıdır. 2011 yılında otomotiv ana sanayi ihracatının değer bazında % 72'si Avrupa Birliği ülkelerine gerçekleştirilmiştir. Geri kalan ihracatını ise büyük ölçüde Doğu Avrupa ülkeleri, NAFTA ve EFTA ülkelerine gerçekleştirmiştir.



Şekil 4: Taşıt araçları dış ticareti (Bin ABD \$)

(Kaynak: www.tuik.gov.tr)

2011 yılında otomotiv sektörü ithalatının değer bazında % 86'sı Avrupa Birliği ve EFTA ülkelerinden gerçekleştirilirken, % 10.9'u Uzak Doğu ve % 3.1'i de NAFTA ülkelerinden gerçekleştirilmiştir.

Otomotiv yan sanayi ihracatı 1998 yılında ilk defa 1 milyar ABD \$'ını aşmış, 2006 yılında 4.3 milyar \$'a ulaşmıştır. 2008 yılında 6.4 milyar \$ gibi önemli bir rakama ulaşmıştır. 2009 yılında ihracat, krizin etkisiyle 4.6 milyar \$'a gerilemiştir. Ancak 2010 yılından itibaren artmaya başlayan ihracat 2011 yılında 11.6 milyar \$'a yaklaşmıştır. 2010 yılında otomotiv yan sanayi ihracatının değer bazında % 75'i Avrupa Birliği ülkelerine gerçekleştirilmiştir. Küresel markalara "sıfır hata" ile ürün sevk eden otomotiv yan sanayi, sadece Türkiye'deki ana sanayi işletmelerine değil, AB ülkelerindeki firmalara ürünlerini ihraç etmektedir.

Oto yan sanayi ithalatı; 2007 yılında 9.5 milyar ABD \$'ına yaklaşırken, 2008 yılında 10.2 milyar \$, 2009 yılında 7.4 milyar \$ ve 2010 yılında 6.6 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. 2011

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

yılında ise muazzam bir artış göstererek 16.1 milyar \$’a ulaşmıştır. 2011 yılına kadar ithalatın giderek azaldığı ve ihracatın ithalatı karşılama oranının giderek yükseldiği görülmektedir. Türkiye’nin ithalat yaptığı başlıca ülkeler; Fransa, Almanya, İtalya, İngiltere ve Japonya’dır.

2011 yılında ülkemizin sektörlere göre dış ticareti incelendiğinde otomotiv ana ve yan sanayi ilk sırayı alan bir sektördür. Ülkemizde taşıt araçları üretiminin 2008 yılında % 79’u dış ticarete konu olurken, 2012 yılında % 67’si dış ticarete konu olmuştur.

4.5. Türk Otomotiv Sanayinin Dünya Otomotiv Ligindeki Yeri

Dünya motorlu taşıt üretimi 2011 yılına göre 2012 yılında % 5.3 oranında artış göstermiştir (Tablo 3). Avrupa hariç tüm üretim bölgelerinde de üretim artışı yaşanmıştır. 2011 yılına göre 2012 yılında en yüksek artış % 17.2 oranı ile Nafta ülkelerinde yaşanmıştır. 2012 yılında Nafta ülkelerinin Amerika kıtası motorlu taşıt üretimindeki payı % 78.9 iken, dünya toplamındaki payı % 18.8’dir. Adet olarak en yüksek artış ise Asya+Okyanusya bölgesinde gerçekleştirilmiştir. 2011 yılında bu üretim bölgesinde ÇHC, Japonya ve Güney Kore’nin dünya motorlu taşıt üretimindeki payı % 40.1’dir. ÇHC, 2011 yılına göre 2012 yılında üretimini arttırmaya devam etmiştir (Tablo 4).

Tablo 3: Dünya motorlu taşıt araçları üretimi (1000 adet)

Üretim Bölgesi	Üretim			Değişim(%) (2011/2012)
	2010	2011	2012	
Toplam Avrupa	19.613	20.954	19.821	-5.4
<i>Avrupa Birliği</i>	13.694	17.522	16.240	-7.3
Toplam Amerika	16.611	17.793	20.023	12.5
<i>Nafta</i>	12.177	13.477	15.794	17.2
Toplam Asya Okyanusya	40.897	40.575	43.709	7.7
Toplam Afrika	488	556	586	5.3
Genel Toplam	77.609	79.880	84.141	5.3

Kaynak: OICA, www.oica.net

Dünya motorlu taşıtlar üretiminde Türkiye 2005 yılında 17. sırada iken, 2006 yılında 16. sıraya, 2007 yılında 16. sıraya ve 2008 yılında 1.147.110 adet üretimiyle 15. sıraya yükselmiştir. 2009 yılında küresel ekonomik krize bağlı olarak düşen iç talep ve AB pazarındaki daralma nedeniyle üretim 869.605 adete kadar gerilemiştir. Bu da Türkiye’nin sıralamadaki yerini 17. basamağa kadar gerilemiştir. Türkiye’nin ekonomik krizin etkilerinden 2010 yılından itibaren çıkmaya başlaması ve artan iç talep, motorlu taşıt üretiminin 1.1 milyon adete kadar yükselmesine yol açmıştır. Bu da Türkiye’nin dünya motorlu taşıt üretimindeki yerini tekrardan 16. sıraya yükseltmiştir. 2011 yılında 17. sıraya gerileyen Türkiye, 2012 yılında Avrupa’da üretimin daralması nedeniyle bir basamak yükselerek 16. sıraya oturmuştur.

Tablo 4’te görüldüğü üzere Avrupa’da 2009 yılında motorlu taşıt üretiminde 7. sırada bulunan Türkiye, 2010 ve 2011 yıllarında 6. sıraya yükselmiş ve 2012 yılında da 7. sıraya gerilemiştir. Araç kategorisi bazında değerlendirme yapıldığında Türkiye, 2012 yılında otobüs üretiminde Avrupa’da ikinci, hafif ticari araç üretiminde birinci ve otomobil üretiminde ise yedinci sırada yer almaktadır.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

Tablo 4: Dünya motorlu taşıt üretiminde ilk on sekiz ülke içerisinde Türkiye'nin yeri (Adet)

SIRA NO	2008	2009	2010	2011	2012
1	Japonya 11.575.644	ÇHC 13.790.994	ÇHC 18.264.667	ÇHC 18.418.876	ÇHC 19.271.808
2	ÇHC 9.299.180	Japonya 7.934.516	Japonya 9.625.940	ABD 8.661.535	ABD 10.328.884
3	ABD 8.693.541	ABD 5.708.852	ABD 7.761.443	Japonya 8.398.630	Japonya 9.942.711
4	Almanya 6.045.730	Almanya 5.209.857	Almanya 5.905.985	Almanya 6.146.953	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 3.649.358	Hindistan 3.927.411	Hindistan 4.145.194
7	Fransa 2.568.978	Hindistan 2.632.694	Hindistan 3.538.783	Brezilya 3.407.861	Brezilya 3.342.617
8	İspanya 2.541.644	İspanya 2.170.078	İspanya 2.387.900	Meksika 2.681.050	Meksika 3.001.974
9	Hindistan 2.332.328	Fransa 2.047.658	Meksika 2.345.124	İspanya 2.373.329	Tayland 2.483.043
10	Meksika 2.167.944	Meksika 1.561.052	Fransa 2.227.742	Fransa 2.242.928	Kanada 2.463.732
11	Kanada 2.082.241	Kanada 1.490.632	Kanada 2.071.026	Kanada 2.135.121	Rusya 2.231.737
12	Rusya 1.790.301	İran 1.395.421	Tayland 1.644.513	Rusya 1.990.155	İspanya 1.979.179
13	İngiltere 1.649.515	İngiltere 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 1.457.798	İngiltere 1.576.945
15	Türkiye 1.147.110	Çek Ç. 974.569	İngiltere 1.393.463	İngiltere 1.463.999	Çek Ç. 1.178.938
16	İran 1.051.430	Polonya 884.133	Türkiye 1.094.557	Çek Ç. 1.199.845	Türkiye 1.072.339
17	İtalya 1.023.774	Türkiye 869.605	ÇekÇ. 1.076.385	Türkiye 1.189.131	Endonezya 1.065.557
18	Çek Ç. 946.567	İtalya 843.239	Polonya 869.376	Endonezya 838.388	Slovakya 900.000

Kaynak: OICA, www.oica.net

4.6. Türk Otomotiv Ana ve Yan Sanayide Ar-Ge Faaliyetleri

Türkiye’de otomotiv ana sanayinde hizmet veren firmaların büyük çoğunluğu küresel otomotiv şirketlerinin lisansı ve ortaklığı altında global pazarlara yönelik üretim yapmaktadır. Ana ve yan sanayinde sınırlı sayıda firmanın Ar-Ge bölümüne sahip oldukları görülmektedir. Bu firmalar değişen oranlarda ürün tasarımı ve tasarım doğrulaması yapabilmektedir. Özellikle hafif ve ağır ticari araçlarda firmaların bir ürünü tamamen tasarlayabilecek bilgi birikimine ve gerekli yetkin eleman sayısına sahip oldukları gözlenmektedir. Türkiye’de tasarım doğrulaması ve “Tip Onay” sisteminin gereği olan testler açısından da uluslararası standartlarda önemli altyapı tesisi eksikliği bulunmaktadır. Bu konuda gelişmiş bazı laboratuvarlara sahip sınırlı sayıda firma bulunmaktadır. Ancak Ar-Ge alt yapısı olarak yol testleri için gerekli pistler ve hasarlı araç çarpma tesisi ile rüzgar tüneli gibi eksiklikler de önemli ölçüde giderilmiştir (Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı “2011-2014” 2011, 18-26). Otomotiv Teknolojileri Araştırma Geliştirme Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi (OTAM) bünyesinde tip onayı testleri yanında sektördeki bazı dernek ve birlikler ile üniversitelerin ve rakip otomotiv firmalarının işbirliğinde Ar-

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



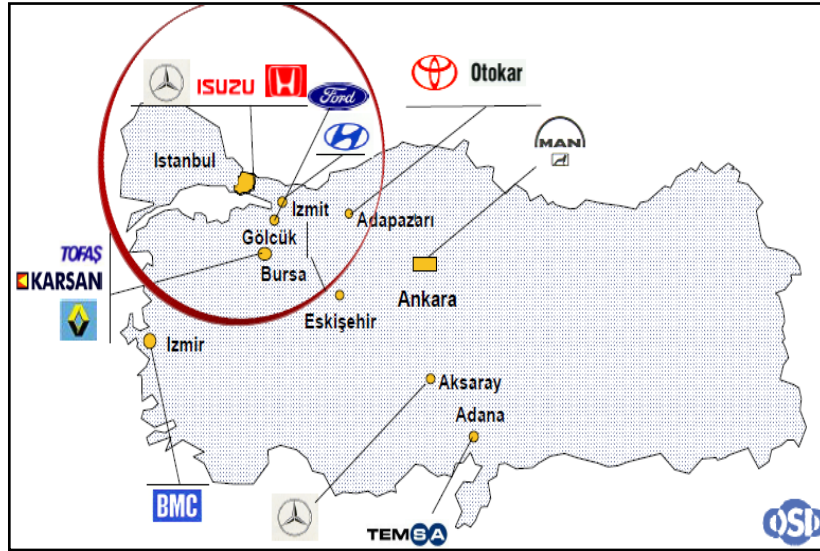
Ge ve ürün testi proje ve çalışmaları yürütülmektedir. Ayrıca test ve sertifikasyon çalışmaları yürütülmektedir.

Yeni Ar-Ge mevzuatı ile birlikte, sanayinin ileri teknoloji gerektiren ürünlerinin Türkiye’de tasarlanabilmesi daha geniş teşvik imkanına kavuşmuştur. 5746 sayılı Ar-Ge Kanunu kapsamında faaliyete geçen 137 Ar-Ge merkezinin (2013) 50’si aksam ve parça üretimi yapan tedarikçiler ile motorlu araç üretimi yapan firmalar tarafından kurulmuştur. Kurulan Ar-Ge merkezlerinin 12’si ana sanayi, 38’i yan sanayi şirketlerince hayata geçirilmiştir. Ar-Ge merkezlerinde çalışanların sayısı 5.500’e yükselmiştir. Ar-Ge merkezleri, Ar-Ge faaliyetlerinin kurumsallaşması, üniversite sanayi işbirliklerinin gelişmesi ve Ar-Ge insan gücünün yetişmesinde önemli kazanımlar sağlamaktadır (OSD, Otomotiv Sanayi 2012 Yılı Değerlendirme Raporu 2013, 21-22).

5. Mekansal Dağılım ve Kümelenme

Türkiye’de otomotiv ana sanayinde faaliyet gösteren on beş firma şubeleriyle birlikte on farklı ilde faaliyet göstermektedir. Otomotiv sanayi firmaları; Tekirdağ, İstanbul, Kocaeli, Sakarya, Bursa, Eskişehir, İzmir, Ankara, Aksaray ve Adana illerinde faaliyet göstermektedir (Şekil 5). Otomotiv ana sanayi işletmelerinin % 66.7’si Marmara Bölgesi’nde, yan sanayi işletmelerinin ise % 85’i Marmara ve Ege bölgelerinde bölgesel yoğunlaşma göstermektedir.

Türkiye’de İstanbul, İzmir ve Adana illeri gibi geleneksel sanayi bölgeleri (büyüme kutupları) komşu illerde sanayinin gelişmesinde de etkili olmaktadır. Tekirdağ, Kocaeli, Sakarya ve Bursa illerinde sanayinin gelişiminde hinterlandında yer aldıkları İstanbul İli’nden sanayinin çevreye yayılması etkili olmuştur. Özellikle çevre illerin ucuz arsa imkanları, organize sanayi bölgeleri ve bu bölgelere yönelik uygulanan teşvik uygulamalarıyla çekici kılınması, komşu art bölge illerinde imalat sektörü gelişimini olumlu yönde etkilemektedir. İstanbul İli’nden çevreye yayılan sanayi ile hızlı bir büyüme performansını yakalayan bu iller, doğal olarak Türkiye GSYİH içindeki paylarını da arttırmıştır (Genç 2008, 72-73).



Şekil 5: Türkiye’de otomotiv ana sanayi işletmelerinin dağılımı ve

Doğu Marmara otomotiv kümelenmesi (Kaynak:www.osd.org.tr)

Dünya ekonomileri ve bu ekonomilerin en rekabetçi sektörleri incelendiğinde, arkalarında birbirileri ile ilişkili işletmelerin *coğrafi yoğunlaşmasına* dayalı kümelenmelerin olduğu

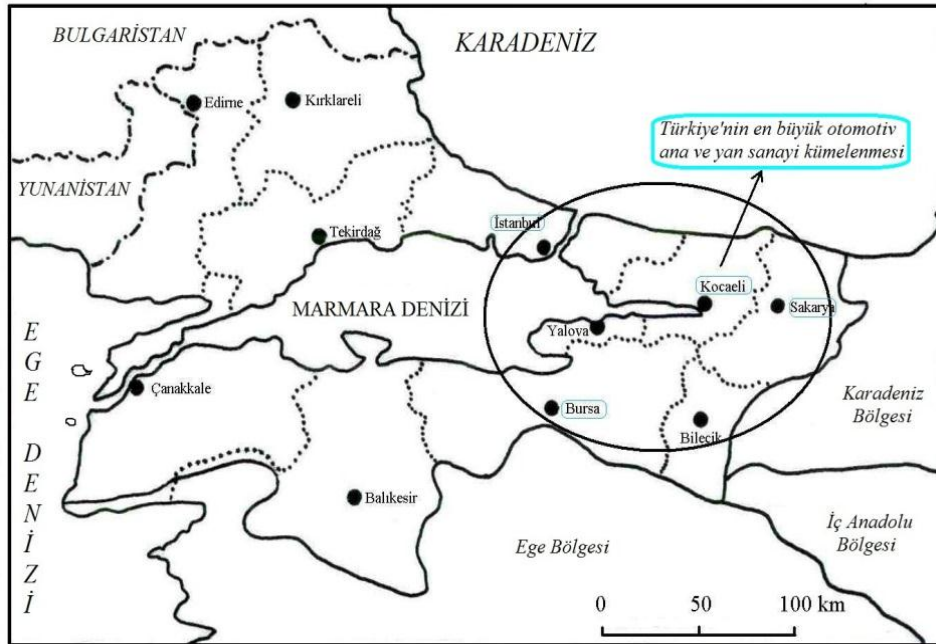
Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

görülmektedir. Sektörel, bölgesel ve yerel rekabet gücünü arttıran ve bir kalkınma modeli olarak görülen kümelenme, birbirlerine katma değer ekleyen üretim zinciri ile bağlı, tedarikçileri de içeren (1) firmalar veya işletmeler, (2) bilgi üreten kurumlar (üniversiteler, araştırma kurumları, mühendislik şirketleri vs.), (3) destekleyici kurumlar (acenteler, danışmanlık şirketleri, bankalar, sigorta şirketleri vs.), (4) müşteriler, (5) kümelenmeyi destekleyen ilgili kamu kurumları (il özel idareleri, Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı (KOSGEB) vs.), (6) sektörel sivil toplum kuruluşları, (7) yerel yönetimler, (8) sektöre yönelik medya ve (9) kontrol ve standartları düzenleyen kuruluşlar bütünüdür (Porter 1998; Oxford Research 2008; Eraslan 2009, 24). Oluşturulan bu ağın *coğrafi* bir alanda yoğunlaşması kümelenme olarak tanımlanmaktadır.

Coğrafi yoğunlaşma ya da başka bir ifade ile kümelenme; sürdürülebilir bir sosyal, çevresel ve ekonomik kalkınmayı gerçekleştirmeyi amaçlar. Birbirleri ile ilişkili veya birbirlerinin tamamlayıcısı ürünler üreten ve satan kuruluşların sektör ve coğrafi temelde yoğunlaşmalarıdır (Büyükhelvacıgil 2009, 75).

Dünyada otomotiv sektörü, tipik kümelenme örnekleri veren sektörlerden biridir. Bunlar arasında; ÇHC’de Guangzhou otomotiv kümelenmesi, ABD’de Detroit, Almanya’da Baden Württemberg-Bavyera otomotiv kümelenmesi, Fransa’da Rhone Alpes otomotiv kümelenmesi, Hindistan’da Rohtak otomotiv yan sanayi kümelenmesi, İngiltere’de Galler, Birmingham-Coventry-Rugby otomotiv yan sanayi kümelenmesi, ABD’de Tennessee otomotiv yan sanayi kümelenmesi, İtalya’da Piedmont-Liguria-Val d’Aosta otomotiv kümelenmesi ve Japonya’da Nagoya otomotiv kümelenmesi sayılabilir. Türkiye’de de sektör ve coğrafi temelde otomotiv sanayi yoğunlaşması süreci yaşanmaktadır. Marmara Bölgesi’nde otomotiv sanayi; on iki ana sanayi üreticisi ile birlikte çok sayıda yan sanayi işletmesi kümelenme oluşturur.



Şekil 6: Türkiye’de Marmara Bölgesi’nde otomotiv kümelenmesinin yer aldığı iller

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

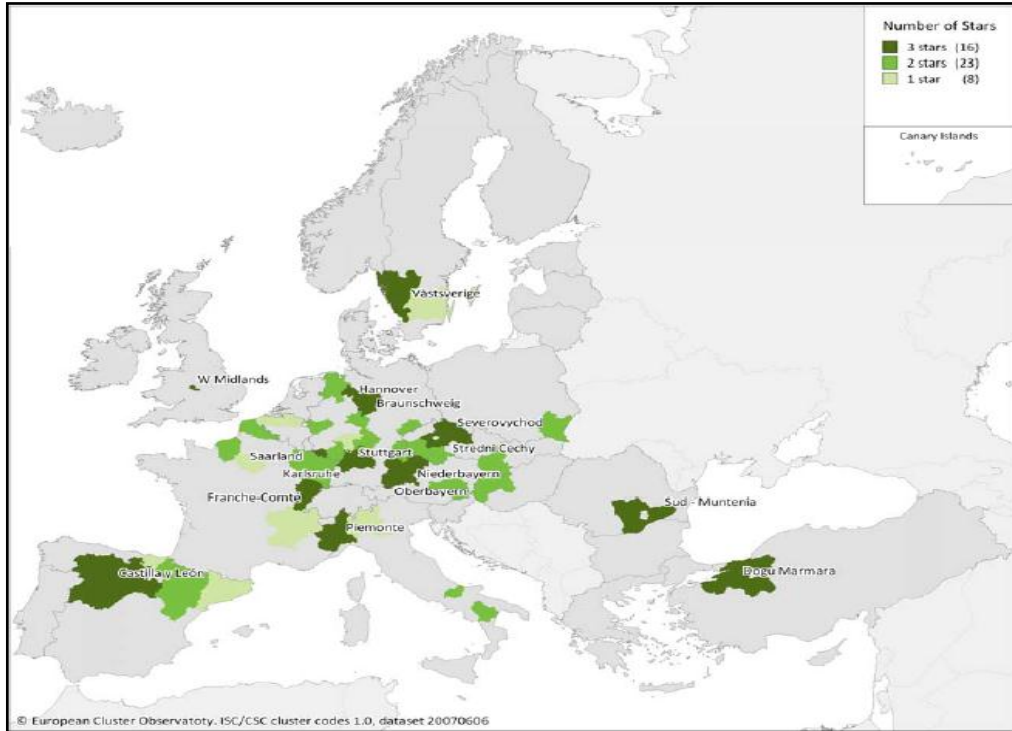
Marmara Bölgesi Doğu Marmara illerinde (Şekil 6) otomotiv sektörünün gösterdiği kümelenme üç önemli alt kümeden oluşmaktadır. Bunlar;

1- İstanbul Tuzla-Pendik-Ümraniye bölgesinde (Asya kesimi) otomotiv yan sanayileri alt kümesi,

2- Kocaeli-Sakarya illeri bölgesinde yedi ana üretici (Anadolu Isuzu, Ford, Honda, Hyundai, Otocar, Temsa Global ve Toyota) ile Kocaeli İli Çayırova’da yer alan otomotiv yan sanayiden oluşan alt küme,

3- Bursa’da bulunan üç ana üretici (Oyak Renault, Tofaş-Fiat ve Karsan) ile yan sanayinden (Nilüfer ve Demirtaş’ta) oluşan alt küme.

Doğu Marmara illerdeki otomotiv ana ve yan sanayi işletmeleri sadece Türkiye’nin değil Avrupa’nın da önde gelen otomotiv kümelenme alanlarından birini teşkil etmektedir (Şekil 7) (EC 2007, 10 ve 61). Doğu Marmara illerinde otomotiv sanayinin kümelenme göstermesinde gerek istihdam ve gerekse uzmanlaşma en önemli göstergelerdir. Bununla birlikte bu bölgede otomotiv ana sanayindeki kümelenme otomotiv yan sanayinin gelişmesi açısından da itici bir güç durumundadır. Otomotiv kümelenmesini doğuran nedenler arasında; güçlü ve esnek bir yan sanayinin varlığı da etkilidir. Otomotiv sanayinin geriye bağlantılarını yan sanayi sağlarken, yan sanayide de metal ve plastik sanayileri gibi sektörlerden sağlamaktadır. Böylece otomotiv ana ve yan sanayi kümelenmesi, rekabet avantajı dışında verimliliği artırması ve işletmelerde yeniliği desteklemesi yönünden lokomotif bir görev üstlenmektedir. Doğu Marmara illeri otomotiv sektörü kümelenmesinde tedarik zinciri yapısı etkindir.



Şekil 7: Avrupa’nın önde gelen otomotiv kümelenme bölgeleri (Kaynak: European Cluster Observatory.ISC/CSC cluster codes 1.0, dataset 20070606)

Turkish Studies

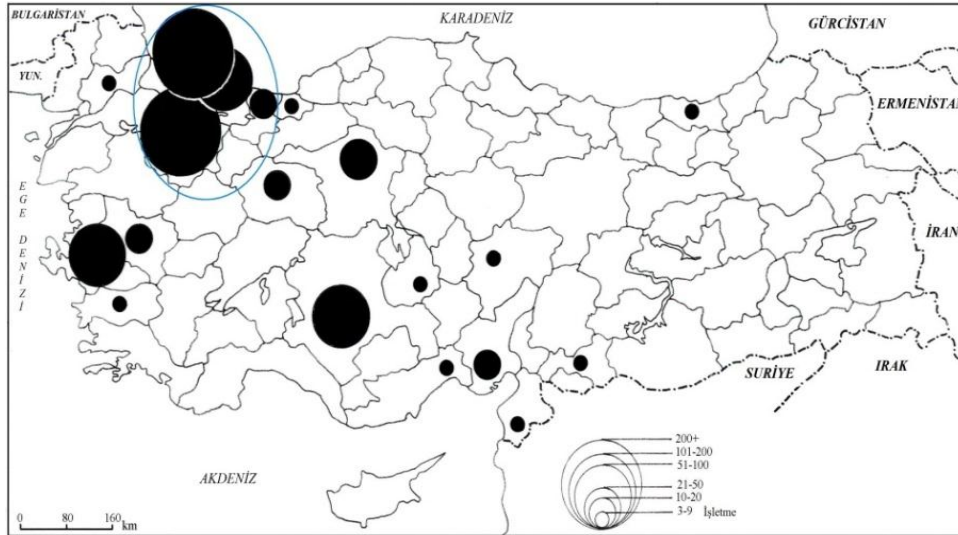
International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

5.1. Marmara Bölgesi'nde Otomotiv Kümelenmesinin Göstergeleri

a. İşletme Sayısı

Marmara Bölgesi'nde Tekirdağ İli'nde bir, İstanbul İli'nde bir, Kocaeli İli'nde dört, Sakarya İli'nde üç ve Bursa İli'nde üç olmak üzere toplam 12 ana sanayi kuruluşu faaliyet göstermektedir. Marmara Bölgesi'nde yer alan 12 ana sanayi işletmesinin % 83.3'ü (10 işletme) Doğu Marmara illerinde (Kocaeli, Sakarya ve Bursa illeri) faaliyet göstermektedir.

2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı'na göre Tekirdağ, İstanbul, Kocaeli, Sakarya ve Bursa illerinde 10+işçi çalıştıran 527 otomotiv yan sanayi işletmesi faaliyet göstermektedir (TUIK, 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı-İller 2007). Marmara Bölgesi'nde faaliyet gösteren otomotiv yan sanayi işletmelerinin % 76.9'u Doğu Marmara illerinde faaliyet göstermektedir. Böylece Doğu Marmara'da yer alan otomotiv ana sanayi firmaları, otomotiv yan sanayi işletmeleriyle birlikte bölgesel bir otomotiv yoğunlaşma alanı yaratmaktadır (Şekil 8). Doğu Marmara illerindeki otomotiv kümelenmesini yaratan faktörler arasında istihdam, uzmanlaşma, nihai ürünle birlikte esnek bir yan sanayinin varlığı sayılabilir.



Şekil 8: Otomotiv sanayi işletmelerinin illere göre dağılımı ve kümelenme

Türkiye'de Doğu Marmara illeri; istihdam ve uzmanlaşma bakımından AB düzeyinde en güçlü otomotiv kümelenmelerinden birine sahiptir. Sektör, üretim teknolojileri ile ilgili bütün yeniliklere sahiptir ve verimlilik yüksektir. Otomotiv sektörü, Ar-Ge faaliyetlerinde desteklenmek üzere öne çıkarılan sektörler arasında yer almaktadır. Uluslararası Ar-Ge yatırımlarının Türkiye'ye kayması için gerekli ölçüğe çok yakındır (Doğruel ve Doğruel 2008, 361-362).

b. İstihdam Büyüklüğü

Türkiye'de 2011 yılı itibariyle 15 ana sanayi işletmesinde yaklaşık 45 bin kişi istihdam edilmektedir (Tablo 5). Otomotiv yan sanayide 200 bin kişi olmak üzere sektörde yaklaşık 250 bin kişi istihdam edilmektedir. Ancak otomotiv dağıtım, pazarlama, satış ve bakım ağlarında çalışanlarla birlikte bu rakamın 400 bin kişi civarında olduğu tahmin edilmektedir. Türkiye'de otomotiv sanayi firmalarının yarattığı istihdamının illere göre dağılımı şekil 9'da görülmektedir.

2011 yılı itibariyle otomotiv ana sanayi istihdamının % 78.5'i işçi, % 9.5'i büro personeli, % 7.8'i mühendis, % 3'ü idareci mühendis ve % 1.2'si de idarecilerden oluşmaktadır (Tablo 5).

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

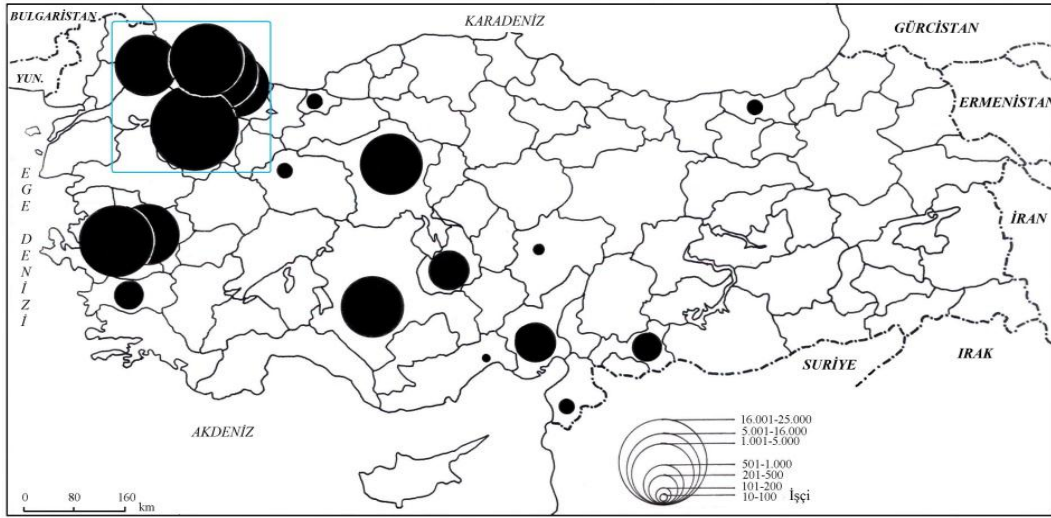
Otomotiv ana sanayi istihdamı 2007 ve 2008 yıllarında 45-46 bin kişi aralığında bir büyüklüğe ulaşmıştır. 2001 ve 2002 yıllarında istihdamda görülen azalma bu yıllarda ülkemizde yaşanan ekonomik krizlerin sektöre yansımalarından kaynaklanmıştır. 2003 yılından itibaren büyümeye başlayan sektör istihdamı 2007 yılında 46.261 kişiye ulaşmıştır. 2008’in son çeyreğinden itibaren hissedilmeye başlayan küresel ekonomik krize bağlı olarak istihdam giderek azalmıştır. Ancak 2009 yılındaki ÖTV indiriminin sağladığı üretim artışı ile istihdam kaybı durmuştur. 2010 yılından itibaren sektör istihdamında bir toparlanma sürecine girilmiştir. Ancak henüz 2007 yılı istihdam rakamlarına ulaşamamıştır.

Tablo 5: Otomotiv ana sanayi istihdamı

SINIFI	2000	2002	2004	2006	2007	2008	2009	2010	2011
İşçi	24.494	20.745	30.770	32.606	38.049	36.149	31.191	32.137	35.274
Büro Personeli	4.052	3.800	3.522	3.287	3.573	3.642	3.428	3.596	4.250
İdareci	777	737	745	872	521	740	543	476	546
Mühendis	1.735	1.760	2.482	2.801	3.155	3.596	3.363	3.393	3.480
İdareci Mühendis	695	881	937	908	963	1.026	1.059	1.236	1.346
Toplam	31.753	27.923	38.456	40.474	46.261	45.153	39.584	40.838	44.896

Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği (www.osd.org.tr)

Otomotiv sektörü istihdam kapasitesi bakımından imalat sektörü içinde önemli bir yer teşkil etmesine rağmen, istihdam artış hızı bakımından imalat sektörü ortalamalarının altındadır. Burada etken faktör, sektörün istenilen ölçülerde kalifiye eleman temin edememesidir. Ancak sektörde saat başına işgücü verimliliği oldukça yüksektir. Otomotiv sanayi kuruluşlarının yoğunlaştığı illerde işçi istihdamı da artmaktadır.



Şekil 9: Otomotiv sektöründe çalışan işçilerin illere göre dağılımı ve kümelenme

Türkiye’de otomotiv ana sanayi işletmelerinin yarattığı istihdamın 2006 yılında % 82.7’si, 2008 yılında % 85.7’si, 2010 yılında % 85.9’u ve 2011 yılında % 85.4’ü Marmara Bölgesi’nde istihdam edilmektedir. Marmara Bölgesi otomotiv ana sanayi istihdamının % 86.5’i de Doğu Marmara illerinde istihdam edilmektedir.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı'na göre Kocaeli ve Sakarya illerinde imalat sanayi istihdamında otomotiv sanayi birinci sırada yer alırken, Bursa İli'nde ikinci sırada yer almaktadır (TUİK, 2002 Genel sanayi ve işyerleri sayımı-İller 2007). Dolayısıyla Marmara Bölgesi otomotiv ana sanayi işletmelerinin yarattığı istihdam bakımından bir bölgesel yoğunlaşma alanıdır ve bu konumunu da her geçen yıl daha da kuvvetlendirmektedir. Yaklaşık 200 bin kişinin istihdam olduğu otomotiv yan sanayi istihdamının % 65'inin bu bölgede istihdam edildiği düşünülürse, bölgenin istihdam açısından da önemli bir yoğunlaşma alanı olduğu ortaya çıkar (Şekil 9).

Marmara Bölgesi ve bu bölge dahilinde de Doğu Marmara illerinde otomotiv ana ve yan sanayinin bölgesel yoğunlaşma göstermesinde etkili diğer faktörleri sıralayacak olursak;

1. Marmara Bölgesi Türkiye'nin coğrafi bölgeleri içerisinde en gelişmiş durumda olanıdır. Türkiye'deki illerin rekabetçilik analizleri yapıldığında ilk ona giren iller arasında dördü bu bölgede yer alır. Bu iller İstanbul, Bursa, Kocaeli ve Tekirdağ'dır. İller arası rekabetçilik endeksinde İstanbul İli açık ara öndedir. İstanbul İli'nin rekabetçilik endeksi toplam değeri 83.53 iken, Bursa İli'nin toplam endeks değeri 36.22, Kocaeli İli'nin toplam endeks değeri 33.22 ve Tekirdağ İli'nin toplam endeks değeri 26.36'dır. Marmara Bölgesi'nde Bilecik İli hariç diğer iller (Balıkesir İli 24.22, Sakarya İli 23.36, Edirne İli 21.97, Kırklareli İli 20.99 ve Çanakkale İli 20.84) en yüksek rekabetçilik endeksine sahip diğer iller arasındadır (Alkin 2009, 109).

İstanbul İli'nin diğer illere göre açık ara öne çıkmış olması, Türkiye'nin tarihsel gelişimi içerisinde iller bazında dengeli bir gelişme planının uygulanmadığının da bir göstergesidir. Bursa İli'nin İstanbul'dan bağımsız olarak ortaya çıkan yeni bir endüstri bölgesi halini alması, iller arası rekabetçilik endeksine de yansımıştır. İzmir İli'nin ardında dördüncü sırada yer alan Bursa, tekstil ve hazır giyim endüstrisi ile yakaladığı çıkışı otomotiv endüstrisi ile devam ettirmiştir. Bu kapsamda Kocaeli ve Tekirdağ illerinin İstanbul merkezli endüstrilerin devamı niteliğindedir (Alkin, 2009: 109).

2. Marmara Bölgesi Türkiye'de nüfus miktarı ve nüfus yoğunluğu bakımından en önde gelen bölgedir. Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'ne göre 2012 yılı sonu itibarıyla Türkiye 75.6 milyon nüfusa sahiptir. Marmara Bölgesi ise 22.7 milyon nüfusa sahiptir (www.tuik.gov.tr). Türkiye nüfusunun % 30'u bu bölgede ikamet etmektedir. Dolayısıyla iyi bir pazar alanıdır. İstanbul şehri yaklaşık 13.9 milyon nüfusu ile bu bölgede nüfus yoğunluğunu arttırmaktadır.

3. Türkiye'de İstanbul, Kocaeli, Bursa, Sakarya ve Tekirdağ illeri sanayi ve ticaretin en yoğun olduğu ve ülkenin en önemli ve büyük ölçekli firmalarının yer aldığı iller konumundadır. Bu durum Marmara Bölgesi'ni Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir aktör konumuna getirmektedir. 2012 yılı dış ticaret değerlerine bakıldığında Marmara Bölgesi'nde yer alan illerin Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı % 68'dir. İstanbul tek başına 2012 yılında Türkiye ihracatının % 50.3'nü, ithalatının ise % 50.6'sını gerçekleştirmiştir. Ayrıca bölgede faaliyet gösteren ve hatta kümelenme oluşturan bilgi teknolojileri, lastik, plastik, tekstil, cam, elektrik-elektronik, petro-kimya ve demir-çelik sanayileri otomotiv ana ve yan sanayi için tedarik zinciri oluşturmaktadır.

4. Marmara Bölgesi'nde İstanbul ve Çanakkale boğazları Türkiye'nin jeopolitik önemini arttıran boğazlar olmakla birlikte, bu boğazlar bir iç deniz olan Marmara Denizi'ni Karadeniz'e ve Ege Denizi'ne bağlar. Dolayısıyla boğazlar uluslararası ölçekte işlek bir deniz ticaret yoludur. Ayrıca Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir paya sahip olan Avrupa ve AB ülkelerine en kısa ulaşımı da Marmara Bölgesi sağlamaktadır. Uluslararası karayolu taşımalarının büyük bir bölümü Marmara Bölgesi (Trakya) üzerinden yapılmaktadır. Marmara Bölgesi'nde ve bu bölge dahilinde İstanbul İli'nde yer alan limanlar, Türkiye genelinde elleçlenen konteynerin % 61'ini ve limanlarda elleçlenen toplam yükün % 54'ünü gerçekleştirmektedir (Marmara Bölgesi Otomotiv Lojistik Planlaması 2008, 89-92).

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



5. Taşımacılık, depolama ve liman terminallerinin bölgede kümelene göstermesi sektör açısından ulaştırma altyapısının istenilen nitelikler taşımaya imkân tanımaktadır. Lojistik birimlerin bölgede toplanması, taşımacılık maliyetlerinin düşmesi, depo, antrepo ihtiyaçlarının azalması ve tepki sürelerinin kısılması gibi ekonomik avantajlar sağlamaktadır. Marmara Bölgesi’nde otomotiv lojistiği hizmeti veren firmaların İzmit Körfezi’nde ve Gemlik Körfezi’nde yoğunlaştığı görülmektedir. İzmit ve Gemlik körfezlerinde çok sayıdaki iskele ve limanlar üzerinden araç lojistiği hizmeti verilmektedir. İzmit Körfezi’nde araç elleçlemesi yapılan limanlar; Derince, Evyap, Yılıport, Auto Port ve Yeniköy limanları iken, Gemlik Körfezi’nde araç elleçlemesi yapılan limanlar ise Gempport, Borusan ve Roda limanlarıdır. Karadeniz kıyılarında araç elleçmesi Zonguldak ve Samsun limanları üzerinden yapılmaktadır. Rusya Federasyonu ve Ukrayna’ya araç ihracında bu limanlar tercih edilmektedir.

6. Ege Bölgesi’nde araç elleçlemesi yapılan en önemli liman ise İzmir Limanı’dır. İzmir Limanı genel bir limandır. İzmir Limanı’nın araç lojistiğinde kullanılmasının en avantajlı yanı ise Doğu Akdeniz’in aktarma limanı olan Pire Limanı’na yakınlığıdır. Buna karşın İzmir Limanı’nın dezavantajı ise otomotiv üreticilerinin Marmara Bölgesi’nde kümelene ve limanın bu bölgeye uzak kalmasıdır. İzmir Limanı çift hatlı demiryolu bağlantısına sahiptir ve havaalanına 27 km mesafededir. İzmir Limanı’nın otomotiv ihracatında kullanılması halinde maliyet ve zaman açısından dezavantajlar doğurabilmektedir. Bu nedenle İzmir Limanı otomotiv lojistiği açısından rekabetçi bir tablo sergilememektedir.

7. Marmara Bölgesi’nde otomotiv kümelene, sektörün küme dışından tedarik ettiği veya küme çevresi dışına ürünlerini sevk etmek için gerekli lojistik terminallerin de küme bölgesinde yoğunlaşmasına sebep olmuştur (Marmara Bölgesi Otomotiv Lojistik Planlaması 2008, 91).

8. Türkiye ölçeğinde İstanbul, Kocaeli, Bursa ve Sakarya illerinin güçlü Ar-Ge altyapısı ile rekabetçi bir pozisyona sahip olması bu yoğunlaşmada etkili diğer faktörlerdir. Ayrıca bu iller orijinal patent başvurusu en üst seviyededir. Bununla birlikte araştırma enstitüleri ile yakın bir işbirliği geliştirilmiştir. Bu araştırma enstitüleri arasında; Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Merkezi (TÜBİTAK), TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi, Otomotiv Teknolojileri Araştırma ve Geliştirme Sanayi ve Ticaret A.Ş. (OTAM) ve Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı (TTGV) sayılabilir. Bölgedeki otomotiv kümelene mesinin yakın bir işbirliği içinde bulunduğu meslek örgütleri ise Otomotiv Sanayi Derneği (OSD), Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD), Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD), Uludağ İhracatçı Birlikleri (UİB), Otomotiv Yetkili Satıcıları Derneği (OYDER) ve Otomotiv Tüketicileri Derneği (OTD)’dir.

9. Bölge aynı zamanda Türkiye’nin önde gelen üniversitelerine sahiptir. İstanbul Teknik Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul Üniversitesi, Kocaeli Üniversitesi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü ve Uludağ Üniversitesi otomotiv ana ve yan sanayinin ihtiyaçlarına cevap verebilecek teknik programlara sahiptir. Yıldız Teknik Üniversitesi, Kocaeli Üniversitesi ve Uludağ Üniversiteleri’nde otomotiv mühendisliği programları ihtiyaç duyulan teknik personeli sağlamaktadır.

10. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989) döneminde organize sanayi bölgelerinin sanayi potansiyeli olan yerlerde kurulması ve ihtisas organize sanayi bölgelerinin kurulması ile ana-yan sanayi bütünleşmesi amaç edinilmektedir (Cansız 2010, 46). Marmara Bölgesi sözü edilen hedeflerin en fazla hayata geçtiği bir bölgedir. İstanbul, Kocaeli, Sakarya ve Bursa illerinde otomotiv ana ve yan sanayinin kümelene göstermesinde organize sanayi bölgelerinin varlığı da etkili bir rol üstlenmiştir.

6. SONUÇ

Türkiye’de otomotiv sektörü, üretimde ve işletme yönetiminde çağdaş kalite anlayışı ile yalın üretim ve alışkanlığını geliştirmiştir. Aynı zamanda uluslararası teknik ve ticari mevzuata

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

uyum göstererek küresel pazarlara ihracata başlamış ve küresel rekabet sürecine girmiştir. Bugün gelinen noktada, üretim ve pazarlama alanlarında “Küresel Entegrasyon” büyük oranda tamamlanmıştır. Otomotiv sektörü, üretimde kalite yönetimi ve verimlilikteki yetkinliğini, küresel ve gelişmiş pazarlara yaptığı ihracat ile kanıtlamıştır (Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı “2011-2014” 2011, 7). İklim değişikliği ve düşük karbon ekonomisini amaçlayan mevzuatın yaratacağı yükümlülöklere yönelik çalışmalarını sürdürmektedir.

Dünyada bireysel olarak rekabet eden firmaların yerini bölgesel olarak rekabet eden sanayi bölgeleri almaktadır. Nitelikli işgücüne sahip, ihtisaslaşmış firmaların yoğunlaştığı, bilgi paylaşımının üst seviyeye çıktığı ve inovasyon yapabilen işletme ve destek kuruluşları ağlarından oluşan coğrafi bölgelerin rekabet edebilirliği en üst seviyeye çıkmaktadır. Bu çerçevede ülkemizde Marmara Bölgesi’nde Doğu Marmara illerinde otomotiv ana ve yan sanayi kümelenme oluşturmaktadır. Doğu Marmara otomotiv kümelenmesi aynı zamanda Avrupa’nın önde gelen bölgesel yoğunlaşma alanlarından biridir.

Marmara Bölgesi’nde yer alan 12 otomotiv ana sanayi işletmesinin 10’u Doğu Marmara illerinde faaliyet göstermektedir. 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı’na göre Marmara Bölgesi’nde 10+işçi çalıştıran 527 otomotiv yan sanayi işletmesinin % 76.9’u Doğu Marmara’da illerinde faaliyet göstermektedir. Türkiye’de otomotiv ana sanayi işletmelerinin 2011 yılında yarattığı istihdamın % 85.4’ü Marmara Bölgesi’nde istihdam edilmektedir. Marmara Bölgesi otomotiv ana sanayi istihdamının % 86.5’i de Doğu Marmara illerinde istihdam edilmektedir. 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı’na göre Kocaeli ve Sakarya illerinde imalat sanayi istihdamında otomotiv sanayi birinci sırada yer alırken, Bursa İli’nde ikinci sırada yer almaktadır (TUİK, 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı-İLLER, 2007). Yaklaşık 200 bin kişinin istihdam edildiği otomotiv yan sanayi istihdamının % 65’inin bu bölgede istihdam edildiği düşünürse; istihdam açısından da önemli bir kümelenme alanı olduğu ortaya çıkar. İstanbul, Bursa, Kocaeli ve Sakarya illeri ekonomisinde sektörün ağırlıklı bir konumu bulunmaktadır.

Türkiye’de otomotiv sektörünün Marmara Bölgesi’nde sektör ve coğrafi temelli yoğunlaşma göstermesinin en önemli nedeni, illerin rekabetçilik analizleri yapıldığında ilk ona giren iller arasında dördünün sözü edilen bölgede yer almasıdır. Bununla birlikte 2012 yılı itibarıyla Türkiye nüfusunun % 30’u bu bölgede ikamet etmektedir ve iyi bir pazar alanıdır. Sanayi ve ticaretin en yoğun olduğu ve büyük ölçekli firmalarının faaliyet gösterdiği bir bölgedir. Marmara Bölgesi Türkiye’nin ihracatında (2012) % 68’lik bir paya sahiptir. Marmara Bölgesi’nin sahip olduğu coğrafi konum, Avrupa ve AB ülkelerine en kısa ulaşımı sağlar. Bölgenin sahip olduğu limanlar, havaalanları, liman terminalleri, depolama ve sınır kapıları bu bölgeyi lojistik altyapı bakımından çekici kılmaktadır. Ayrıca üniversiteler ve araştırma enstitüleri, otomotiv sanayinin gelişimi için gerekli teknik altyapıyı sağlamaktadır.

Otomotiv sanayimizin temel stratejisi; verimlilik yanında katma değeri yüksek yenilikçi ürünlerde üretimi arttırmak amacı ile mevcut üretim projelerine ek olarak yeni üretim projelerinin gerçekleştirilmesi olarak ifade edilebilir. Öte yandan “Küresel Otomotiv Mükemmeliyet Merkezi” olabilmek için tedarik zincirinde yer alan firmalar ile birlikte tasarım çalışmalarının geliştirilmesi sanayimizin önceliklerindedir (OSD, Otomotiv Sanayi 2012 Yılı Genel Değerlendirme Raporu 2013, 21). *Doğu Marmara otomotiv sektörü kümelenmesinin bilgi/teknoloji eksenli bir yapıya kavuşması kümelenmenin fayda beklentilerini arttıracaktır.*

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



KAYNAKÇA

- ACEA, (2011). The Automobile industry pocket guide. European Automobile Manufacturers Association Communications Department. www.communications@acea.be
- AKGÜNGÖR, S., Kumral, N., ve Lenger, A.,(2003). National industry clusters and regional specialization in Turkey. *European Planning Studies* 11: 647-669.
- AKLİN, K.,(2009). Türkiye’de illerin rekabetçilik analizi. *Çerçeve Dergisi* 51: 106-110.
- ANSAL, H.,(1999). Lokomotif sektörlerden: Otomotiv. *Oya Baydar (Ed.) 75 Yılda Çarklardan Chip'lere*, İstanbul: Türkiye İş Bankası - Tarih Vakfı Yayını.
- ARABACI, C. M.,(2006). The Relationships of the automotive and the supplier industry in Turkey in the framework of the developments on the world. Ankara: The Undersecretary of Treasury, The General Headquarters for Encouragement and Applications.
- ASHEIM, B., Cooke, P., ve Martin, R.,(2006). *The rise of the cluster concept in regional analysis and policy: A critical assessment*. B. Asheim, P. Cooke and R. Martin (Eds), Clusters and Regional Development. New York: Routledge Taylor&Francis Group.
- BEDİR, A.,(1999). Gelişmiş otomotiv sanayilerinde ana-yan sanayi ilişkileri ve Türkiye’de otomotiv yan sanayinin geleceği. Ankara: DPT İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Yayını.
- BEDİR, A.,(2002). *Türkiye’de otomotiv sanayi gelişme perspektifi*. Ankara: DPT İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Yayını.
- BRENNER, T.,(2006). Identification of local industrial clusters in Germany. *Regional Studies* 40: 991-1004.
- BÜYÜKHELVAÇIĞİL, T.,(2009). Kümelenme projesiyle otomotiv yan sanayi sektörü güç kazanacak. *Çerçeve Dergisi* 51: 74-77.
- CANSIZ, M.,(2010). *Türkiye’de organize sanayi bölgeleri politikaları ve uygulamaları*. Ankara: DPT Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Yayını.
- CHOU, TL, Ching, C.H., Fan, S.M., ve Chang, J.Y., (2011). Global linkages, the Chinese High-tech Community and industrial cluster development: The semiconductor industry in Wuxi, Jingsu. *Urban Studies* 48 (14): 3019-3042.
- DOĞRUEL, S., ve Doğruel, F.,(2008). Türkiye sanayine sektörel bakış. Ankara: Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği Yayını.
- DPT (Türkiye Devlet Planlama Teşkilatı), (1979). *Dördüncü beş yıllık kalkınma planı*. Ankara: DPT Yayını.
- DPT, (2001). *Karayolu taşıtları imalat sanayi özel ihtisas komisyonu raporu*. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı. Ankara: DPT Yayınları.
- DPT, (2007). *Otomotiv sanayi. IX. Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Ankara: DPT Yayınları.
- EUROPEAN COMMISSION, (2007). *Innovation clusters in Europe: A statistical analysis and overview of current policy support*. Enterprise and Industry Directorate-General, DG Enterprise and Industry Report.
- ERASLAN, İ.H.,(2009). Kümelenme temelli kalkınma stratejileri. *Çerçeve Dergisi* 51: 22-28.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



- FAN, C.C. ve Scott, A. J.,(2003). Industrial agglomeration and development: a survey of spatial economic issues in east Asia and a statistical analysis of Chinese regions. *Economic Geography* 79(3): 295-319.
- GENÇ, Ö.,(2008). *Türkiye imalat sanayinin sektörel ve bölgesel dağılımı*. Güncel Ekonomik Soru(n)lar Kongresi (26-28 Ekim 2007 Kuşadası-Türkiye). Aydın: Nazilli İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü ve Avrupa Araştırmalar Merkezi.
- GULES, H.K., Burgess, T.F., ve Lynch, J.E., (1997). The evolution of buyer-supplier relationships in the automotive industries of emerging european economies: The case of Turkey. *European Journal of Purchasing&Supply Management* 3(4): 209-219.
- İSTANBUL SANAYİ ODASI, (2002). *Otomotiv sanayi sektörü*. İstanbul: İstanbul Sanayi Odası Yayını.
- KESKİN, H ve Dulupçu, M A (2010). Kümelenmeler: Bir literatür incelemesi (Clusters: A Literature Review). *Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 15(1):441-461.
- LUNG, Y.,(2004). The challenges of the European automotive industry at the beginning of the 21 st century. Cahiers du GRES, Cahier no 2004-8.
- MACNEİLL, S., ve Chanaron, J.J.,(2005). Trends and drivers of change in the European automotive industry:(I) Mapping the current situation. *Int. J. Automotive Technology and Management*, 5(1): 83-106.
- ORHAN, O.Z.,(1997). *Gümrük birliği sürecinde Türk otomotiv sanayinin ve otomotiv yan sanayinin rekabet gücü*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayını.
- OXFORD RESEARCH, (2008). *Cluster policy in Europe: A brief summary of cluster policies in 31 European Countries*. Europe Innova Cluster Mapping Project, Oxford Research AS, January.
- ÖZATEŞLER, M.,(1994). Türk otomotiv sanayi ve dünya. *Otomotiv Endüstrisi Dergisi*. 56(1):37.
- PARTO, S., (2008).Innovation and economic activity: An institutional analysis of the role of clusters in industrializing economies. *Journal of Economic Issues* XLII(4): 1005-1030.
- PORTER, M.,(1998). Clusters and new economics of competition. *Harvard Business Review* 76(6).
- RODRIGUE, J.P., Comtois, C., ve Slack, B.,(2006). *The Geography of Transport Systems*. NewYork: Routledge.
- SOHN, D.W., ve Kennedy, M.,(2007). Universities, clusters and innovation systems: The case of Seoul, Korea. *World Development* 35(6): 991-1004.
- SÖNMEZ, A., (1996).*Otomotiv yan sanayinin hedef pazarlara ihracat imkanları*. Ankara: İGEME Yayınları.
- SÖNMEZ, A.E., (2010). *Otomotiv ana ve yan sanayi*. Ankara: Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi.
- SANAYİ VE TİCARET BAKANLIĞI, (2010). *Otomotiv sektörü raporu*. Ankara: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü Yayını.
- SANAYİ VE TİCARET BAKANLIĞI, (2011). *Türkiye otomotiv sektörü strateji belgesi ve eylem planı 2011-2014*. Ankara: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü Yayını.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013



- BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI, (2012). *Otomotiv sektörü raporu*. Ankara: Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü Yayını.
- TEZER, E.,(1996). *Gümrük Birliği’ne giriş sürecinde Türk otomotiv sektörünün mevcut durumu ve geleceği*. Ankara: Gümrük Kontrolörleri Derneği Yayını.
- TEZER, E.,(2008). *The Automotive industry in Turkey “Clustering”*. Clustering for Competitiveness-Third International Clustering Conference (December 03-04, 2008), İstanbul.
- TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU, (2007). 2002 Genel sanayi ve işyerleri sayımı-İller. Ankara:Türkiye İstatistik Kurumu Yayını. (www.tuik.gov.tr).
- OTOMOTİV SANAYİ DERNEĞİ, (2008).*Marmara Bölgesi otomotiv lojistik planlaması*. Noyan Arsan (Ed.), İstanbul: Otomotiv Sanayi Derneği.(www.osd.org.tr).
- OTOMOTİV SANAYİ DERNEĞİ, (2011). *Otomotiv sanayi 2010 yılı değerlendirme raporu*. Otomotiv Sanayi Derneği Yayını.(www.osd.org.tr).
- OTOMOTİV SANAYİ DERNEĞİ, (2011). *Otomotiv sanayi genel ve istatistik bülteni, 2011-1*. Otomotiv Sanayi Derneği Yayını. (www.osd.org.tr).
- OTOMOTİV SANAYİ DERNEĞİ, (2013). *Otomotiv sanayi 2012 yılı değerlendirme raporu*. Otomotiv Sanayi Derneği Yayını.(www.osd.org.tr).
- ÜNSAL, N.,(1989). *Dünyada gelişmekte olan ülkeler ve Türkiye’de otomotiv sanayindeki son gelişmeler*. Bursa: Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu (Mayıs 1989).
- VARIŞ TEZCANLI, M.,(1995). *Otomotiv sektörü* İstanbul: İMKB Yayınları.
- WASTI, S.N. ve Wasti, S.A.,(2008). Trust in buyer –supplier relations: The case of the Turkish automotive industry. *Journal of International Business* 39: 118-131.

Yararlanılan İnternet Sayfaları:

The International Organization of Motor Vehicle Manufactures (OICA)

(www.oica.net) (Erişim tarihi:20 Nisan 2013)

European Automobile Manufacturers’ Association

www.acea.be (Erişim tarihi:25 Mart 2013)

European Cluster Observatory

www.clusterobservatory.eu (Erişim tarihi:5 Ocak 2013)

Türkiye İstatistik Kurumu

www.tuik.gov.tr (Erişim tarihi:20 Nisan 2013)

Otomotiv Sanayi Derneği

www.osd.org.tr (Erişim tarihi:15 Nisan 2013)

Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği

www.taysad.org.tr (Erişim tarihi:15 Nisan 2013)

Otomotiv Teknolojileri Araştırma ve Geliştirme San. ve Tic. A.Ş.

www.otam.com.tr (Erişim tarihi:20 Nisan 2013)

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 8/6 Spring 2013

