

43205

T.C
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

AVRUPA BİRLİĞİ İLE GERÇEKLEŞTİRİLECEK GÜMRÜK BİRLİĞİ
KARŞISINDA TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ VE YAN SANAYİNİN
DURUMU

İŞLETME YÖNETİMİ
YÜKSEK LİSANS BİTİRME TEZİ

43205

BARIŞ ORBAY

9377005

TEZ DANIŞMANI

Prof.Dr. İLKER BİRDAL

İSTANBUL-1995

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

İÇİNDEKİLER

Tablolar

Şekiller

Kısaltmalar

Özet

Giriş	1
1. GÜMRÜK BİRLİĞİ VE TÜRKİYE	3
1.1. Gümrük Birliği'nin tanımı ve tarihçesi	5
1.2. Gümrük Birliği'nin kapsamı ve taşıdığı özellikler	6
1.2.1. Türkiye'nin yükümlülükleri	7
1.2.2. AB'nin yükümlülükleri	11
1.3. Gümrük Birliği'ne taraf ülkelerin ve Türkiye'nin genel ekonomik yapısının karşılaştırmalı incelemesi	13
2. TÜRKİYE AÇISINDAN GÜMRÜK BİRLİĞİ ANLAŞMASININ DEĞERLEN- DIRILMESİ VE OLASI ETKİLERİ	21
2.1. Türkiye'nin Gümrük Birliği'nden beklentileri	21
2.2. Türkiye'nin AB karşısında rekabet durumu	26
2.3. AB karşısında Türk Sanayii	29
3. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DURUMU	34
3.1. Otomotiv sektörünün Türk ekonomisi içindeki yeri	34
3.1.1. Gelişmekte olan ülkelere otomotiv sanayii	34
3.1.2. Türkiye'de otomotiv sanayiinin tarihçesi	36
3.1.3. Otomotiv sektöründeki yatırımların incelenmesi	43
3.2. Otomotiv sanayiinin mevcut üretim ve kapasite duru- munun incelenmesi	46
3.2.1. Otomotiv sektöründeki üretim değerleri	51
3.2.2. Otomotiv sektöründe kapasite kullanımı	58

3.3. Otomotiv sektörünün yapısal özellikleri	60
3.4. Otomotiv sanayiinin ihracat imkanları	65
4. TÜRK OTOMOTİV YAN SANAYİİ	73
4.1. Otomotiv yan sanayiinin mevcut durumu ve sorunları	73
4.2. Otomotiv yan sanayiinin mevcut ve potansiyel ihra- cat imkanları ve rekabet şartları	75
5. AVRUPA'DA OTOMOTİV SEKTÖRÜ	82
5.1. Avrupa'da otomotiv sanayiinin durumu ve gelişme olanakları	82
5.1.1. AB'nde uygulanan otomotiv sanayi stratejileri	84
5.1.2. AB otomotiv sanayiinin temel özellikleri	88
5.2. Avrupa Birliği'nin otomotiv sektörüne bakış açısı ve sağladığı imkanlar	95
5.3. Avrupa Birliği'nde otomotiv dış ticareti	101
6. AB KARŞISINDA TÜRK OTOMOTİV VE OTOMOTİV YAN SANAYİİ	103
6.1. Türk ve AB otomotiv sektörlerinin karşılaştırılması	103
6.1.1. Üretim önünden karşılaştırma	103
6.1.2. Maliyetler açısından karşılaştırma	105
6.2. Gümrük Birliği sonrasında Türk otomotiv sanayiinin rekabet şansı	106
7. GÜMRÜK BİRLİĞİ ÖNCESİ ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER	114
7.1. Otomotiv Sanayiinde Alınması Gereken Önlemler	121
7.2. Firma ve Devlet Stratejileri	130
Sonuç	133
Kaynaklar	136

TABLÖLAR

1- AB üyesi ölkeler ve Türkiye arasında karşılaştırmalı inceleme-1	19
2- AB üyesi ölkeler ve Türkiye arasında karşılaştırmalı inceleme-2	20
3- İmalat sanayii üretim yapısı	29
4- Topluluk Sanayiinin dünü,bugünü ve yarını	31
5- Sanayi sektörünün üretim ve istihdam içindeki payı	33
6- Otomotiv sanayi üretim değerleri	42
7- Otomotiv sanayii yatırımlarının sınıflandırılması	45
8- Gerçek rakamlarla 1994 otomotiv krizi	50
9- Otomotiv sektörü üretim miktar-değer değişimi	56
10- Montaj tesisi karakteristikleri özeti	92
11- Yan sanayi firmalarının bölgesel karşılaştırılması (Her bölge için ortalama değerler)	93

SEKILLER

1- Otomotiv sektöründeki talep değişimi	49
2- Yıllara göre üretim (Otomobil)	52
3- Yıllara göre üretim (Çekici-Kamyonet-Kamyon)	53
4- Yıllara göre üretim (Minibüs-Midibüs-Otobüs)	54
5- Yıllara göre toplam üretim	55
6- Kapasite kullanım oranları (1994)- Genel	58
7- Kapasite kullanımları (1994)- Ürün bazında	59
8- Otomotiv sektörü ihracatı	69
9- Otomotiv sektörü ithalatı	69 Ek
10- Otomotiv sektörü ithalatının ülkelere göre dağılımı	69 Ek

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ACEA	Association des Constructeurs Europeens d'Automobiles
Ar-Ge	Araştırma Geliştirme
BDT	Bagımsız Devletler Topluluğu
CAD	Computer Aided Design
CAM	Computer Aided Manufacturing
CLEPA	Comite de Liaison de la Construction d'Equipments et de Pieces d'Automobiles
DiE	Devlet İstatistik Enstitüsü
ECU	European Currency Unit
EFTA	European Free Trade Associations
GATT	General Agreement on Customs and Trade
GM	General Motors
GSP	General System of Preferance
GSYİH	Gayrı Safi Yurt İçi Hasıla
İKV	İktisadi Kalkınma Vakfı
İSO	İstanbul Sanayi Odası
JiT	Just in Time
KDV	Katma Değer Vergisi
KEİB	Karadeniz Ekonomik İşbirliği
KİT	Kamu İktisadi Teşekkülü
MRP	Materials Requirements Planning
NAFTA	North American Free Trade Associations
ODTP	Ortak Dış Ticaret Politikası

OECD	Organization of Economic Cooperation and Development
OGT	Ortak Gümrük Tarifeleri
OSD	Otomotiv Sanayii Derneği
SBU	Strategic Business Unit
UMAP	Uluslararası Motorlu Araçlar Programı



ÖZET

Ülkemiz, AB ile oluşturulacak gümrük birliği nedeniyle ekonomik ve sosyal açılardan köklü değişiklikler yaşayacak ve bunun bir sonucu olarak Türk sanayii yeniden yapılanma sürecine girecektir.

Otomotiv bu süreçten en fazla etkilenecek sektörlerin başında gelmektedir. Gümrük birliği öncesi temel konularda (kalite, yönetim ve üretim sistemlerinin yenilenmesi ve geliştirilmesi) çalışmaların yapılması zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır.

Otomotiv ve otomotiv yan sanayiinin gümrük birliği sürecinde ve sonrasındaki durumunu incelemeyi amaçlayan bu çalışmanın birinci bölümünde Türkiye-AB ilişkilerinin tarihçesi ve gümrük birliğine uzanan gelişmeler açıklanmış, ekonomik ve sosyal açılardan tarafların yükümlülükleri ve ekonomik yapıları ortaya konmuştur.

İkinci bölümde, ülkemizin Avrupa ile entegrasyonundan beklentileri ve gümrük birliği sonrası Türk sanayiinin rekabet gücü açıklanmaya çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde otomotiv sektörünün Türk sanayii içindeki yeri geçmişten bugüne geçirdiği aşamalar ve geleceğe yönelik hedef ve çalışmaları, ülkenin makro ekonomik durumu göz önüne alınarak ortaya konmuştur.

Dördüncü bölümde otomotiv yan sanayiinin mevcut durumu ve yaşadığı sorunlar incelenmiş ve bu sektörün ihracat imkanları araştırılmıştır.

Beşinci bölümde Avrupa'da otomotiv sektörünün durumu ve AB'nin sektöre yaklaşımı ve geleceğe yönelik belirlediği stratejiler incelenerek ülkemiz açısından değerlendirilmiştir.

Altıncı bölümde Türk ve AB otomotiv sektörlerinin karşılaştırmalı incelemesi yapılmış, avantaj ve dezavantajları ortaya konarak Türk otomotiv sanayisinin gümrük birliği sonrası rekabet gücü belirlenmeye çalışılmıştır.

Yedinci ve son bölümde ise gümrük birliği öncesi alınması gereken önlemler neden-sonuç ilişkisi içinde açıklanmış ve çeşitli çözüm önerileri (Devlet ve sektör bazında stratejiler vb..) ortaya konmuştur.

GİRİŞ

Bugünkü dünya ekonomisini incelediğimizde, ülkelerin giderek ağırlaşan rekabet şartları karşısında yeni arayışlar içine girdikleri görülmektedir. Bu tür çabaların bir sonucu olarak siyasal ve ekonomik alanda işbirliği ve ortak politikalar uygulamayı amaçlayan bloklar ortaya çıkmıştır. (AB ve NAFTA bu tür blokların en önemlilerindendir.)

Dış rekabete karşı son derece katı gümrük duvarları, kotalar, politik ve bürokratik engellerle korunan bloklar dünya pazarlarında önemli bir güç olarak görülmektedir.

Ülkemiz, ekonomik açıdan gelişmekte olan bir ülkedir ve gelecekte varmak istediği hedeflere ulaşmak için bir ekonomik blok içinde bulunmayı zorunluluk olarak görmektedir. Ancak bu oluşuma katılmadan önce, kendi sanayiini sağlıklı temellere oturtmak ve ekonomik istikrarını sağlamak zorundadır. Zira bu tür topluluklar ancak eşit rekabet gücüne sahip ülkeler arasında oluşturulduğunda istenen sonuçları vermektedir. Aksi takdirde, ekonomik açıdan zayıf ülkelerin diğerleri tarafından açık pazar olarak görülmesi kaçınılmazdır.

Uzun zamandır ülkemiz gündeminin ön sıralarında yer alan AB'ne tam üyelik konusu, son yıllarda yerini Gümrük Birliği'ne bırakmıştır. Tam üyeliğe giden yolda önemli bir adım olarak görülen ve AB ve Türkiye arasında kapsamlı bir ekonomik işbirliği sağlayacağına inanılan Gümrük Birliği'nin 1996 yılı başında gerçekleşmesi planlanmaktadır. Olası etkileriyle birlikte değerlendirildiğinde Gümrük Birliği, korumanın yok olacağı bir değişim sistemidir.

iç ve dış pazarlarda -iç pazar AB olarak düşünölmelidir- rekabet edebilirlik konunun kilit noktasıdır ve Türkiye ve AB arasında kurulacak Gümrük Birliği'nin başarı şansı buna bağılıdır. Temel olarak gümrük vergilerini, eş etkili vergileri, miktar kısıtlamalarını vb.. sanayi mallarının serbest dolaşımını engelleyici tedbirleri kaldırmayı ve tarafların ortak gümrük tarifeleri ve dış ticaret politikaları yürütmesini öngören Gümrük Birliği, bu amaçlara ulaşmak için karşılıklı işbirliğini, yükümlölüklerin dengeli paylaşımını esas almıştır.

Konuyu Türk otomotiv sektörü açısından ele aldığımızda, karşımıza oldukça sorunlu bir tablo çıkmaktadır. AB ve Türk sanayileri arasındaki yapısal farklılıklar önemli rekabet dezavantajları yaratmakta ve makro ekonomik istikrarsızlık, iyileştirme çalışmalarını olumsuz etkilemektedir.

Başlangıçta sadece yurt içi talebi karşılamaya yönelik bir ithal ikameci politika ile, optimal kapasitelerden uzak bir montaj sanayii olarak kurulan Türk otomotiv sanayii, bugün bazı modellerde %90'lara varan yerlileşme oranları ile üretim yapan ve ihracat imkanları yaratan bir duruma gelmiştir.

Bu özellikleriyle ülke ekonomimize önemli katkılar sağlayan (istihdam, vergi ve ülke içinde yaratılan katma değer vb..) otomotiv sanayimizin Gümrük Birliği sonrasında göstereceği performans, Türk sanayiinin geleceği açısından da önem taşımaktadır.

1. GÜMRÜK BİRLİĞİ VE TÜRKİYE

Türkiye, gelişen ve dünya ekonomileriyle rekabet etmeyi amaçlayan bir ekonomik yapıya sahip olmayı hedeflemektedir. Bu nedenle sanayi ve ticaretini geliştirmek ve özellikle dış pazarlarda rekabet gücünü arttırmak zorundadır. Zira çağımızda hızla globalleşen dünya ticareti daha çetin rekabet koşulları yaratmakta ve bunun bir sonucu olarak ancak güçlüler ayakta kalabilmektedir. Ülkelerin bu rekabet koşullarına uyum sağlamak için başvurdukları yöntemlerin başında, ekonomik ve politik topluluklar oluşturarak pazarlarını geliştirmek ve topluluk dışına koruma uygulamak gelmektedir. Bu oluşumların en önemlilerinden biri Avrupa Birliği'dir. Birliği kuran ve geliştirmeyi hedefleyen Anlaşma'da varılmak istenen ekonomik hedefler, Birlik içi ekonomik hayatın uyumlu bir biçimde gelişmesinin sağlanması ve hayat seviyesinin yükseltilmesidir.

Bu hedeflere ulaşmak için başlıca iki yöntem benimsenmiştir. Bunlar üye devletler arasında bir Ortak Pazar kurulması ve üye devletlerin ekonomik politikalarının birbirine yaklaştırılmasıdır.

Ortak Pazar'ın kurulması üye devletlerin kendi aralarında gerçekleşen mal ve hizmet hareketleri üzerindeki dolaylı ve dolaysız tüm ulusal engelleri kaldırmasıyla mümkün olacaktır

Kaynakların etkin dağılımının sağlanması ve verimliliğin teşvik edilmesi, bilgi ve yeteneklerini geliştiren ve yeni ürünlerini diğer üye ülkelerin pazarlarına herhangi bir korumacı ya da ayırıcı uygulamayla karşılaşmadan sunabilen üreticiler sayesinde mümkün olacaktır. Bu yolla tüketicinin de çeşit, kalite ve fiyat yönündendaha uygun bir seçim yapması sağlanacaktır. Mal, hizmet, el emeği ve sermayenin serbest dolaşımı yoluyla ülkeler arasında işbirliği artacak ve başta istihdam olmak üzere birçok soruna ortak çözümler üretmek kolaylaşacaktır.

Türkiye, uzun bir süredir Avrupa Birliği ile ekonomik alanda ilişkiler içindedir. Tam üyelik hedefine ulaşmak için çalışmalar yürüten ülkemiz 1963 yılında imzalanan Ankara Anlaşması ve 1970 Karma Protokol'ü ile AB ilişkilerini belli bir takvime ve karşılıklı yükümlülöklere bağlamıştır.

Emek, mal ve sermaye serbest dolaşımını sağlamış, ekonomik ve parasal birlik konularında geleceğe hazırlanan Avrupa karşısında Türkiye'nin başarılı olabilmesi için karşılıklı ilişkilerde denge unsurunu ön plana çıkarması gereklidir. Zira siyasal ve ekonomik açıdan bütünleşmiş bir Avrupa'nın dışında kalmanın yanı sıra, tam hazır olmadan böylesi bir güce pazarlarımızı açmakda aynı oranda tehlikelidir. Bundan dolayı 1995 yılı için öngörölen Gümrük Birliği Anlaşması'nı çeşitli açılardan değerlendirmek gerekmektedir. Dünya rekabetine açık bir ekonomi için Gümrük Birliği gereklidir. Ancak uygun ekonomik ve politik şartlar sağlanmadan ülkemizi çok önemli

yükümlölükler altına sokan bu tür bir anlaşmayı kabul etmek son derece sakıncalıdır.

Türkiye'de dış politikanın iç siyasete çok fazla bağlı olması, ekonominin 1994 başında rayından çıkıp birçok makro dengeyi bozması, AB'nin Türkiye'den beklentilerine yeni ve hassas " siyasi " istekler eklemesi, ülkemizin yardım almadan Gümrük Birliği sürecini tamamlamaya çalışan tek ülke olmasından kaynaklanan sorunlar ve TBMM'nin konuya hakim olmaması Gümrük Birliği konusunda gerekli ön çalışma ve hazırlıkların yapılmasını engellemektedir.

1.1. Gümrük Birliği'nin tanımı ve tarihçesi

AB ve Türkiye arasında 1963 yılında imzalanan ve 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe giren Ankara Anlaşmasıyla, taraflar aralarındaki gümrükleri kaldırmayı ve ortak gümrük politikaları uygulamayı taahhüd etmişlerdir. Türkiye tam üyelik yolunda önemli bir adım olarak gördüğü bu anlaşma ve 1970 yılında imzalanan Brüksel-Katma Protokol Anlaşması ile fiilen Gümrük Birliği sürecini başlatmıştır. Avrupa Brliği, Türkiye'ye karşı uyguladığı gümrükleri zamanla sıfırlamış, ancak ülkemizde yaşanan siyasi ve ekonomik çalkantılar ve sanayimizin uyum için talep ettiği süre dolayısıyla Türkiye, gümrüklerin sıfırsıfırlanması konusunu ertelemiştir. Bunda aynı zamanda gümrük vergilerinin kalkmasıyla uğranacak kaybın büyüklüğü de rol oynamıştır. Gümrüklerin sıfırlanması için 1995 yılı belirlenmiş, ancak gerekli kararların alınmasında gecikildiği için sorunlar çözümlenmemiş, sadece ertelenmiştir.

Ortaya çıkan son ekonomik kriz ve siyasi bazı gelişmeler bazı kesimlerde Gümrük Birliği'ne geçişin erteleneceği izlenimini uyandırmıştır. Ayrıca %70-80 civarında seyreden ve sürekli artma eğilimi gösteren enflasyon, katrilyona yaklaşan bütçe açığı, sürekli artan iç ve dış borç yükü, dış ticaret açığı, düşük üretim kapasitesi, azalan yatırımlar ve buna bağlı olarak artan işsizlik vb.. sorunlarla bunalan ülkemizin gerekli iyileştirmeler yapılmadan AB ile Gümrük Birliği'ne nasıl gireceği tartışma konusu olmuş ve öncelikle siyasi alanda işbirliğine gidilerek ekonomik birleşme için gerekli altyapının oluşturulması fikri ön plana çıkmıştır.

Ancak bugüne kadar yapılan tartışmalar konuyu sadece karşılıklı hak ve yükümlülükler açısından ele almış ve Türkiye ekonomisinin köklü değişikliklere ihtiyacı olduğu gerçeği gözardı edilmiştir. Gümrük Birliği'nin kapsamını ve ülkemiz açısından taşıdığı özellikleri incelemek bu bakımdan önemlidir.

1.2. Gümrük Birliği'nin Kapsamı

Gümrük Birliği'ni detaylı olarak değerlendirmek için bu anlaşmanın kapsamını ve taşıdığı özellikleri ortaya koymak gerekmektedir. Gümrük Birliği, tam üyelige giden bir yol olarak görülmekle birlikte hiçbir zaman tam üyelik anlamı taşımamaktadır. Türkiye tam üyelige 1978 yılında başvurmuş, ancak aradan geçen sürede olumlu bir sonuc alamamıştır. Bu nedenle ülkemiz tam üye olmadan gümrük birliğine giren ilk ülke olma yolundadır.

Kapsam olarak incelediğimizde bu anlaşmanın önemli noktalarını ve her iki tarafa yüklediği sorumlulukları belirlemek yararlı olacaktır.

1.2.1. Türkiye'nin yükümlülükleri

Ülkemiz gümrük birliğine girerek son derece önemli bazı şartları yerine getirmeyi kabul etmektedir. Gümrük Birliği Anlaşmasının kapsamını belirleyen bu şartları şu şekilde özetleyebiliriz :

1- AB ile karşılıklı korumaların tamamen kaldırılması

a- Gümrüklerin ve fonların kaldırılması : Konut fonunda dahil olmak üzere (Eş etkili vergi) alınan gümrük vergi ve fonları kaldırılacaktır. Bu düzenlemenin tahmini bedeli 2.5 ila 3 milyar dolar olarak hesaplanmaktadır. Gümrüklerde ilk indirim 1994 sonunda, ikinci fon indirimi 1995 Temmuz ayında son indirim ise 31 Aralık 1995 tarihinde gerçekleştirilecektir (1).

b- Her türlü tarife dışı engelin kaldırılması

c- AB ve Türkiye'ye girmiş AB dışı ürünler konusunda ortak politika belirlenmesi

2- AB dışına ODTP (Ortak Dış Ticaret Politikası) uygulanması

a- Ortak Gümrük Tarifelerinin (OGT) uygulanması : Gümrük Birliği sürecindeki en önemli çalışmalardan biri olan ortak gümrük tarifesi hükümetin çıkardığı bir kararname ile düzenlenmiş ve AB'nin üçüncü ülke kaynaklı mallara uyguladığı vergiler Türkiye tarafından kabul edilmiştir.

(1) OKTAY M, Gümrük Birliği ve Türkiye , ISO Yayın no:1994-10 İstanbul, 1994, s. 4

Ayrıca burada üretilen ancak parçaları üçüncü ülkelere ithal edilen ürünlere vergi getirilmiştir.

b-AB'nin tavizlerine uyum : Avrupa Birliği tarafından önceden üçüncü ülkelere tanınan bazı ayrıcalıkları kabul etmek gerekmektedir. Doğu Avrupa ve Akdeniz ülkeleri, Afrika, Karayip ve Pasifik bölgesinde bulunan bazı fakir ülkeler bu kapsam dahilindedir. Ayrıca AT tarafından uygulanan GSP (General System of Preference) düzenlemelerinin de Türkiye tarafından kabul edilmesi gerekmektedir.

Bu durumda tekstil, beyaz eşya ve elektronik mamülleri üretimi için Uzakdoğu ülkelerinden ithal edilmekte olan bazı hammadde ve komponentlerin GSP kapsamındaki ülkelere ithal edilmesi gündeme gelecektir. Bu uygulama ise söz konusu mamüllerin ihracatında rekabet dezavantajı yaratacaktır.

c-AT'nun korumalarına uyum : Avrupa Topluluğu halen 50 ülkeye 500'ü kota ve 350'si gözetim olmak üzere 850 ürün için tedbir uygulamaktadır. Türkiye'de bu listeye dahil bulunmaktadır(2). Kotaya dahil en önemli mallar tekstil ürünleri beyaz ve kahverengi eşya mamülleridir. Gümrük Birliği'nin gerçekleşmesiyle birlikte AT Türkiye'ye karşı kota uygulamasını kaldıracak ve her türlü sınırlamaya son verecektir. Buna karşılık Türkiye, AB'nin kota ve gözetim uyguladığı 50 ülkeye aynı tür yaptırımları uygulamak zorunda kalacaktır.

AT korumaları kapsamındaki diğer bir konu da " Anti-Damping Kanunu " uygulamalarıdır. Avrupa Komisyonu'nun Türkiye menşeli sanayi mamülleri için uyguladığı anti-damping politika

(2) Avrupa Birliği Özel Ek (Customs Union), Dünya Gazetesi 27 Aralık 1994, s.6

toplulugun ÷lkemizi cezalandırması olarak gör÷lmekte ve Türk mallarının Avrupa pazarlarındaki rekabet şansını azaltmaktadır.

3- AT mevzuatlarına uyum

a- Rekabet bozucu uygulamaların yasaklanması : Serbest ticaret ilkeleri ve rekabet koşullarının adil olması prensibine dayalı bir sistem oluşturmak isteyen topluluk bünyesi içinde firmalar arası anlaşmalar (Kartel oluşumu vb.), devlet yardımları ve tekelcilik konusunda önemli kısıtlamalar mevcuttur. Ancak AB içindeki ÷lkeler arasında özellikle sübvansiyonlar konusunda önemli görüş ayrılıkları bulunmaktadır. Birçok üye ÷lke ulusal firmalarını pekçok konuda desteklemekte buna karşılık AB üyesi diğer ÷lke firmalarına bürokratik ve ekonomik zorluklar çıkarmaktadırlar.

Türkiye, AB ile uyum çalışmaları çerçevesinde uyguladığı teşvik programını gözden geçirmiş ve bazı değişikliklere gitmiştir. Buna göre ihracatı sadece kurla destekleme yönünde adımlar atılmış ve navlun priminin 1995 yılına kadar kademeli olarak kaldırılması kararlaştırılmıştır. Yatırım teşviklerinde öncelikli sektör ayırımına son verilmiş ve yeni ölçüt olarak " Döviz kazandırıcı ve istihdamı artırıcı yatırımlar " benimsenmiştir. Ancak makro ekonomik gelişmeler nedeniyle yeni teşvik sisteminde önemli problemler yaşanması söz konusudur. Zira uzun süre enflasyon artışının altında arttırılan kurlar ihracatı olumsuz etkilemiş, buna karşılık ithalatın artmasına neden olmuştur.

b-Fikri ve sınai mülkiyet haklarının korunması : Türkiye'de lisans, patent, know-how ve marka gibi fikri haklara gereken önem verilmemekte, ilaç sanayii ise tamamen patent koruması kapsamı dışında bulunmaktadır. Bu hususlar AB ve Türkiye arasında ciddi sorunlar yaratmıştır.

Gümrük Birliği'ne yönelik çalışmalar kapsamında hazırlanan ve yürürlüğe giren fikri ve sınai mülkiyet haklarının korunmasıyla ilgili yasa bu sorunlara çözüm getirmeyi amaçlamaktadır. Gümrük Birliği'ne dönük hazırlıklar sırasında bugüne kadar yasa, kanun hükmünde kararname veya yönerge niteliğinde 36 düzenleme yürürlüğe konulmuştur. 1 Ocak 1996 tarihine kadar yürürlüğe girecek bazı düzenlemeler ise şöyle sıralanabilir:

- Patent ve Faydalı Model Yasası
- Patent İşbirliği Anlaşmasına Katılım
- Markalar ve Sınai Tasarım Yasası
- Rekabetin Korunması Yasası
- Tüketicinin Korunması Yasası
- Gürültü Kontrol Yönetmeliği
- Kara Ulaştırma Anlaşmasına Katılım

Bunlardan ilk üçü ile ilgili yasal düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Türkiye, 1996 yılına kadar üstüne düşen diğer yükümlülükleri de yerine getirme amacındadır, ancak yükümlülükler karşılıklıdır ve anlaşma iki tarafın ortak çabasıyla başarıya ulaşacaktır.

1.2.2. Avrupa Birliği'nin yükümlölükleri

Gümrük Birliği'nin başarılı olabilmesi pekçok faktöre bağlıdır. Karşılıklı ve dengeli yükümlölükler, hassas sektörlerde geçiş dönemi ve destekler, makroekonomik istikrar (KIT, Faiz ve temel girdiler vb..) ve AB'nin söz verdiği destek planını uygulaması ilk bakışta ortaya çıkan noktalardır. Gümrük Birliği Anlaşmasının kapsamı içinde yer alan mali ve ekonomik yükümlölüklerin yerine getirilmesi anlaşmanın hayata geçirilmesi için zorunludur.

1- AB, katma protokolün yürürlüğe girmesinden sonra bu anlaşma hükümlerine uyarak petrol ürünleri ve tekstil kotaları dışında, Türkiye'den ithal edilen sanayi ürünlerinde miktar kısıtlamalarını kaldırmış ve gümrük vergilerini sıfırlamıştır. Ancak topluluğun üstlendiği bu mükellefiyeti 1975 yılında yürürlüğe koyduğu ve o tarihteki Türk sanayiinin tekstil dışında ciddi bir rekabet gücünün olmadığı dikkate alınmalıdır.

2- AB, imzalanan 1., 2. ve 3. mali protokoller ile Türkiye'ye vermeği taahhüt ettiği toplam 705 milyon ECU'luk yardımı sağlamıştır. Ancak 4. mali protokol tutarı olan 600 milyon ECU'luk yardım Yunanistan engeline takılmış ve bu meblağ sağlanamamıştır. Ayrıca 5. ve 6. mali protokoller de aynı gerekçe ile askıya alınmıştır(3).

3- 1995 yılı sonunda AB-Türkiye arasında gümrük birliği uygulamasına geçildikten sonra, Türkiye gerek gümrük vergilerinin sıfırlanması ve gerekse Toplu Konut Fonu'nun kaldırıl-

(3) Salepçioğlu, Adil Maastricht ve Sonrası, SBF Enderun Dergisi, İSBFMD yayını 5. sayı, s. 16 Haziran 1994

ması nedeniyle yaklaşık üç milyar dolarlık bir gelir kaybına uğrayacaktır. Bu meblağın AT tarafından karşılanması ülkemiz için bir zorunluluktur(4).

AB'nin geleneginde Topluluğa katılan ülkelere her türlü mali ve ekonomik destek sağlanmaktadır. Nitekim birliğe daha önce katılan Yunanistan, İspanya ve Portekiz'e bu çerçevede çok değişik adlar altında mali yardım yapılmıştır. Bu örnekler ışığında mali destek olmadan AB ve Türkiye arasında sağlıklı bir gümrük birliği kurulması olanaksızdır.

Avrupa Birliği, Türkiye'nin gümrük vergilerinden uğrayacağı kayıpların karşılanmasında doğrudan yardım yerine, 4. mali protokolün serbest bırakılmasını teklif etmektedir. Ancak bu önerinin Türkiye için önemli bir çözüm yolu olmadığı ortadadır. Zira 600 milyon ECU değerindeki bu paketin, ülkemizin dış ticaret açığıyla karşılaştırıldığında sadece psikolojik etkisi bulunmaktadır. Yunanistan'ın vetosu yüzünden askıda bulunan 5. ve 6. mali protokollerin devreye girmesi konusunda ise umut verici bir gelişme söz konusu değildir. Oysa, yaklaşık üç milyar dolar tutan ve uzun vadeli, düşük faizli kredi olarak Türkiye'ye verilmesi planlanan bu paket Gümrük Birliği süreci için hayati önemdedir.

Yunanistan'a bugüne kadar 25 milyar dolarlık uygun koşullu fon kullandıran topluluk, Türkiye'ye doğrudan yardım yerine Akdeniz Fonu'ndan yararlanma imkanını alternatif olarak sunmaktadır. Ancak bu fondan katkı sağlanacak projelerde mutlaka yerli finansmanın da bulunması zorunludur ve kamu harcamala-

(4) Y. a. g. e s. 17

rının kısıldığı bir dönemde bu yöntem ülkemiz açısından cazip değildir.

AB bu konuda isteksizliğini Yunanistan bahanesiyle perdelemeye çalışmakta ve Türkiye'ye gümrük birliğine geçmeden yardım yapmayacağını belli etmektedir. Bu durumda AB politikamızı yeniden gözden geçirmek ve değişen şartlara uydurmak zorunlu hale gelmiştir. Durumu özetlemek gerekirse AB kendi yükümlülüklerini yerine getirmeden ülkemizin Gümrük Birliğine girmesi büyük bir cesaret olacaktır.

1.3. Gümrük Birliğine Taraf Ülkelerin ve Türkiye'nin

Genel Ekonomik Yapısının Karşılaştırmalı İncelemesi

Türkiye'nin dış ticaretinin büyük kısmı AB üyesi ülkelerle gerçekleşmektedir. (İhracatımızın % 47.8'i). Bu ilişkilerin gümrük birliği sonrası daha da gelişmesi beklenmektedir. Ülkemizin genel ekonomik durumunu inceleyip AB ülkeleri ile karşılaştıracak olursak önümüze rekabet gücümüzü yansıtan bir tablo çıkacaktır.

Türkiye ekonomik açıdan gelişmekte olan bir ülkedir ve ekonomisinde krizler ve dalgalanmalar yaşamaktadır. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın dördüncü dilimi olan 1993 yılında, ekonominin büyüme hızı artarak Program hedefini aşmış kişi başına ulusal gelir reel olarak önemli ölçüde artmış buna karşılık kamu kesimi finansman açığının GSMH'ya oranı yükselmiş, dış ticaret ve cari işlemler açıkları tehlikeli boyutlarda büyümüş, iç tasarruflar reel olarak azalmış, önemli

boyutta dış açığa karşın yatırımların GSMH'ya oranı sabit fiyatlarla gerilemiş ve fiyat artışları hemen hemen bir önceki yıl düzeyinde sürmüştür. Tüketim harcamaları artışından kaynaklanan büyüme hızı dışında alınan sonuçlar ve ekonomik gelişmeler genellikle olumsuz yönde olmuştur. GSMH, sanayi üretimi ve yatırım eğilimi, iç pazarın artan cazibesinin de etkisiyle sürekli artan bir tempoda büyümüştür. Bu büyümede öncelikle ticaret sektörü, sanayi, ulaştırma-haberleşme ve inşaat sektörleri rol oynamıştır.

1993 yılı itibarıyla GSYİH içinde cari fiyatlarla sektörlerin payı tarım %13.1, sanayi %32.4, hizmetler %54.5'dir(5). Türk ekonomisi içinde sanayi ve hizmetler sektörlerinin payları büyürken, tarım sektörü küçülmüştür. Ekonomide üretim ve yatırım eğilimi güçlenmiş, kapasite kullanım oranları imalat sanayiinde büyük oranda artmıştır. 1993 yılı yukarıda belirtilen hususlar itibarıyla umut verici bir yıl olmuştur.

Ancak 1994 yılına baktığımızda; bir önceki yıla ait birçok olumlu gelişmenin, yerini ekonomide krize yol açan sorunlara bıraktığını görmekteyiz. Zira ekonomide dengelerin kurulması ve olumlu gelişmelerin süreklilik kazanması oldukça zordur. Nitekim 1995 yılı göstergeleri de Türkiye'de kriz tehlikesinin devam ettiğini göstermektedir. Ekonomik istikrar sağlanmadan Türk sanayiinin Avrupa ile rekabet etmesi mümkün değildir.

Sanayileşmiş ülkelerde denge oluşumları yaklaşık 20-25 yıllık bir geçmişe dayanmakta ve buna rağmen bu ülkelerde halen

(5) İktisadi Kalkınma Vakfı, İKV Araştırmalarına göre AT karşısında Türkiye'nin Durumu , İKV Yayın:121, s.14

pekçok ekonomik sorun yaşanmaktadır. Türkiye ekonomisini yıllardır etkileyen iki ana sorun çözümlenmeden istenen olumlu gelişmelerin sağlanması ve dengelerin kurulması mümkün olmayacaktır. Bu sorunlar :

- Kamu kesimi iç finansman açığı her yıl büyümekte ve bu açığın nedenleri sağlıklı olarak belirlenememektedir.
- Döviz rezervinde ortaya çıkan ani değişimler döviz çıkışımızdaki fazlalıktan kaynaklanmakta ve buna karşı gerekli önlemler alınamamaktadır.

Ayrıca orta ve uzun vadede döviz girdilerimizi artırıcı hiçbir düzenleme yapılamamıştır. İç borçlanma gereğinin denetlenebilmesi için ihtiyaç duyulan önlemler henüz alınamamıştır.

Bu durum, ülkede sürekli olarak enflasyon ve dış ticaret açığı gibi sorunların yaşanmasına yol açmaktadır. Açıkların kapatılması için kalıcı vergi tedbirleri yerine iç ve dış borçlanma tercih edildiği için ekonomik açıdan bir kışkırdöngü yaşanmakta, eski borçlar alınan yeni borçlarla ödenmeye çalışılmaktadır. Devam eden bu ekonomik istikrarsızlık yüzünden sanayimizin rekabet gücü zayıflamakta ve yatırım yerine paradan para kazanma yöntemi benimsenmektedir. Yüksek enflasyon nedeniyle kaynak maliyetlerinin artması, hammadde, enerji vb.. girdilerde dünya fiyatlarının üzerinde ödeme yapmak zorunda kalınması rekabet şansımızı zayıflatan diğer önemli faktörlerdir.

Ekonomideki sorunların çözümü siyasi iradeye ve alınacak

cesur ve kararlı tedbirlere bağlıdır. Oy kaygısıyla verilen tavizler yüzünden istikrar programlarında oluşan sapmalar onarılmaz hatalara yol açmakta ve sorunları çözümsüz hale getirmektedir. Bu açıdan baktığımızda bu yılın başında yaşanan krizin ülkemiz için yararlı olduğunu söyleyebiliriz. 1993 yılı içinde ortaya çıkan iyimser hava birçok sektörde yaşanan sorunların görülmesini engellemiştir. Krizin getirdiği ekonomik koşullar ise AB ile rekabet için gerekli önlemlerin alınması konusunda gerekli uyarıyı yapmıştır.

AB içinde yer alan ülkelerin sanayileri 1993 yılı içinde geçirdikleri resesyon döneminden 1994 başı itibarıyla çıkmaya başlamışlardır. Üye ülkelerin GSYİH %1.3 oranında artmış, ancak %11 civarında seyreden işsizlik oranlarında bir değişiklik olmamıştır. AB içinde işsiz sayısı 18 milyon civarındadır ve bu sayı giderek artmaktadır(6). Kuruluşlar karlılıklarını korumak için verimliliklerini arttırmak ve yeni iş sahaları açmak zorundadırlar. Bu arada tasarrufların azalması kaynak maliyetlerini arttıracak ve ekonominin iyileşmesi yavaşlayacaktır. Ayrıca işgücü maliyetlerinin yüksekliği Topluluğun Japonya ve ABD ile rekabet etmesini zorlaştıracaktır.

Avrupa sanayinin itici gücünü oluşturan kimya, telekomünikasyon, bilgisayar ve otomotiv sektörlerinde 1994 yılı içinde önemli gelişmeler beklenmektedir. Üye ülkelerin büyüme oranlarına baktığımızda Güney Avrupa ülkelerinde ekonomik büyüme oranının %7.4 ile %8.3 arasında seyredeceği, İngiltere, Fransa, İtalya ve Belçika'da daha düşük, Almanya ve Hollanda'da ise

(6) Avrupa Toplulukları Komisyonu, Bangemann Raporu, Brüksel 1994

daha yüksek oranlara ulaşacağı tahmin edilmektedir(7).

Avrupa'da resesyondan çıkışın önemli nedenlerinden biri de otomotiv sektöründe görülen hızlı gelişme ve bunun yarattığı ekonomik canlılıktır. Otomotiv sektöründeki büyüme %1.7 civarındadır ve başta İngiltere ve Fransa olmak üzere AB üyesi birçok ülkede otomobil satışlarındaki artış, hem otomotiv ve hem de bağlı sanayileri canlandırmıştır(8). Ayrıca makine demir-çelik ve kimya sektörlerinde görülen canlanmada AB ekonomisindeki iyileşme de etkili olmuştur.

Türkiye ile AB arasında oluşturulacak gümrük birliğinde ülkemizin rekabet şansını değerlendirmek için bu anlaşmaya taraf olan ülkelere ait bazı verileri incelemek gereklidir (Tablo 1). Bir ülkede sanayinin gelişmesinin temel şartlarından biri o ülkenin dinamik bir pazar yapısına sahip olması ve bunu sürekli olarak geliştirmesidir. Dış pazarların çok getiri rekabet koşullarına sahip olduğu düşünülürse, iç pazarda elde edilecek sonuçların o ülkenin sanayiinin gelişiminde belirleyici bir rol oynayacağı açıktır.

Pazar koşullarını değerlendirmek için ülkelere ait nüfus kişi başına GSYH, enflasyon ve GSYH'daki büyüme hızı gibi verileri kullanabiliriz (Tablo 2). Bu ve benzeri bilgiler ışığında Türkiye'ye baktığımızda ekonomik istikrarsızlık nedeniyle rekabet şansımızın azaldığını söyleyebiliriz.

Öte yandan nüfus yapımızın işsizlik problemi yaşayan AB için önemli bir pazar potansiyel yarattığını ve bu bakımdan

(7) Avrupa Sanayiinin Panoraması, Finans Dünyası Dergisi sayı 50, Şubat 1994, s.107

(8) Avrupa Toplulukları Komisyonu, Avrupa Sanayiinin Panoraması Raporu, Brüksel 1993

gümrük birliği konusunda ısrarlı davranacaklarını da göz önünde bulundurmalıyız. AB ülkelerinin sanayi kuruluşları ve siyasi mekanizmaları ortak politikalar oluşturmakta ve başarıyla uygulamaktadırlar. Uzakdoğu ve Amerikan kökenli rekabet karşısında zorlanan ve ihracat imkanları azalan Avrupa sanayi için Türkiye çok önemli bir dış pazardır ve başta işsizlik olmak üzere pekçok sorunun çözümü olarak görülmektedir.

Bu nedenle Gümrük Birliği konusunda politik ve ekonomik baskılar gündeme gelmekte, Türkiye hazırlıksız olarak güçlü Avrupa sanayiinin rekabetine açılmak istenmektedir.



Tablo 1

AB üyesi ülkeler ve Türkiye arasında
karşılaştırmalı inceleme-1

Ülkeler	GSYH (\$)	Kişi başına GSYH (\$)	Nüfus
ALMANYA	1.91 trilyon	23520	81 milyon
BELÇİKA	210 milyar	21000	10 milyon
DANİMARKA	140 milyar	26900	5.2 milyon
FRANSA	1.24 trilyon	22670	58 milyon
HOLLANDA	315 milyar	20410	15.4 milyon
İNGİLTERE	947 milyar	16300	58.1 milyon
İRLANDA	45.5 milyar	12990	3.5 milyon
İSPANYA	477 milyar	12180	39.3 milyon
İTALYA	1.01 trilyon	17600	57.5 milyon
PORTEKİZ	80 milyar	6320	10.5 milyon
YUNANISTAN	80 milyar	7700	10.4 milyon
AVUSTURYA	182 milyar	23380	7.8 milyon
FINLANDIYA	85.4 milyar	16830	5.1 milyon
İSVEÇ	198 milyar	22660	8.8 milyon
TÜRKİYE	143 milyar	2340	61.1 milyon

Kaynak : Rakamlarla Dünya Ülkeleri, 94'de Türkiye Eki Finans
Dünyası Dergisi, sayı.50, Şubat 1994ss.66-69

Tablo 2

AB üyesi ülkeler ve Türkiye arasında
karşılaştırmalı inceleme-2

Ülkeler	GSYH'de Büyüme hızı		Enflasyon	
	1993	1994	1993	1994
ALMANYA	%(-) 1.7	% 1.8	% 4.3	% 3.4
BELÇİKA	%(-) 1.2	% 1.7	% 2.6	% 2.8
DANIMARKA	% 0.7	% 2.3	% 1.1	% 2.3
FRANSA	%(-) 0.8	% 1.6	% 2.3	% 2.8
HOLLANDA	%(-) 0.1	% 1.8	% 2.8	% 2.9
İNGİLTERE	% 1.4	% 2.2	% 3.5	% 3.8
İRLANDA	% 2.1	% 3	% 1.8	% 2.3
İSPANYA	%(-) 0.3	% 1.9	% 4.8	% 4.3
İTALYA	% 0	% 0.8	% 4.5	% 5.5
PORTEKİZ	%(-) 0.8	% 1.4	% 6.3	% 5.2
YUNANISTAN	% 1	% 2	% 13.5	% 10
AVUSTURYA	%(-) 0.8	% 1.6	% 3.4	% 3
FINLANDIYA	%(-) 2	% 0.8	% 2.6	% 3.2
İSVEÇ	%(-) 1.5	% 1.5	% 4.8	% 3.5
TÜRKİYE	% 8	% 5.8	% 66.1*	% 125.5*

*Enflasyon tüketici fiyatları cinsinden verilmiştir.

Kaynak : Capital Dergisi, Şubat 1995

Kaynak : Rakamlarla Dünya Ülkeleri, 94'de Türkiye Eki Finans Dünyası Dergisi, sayı.50, Şubat 1994ss.66-69

2. GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN TÜRKİYE ÜZERİNDEKİ OLASI ETKİLERİ

2.1. Türkiye'nin Gümrük Birliği'nden Beklentileri

Türkiye, gelişmekte olan bir ülke olarak gelecekte hedeflediği noktaya varmak için dünyayla bütünleşmek gereğini hissetmektedir. Bu amaçla uzun süredir çeşitli alanlarda çalışma yapılmakta ve alınan bazı tedbirlerle Türk ekonomisini iyileştirme yolunda adımlar atılmaktadır. Bu çalışmaları kısaca özetleyecek olursak :

- Anti-enflasyonist bir politika izlemek, bu çerçevede sıkı para politikası ve yüksek faiz politikasıyla tasarrufları teşvik edip, tüketimi kısmak,

- İthal ikamesi stratejisini bir yana bırakıp, ihracata yönelik ve gümrük duvarlarının tedricen indirilmesiyle rekabet ortamında ekonomik gelişme modelini oluşturmak,

- İthalatta aşamalı olarak liberasyon sağlamak,

- Yabancı sermaye mevzuatının serbestleştirilerek yabancı sermayenin teşvik edilmesi,

- Devlet sübvansiyonlarının ve fiyat kontrollerinin azaltılması,

- Vergi sisteminin yeniden düzenlenerek, özellikle dolaylı vergi alanında yeni vergi kaynaklarının bulunması, birçok üretim aşamasında alınan vergilerin kaldırılarak KDV sisteminin getirilmesi,

- Bürokratik işlemler ve müdahalelerin olabildiğince azaltılması.

Alınan bu tedbirlerin ortak hedefi; Türk ekonomisini içe dönük kapalı bir ekonomi olmaktan çıkarıp, dışa açık, rekabet gücü yüksek, yenilikçi ve teknolojiyi yakından izleyen bir yapıya kavuşturmadır. Ancak teorik olarak olumlu sonuçlar beklenen bu çalışmaların uygulamada isteneni verdiği söylenemez. Zamanlama hataları, bürokraside görülen yetersizlikler ve en önemlisi plansızlık yüzünden ekonominin yeniden yapılanma çalışmaları birçok alanda başarılı olamamıştır. Ekonomik büyümede yıllar itibarıyla istikrarsız bir trend görülmüş, gelir dağılımındaki bozukluk giderilememiş, konsolide bütçe açığı ve yüksek oranlı enflasyon gibi sorunlar kronikleşmiştir. Ayrıca kamunun finansman ihtiyacı yüzünden iç ve dış borçlar artmıştır.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen ülkemiz; gelişmesini, yavaş ancak kararlı bir şekilde sürdürmek ve dünyayla bütünleşmek zorundadır. Türkiye'nin dinamik pazar yapısı bu konuda önemli bir avantaj olarak karşımıza çıkmaktadır. Pazar büyüklüğü AB pazarının %6'sı kadar olmakla beraber, pazarın yıllık gelişme hızı AB'den 5.5 kat daha yüksektir(9).

Türk sanayisi geçen yıllar içinde yabancı firmalarla işbirliğine girmiş, ortak yatırımlar yaparak iç ve dış pazarda rekabet etmeye başlamıştır. Bu ortamda dünyada yaşanan ekonomik bloklaşma ve gümrük duvarlarıyla korunan pazar yapıları, serbest ticareti ve dolayısıyla ülkeler arasındaki ticaret hacmini olumsuz etkilemektedir. Bu durumu düzeltmek amacıyla olan ülkemiz AB ile gümrük birliğine gitmeyi planlamaktadır.

(9) İktisadi Kalkınma Vakfı, Avrupa Topluluğu Karşısında Türkiye'nin Durumu, İKV Yayın no:121, İstanbul Ekim 1992, s.26

Ancak AB ile girilecek olan gümrük birliği, bir serbest ticaret anlaşması olmayıp, daimi bir siyasi birlikle sadece ekonomik açıdan ilişkiye girme anlamı taşıyan bir yapıdadır. Türkiye, tarihte ilk kez temeldeki siyasi birliğin içinde yer almadan, yani AB'nin siyasi ve ekonomik karar alma mekanizmalarına katılmadan, alınacak kararlara uymayı kabul etmektedir

Üçüncü ülkelerle olan ekonomik ilişkilerini, temsil edilmediği kurullarda alınacak kararlara göre düzenlemeyi kabul etmekle, Türkiye bir nevi kapütilyasyonlarla karşı karşıya kalmaktadır. AB-Türkiye Karma Parlamento Komisyonu ve Ortaklık Konseyi gibi kurumların bu temel gerçeği değiştirecek yetkileri bulunmamaktadır.

Türkiye, bütünleşen Avrupa içinde yer almak istemekte ve gümrük birliğini bu yoldaki en önemli adımlardan biri olarak görmektedir. Bazı kesimlere göre gümrük birliği, Türk sanayiini rekabete zorlayacak ve kaliteyi arttıracak, bunun yanında AB'nin çeşitli telafi edici ve yapısal değişim fonları da bu yolda sanayiimize yardımcı olacaktır. Elbetteki gümrük duvarlarıyla korunan bir sanayi ülkemize yarar sağlamayacak ve gelişmeyi engelleyecektir. Ancak bunu değiştirmek için tüm sanayi birikimlerimizi yoketmek akılcı bir yöntem değildir.

Ayrıca Gümrük Birliği ile birlikte Türkiye Japonya, Türk Cumhuriyetleri ve özellikle KKTC ile olan ekonomik ilişkilerinde değişikliğe gereksinim duyacak ve onaylamadığı kararları uygulamak zorunda kalacaktır.

Gümrük Birliği konusundaki bir başka önemli sakınca da, sanılanın aksine, gümrük birliğinin Türkiye'nin AB'ne tam üye olma şansını engelleme olasılığıdır. AB, Türkiye'nin tam üyelik sürecini başlatacak bir takvimin görüşülmesini dahi kabul etmemektedir. Henüz açık olarak belirtilmemekle beraber Türkiye için, üyelik haklarına bütünüyle sahip olmayan ikinci sınıf bir üyelik konumunun düşünülmesi ciddi bir ihtimaldir. Tam üye olmadan gümrük birliği tamamlanırsa Türkiye yakın bir gelecekte önüne sürülebilecek ikinci sınıf üyelik için uygun koşulları kendi eliyle hazırlamış olacaktır.

AB'nin geleceğine dair yapılan planlara göre merkezde Avrupa Birliği yer alacaktır. Onu kapsayan ikinci büyük bölümde Avrupa Bütünleşme Organizasyonu yer alacak ve bu bölüm tam üyeliğe geçişin ara basamağını oluşturacaktır. (Üyelik konusunda ara aşamada bulunan Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri) Serbest dolaşım dışında bütün haklara sahip olacak bu ülkelerin ileride AB'nin genişlemesini sağlaması düşünülmektedir

En dış bölümde ise AB ile işbirliği içinde olan ve birlik anlaşması imzalayan bütün ülkeler yer almaktadır. Türkiye'nin bulunduğu bu gruptaki ülkelerin alınacak kararlara katılma hakları bulunmamaktadır.

Gümrük Birliği'ne geçiş 1963 Ankara Ortaklık Anlaşması ve 1970 Karma Protokolü çerçevesinde yürütülmektedir. Bu anlaşmaların başta serbest dolaşım olmak üzere pek çok hükmü AB tarafından uygulanmamaktadır. Ayrıca bu anlaşmalara göre ülkemizin Gümrük Birliği'ni tam üye olma yolunda bir adım saydığı açıkça belirtilmiştir.

Ülkemiz kendi şartlarına ve beklentilerine uygun bir anlaşmayla AB ile işbirliğine gitmelidir. Bu amaçla gerektiğinde politikalarımızda değişiklik yapma esnekliğine sahip olmamız zorunludur.

Buraya kadar ortaya koyduğumuz fikirleri özetleyecek olursak Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne katılmaktan neler beklediğini şöyle sıralayabiliriz :

- Türkiye Avrupa içinde bulunmayı kendine amaç edinmiş ve modernleşmesini hızlandırmak ve gelişmiş ülkeler düzeyini yakalamak için AB içinde yer almak istemektedir.

- Topluluk üyesi ülkeler Türkiye'nin en önemli ve geleneksel dış ticaret partönerleridir. İhracatını geliştirme durumunda olan ülkemiz için her pazar önemlidir, ancak uzun yıllardır önemli ticari ilişkiler içinde bulunduğu ve piyasalarını bir ölçüde daha iyi tanıdığı AB pazarının ayrı bir önemi vardır.

- Türkiye, imzaladığı ortaklık anlaşması ile elde ettiği bazı haklarda zaman içinde uğradığı kayıpları telafi etmek istemektedir. Zira AB ürünlerimize karşı uyguladığı anti-damping, kota gibi engellerle ihracatımızı önemli ölçüde etkilemektedir.

- Türkiye ile benzer ekonomik yapıya sahip Yunanistan, İspanya ve Portekiz'in AB'ye üye olmasından sonra ülkemize karşı artan korumacılık engelleri ancak tam üyelik ile aşılabılır.

Bu ve benzeri nedenlerden dolayı Türkiye, kendisine amaç o-

olarak AB'ne girmeyi seçmiştir ve Gümrük Birliği'ni tam üyelik sürecine giden yolda en önemli basamak olarak görmektedir.

2.2. Türkiye'nin AB Karşısındaki Rekabet Gücü

Bugün rekabet gücü denildiğinde ortaya geniş anlamda bir tarif çıkmaktadır. Ekonomi, politika, yetişmiş insan gücü yeterliliği, teknoloji gibi faktörlerin birlikte düşünülmesi ve rekabet gücünün ülkenin tüm koşullarını içeren global bir kavram olarak değerlendirilmesi gereklidir.

Dünya Ekonomik Forumunun Uluslararası Rekabet Gücü araştırmalarında kullandığı kriterlere baktığımızda bir ülkenin rekabet gücünün şu faktörlere göre değerlendirildiğini görmekteyiz :

- Ülke içi ekonominin gücü,
- Ülkenin uluslararası ticaret ve yatırım akışlarına katılma boyutunu gösteren uluslararasılaşma faktörü,
- Hükümet politikalarının rekabet edebilirliğe yardımcı olma boyutu,
- Sermaye piyasalarının performans ve mali hizmetlerin kalitesi anlamında finans faktörü,
- Kaynaklar ve sistemlerin iş dünyasının temel ihtiyaçlarını karşılamaya yeterlilik boyutunu gösteren altyapı faktörü,
- Girişimlerin yenilikçi, karlı ve sorumlu bir tarzda yönetilmeleri boyutunu gösteren yönetim faktörü,
- Bilimsel ve teknolojik kapasite,

- İnsan kaynaklarının yeterliliği ve verimliliği.

Bu faktörler ışığında Dünya Ekonomik Forumu'nun 1991 yılı içinde yayımladığı raporda Türkiye OECD ülkeleri arasında 20.sırada çıkmıştır(10).

Ülkemizin AB karşısındaki rekabet gücünü belirleyebilmek için sağlıklı bir rekabet ortamı için gerekli şartları ortaya koymak yararlı olacaktır.Bu şartlar işletmenin kendi iç yapısından ve dış çevreden kaynaklanmaktadır.

İşletme içi rekabet şartları :

- Verimliliğin arttırılması,
- Ekonomik boyutta üretim,
- Mamül teknolojisinin takibi,
- Eğitim,
- Pazarlama etkinliğinin arttırılması,
- Yalın organizasyon,
- Yan sanayiide iyileştirme,
- Stratejilerin saptanması ve uygulanması.

Dış çevreden kaynaklanan şartlar :

- Finansman maliyetleri,
- Yan sanayii _____ KIT'ler
KOBİ'ler
- Ekonomik ortamın durumu,
- Teşviklerin niteliği.

Ülkemizdeki sektörleri incelediğimizde AB karşısında rekabet gücüne sahip olarak nitelendirebileceğimiz Demir-Çelik,

Tekstil, Gıda, Cam ve Beyaz Eşya sektörlerinin Türkiye'nin i-tici gücünü oluşturacağını söyleyebiliriz. Gerekli zaman ve şartlar sağlandığında Ağaç ve Kağıt, Mobilya, Turizm ve Otomotiv sektörleri de AB ile rekabet edebilir duruma gelecektir.

Kimya, ilaç ve makine sektörlerinde ise uzun yıllardır yaşanan dışa bağımlılık yüzünden rekabet açısından büyük sorunların yaşanması kaçınılmazdır. Rekabet konusunu incelerken AB'nin çeşitli sektörlerdeki durumunu belirlemek ve tedbirleri bu doğrultuda almak yerinde olacaktır.

AB mekanik, kimya, otomotiv ve elektrikli makinelerde uluslararası rekabet üstünlüğüne sahiptir. Demir-Çelik konusunda şu anda sahip olduğu rekabet gücü, yeni sanayileşmiş ülkeler ve EFTA ülkeleri karşısında zayıflamaktadır. Elektronik konusunda Japonya karşısında şansı olmayan AB'nin, tekstil, gıda ve kağıt gibi sektörlerde de durumu zayıflamaktadır. Zayıflayan sektörlerin yeniden yapılanması ve rekabet güçlerini kazanması için AB beş yıllık bir teşvik programı hazırlamış ve İspanya, Portekiz ve Yunanistan'ın tekstil, cam, otomobil ve kahverengi eşya gibi sektörlerde gelişmesini hedeflemiştir(11). Türkiye'nin bu durum karşısında rekabet gücü olan sektörlerde başarılı olabilmesi bazı koşullara bağlıdır.

Demir-Çelikte hurda demir ithalatının sürmesi, tekstilde eskiyen makine parkının yenilenmesi, beyaz eşyada demir-çelik fiyatlarının dünya seviyesinde tutulması rekabet gücümüz açısından oldukça önemlidir. Cam sektöründe özellikle flotal ve düz cam konusunda şansımız oldukça yüksektir. Gıda sektö-

(11) Avrupa Toplulukları Komisyonu, Avrupa Sanayiinin Panoraması Raporu, Brüksel 1993

ründe et ve süt konusunda rekabet gücü bulunmayan ülkemiz sebze ve meyva ile AB'ni zorlamaktadır.

Mekanikte know-how'a sahip olunmadığı için rekabet şansımız zayıftır. Bu bilgiler ışığında Türk sanayiinin AB karşısındaki durumunu incelemek mümkün olacaktır.

2.3. AB Karşısında Türk Sanayii

AB ile Türkiye arasında sanayileşme açısından büyük farklar bulunmaktadır. Türkiye'de sanayileşme son 50 yılda gerçekleştirilmiştir. İlk ve planlı olarak 1. Beş Yıllık Sanayii Planı ile başlayan sanayileşme olgusu, 2. Dünya Savaşı nedeni ile kesintiye uğramış ve ancak 1960'dan sonraki ekonomik planlarla hız kazanmıştır. Sanayimiz başlangıçta tüketim malları üretmek üzere kurulmuş, giderek ara malı üreten sanayi yönünde gelişmiştir (Tablo 3). Yatırım malı sanayiilerinin gelişmesiye pazar darlığı nedeniyle yavaş olmakta ve istenen sonuçlar alınamamaktadır.

Tablo 3
İmalat sanayii üretim yapısı

	1962	1990
	(%)	(%)
Tüketim malları üretimi	62.3	36.1
Ara malı üretimi	27.3	42.6
Yatırım malı üretimi	10.4	21.3

Kaynak : Ceylan H-Bolat Ö, İKV Araştırmalarına göre Avrupa Topluluğu karşısında Türkiye'nin Durumu, İKV yayın no: 121, s. 38

Türk sanayii yüksek ithalat engelleriyle korunmuş bir iç pazar için kurulmuş ve uzun yıllar dış rekabetsiz bir ortamda gelişmiştir.

1976 yılından itibaren iç pazarda egemen olan durgunluk nedeniyle sıkışık bir duruma düşen sanayi, 1980'den sonra ihracata yönelmiş ve bu alanda çok önemli bir pay sahibi olmuştur. 1980 öncesinde imalat sanayiinde görülen büyüme yerini hizmetler sektörüne bırakmış ve sabit sermaye yatırımlarında gerileme görülmüştür(12). Yüksek enflasyon, kronik bütçe açıkları gibi nedenlerden dolayı devletin, kaynakları borçlanma yoluyla emmesi yüzünden imalat sanayiindeki yatırımlar da gerilemiştir. Oysa AB ve diğer bazı gelişmiş ülkelerde bunun tam tersi bir trend oluşmuş ve aynı dönemde imalat sanayii ekonominin iyileşmesinde öncü rolünü üstlenmiştir. Bu nedenle imalat sanayiindeki rekabet şansımız önemli ölçüde zayıflamıştır. Türkiye'nin bu şansı tekrar yakalaması için yapması gerekenlerin başında; büyük işletmeler yerine yan sanayiye dönük küçük ve orta ölçekli firmalara geçmesi gelmektedir.

Zira büyük işletmeler, hızla değişen teknoloji karşısında uyum zorlukları çekmekte ve karmaşık organizasyon yapıları yüzünden istenen değişikliklerin gerçekleşmesi uzun zaman almaktadır. Oysa daha küçük boyutta, yan sanayiye dayanmış, ancak ürünün stratejik kısmını kendisi yapan bir sanayi modeli, rekabet gücümüzü yükseltecek ve teknolojik açıdan daha hızlı gelişecektir. Sanayi mamülünde rekabet şansı ancak ileri teknoloji, maliyet ve kalite unsurlarının biraraya gelmesiyle elde edilebilir.

(12) İKV Yayın no: 121, a. g. e, s. 41

Dün

Bugün

Yarın

Ü R Ü N	S T R A T E J İ L E R	Büyük seri standart mal	Küçük seri özel nitelikli mal	Bireysel ihtiyaçlara özel ürünler
		Ürün/fiyat oranı	Çözüm-satış sonrası hizmet	Yüksek kaliteli ürüne yüksek fiyat
		Kalite kontrolü	Performans kontrolü	Tasarım, üretim pazarlamaya aynı önemi vermek
Ü R E T İ M	S T R A T E J İ	Miktar,ölçek ekonomisi	Hızlı teslimat çeşit ekonomisi	Hızla yeni ürün pazara sürmek
		Randıman	Esneklik	Çok işlevli üretim
		Bilgi işlem destekli üretim	Lojistik ve tasarım	El emeği ve taşımayı asgari hale getirmek
O R G A N İ Z A S Y O N	S T R A T E J İ	Karmaşık yapılar	Organizasyon	Üretim ve hizmetleri aksatıcı etken yok etmek
		Hiyerarşi	Otonomi ve bireysel sorumluluk	Görevleri bireysel hale getirerek hızlı çözüm bulmak
		Dikey yapı	Yatay yapı	Çapraz yapı
Y A T I R I Ş I M S T R A T E J İ	S T R A T E J İ	Bölgesel ve ulusal pazar	Dünya pazarı	Mal ve hizmetler ile gerçek ihtiyaçlara cevap vermek
		Taşıeron iş arzı	Kapsamlı ortaklıklar ile çalışmak	Risklerin ve karların ortak paylaşılması
		Emek yoğun ağırlıklı yan sanayii ile çalışma	Anahtar pazarlara doğrudan yatırım	Yeni pazarlarda doğrudan rekabete girmek

Tablo 4. Topluluk sanayiinin dünü,bugünü ve yarını (*)

(*) Kaynak : Avrupa Sanayiinin Panoraması Raporu,Avrupa Toplulukları Komisyonu,Brüksel 1993

Sanayimizin Gümrük Birliği karşısında başarılı olması için gereken bu olgular, Gümrük Birliği'nin kurulamaması veya gecikmesi durumunda da AB ve diğer GATT üyesi ülkelere mal ve hizmet ihracatında uyulması gereken temel esaslardır.

Yeni toplumsal yapının gerektirdiği sanayi dokusu esnek talep ve esnek arza bağlı bir üretim ve rekabet sistemidir. Artık önemli olan bir maldan bin adet, bir model ve bir renk üretmek değil, bin model ve bin renk şeklinde tüketiciye sunabilmektir. Nitekim günümüzde ölçek ekonomileri, yerlerini çeşit ekonomilerine bırakmakta ve söz konusu sanayi dokusuna info-teknolojik gelişmelerinde yardımıyla CAD, CAM sistemleri ve KOBİ türü örgütlenmeler hakim olmaktadır. AB sanayinin dünü, bugünü ve yarınına dair hazırlanan bir plan bu değişimi tüm yönleriyle ortaya koymaktadır (Tablo 4).

Bu anlayışın sağlıklı çalışabilmesi için uluslararası paylaşım sisteminde iki büyük değişikliğin kabul edilmesi gerekmektedir.

- Ekonomik prensip olarak : Serbest ticaret : Eşit koşullarda ticaret anlayışının benimsenmesi,

- Politik prensip olarak : Merkezden yönetim yerine, yerinden yönetim yapısının kurulması.

AB'nin bu ekonomik prensip uyarınca oluşturduğu Ortak Ticaret Politikası Avrupa'yı dışarıya karşı ortak hareket etme konumuna getirmiştir. Bu anlayışın başlıca nedeni, ileri sanayileşmiş ülkelerin yeni sanayileşen ülkelerle birçok mal grubunda rekabet edememesidir. Artık her ülke otomobil, beyaz

eşya ve hatta software yazılımlarını üretebilmekte ve katma değeri yüksek birçok sanayi faaliyetinde ileri sanayileşmiş ülkeleri zorlamaktadır.

Bu durumu önlemenin yolu,yeni rekabet ortamına (üretim dokularının esnek talep esnek arza göre ayarlanması sorunu) yepyeni bir boyut kazandırmaktır.Bu yeni rekabet boyutu kalite olarak adlandırılmaktadır.Kalite kavramı;bir malın,üretiminden tüketimine kadar kaliteli bir çevre yaratması olarak tanımlanabilir.Bu çevrede yer alan tüm faktörlerin istenen standartları sağlaması gereklidir.

AB'nin Ortak Ticaret Politikası ve Rekabet Hukuku'nun temelinde tüm üye ülke sanayiilerinin bu kalite anlayışını kabul etmesi yatmaktadır.Türk sanayiinin AB ile uyumunun kolaylaştırılmasında kalitenin büyük rol oynayacağı açıktır.

1991 ilkbaharında uygulanan " Yeşil Nokta " ve 1992-93 döneminde uygulanmaya başlayan ISO 9000 (EN 29000) kalite sistemleri AB'nin politikalarının ülkemizde benimsendiğinin önemli göstergeleridir.Tüm dünyada hızla gelişen kalite, maliyet minimizasyonu ve yüksek teknoloji olguları Türk sanayiinin AB karşısındaki durumunu belirleyecektir.Konuya sadece gümrük birliği açısından yaklaşılmamalıdır.Zira dünya ile rekabet etmek isteyen her ülkenin bu konularda kendini geliştirmesi ve yenilemesi bir zorunluluktur.Eğer Türk sanayii;önündeki gümrük birliği konusunu kendini yenilemek ve eksiklerini kapatmak için bir fırsat olarak değerlendirirse yalnız AB ile değil,diger tüm ekonomik rakipleriyle de rekabet etme şansına kavuşacaktır.

Tablo 5

Sanayi sektörünün üretim ve istihdam içindeki payı

YILLAR	GSYİH içindeki Payı (%)	Istihdamdaki Payı (%)
1950	12.9	-----
1960	14.9	7.6
1968	19.0	9.5
1979	21.8	12.0
1988	32.4	13.1
1991	32.0	14.9

Kaynak : Ceylan H-Bolat ö,iKV Araştırmalarına göre Avrupa Topluluğu karşısında Türkiye'nin Durumu, iKV yayın no:121,s.37

Ülkemiz giderek sanayileşmiş ülkeler düzeyine yaklaşmaktadır.Pekçok sektörde montaj sanayii olarak başlayan imalat yerini % 80'den fazla yerli üretime dayanan bir yapıya bırakmıştır.Sanayi sektörümüz,olusturduğu yan sanayiiler sayesinde istihdam ve katma değer olarak sürekli artan bir oranda ekonomimize yarar sağlamaktadır(Tablo5).Gümrük Birliği sonrası bu katkıların devam etmesi ekonomimiz için son derece önemlidir.

3. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜ

3.1. Otomotiv Sektörünün Gelişimi ve Türk Ekonomisi

İçindeki Yeri

3.1.1. Gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sanayii

Otomotiv sanayii, bütün dünya piyasalarını içine alabilecek genişlikte bir pazara ve sürekli olarak artan bir talebe sahip nadir sanayi kollarından biridir. Geniş ölçüde yan sanayii besleyen bir karaktere sahip olan sektörde, özellikle çelik, cam, plastik, boya vb.. çok miktarda sanayii ürünü kullanılmakta, geniş bir istihdam imkanı yaratılmakta ve büyük bir vergi kaynağı oluşturulmaktadır.

Otomotiv sanayii bu özellikleriyle bir kitle endüstrisi durumundadır. Sağladığı yeni iş imkanları, oluşturduğu ciro ve buna bağlı olarak ödediği vergilerle sosyal ve ekonomik anlamda önemli yararlar sağlamaktadır. Sektörün tümüyle vergilendirilmesi nedeniyle vergi kayıpları çok düşük seviyelerde bulunmaktadır. Konuyu ülkemiz açısından ele alabilmek için gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sanayiilerinin ortak özelliklerini incelemek yerinde olacaktır:

- Gelişmekte olan ülkelerdeki otomotiv endüstrileri, gelişmiş ülkelerin otomotiv firmalarının bu ülkelerdeki pazarlarını kaybetmemek için giriştikleri yatırımlarla kurulmuştur.

- Bu tesisler başlangıçta montaj sistemini benimsemiş ve gelişmiş ülkelerin belli başlı firmaları için yan ürün ve parça bakımından cazip birer müşteri haline gelmişlerdir.

- Uuslararası otomotiv firmaları denizaşırı yatırımlardan üç önemli şekilde yararlanmaktadırlar(13):

- 1- Royalty ve lisans ücretleri,
- 2- Hisse gelirleri,
- 3- Yan ürün ve parça satışları.

- Son yıllarda binek araba üretimi, gelişmekte olan ülkelerde gelişmiş ülkelere göre daha hızlı artmaktadır.

- Gelişmekte olan ülkelerde kurulu otomotiv sanayiinin ihracat şansı, yapmış oldukları lisans anlaşmaları yüzünden oldukça kısıtlıdır. Zira ana firmalar pazarları paylaşmış ve yeni rakiplerin bu pazarlara girmesini engellemiş durumdadır

- Gelişmekte olan ülkelerde yıllık motorlu taşıt talebi (özellikle otomotiv endüstrisinde önem veren ülkelerde) gelir artış hızından daha da hızlı artmaktadır.

- Koruyucu gümrük duvarlarının arkasındaki otomotiv endüstrilerinde ortaya çıkan yüksek maliyetlerin başlıca neden ve sonuçlarını şöyle sıralayabiliriz:

1- Firmaların ortalama üretim miktarlarının optimal seviyenin altında oluşu,

2- Motorlu taşıt ve buna bağlı olarak parçaların model ve tiplerinin gereğinden fazla oluşu,

3- Yan ürün ve parça piyasasına hakim olan yan endüstrilerde koruyucu rejim altında kar marjlarının yüksekliği,

4- Yan ürünlerde standardizasyona gidilmesinde yaşanan ve gecikmelere yol açan gecikmeler.

(13) İktisadi Kalkınma Vakfı, Otomotiv Sanayiinde Ortak Pazar ve Türkiye'nin yeri, İKV Yayın no:16, İstanbul 1971, s.19

Uluslararası otomotiv firmalarının gelişmekte olan ülke-lerde tesis kurmalarının nedenlerini incelediğimizde ortaya çıkan sonuçlar şunlardır:

- Gelişmekte olan ülkelerin sanayileşme veya ekonomik so-runlar yüzünden ithalatlarını kısmaları sonucu dış pazarları kaybetme korkusu,

- Sanayileşmiş ülkelerde işçi ücretlerinin, dolayısıyla maliyetlerin artması,

- Firmaların yeni pazarlara erken girip, sonradan oluşabi-lecek koruma ve engellemelerden kaçınmak istemeleri,

- Firmaların dış ülkelerde kurdukları tesisleri yan ürün ve parça bakımından kendilerine bağlayarak önemli bir gelir kaynağı elde etme düşünceleri.

Uluslararası firmaların bir kısmı; idari kontrole ve karın maksimize edilmesine önem verdiklerinden, denizařırđ teşebbüs konusunda hisse çoğunluğunun kendilerinde olmasını tercih etmiş, bazıları ise sermayelerini risk altına sokmak yerine, lisans anlaşmaları yaparak royalty gelirleri ve yan ürün sa-tışından kar sağlamayı uygun bulmuşlardır.

Bu etkenler incelenerek Arjantin, Brezilya, Hindistan, Is-panya, Yugoslavya, Meksika, Türkiye ve benzeri gelişmekte olan ülkelerde kurulu bulunan otomotiv sanayilerinin yapısal -zelliklerini belirlemek mümkün olacaktır.

3.1.2. Türkiye'de otomotiv sanayiinin tarihçesi ve günümüze kadarki gelişimi

Türkiye'de karayollarında 1950-1969 yılları arasında ya-şanan gelişmeye paralel olarak ortaya çıkan motorlu araç ta-

lep potansiyeli otomotiv sanayiinin kurulması için ilk hareket noktası olmuştur.Yabancı firmalarla başlayan bu süreçte ilk olarak ağır vasıta,traktör ve minibüs gibi ürünlerin imali planlanmış ve 1962 yılında Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile üretimle ilgili konularda çeşitli düzenlemelere gidilmiştir(14).

Planın uygulanması sonunda pazarlarını kaybetme tehlikesiyle karşılaşan firmaların baskısıyla planda belirtilenden daha fazla sayıda otomotiv montaj tesisi kurulmuştur.Montaj sanayiindeki bu karmaşayı önlemek ve yerli parça kullanımını arttırmak için bir " Montaj Sanayii Talimatı " çıkarılmış ve montajın tanımı verilmiştir.Buna göre montaj " Yerli tüm imali büyük yatırım,özel bilgi ve tecrübe isteyen veya ülkedeki ihtiyaç ve talebin seviyesi yerli tüm imal için ekonomik olmayan mamüllerin dışarıdan ithal edilen dağınık parçaların birleştirilmesi yolu ile yapılan imalattır(15). "

Bu noktada önem taşıyan konu montaj imalatına başlayabilmek için iki ana kriterin ortaya konulmasıdır(16).Bunlar :

- a- Yerli imalin mümkün olmaması (Yatırım,bilgi,tecrübe yönünden),
- b- Dahili talebin azlığının ekonomik bir tüm imaline yönelmeyi engellemesi.

Bu talimat ve sirkülerlerin en büyük amacı,montaj sanayii bünyesindeki aksamın tamamını veya değerinin büyük bir kısmı yerli olan mamüllerin imalini gerçekleştirmektir.Ayrıca otomotiv sanayiinin ihracata yönelebilmesi için kapital yoğun

(14) Y.a.g.e , s.39

(15) Y.a.g.e , s.40

(16) Y.a.g.e , s.40

hale gelmesi ve dolayısıyla montaj sanayiinden yerli üretme geçmesi zorunluluğu, bu yönde adımlar atılmasını gerekli kılmıştır. Ülkemizde diğer birçok kavramda olduğu gibi otomotiv sanayii kavramında da tam bir fikir birliği sağlanamamıştır. " Her çeşit motorlu taşıt araçları ve traktör imal eden fabrikalar otomotiv sanayiini oluşturur " düşüncesi çeşitli görüşler arasında en çok kabul görenidir(17).

Bu fabrikalara parça veren sektör ise yan sanayii olarak tanımlanmıştır. Türk otomotiv sanayiinin başlangıç yıllarında yani 1960' larda kurulan tesislerin hemen hemen tümünün kamyon kamyonet, minibüs ve otobüs gibi ticari araçlar ve o günkü Türkiye ekonomisinin tarıma dayalı olmasından kaynaklanan traktör üretimine yönelik olduğunu görmekteyiz. 1963 yılı rakamlarına bakarsak 11112 toplam araç üretiminin yüzde 70' ten fazlası yani 7982 tanesi tarım traktörüdür(18). Bu değerler otomotiv sanayiinin başlangıcının ithal ikamesine dayalı ticari ve tarımsal araçlara dayandığını göstermektedir. Yine bu yıllara ait önemli göstergelerden biri de yan sanayiinin bulunmaması ve ana sanayiinin bu işlevi üstlenmesidir.

Günümüzde; yan sanayiinin birer ihtisas konusu haline gelen radyatör, piston, akü vb.. parçalar, başlangıçta ana sanayii tarafından üretilmekte veya ithal edilmekteydi. 1970' li yıllara kadar bu şekilde devam eden üretim büyük ölçekli iki otomobil fabrikasının kurulmasıyla artmış ve buna bağlı olarak yan sanayiide ihtisaslaşma süreci başlamıştır.

(17) İstanbul Sanayi Odası, Türk Otomotiv Sanayiinin gelişimi ve yan sanayi ile ilişkiler, Yayın no: 15, Kasım 1981, s. 17

(18) İKV Yayın no: 16, a. g. e , s. 48

ilk girişim yıllarında sadece ithalatı ikame düşüncesiyle ortaya konulan her türlü parçanın yerlileştirilmesi çalışmaları, gerek ana üretici firma gerekse yan sanayii olarak dağınıklığa yol açmış, asıl öngörülen planlı otomotiv sanayii fikrinden uzaklaşmıştır. Bunların bir sonucu olarak sektördeki kuruluşlar, Batı'daki benzerlerine göre son derece düşük kapasiteli kalmış ve rantabilite sağlanamamıştır.

1960'lı yıllarda temelleri atılan otomotiv sanayii 1971-72 yıllarında hızlı bir gelişme kaydetmiş ve 70'li yıllar boyunca yüksek kapasite kullanım oranlarıyla çalışmıştır. (1976 ---> % 69, 1977 ---> % 62 (19).) 1980 yılından itibaren ülkenin genel ekonomik koşulları (Döviz darboğazı ve yüksek enflasyon) nedeniyle bir kriz dönemine giren otomotiv sektörü düşen talep nedeniyle üretimini önemli ölçüde azaltmış, bunun bir sonucu olarak maliyetleri yükselmiştir. Fiyatların hükümet tarafından belirlenmesi sonucu reel anlamda otomobil fiyatları ucuzlamış ve otomotiv ürünleri spekülasyon aracı haline gelmiştir. Fiyatların maliyet esasına göre belirlendiği 1976-78 arasında ise fiyatlar enflasyonun altı katı bir artış göstermiş ve talebin azalmasına yol açmıştır(20).

Yaşanan bu düşüşün diğer bir nedeni de benzin fiyatlarının bu dönemde gösterdiği aşırı artışlardır. 1971-1980 arasında benzin fiyatları 35 kat artmış ve otomotiv ürünlerinin masraflarının yükselmesine neden olmuştur(21). Faiz hadlerinin serbest bırakılmasıyla artan tasarruf eğilimi de otomotiv ürünlerine olan talebin düşüşünü hızlandırmıştır.

(19) ISO yayın no:15, a.g.e , s. 21

(20) Y.a.g.e , s. 22

(21) Y.a.g.e , s. 22

Tüm bu olumsuzluklara rağmen otomotiv sektörü 1970'den başlayarak bir gelişme sürecine girmiş ve sürekli büyümüştür. Kriz dönemlerinde yaşanan üretim düşüşleri ihmal edildiğinde sektörün üretiminin her yıl yaklaşık % 12 oranında arttığını görmekteyiz. Sektörün bu gelişmeye paralel olarak ülke ekonomisine olan etkileri de artmış ve çeşitlenmiştir. Bunları şu şekilde özetleyebiliriz (22):

- 1- İstihdam olanağı sağlaması,
- 2- Yerli yan sanayiinin gelişmesini sağlaması,
- 3- Emin ve verimli bir vergi kaynağı olması,
- 4- İleri ve gelişmiş bir teknoloji sağlaması,
- 5- Yenilenen ve genişleyen yatırımlara yönelmesi,
- 6- Ticaret, hizmet, ulaştırma ve turizm sektörlerinin gelişmesine katkıda bulunması,
- 7- Harp sanayiine yardımcı olması,
- 8- Ulaşım fonksiyonlarının sağlanmasına yardımcı olması,
- 9- İleri sevk ve idare sistemlerinin uygulanması ve rasyonelliğinin sağlanması,
- 10- Döviz tasarrufu sağlaması.

Özellikle son 5 yılda yaşanan talep patlaması sektörün gelişimini hızlandırmıştır. Bunda uygulanan tüketici kredilerinin de önemli rolü vardır. Krediyle satın alınan otomobillerin toplam satışlara oranı 1993 yılında % 40'a ulaşmıştır. 1994 yılında yaşanan kriz nedeniyle bu eğilimin ters yöne kaydığı görülmektedir (23).

(22) Y.a.g.e , ss.23-25

(23) Otomotiv Sanayii İstatistikleri, Otomotiv Sanayii'nden Haberler Dergisi, Temmuz 1994, Yıl: 6, sayı: 23, s. 9

Bugünkü koşullar altında otomotiv sektörü 1994 ekonomik krizinden en ağır darbeyi alan sektörler arasında yer alarak bir durgunluk dönemine girmiş,daha sonra uygulamaya konulan çeşitli kampanya ve indirimlerle belli ölçüde toparlanmış-tır.Ancak sürekli bir iyileşmenin bu sınırlı düzenlemelerle sağlanması oldukça zordur.

Böyle bir iyileşme uzun vadede ve bazı unsurlara bağlı o-larak mümkün olabilir.Bu unsurları şu şekilde sıralayabili-riz :

- 1- Ülkenin Batı bölgelerinde,modern tüketim alışkanlıkla-rının değişmesi ve otomobilin bir lüks olmaktan çıkıp ihtiyaç haline dönüşmesi,
- 2- Leasing'in ticari araçların finansmanında giderek güç-lenen bir mali enstrüman haline gelmesi,
- 3- Ticari araçların kullanımında görülen artışın devam etmesi,
- 4- Daha yaygın bir otomobil sahipliğinin önündeki en ö-nemli engellerden biri olan yüksek vergilerin,yalnız kriz dönemlerinde değil,normal durumlarda da kademeli olarak azaltılması,
- 5- ihracat imkanlarının gelişerek,otomotiv ürünlerinde kapasite kullanımının artması.

1990'dan itibaren Türkiye'nin sürekli büyümesi otomotiv sanayiinin tam kapasite çalışmasına imkan vermiştir.1994 yı-lında yaşanan kriz ise,hem ana sanayii hem de yan sanayii i-çin sarsıcı olmuştur.1994'ün ilk 5 aylık döneminde üretim % 27 oranında azalmıştır(24).

Çeşitli ürünler için durumu incelediğimizde karşımıza şu sonuçlar çıkmaktadır : (1994'ün ilk 5 ayı itibariyle)

Tablo 6

Otomotiv Sanayii üretim değerleri

	Azalma (1993'e göre)	Kapasite K.
Midibüs üretimi	% 56	% 49
Minibüs üretimi	% 54	% 21
Kamyon üretimi	% 54	% 26
Kamyonet üretimi	% 46	% 37
Otobüs üretimi	% 40	% 22
Otomobil üretimi	% 24	% 65
Çekici üretimi	% 02	% 07
Traktör üretimi	% 02	% 38

Kaynak : OSD Aylık İstatistikî Bilgiler Bülteni, İstanbul
Mayıs 1994, s.18

Bu durum karşısında şirketler açısından iki çözüm yolu ön plana çıkmaktadır :

a- Şirketler yüksek kar marjı politikalarını bir kenara bırakarak, tam kapasite çalışacak şekilde fiyatlarını ayarlayacaklardır. Ayrıca ürünlerinde yerli malzeme kullanarak maliyetlerini düşürme yoluna gideceklerdir.

b- Firmalar kar marjlarından fedakarlık yapmayıp, üretimi büyük miktarlarda düşürme yoluna gideceklerdir. Ancak bu durumda sendikalarla ihtilaflar oluşacak ve sosyal sorunlar yaşanacaktır.

Ekonomik kriz ve 5 Nisan kararları sonucu yara alan otomotiv sektörünün kendini toparlayabilmesi için doğru ücret politikaları, teknolojik yatırımlar ve en önemlisi doğru zamanda doğru otomobillerin üretilmesi gereklidir. Ayrıca tüketicinin alım gücünü yükseltecek önlemler alınmalı ve talebin canlı tutulması sağlanmalıdır.

Otomotiv sektörü son beş yılda ortalama yüzde 23 büyümüş ve sektörün 1993 yılı ihracatı yan sanayii ile birlikte 1 milyar 400 milyon dolara yükselmiştir. Aynı yıl üretilen 450 bin otomobil için 1.3 milyar dolarlık ithal girdi kullanılmış ve sonuç olarak sektör ülkeye 100 milyon dolar döviz girdisi sağlamıştır(25). Krizle birlikte görülen üretim ve satışlardaki ani düşüş ve buna bağlı olarak stoklardaki hızlı yükselme; sektörü, yeni yatırımlar konusunda tereddüt içinde bırakmıştır.

3.1.3. Otomotiv sektöründeki yatırımların incelenmesi

Otomotiv sektöründe yatırımlar, inişli çıkışlı bir trend göstermektedir. 1955-1968 arasında, yeni tesisler için başvurulara patlama yaşanmış ve bu dönemde Türkiye'nin önde gelen üreticilerinden Oyak-Renault, Tofaş ve Otosan kurulmuştur. Bu tarihten 1990 yılına kadar olan dönemde otomotiv sektörü, yenileme ve kapasite arttırımına yönelik yatırımlarla yetinmiş ve yeni tesis konusunda bir durgunluk yaşanmıştır. 1990 sonrasında ise yeni tesis yatırımları konusunda hareketli bir döneme girilmiş ve uluslararası altı büyük firma üretim izni için başvurmuş ve yatırım yapmaya başlamışlardır.

(25) Otomotiv Sanayicileri Derneği, Türk Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni, OSD yayın no: 25, 1994, s. 30

Bunlar arasında en önemli yatırım 1994 sonunda yıllık 100 bin adetlik otomobil kapasitesiyle üretime geçen Sabancı ve Toyota ortaklığı ToyotaSa'dır.

Uluslararası firmaların yatırımlarında bazı sınırlamalar yapılarak yerli otomotiv şirketlerine karşı haksız rekabete girmeleri engellenmeye çalışılmıştır. Bu tedbirler :

- 1- Yatırım teşviklerinden yararlanmak için minimum 200 bin adet üretim kapasitesi
- 2- Üretimin en az yüzde 15'inin ihraç edilmesi
- 3- En az yüzde 70 yerli girdi kullanılması

Yeni dönemde planlanan yatırımları şu şekilde sıralayabiliriz(26) :

HYUNDAİ: Hyundai, otomobil üretimine Kibar Holding'e bağlı ASSAN A.Ş ile birlikte Kocaeli'de başlayacaktır. Excel marka otomobiller üretecek olan fabrikanın maliyeti 280-300 milyon dolar düzeyinde olacaktır. Yıllık 100 bin araçlık kapasiteye sahip olan fabrikanın üretiminin yüzde 80'i iç pazara yönelik olacaktır.

HONDA: Honda, Anadolu Endüstri Holding ile Kocaeli'de Civic marka otomobiller üretecektir. Yatırıma 1994 sonu veya 1995'te başlanacak ve toplam maliyet 270 milyon dolar olacaktır. Kapasitenin yıllık 100 bin olması planlanmıştır.

VOLKSWAGEN: Doğu grubu ve Volkswagen arasında ticari araçlar konusunda bir ortaklık anlaşması imzalanmış ve yıllık 2 bin 500 araç kapasiteli ve 15 milyon dolara malolacak bir tesis kurulması kararlaştırılmıştır.

(26) Yeşilada, Atilla, "Otomotiv Araştırma" ,Capital Dergisi sayı 5, Mayıs 1994, s.140

MAZDA: Mazda'nın 100 bin araçlık bir yatırım planı bulunmaktadır. Yatırımın tahmini bedeli 270 milyon dolar civarındadır ve ticari araç üretimi planlanmaktadır.

Bu yeni yatırımların yanı sıra Oyak-Renault Renault 19, Tofaş Uno marka otomobiller üretmek amacıyla yatırımlar yapmış General Motors ise üretim kapasitesini yüzde 50 arttırmak için çalışmalara başlamıştır. 1992 yılında yapılan yatırımların özelliklerini incelediğimizde yabancı yatırımların ağırlıkta olduğu ve önceliğin üretimde daha çok yerli parça kullanımını amaçlayan yerlileştirme çalışmalarına verildiği görülmektedir (Tablo 7).

1993 yılında ise kapasite arttırımına yönelik yatırımlar hız kazanmış, ayrıca modernizasyon amaçlı çalışmalara başlanmıştır.

Tablo 7

Otomotiv sanayii yatırımlarının sınıflandırılması
(Bin USD olarak)

Proje tipi	1992	1993	1994
Kapasite artışı	80862	166122	290400
Modernizasyon	25991	89138	109400
Yeni model	51983	97242	225700
Kalite arttırıcı	5775	16207	43400
Yerlileştirme	112630	12155	25300
Diğer	11551	24310	11900
Toplam	288796	405176	706100

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği, Türk Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni, OSD yayın no: 28 Mayıs 1995, s. 41

Yabancı yatırımlar karşısında yerli üreticilerin tereddütleri devam etmektedir.Önceleri ülkemiz pazarına ithalat yoluyla giren yabancı firmaların yatırımı tercih etmeleri olumlu bir gelişme olarak görülebilir.Ancak olaya katma değer açısından bakmak gerekmektedir.Büyük oranda ithal parça kullanılarak üretilecek ve iç pazara sunulacak ürünlerin Türk sanayii ve ekonomisi açısından faydalı olmayacağı kesindir.

Bunun yerine,yerli yan sanayii ile entegre olmuş ve ihracatı amaçlayan bir yapıya sahip yatırımların desteklenmesi mantıklı bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır.Bu kıstaslara uymayan yatırımlar,bilinen anlamıyla sanayi tanımına uymamakta ve sadece " Tornavida döndürme sanayii " olarak adlandırılabilcek bir yapıda gelişmektedirler(27).Bu tür yatırımlarda,dışarıdan ithal edilen parçalar burada monte edilmekte ve son ürün ortaya çıkmaktadır.

Ülkemiz bu konudaki tercihini bilinçli olarak yapmalı ve gelecekteki yatırımları bu ölçülere göre değerlendirmelidir. Zira Türk otomotiv sanayiinin kaderi,bu kararların sağlıklı alınmasına bağlıdır.

3.2. Otomotiv sanayiinin mevcut üretim ve kapasite durumunun incelenmesi

Ülkemizdeki otomotiv sanayii;kurulduğu ilk yıllarda,büyük oranda montaja dayalı çalışan ve düşük kapasitelerde üretim yapan bir yapıya sahipti.Günümüze kadar geçen zamanda yerli üretim yüzdesi artmış ve sektör,oluşturduğu katma değerler ile ülke ekonomisine önemli katkılar sağlamaya başlamıştır.

(27) Erzen,Ateş Ünal,Otomotiv Sanayimiz,Finans Dünyası Dergisi,sayı.50,Şubat 1994,s.120

1967 yılında imalat sanayiimiz içinde % 3.8'lik bir paya sahip olan sektör;1990 yılına gelindiğinde bu özelliğinin yanısıra,yatırım malları üretimi içindeki % 3.7'lik payıyla ilk sıraya yerleşmiştir (Madeni eşya hariç)(28).

Otomotiv sanayiindeki üretim miktarı pekçok kritere bağlı olarak değişmektedir.Toplam talepte görülen değişmeler,yeni yatırımlar,kapasite kullanım oranlarındaki değişmeler,devlet tarafından sağlanan sübvansiyonlar ve dünyada yaşanan ekonomik ve sosyal gelişmeler sektörün üretim miktarı üzerinde etkili olmaktadır.

Ekonomik kriz durumunda piyasada talebi azalan ilk ürün, yüksek birim değeri ve yatırım malı olması nedeni ile otomotiv ürünleri olmaktadır.Talep ilk olarak ticari araçlarda, daha sonra da otomobilde azalma göstermektedir.Ayrıca,finans kesiminde yaşanan gelişmelere bağlı olarak kesilen tüketici kredileri de bu düşüşü hızlandırmaktadır.Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de tüketici kredileri ile alımların en yoğun olduğu ürünler otomotiv ürünleridir.

Türkiye'de 1993 yılında otomotiv ürünleri satışının %40'ı tüketici kredileri ile gerçekleşmiştir.1994 Ocak ayında başlayan kriz bu açılardan otomotiv sektörünü olumsuz etkilemiş ve talep %80'lere varan oranlarda gerilemiştir(29)(Şekil 1). Kriz yalnız otomotiv sektörünün yapısal özelliklerinden kaynaklanmadığı için çözüm pekçok faktöre bağlıdır ve ülke ekonomisinin düzelmesiyle doğrudan ilişki içindedir.

Yapısal sorun olarak nitelenen rantabl olmayan üretim dü-

(28) İKV Yayın no:121,a.g.e ,s.40

(29) Otomotiv Sanayi'nden Haberler Dergisi,Temmuz 1994,Yıl : 6,sayı:23,s.9

zeyleri, daha az üretim daha yüksek fiyat politikaları ve ithal otomotiv ürünlerine karşı koruma tedbiri alınması vb.. konularda ilerleme sağlanamaması da krizin aşılmasını engellemektedir. Dünyada rantabl üretim için öngörülen 200-300 bin adetlik kapasite değerlerine karşılık, ülkemizde 15 bin adet kapasiteyle çalışan fabrikaların bulunması ve buna karşılık çok sayıda model çıkarılması, yapısal bir pahalılığa yol açmakta ve krizi körüklemektedir. Artan stoklar nedeniyle işletme sermayeleri büyük ölçüde stoklara bağlanmış, bu nedenle firmalar likidite sıkıntısı içine düşmüşlerdir.

Gerek enflasyon, gerekse Türk parasının değer kaybından kaynaklanan maliyet artışları, 1994 yılı içinde yüzde 100'ün üzerinde gerçekleşmiş, buna karşılık sektördeki fiyat artışları yüzde 80'ler civarında kalmıştır(30) (Tablo 8). Bu bilgiler ışığında krizin yarattığı olumsuz sonuçları şu şekilde özetleyebiliriz:

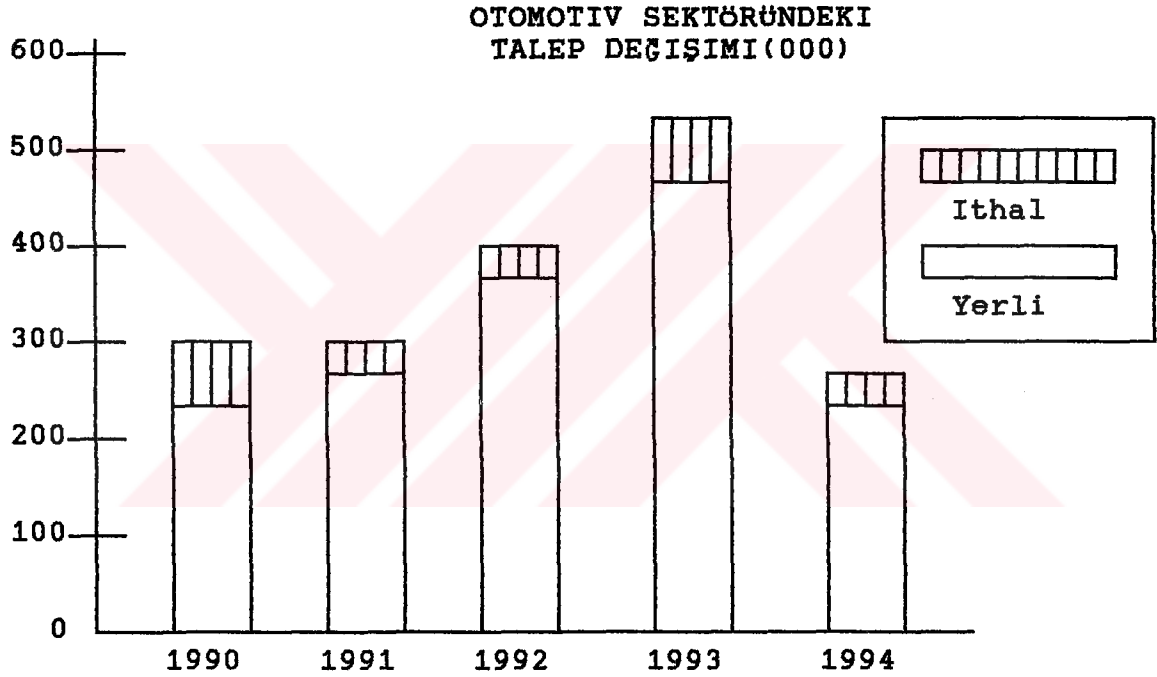
- 1- Türk otomotiv sanayiindeki en önemli kaynak olan yetiştirilmiş işgücü önemli oranda kaybedilmiştir;
- 2- Son 4 yıl içinde ekonomide en fazla yatırımı yapan ve buna devam etme zorunluluğunda bulunan sektör, bu dinamizmini kaybetmiştir;
- 3- Yüksek yerli oran ve katma değer için zorunlu olan ve gelişmesi sektörün durumuna bağlı bulunan yan sanayi, zarar görmüştür;
- 4- Yüzde 100 kayıtlı ekonomi içinde yer alan sektörün sağladığı katma değer, vergi ve sosyal güvence paylarında azalma olmuştur;

(30) Y.a.g.e , s. 4

5- Türkiye çapında yaygın, uzmanlaşmış ve etkili pazarlama ve bayii kuruluşları olumsuz etkilenmiştir;

6- Çağdaş teknolojiyi izleyen ve bunu yaratma aşamasında bulunan otomotiv sektörü bu özelliğini yitirmeye başlamıştır. Bunun bir sonucu olarak gümrük birliği öncesi acil olarak teknolojik yatırımlara ihtiyaç duyan sektör ciddi sıkıntılar yaşayacaktır.

ŞEKİL 1



KAYNAK : OSD'den HABERLER Dergisi Temmuz 1994, Yıl 6, sayı : 23, s. 9

7-Belirli kapasitelerle kurulmuş fabrikalar düşük kapasiteyle çalışmaya başladıkları andan itibaren artan maliyetler yüzünden, talebi kısan ve krizi körükleyen bir kısırdöngü ortaya çıkmıştır.

Krizin sonuçlarını görmek için rakamsal olarak tanımlanan bir gerçeğe girmek yerinde olacaktır.

Tablo 8

Gerçek rakamlarla 1994 otomotiv krizi

KONU	1993	1994	AÇIKLAMALAR
SATIŞLAR			SATIŞLAR HIZLA DÜŞMÜŞ VE STOKTA Kİ ÜRÜN BEDELİ 15 TRİLYON LİRAYA ULAŞMIŞTIR.
NİSAN	100	50	
MAYIS	100	35	
HAZİRAN	100	15	
SATIŞLAR			SATIŞLAR, KAMPANYALAR NEDENİ İLE AŞIRI YÜKSELMİŞ VE STOKTA BULUNAN 37458 ARAÇ SATILMIŞTIR.
HAZİRAN	100	250	
STOK ERITME SÜRESİ			
OTOMOBİL	15 GÜN	74 GÜN	
TİCARİ ARAÇ	15 ///	160 //	
İSTİHDAM	100	70	TÜM SEKTÖRLERDE İSTİHDAM KAYBI 25000 KİŞİDİR.
ARAÇ BAŞINA İŞÇİLİK	100	300	
İŞLETME GİDERİ (Araç başına)	100	250	
KONU	OCAK 94	HAZİRAN 94	AÇIKLAMA
MALİYETLER			MALİYET ARTIŞLARI SATIŞ FİYATLARINA %22 EKSIĞI İLE YANSITILMIŞTIR.
TOPTAN F. END.	100	182	
DÖVİZ	100	230	
ARAÇ MALİYETİ	100	197	
ARAÇ FİYATI	100	162	

KAYNAK: OSD'den Haberler Dergisi Temmuz 1994,yıl 6,sayı : 23,s. 4

Otomotiv sektörünün uluslararası rekabet koşullarına uygun bir üretim durumuna erişmesi için düşük maliyet ve yüksek kalite niteliklerini kazanması gerekmektedir. Bu iki noktada ekonomik ölçekle, dolayısıyla taleple doğrudan ilişkilidir. İstikrarlı bir iç talep ve bu talebin yerli ürünlere yönlendirilmesi ise temel şartlardır. Talebi canlandırmak için vergi politikaları yeniden gözden geçirilmeli ve nihai üründen vergi almak yerine, ekonominin kendi iç dinamikleriyle vergi üretmesi desteklenmelidir.

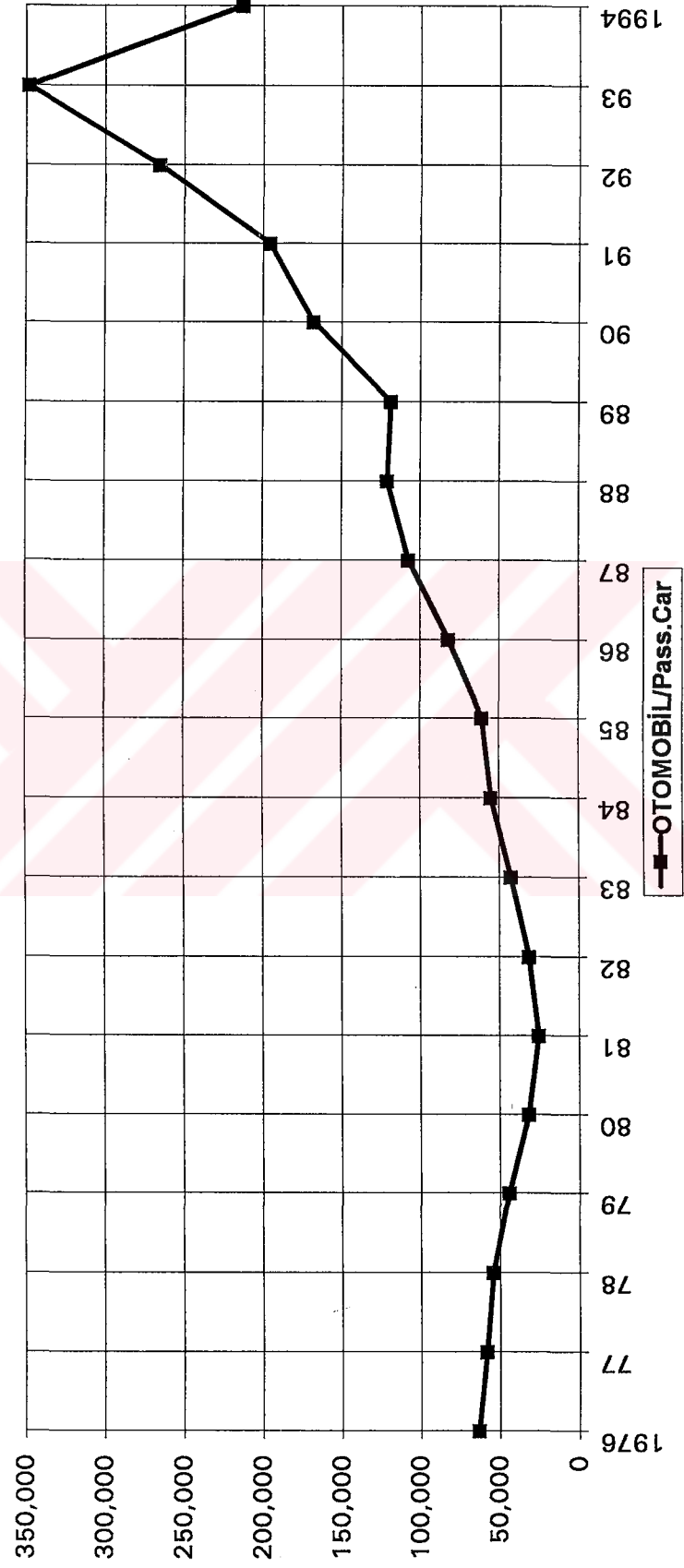
Otomotiv sanayiinde yeni yatırımlar konusunda da bazı esasların benimsenmesi ve yıllık 100 bin adetlik üretim, yüzde 70 yerli katkı ve yüzde 50 ihracat gibi şartların aranması, şu anda çok sayıda firmanın az miktarda üretim yapmasından kaynaklanan kayıpları önleyecektir.

3.2.1. Otomotiv sektöründeki üretim değerleri

Türkiye'de üretim yapan firmaların rekabet güçleri, üretim kapasitelerine doğrudan bağlıdır. Zira birçok sanayi kolunda olduğu gibi otomotiv sanayiinde de üretim miktarlarının artması, birim maliyetlerdeki sabit masraf payının azalmasına yol açmakta ve firmaya satış fiyatında esnek davranma şansı vermektedir.

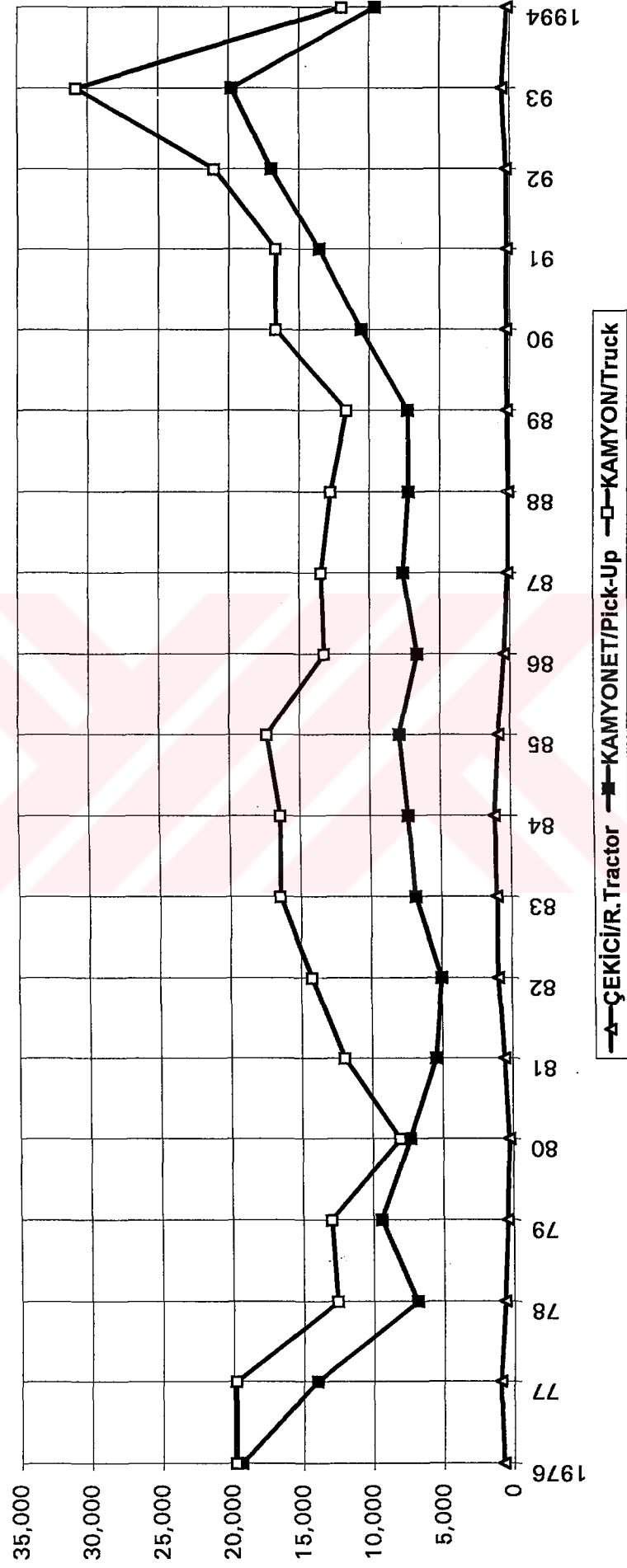
1994 yılı içinde yaşanan krizle birlikte; firmaların üretim miktarlarında, yıllık bazda yüzde 70'lere varan düşüşler yaşanmış ve bunun sonucunda artan maliyetler talebin daralması ile birleşerek sektörü bunalıma itmiştir.

Şekil 2
YILLARA GÖRE ÜRETİM



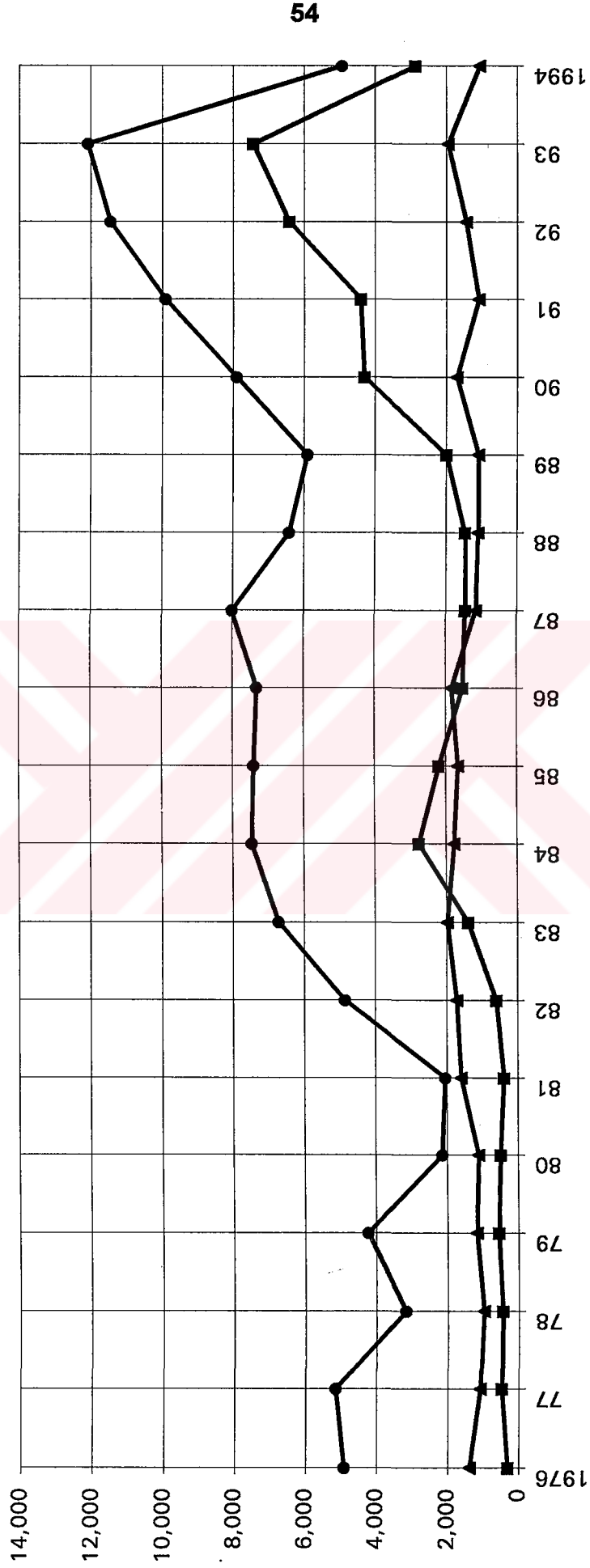
Kaynak: Türk Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni Kısım 1,
OSD Yayın No: 28, S.18, Mayıs 1995

Şekil 3
YILLARA GÖRE ÜRETİM



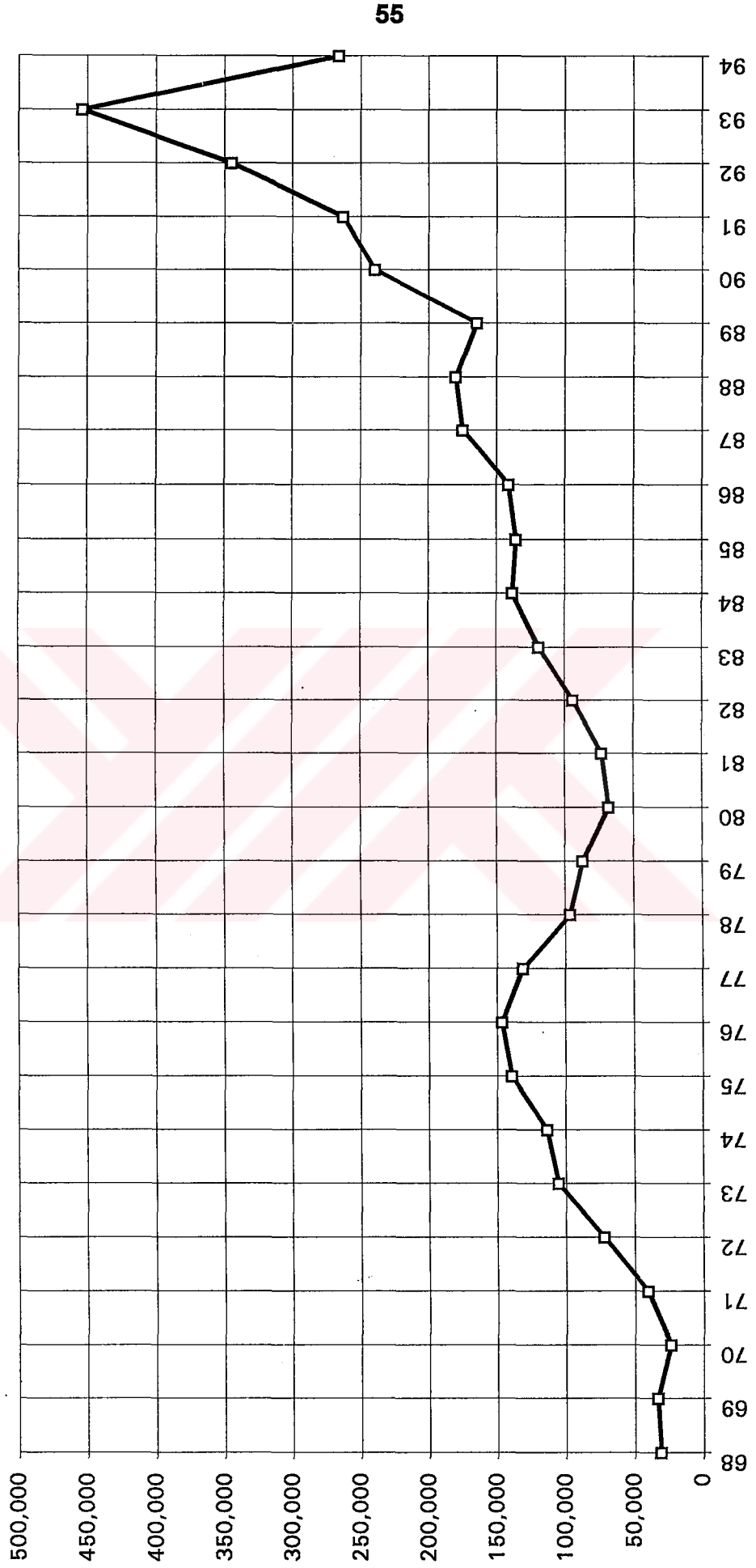
Kaynak: Türk Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni Kısım 1,
OSD Yayın No: 28, S.19, Mayıs 1995

Şekil 4
YILLARA GÖRE ÜRETİM



Kaynak: Türk Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni Kısım 1,
OSD Yayın No: 28, S.20, Mayıs 1995

Şekil 5
YILLARA GÖRE TOPLAM ÜRETİM



Kaynak: Türk Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni Kısım 1,
OSD Yayın No: 28, S.22, Mayıs 1995

1993 yılı içinde büyük bir üretim artışı gösteren sektörde 1994 kriziyle beraber tam tersi bir trend görülmüş ve üretim hızla düşmüştür(Tablo 9).

Tablo 9

Otomotiv sektörü üretim miktar değişimi

1993			1994*		
Ürünler	İş. S.	Miktar	Değer	Miktar	Değer
Otomobil	4	343443	37918	74196	10542
Otobüs	7	2028	3062	340	833
Minibüs	7	19923	4454	3183	1040
Kamyon	9	30713	11697	4404	2085
Kamyonet	8	19012	3381	2890	734
Treyler	3	664	313	67	36
Traktör	5	33365	5046	7353	1420
Silindir b.p	7	14244977	514	3365502	92
Piston	3	3096123	436	854456	138
Oto radya.	5	690609	397	122014	101
Oto jantı	4	1933109	541	529695	161
Şanzuman	4	33667	128	7860	35
Diferansiyel	3	573	28	149	13
Filtre	4	16557337	418	4201675	169
Diğer ye.p.	48	---	5358	----	1841
Akü	4	1610863	703	297754	184

KAYNAK : DIE(*) Ocak-Mart 1994 verileri

Değer:MilyarTL,Miktar:Adet

1993 yılında 1992'ye göre toplam üretimde %32'lik bir artış yaşanmış,buna karşılık 1994 Ocak-Eylül döneminde görülen %37'lik bir düşüşle birlikte sektörün üretim olarak dünyayla rekabet etme şansı oldukça zayıflamıştır.Zira maliyet ve kalite açısından avantajlı bir durum elde etmek için yüksek üretim kapasitesi bir zorunluluktur ve şu anda yaşanan ortamda şirketler,artan maliyetler karşısında işletme sermayelerini tüketmek durumunda kalmaktadırlar.

Rekabet açısından önemli olan eğitimli işgücü faktörü de son krizde çıkarılan elemanlar nedeniyle zayıflamıştır.

Tüm bu olumsuzluklar, Gümrük Birliği sürecindeki ülkemizin önünde önemli sorunlar bulunduğunun göstergesidir. Henüz ekonomik üretim ölçeğine ulaşmamış olan Türk otomotiv sanayii, talepte yaşanan ani değişimler nedeniyle darboğaza girmektedir. İç talebin durgunlaştığı dönemlerde çıkış yolu olarak görülen ihracat ise şu anki şartlarla mümkün gözükmemektedir.

Üretimde yaşanan gerileme, kampanya ve indirimlerle artırılmaya çalışılan talebe rağmen devam etmektedir. Stoklarını eritme çabasında olan firmalar, üretim kapasitelerinin ancak yüzde 40 civarındaki kısmını kullanmakta ve sık sık üretime ara vermektedirler (Şekil 6). 1993 yılına kadar yıllık yüzde 30 büyümeye gösteren sektör 1993 yılında 81 trilyonluk vergi geliri yaratmış ve 2000 yılı için 10 milyar dolar değerinde 1 milyon adetlik üretim rakamını hedef almıştır (31). Ancak yaşanan krizler nedeniyle şu anda genel bir karamsarlık hakimdir.

Yukarıdaki bilgileri değerlendirdiğimizde rekabet açısından hayati önem taşıyan birim maliyetlerin hızla yükseldiği, yetişmiş elemanların kaybedildiği ve stok maliyetlerinin işletme sermayelerini erittiği ortaya çıkmaktadır. Haziran 1994 itibarıyla yaşanan talep patlaması ise sadece yapılan indirimlerin ve kampanyaların uzun dönemli talebi, kısa vadeye çekmesinden kaynaklanmaktadır.

Bu koşullar altında 400 milyon nüfuslu, 10 trilyon dolarlık bir tek pazara kapıları korumasız olarak açmak, şu anda

(31) Y.a.g.e , s.11

yaşanan sorunları daha da çözümsüz hale getirecektir.

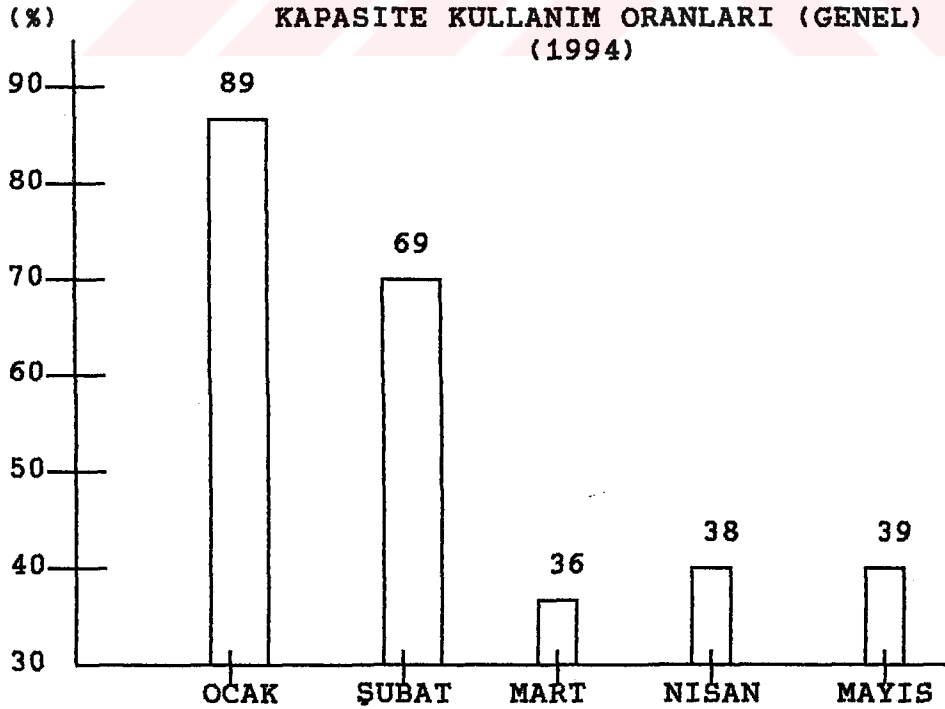
3.2.2. Otomotiv sektöründe kapasite kullanımı

Sanayideki kapasite kullanımı talep düzeyine göre hesaplanmakta ve sektörün gelişiminin önemli bir göstergesi olarak kabul edilmektedir.

Genel anlamda %80-85'lik düzey azami değer olarak kabul edilmekte ve %70'in altına düşen değerler de durgunluk başlangıcını işaret etmektedir. Her sektörün, kendi yapısal özelliklerinden kaynaklanan özel nedenlerle; kapasite kullanım oranlarında değişimler yaşanması normaldir. Ancak bu değişimler ülke ekonomisinin içinde bulunduğu durum hakkında fikir vermektedir.

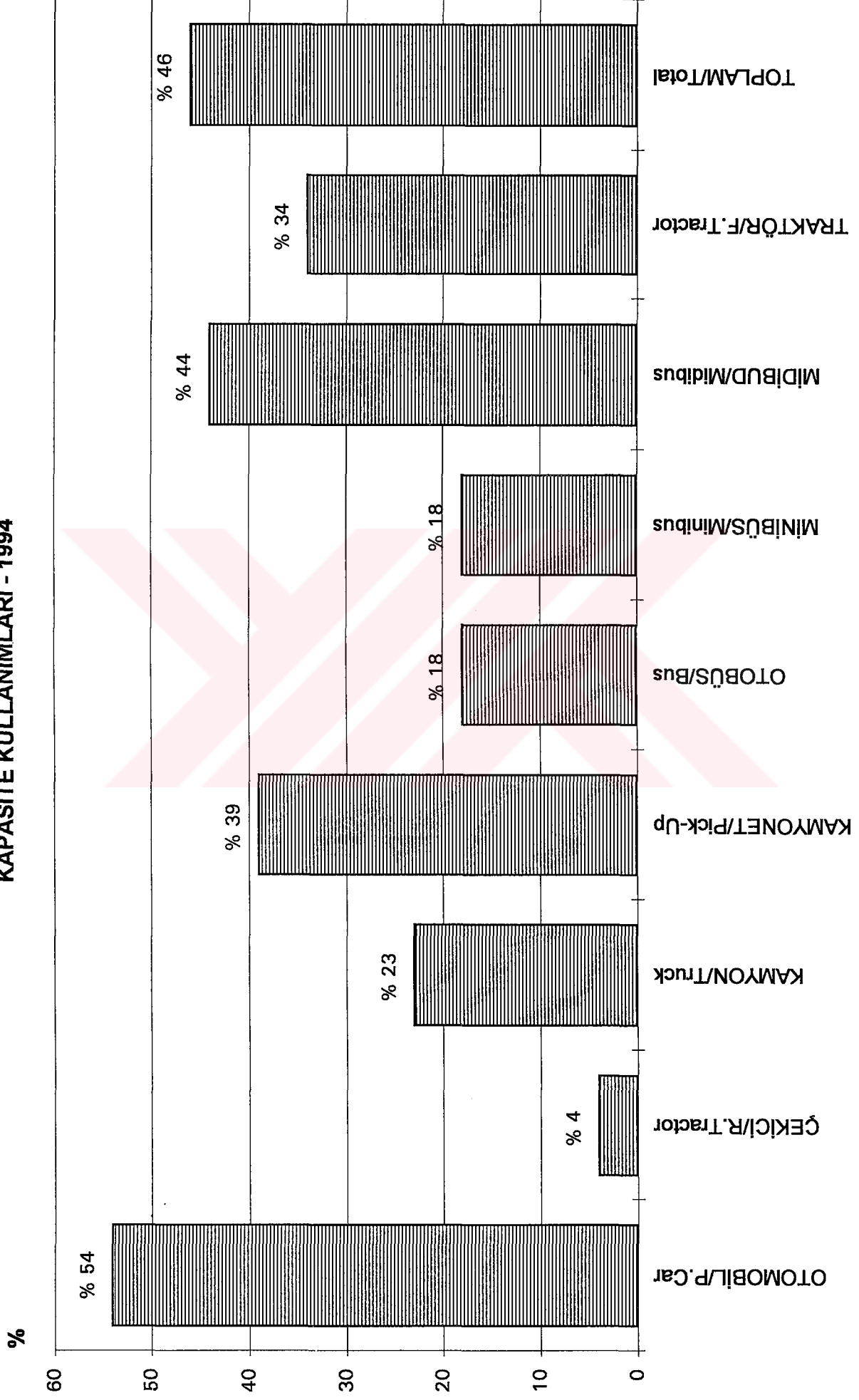
Otomotiv sektöründeki rakamlara göz attığımızda 1994 yılı Ocak ayında otomobil üretiminde %89 civarında seyreden kapa-

Şekil 6



KAYNAK: OSD'den Haberler Dergisi Temmuz 1994, Yıl: 6, sayı: 23
s. 10

Şekil 7
KAPASİTE KULLANIMLARI - 1994



site kullanımı, Mart ayında %36'ya inmiş ve bu seviye yaz boyunca korunmuştur(32).

Kampanyalar sonucu canlanan taleple eriyen stoklar nedeniyle bu oran, Eylül 1994'de %65 seviyesine ulaşmıştır. 1993 yılı içinde %118 düzeyindeki kapasite kullanım oranıyla karşılaştırıldığında; yaşanan kriz ve kayıplar hakkında gerçekçi bir fikir veren bu rakamlar ışığında inceleme yapmak yararlı olacaktır(Şekil 7). Atıl durumdaki kapasite hem firmaların yatırım yapmasını engellemekte, hem de vergi kayıplarına yol açarak ekonomiye zarar vermektedir.

3.3. Otomotiv Sektörünün Yapısal Özellikleri

Gümrük Birliği çerçevesinde Türk otomotiv sanayiini değerlendiren, sektörde faaliyet gösteren firmaların yapısal özelliklerini belirlemek gerekmektedir. Başta otomobil firmaları olmak üzere pekçok ana ve yan sanayi firması yabancı ortakların katılımı ve lisanslarıyla kurulmuştur. Tofaş-Fiat, Otosan-Ford, Oyak Renault-Renault, ToyotaSA-Toyota ortaklıkları bunun somut örnekleridir. Bu kuruluşlar yabancı ortak ve Türk firmaları arasında, yatırımlar ve teknoloji konusunda işbirliği esasına dayalı olarak kurulmuşlardır.

Ancak uzun yıllar boyunca ülkemizde eski model otomobil üretimi yapılmış ve yabancı ortakların kendi pazarlarından gettikleri ürünler Türkiye'de pazarlanmıştır. Son yıllarda teknolojiye yapılan yatırımlar ve Türkiye pazarında yaşanan rekabet nedeniyle yeni modeller üretilmeye başlanmış, ancak %60 oranında ithal parça kullanımı dolayısıyla katma değer

olarak getiri elde edilememiştir. Gümrük Birliği sonrasında, yabancı ortakların gümrüksüz olarak parça ithal etme şansları olduğu düşünüldüğünde bu oranın yükseleceği ve Türkiye'de başlangıçtaki montaj sanayii sisteminin geri dönebileceği akla gelmektedir. Zira firmaların, ellerindeki servis ve satış ağlarından kaynaklanan yüksek rekabet güçleri ve buna bağlı olarak üretim-ithalat arasındaki tercihi karlılık açısından yapma şansları bulunmaktadır.

Avrupa Birliği bünyesinde yürürlükte bulunan Rekabet Yasası'nın bir maddesine göre ana fabrika, belirlenmiş bölgelerde bayi haklarına dokunmadan 3. ülkeler üzerinden Türkiye pazarına satış yapma hakkına sahip olmaktadır. Bu sorun karşısında ülkemizin yapabileceği tek şey, AB'de uygulanan rekabet yasalarını hiçbir değişiklik ve uyarlama yapmadan bütün olarak yasalaştırmak ve kısa bir süre içinde uygulamaya başlamaktır. Birlik üyesi ülkeler milli sanayilerini iki şekilde korumaktadırlar. Bunlardan ilki 3. ülkelere karşı kota, gümrük vergisi, anti-damping uygulaması ve çeşitli standartlar koymak, diğeri ise AB içindeki ticareti kısıtlayan kurallar getirmektir.

Ülkemizde bulunan yabancı ortaklı otomotiv üreticileri için gümrük birliği konusu, bu açıdan da önemlidir. Bu fabrikalar; yabancı ortaklar için yedek parça satışı, royalty vb. kazançlar sağlamakta, ayrıca gelişen yeni pazarlara açılmak için bir basamak görevi görmektedirler. Bu sebeplerden dolayı Gümrük Birliği'ne geçiş aşamasında yabancı ortakların deste-

gi çok önemlidir.Örneğin Fiat Türkiye'deki ortağı Tofaş'ın Gümrük Birliği'nden olumsuz etkilenmemesi için Tempra modellerini 1995 sonundan itibaren sadece Türkiye'de üretmeye karar vermiştir.Bu otomobiller tüm dünyaya Tofaş aracılığıyla dağıtılacaktır.İlk etapta küçük partiler halinde başlanacak üretim,günde 250 adet otomobil ihracatı rakamına ulaşana kadar yükselecektir(33).

Bu ve benzeri çözümler,Türk otomotiv sanayiinin ihracat imkanlarını arttıracak ve rekabet şansı verecektir.Yapısal olarak nitelendirebileceğimiz ihracat sorununun yanında,modern ekonominin gerektirdiği sektörel stratejilerin yokluğu da otomotiv sanayiinin gelişmesini engellemektedir.Bu noktada ele alınması gereken ilk konu ölçek prensibinin değiştirilmesidir.Bayi teleplerinin hesaplanmasına dayalı geri ıs-marlama anlayışıyla üretim yapma yerine,asgari "dünya ortalaması ölçeğinde" üretim tarzı benimsenmelidir(34).

İkinci olarak sadece iç pazara yönelik bir yapı yerine rekabetçi bir sistemin yerleştirilmesi zorunludur.Son olarak otomotiv sektörünün yönetim açısından katılımcı bir yapıya kavuşturulması ve modern yönetim anlayışına uygun düzenlemelerin getirilmesi gereklidir.Bu yolla teknolojik gelişmelerin yakından izlenmesi sağlanacaktır.

Bu saydıklarımızın yanında ithal ikamesine dayanan ve sadece iç pazarı hedefleyen yatırımlara imkan tanınmamalı,elde edilen karların yatırıma dönüşmesini sağlayıcı vergi tedbirleri getirilmelidir.Bu yolla,sektörde çok sayıda firmanın

(33) Nahum Jan,Dünya Gazetesi,13 Ekim 1994 s.7

(34) Tezer Ercan, Otomotiv ve Yan Sanayii Eki,Dünya Gazetesi 3 Ekim 1994,s.4

faaliyet göstermesinden kaynaklanan döviz kaybı,düşük kapasite kullanımı vb.. sorunlar çözülmüş olacaktır.

Gümrük Birliği sürecinde sektörün önemli eksikliklerinden biri de, rekabet gücüne doğrudan etki eden yüksek kalite, düşük maliyet, zamanında teslim gibi faktörlerin benimsenmemiş veya uygulanamamış olmasıdır. Türk otomotiv sanayii iç pazar-
daki payını korumak, kalite ve fiyat bakımından ithal araçlar ile rekabet edebilmek ve ihracat olanakları yaratmak için başta üretim sistemi olmak üzere yönetim, teknoloji kullanımı vb.. konularda köklü değişikliklere gitmek zorundadır.

Bu değişikliklerden başarılı sonuçlar alınabilmesi için ilk olarak çalışanların desteğinin alınması ve etkin olarak katılımlarının sağlanması gerekmektedir. Örneğin tüm dünyada ve özellikle otomotiv sektöründe yaygın olarak benimsenen Just in Time (JIT) üretim sistemi, ülkemiz için yukarıda belirttiğimiz sorunların çözümünde önemli bir araç olarak görülmektedir. Kaliteyi geliştiren, hammadde, yarı mamül ve bitmiş ürün stokları, depolama vb.. gibi yer gereksinimlerini azaltan, iş gücünden ve ekipmandan faydalanmayı arttıran, toplam üretim zamanını, fazla çalışmayı, geri çevrimleri, atıkları ve maliyetleri azaltan, esnekliği ve verimliliği yükselten JIT üretim sistemi sektörümüzün hedeflerine ulaşmasında izlenecek başlıca yöntemlerden biridir(35).

JIT üretim sistemi; en az miktarda teçhizat, ekipman, malzeme ve insan kaynağı kullanarak sadece gerekli miktarda par-

(35) Öztürk Nursel, "Tam Zamanında(JIT) Üretim Sisteminin Türk Otomotiv Endüstrisinde Uygulanabilirliğinin Bursa Bölgesi için Değerlendirilmesi", Mühendis ve Makine Dergisi Cilt 33, sayı:387, Nisan 1992, s.14

çaların; üstün kalitede, tam zamanında ve tam yerinde, düşük maliyetle üretimi sağlayarak kısıtlı kaynaklardan istenen sonuçların alınmasını sağlamaktadır. Bu yöntemle ilgili diğer bilgiler " Gümrük Birliği'ne geçmeden alınması gereken önlemler " bölümünde verilecektir.

Gümrük Birliği'ne girişte konuyla ilgili stratejilerin belirlenmesi büyük önem taşımaktadır. Başta yerli üreticilerin dış pazara açılması olmak üzere, AB'nin kendi içinde uyguladığı koruma modellerinin benimsenmesi gereklidir. Otomotiv sektörünün ihracat yapabilmesi için birkaç model üzerinde uzmanlaşması, Doğu Avrupa ve Uzakdoğu ülkelerinden gelen ürünlere karşı sınırlayıcı tedbirler alma yolunda hükümetler ile anlaşması vb.. çözümler üretilebilir.

Ancak öncelikle yapılması gereken; tüm bu çalışmaları kapsayacak ve yapısal anlamdaki değişikliklere kaynak oluşturan bir master planın hazırlanmasıdır. Gümrük Birliği eşiğindeki ülkemizde, yapısal boşlukların, otomotiv sektörü üzerinde de önemli etkileri bulunmaktadır. Bu yönden sektörü incelediğimizde karşımıza şu noktalar çıkmaktadır :

- Girdiler dünya fiyatlarının üzerinde sağlanmaktadır,
- İşgücü maliyetleri, verimli olmayan çalışma ve yönetim koşulları yüzünden artmaktadır,
- Yaşanan makroekonomik dengesizlikler ve belirsizlikler sektördeki teknolojik yatırımları engellemekte veya geciktirmektedir,
- Kapasite kullanımı yönünden yaşanan istikrarsızlık nedeniyle sektörün ihtiyaç duyduğu yeni yatırımların sağlıklı olarak belirlenmesi mümkün olmamaktadır,

- Kalite ve pazarlama konularında dünya standartlarının yakalanamaması nedeniyle sektörde geleceğe yönelik planlamalarda sorunlar yaşanmaktadır,

- Krizler nedeniyle kaybedilen nitelikli işgücü, verimlilik ve kalite açılarından olumsuz bir etki yaratmaktadır,

- Yan sanayii teknoloji, kalite ve eğitim konularında sağlıklı bir işbirliğine gidilememesi yüzünden önemli kayıplar oluşmaktadır,

- Lisans ve ortaklık anlaşmaları firmaları bağlamakta ve özellikle ihracatı engellemektedir,

- Rasyonel bir ücret politikası ve buna bağlı olarak işgücünün verimli kullanılması yönünde çalışmalar yapılmalıdır,

- Sektörel bazda rekabet gücü araştırmaları yapılmadığından, firmaların gerçek rekabet durumları belirlenmemektedir.

Saydığımız tüm bu noktalar, otomotiv sektörünün yaşadığı ve çözmesi gereken sorunları göstermektedir. Yapı olarak sürekli gelişmeye ihtiyaç duyan sektörün sağlıklı olarak büyümesi, bu sorunların ivedilikle çözülmesine bağlıdır.

3.4. Otomotiv Sanayisinin İhracat İmkanları

Uzun yıllardır Türk otomotiv sanayisinin sadece iç pazar yardımıyla ayakta durduğu ve ancak geniş koruma tedbirleri devam ettiği sürece bu pazarı koruyacağı söylenmekte ve ihracat şansının olmadığı belirtilmektedir. Konuya ana sanayii ve özellikle otomobil açısından baktığımızda bu görüşlerin doğru olduğu düşünülebilir. Zira son birkaç yılda yapılan ufak çaplı ihracatlar dışında, sektörde otomobil ihracatı söz

konusu değildir. Bu şartlar altında asıl önemli olan ihracat olayında tüm dünyada benimsenmiş koşulları belirleyerek en kısa zamanda uygulamaktır. Bu koşullar şunlardır :

- Ihracat için önem taşıyan maliyet ve kalite, yüksek üretim kapasitesi gerektirmektedir. Ülkemizde kurulu bulunan otomobil fabrikalarının kapasiteleri bu konuda oldukça yeterlidir. Ayrıca yaşanan kriz, şartları daha da ağırlaştırmış ve düşen üretim maliyetlerinin yükselmesine yol açmıştır,

- Toplam 20 civarında dev firma tarafından yönlendirilen dünya pazarında rekabet şartları, oldukça ağırdır. Avrupa ve Uzakdoğu kökenli üreticiler ihracatlarının önemli bölümünü Orta Asya ve Ortadoğu gibi potansiyel pazarlara yönlendirmektedirler. AT otomotiv sanayiinin ülkemizin 20 ila 40 katı üretim hacmine sahip olmasına karşın uzakdoğu rekabetine hazır olmadığı ve bu nedenle 2000 yılına kadar " Yeniden yapılanma programı " uygulayacağı bilinmektedir(36),

- Ihracat pazarlarının paylaşılmasında dünya üzerinde 3 ana bloklaşma görülmektedir. Otomotiv sektörüne has özelliklerden biri olan bu statüde NAFTA grubu, AB ve Japonya'nın önderliğindeki Pasifik ülkeleri; dünya piyasalarını kontrol etmekte, aynı zamanda koruma tedbirleriyle kendi iç pazarlarını dışarıya karşı kapatmaktadırlar. Örneğin Güney Kore 1993 yılında 1 milyon 900 bin otomobil üretimine karşılık sadece 1800 otomobil ithal etmiş, Japonya 9.5 milyonluk üretim miktarına rağmen 150-200 binlik ithalat gerçekleştirmiştir(37).

(36) Baydarol Can, "Gümrük Birliği Kapsamında Bangemann Raporunun Değerlendirilmesi", Otomotiv Sanayii'nden Haberler Dergisi, Yıl:6, sayı.23, Temmuz 1994, s.19

(37) Tezer E., a.g.e , s.4

AB kota ve miktar kısıtlamalarıyla iç pazarını ve dolayısı ile üreticilerini koruma altına almıştır. Potansiyel pazarlar olarak görülen eski SSCB ülkeleri, Ortadoğu, Kuzey Afrika vb.. bölgelerde bu üç büyük gücün rekabet savaşı yaşanmaktadır. Ülkemizin bu konudaki bir başka dezavantajı da kurulu fabrikaların yabancı ortaklarla yaptıkları ve ihracat şansları önemli ölçüde zayıflatan anlaşmalardır. Ana firmalar kendi pazarlarına girmek isteyen ortaklarını engellemektedirler. Örneğin Renault-France, Arjantin pazarına giren Oyak-Renault'ya kısıtlayıcı şartlar uygulamıştır. Bu durumda ihracat için en mantıklı çözüm özgün teknoloji ve marka sistemini oluşturabilmektir.

- Ekonomik açıdan baktığımızda yaşanan ani kur değişiklikleri istikrarlı bir ihracat planı yapılmasını engellemekte ve fiyatların aşağıya çekildiği dönemlerde sınırlı ihracat olanağı tanımaktadır,

- Otomotiv ürünleri ihracatında bir diğer önemli koşul da istikrarlı bir iç taleptir. Bu sayede kalite ve maliyet açısından istenen şartların sağlanması mümkün olmaktadır. İç talebi sürekli hale getirecek en önemli yöntem vergi politikalarıdır. Tüm dünyada vergi politikaları nihai ürün yerine ara ürünlere kayarken; ülkemizde, son üründen vergi alma yöntemi benimsenmiştir. Bu da ürün üzerindeki vergi yükünü arttırmakta ve talebi kısmaktadır,

- Otomotiv sektöründe yaşanan teknolojik gelişmeler ve çok sık yenilenen modeller, esnek bir üretim sistemini zorunlu kılmakta ve büyük miktarda yatırım gerektirmektedir. Ayrı-

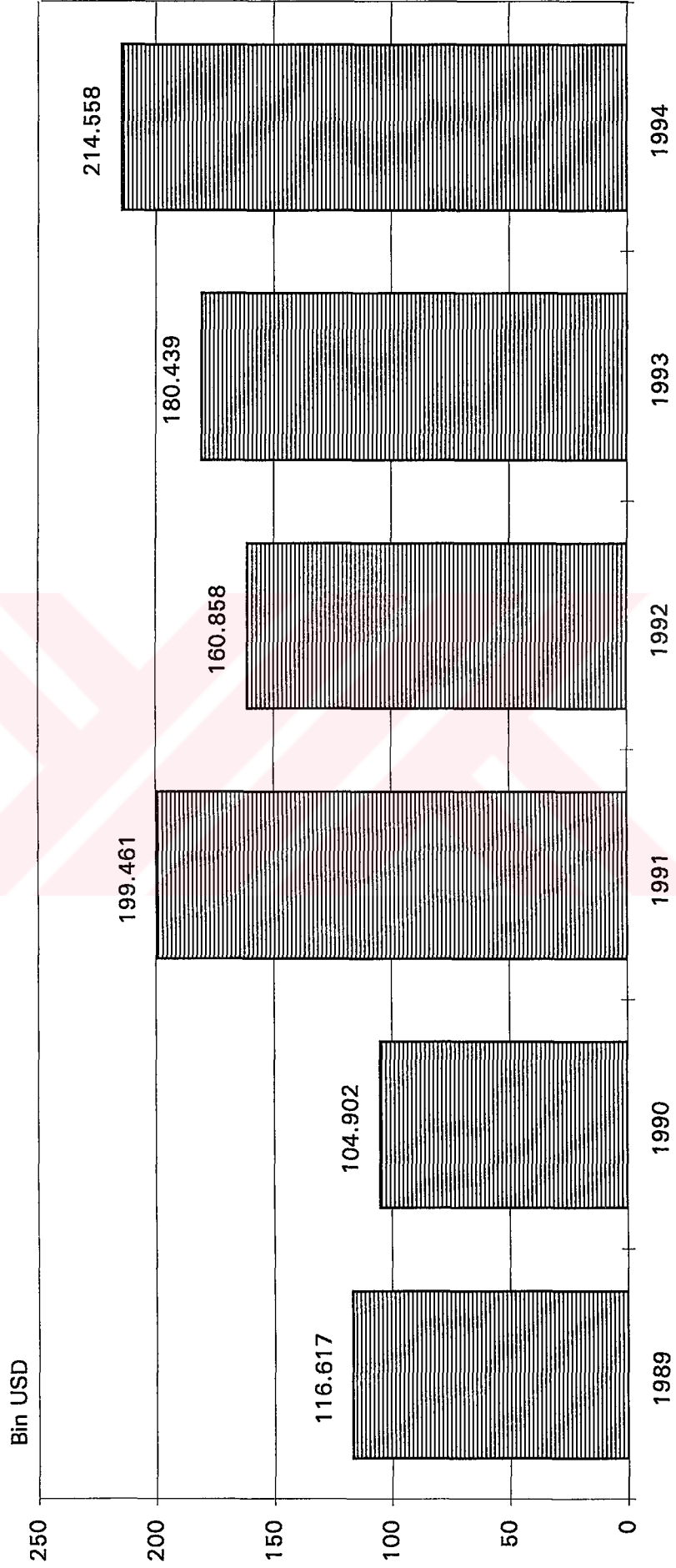
ca ihracat için yaygın bir satış sonrası servis ve hizmet a-
ğının kurulması zorunludur.

Açıklanan bu noktalar aslında otomotiv sektörümüzün ya-
pısal sorunlarını göstermekte ve yalnız ihracatı değil, sek-
törün gelişmesini de engellemektedir. İhracat değerlerine
baktığımızda tüm bu olumsuz koşullara rağmen ülkemizin geli-
şen genel ihracatına paralel olarak özellikle 1990 sonrası
önemli artışlar göze çarpmaktadır.

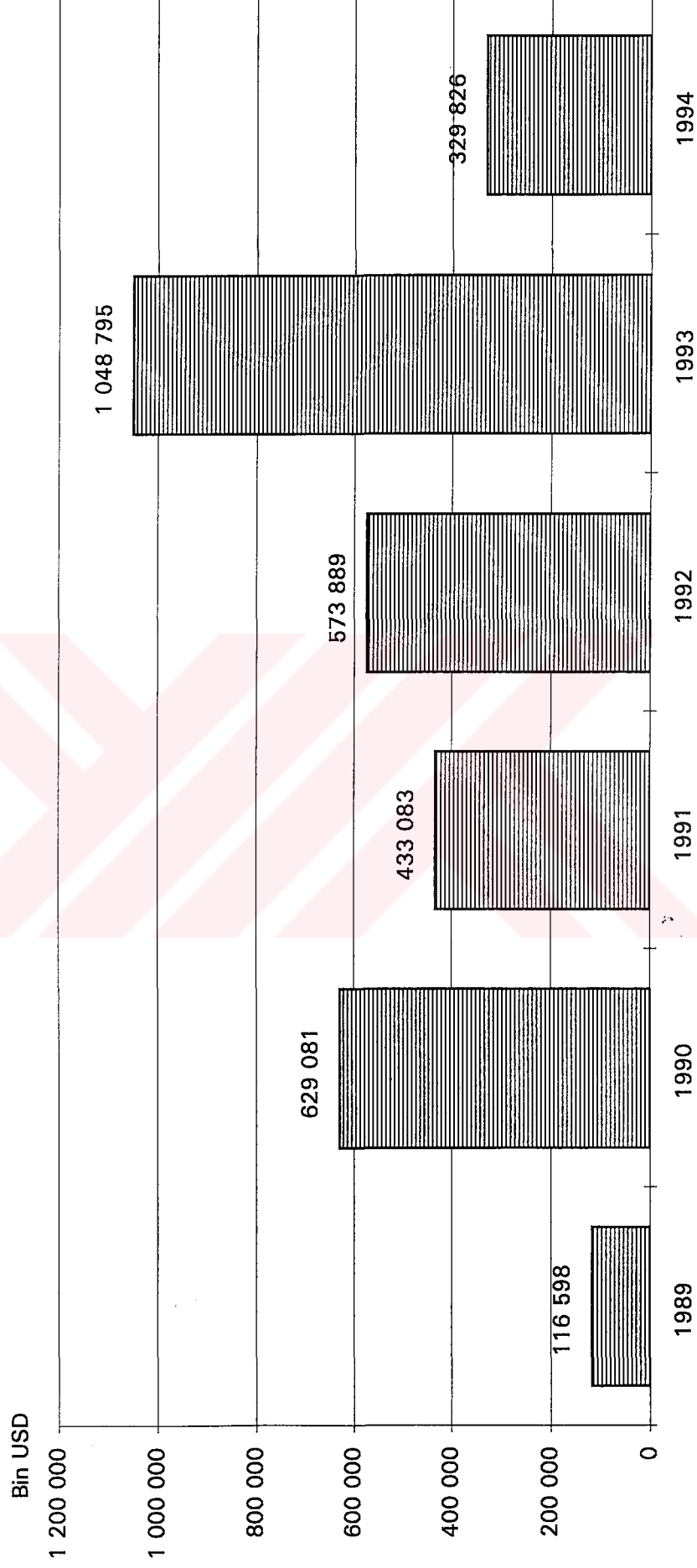
Türk otomotiv sanayii önemli oranda otobüs gibi emek yo-
ğun ürünlerin ihracatını gerçekleştirirken, yan sanayiimiz
lastik, akü gibi standart parçalar ve dış satım şansı yüksek
diğer yan sanayi ürünlerinde söz sahibi olmaya çalışmakta-
dır. Otomobil ihraç etmenin tek yolu; fiyatı ucuz, kalitesi
yüksek ve tasarımı özgün araç üretmektir. Bu şartlar bir ara-
ya gelmeden yapılacak olan girişimlerin başarı şansı yoktur.
Bunun yanında, dış pazarlarda stabilizasyonu sağlamak ve yeni
pazarlar bulmak ihracatın devamlılığı için zorunludur. Devlet
tarafından verilen teşvik ve sübvansiyonların kalktığı düşü-
nülürse (Gümrük Birliği'ne girerken kademeli olarak kaldı-
rılmaktadır.) dolaylı, ancak kararlı bir şekilde ihracatı
destekleyen mekanizmaların kurulması bu yönde yapılması
gereken çalışmalardandır. Ayrıca tüm dünyada olduğu gibi dev-
letin kendi sanayiini gözetmesi ve pazar arayışlarında des-
tek vermesi önem taşımaktadır.

Buraya kadar belirttiğimiz konuları özetleyecek olursak
Türk otomotiv sektörünün ihracat şansını başlıca üç kritere

Şekil 8
OTOMOTİV SEKTÖRÜ İHRACATI



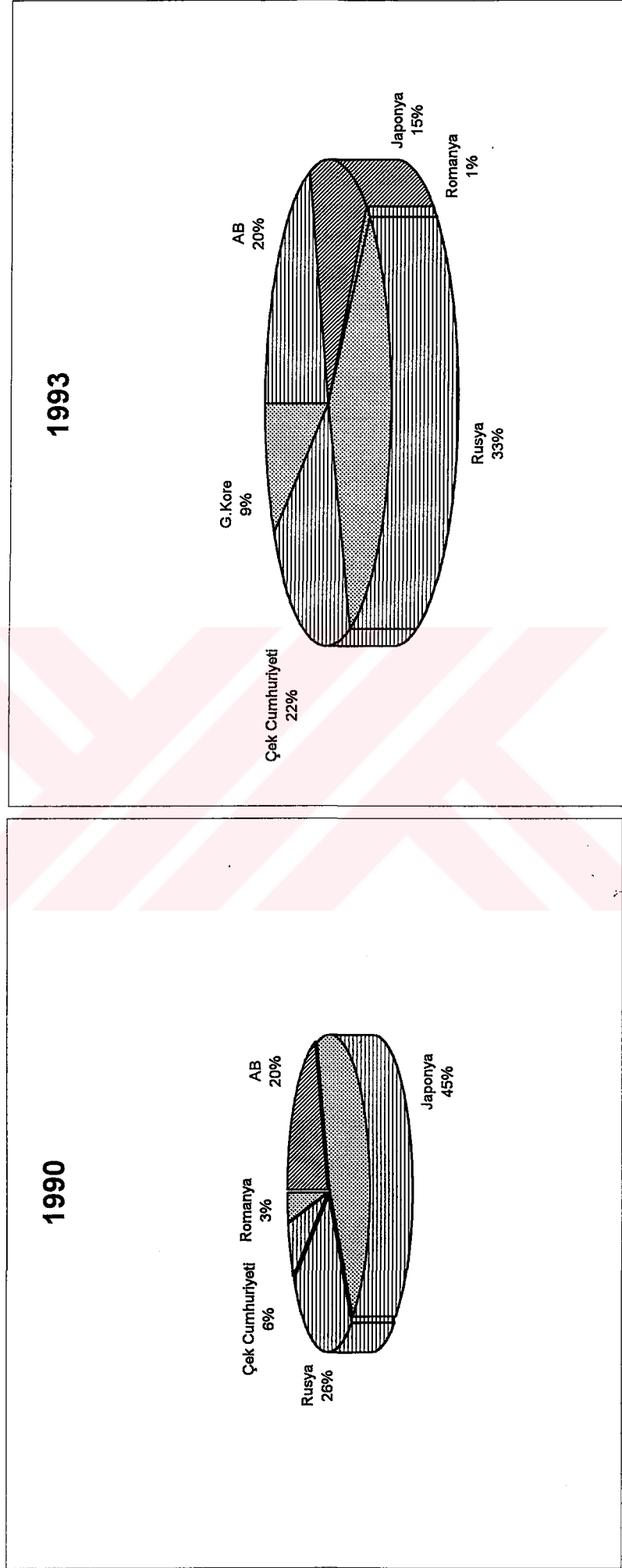
Şekil 9
OTOMOTİV SEKTÖRÜ İTHALATI



69 Ek

Kaynak: Türk Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni Kısım 1,
OSD Yayın No: 28, S.30, Mayıs 1995

Şekil 10
OTOMOTİV İTHALATININ ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI



Kaynak: Karel, Anıl, "Mühendis ve Makina Dergisi", Cilt 35, Sayı: 417, s:17, Ekim 1994

bağlamak yerinde olacaktır(38):

- Yüksek teknoloji ile üretilen ucuz,kaliteli ve özgün ürünler,
- Dış pazarlarda rekabet edebilecek bir sanayii yapısı (Belli ürünlerde uzmanlaşma ve lisans anlaşmalarınının bağlayıcı koşullarından kurtulma),
- İhracatı destekleyecek ve maliyetlerin düşmesini sağlayacak istikrarlı bir iç talebin oluşması.

Bu şartların gerçekleşmesinin yanında dünya pazarlarında sürekli artan bir rekabetin yaşandığı göz önüne alındığında Türk otomotiv sanayiinin Gümrük Birliği öncesi kendi iç pazarını ve yan sanayiini koruması gerekmektedir.Türkiye'de şu an üretim yapan fabrikalarda yerli yan sanayi ürünleri kullanımı artmaktadır.Bu durumun devamı için yan sanayiimizin rekabet şartlarına uyum sağlaması gerekmektedir.Tersi bir durumda ana sanayi,maliyet kriterine göre davranacak ve ucuz olarak temin edebildiği yabancı ürünlere yönelecektir.

Lisans anlaşmaları ile konulan sınırlamalar da sektörün ve ülkemizin ihracat şansını azaltmaktadır.Türkiye'nin tam üye olmadan gümrük birliğine girecek olması nedeniyle lisans anlaşmalarında,ana üreticilerin pazarlarına girmeyi önleyen maddeler yürürlükte kalmaktadır.

Otomotiv sektörünün Gümrük Birliği öncesinde talep ettiği " Hassas sektör " tanımlaması ve buna bağlı olarak koruma tedbirlerinin devam etmesi konusu,Ortaklık Konseyi toplantısı öncesinde tartışmaya açılmıştır.Genel kanı " AB'ne

karşı hassas sektör " konumu yerine ",AB dışı ülkelere karşı hassaslık " tanımlamasının getirileceği yönündedir.Tekstil ve konfeksiyon sektörlerinin baskısı nedeniyle AB ülkelerine karşı " Hassas " ilan edilemeyen otomotiv sektörü bu durumda " 3.ülkelere karşı AB'nin uyguladığı OGT'ne " uyumu geciktirme şansı elde etmektedir.Türkiye'nin 1994 yılı otomotiv ithalatının yüzde 77'sinin AB dışı olduğu göz önüne alındığında bu uygulama ilk bakışta oldukça önemli gözükmektedir(39).(Şekil 10)

Böylelikle elde edilecek ek koruma süresi kesin olarak belirlenmemekle birlikte AB'ne son katılan ülke örneklerinde hassas sektörlerin uyumunun beş-altı yıl sürdüğü görülmektedir.Bu durumda 2000 yılına kadar OGT'ne uyum ertelenecek ve 3.ülkelere karşı koruma devam edecektir(40).

Gümrük Birliği'nin ithal otomotiv ürünlerinin fiyatlarını nasıl etkileyeceğini görmek için şu anki ve Gümrük Birliği sonrası vergi uygulamalarını incelemek gerekmektedir :

Şu andaki vergiler			GB sonrası vergiler	
	AB/EFTA	Diğer	AB/EFTA	Diğer
CIF	100	100	100	100
Gümrük Vergisi	2.3	10	-	33
Konut Fonu	28	28	-	-
Toplam net maliyet	130.3	138	100	133
Taşıt alım vergisi	8	8	5	5
Ek taşıt alım v.	12	12	0	0
Özel tüketim v.	0	0	40	40
Toplam	150.3	158	145	178

Not: 1600 cc motor hacmindeki araçlar örnek alınmıştır.Yüzde 23 KDV eklenmemiştir ve ÖTV'nin yüzde 40 olacağı kabul edilmiştir.

Buradan da anlaşılacağı gibi AB ve EFTA kökenli ithalatta

(39) Akbay L.,"Otomotivciler AB dışında korunacak",Dünya Gazetesi,3 Aralık 1994,s.6

(40) Erzen A.Ünal,a.g.e ,s.121

Gümrük Birliği sonrasında yüzde 6'lık bir ucuzlama görülecek diğer ülkelerden yapılan ithalat ise yüzde 20 pahalılaşacaktır. AB'nin otomotiv ürünleri ithalatımız içinde yüzde 20'lik bir paya sahip olduğu düşünüldüğünde (Şekil 10) bu konunun sanayimizi fazla etkilemeyeceği söylenebilir. Ayrıca otomotiv ithalatı ülkenin ekonomik durumuna göre yıllar itibarıyla büyük değişimler göstermektedir. (Şekil 9) Bu nedenle sektörün öncelikle ele alması gereken konu ihracatını acil olarak arttırmaktır.

1994 yılının ilk yedi ayı içinde ihracat geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 20 oranında artmıştır. (Şekil 8) Yaşanan krizin baskısıyla yeni pazarlar bulmaya yönelen sanayi Gümrük Birliği öncesinde bu yöndeki çabalarını arttırmak ve en az 1.5-2 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirmek zorundadır. Bugüne kadar, kapalı bir ekonomik yapı içinde, kısıtlı talep ve buna bağlı olarak ekonomik olmayan ölçeklerde üretim yapan sektörün; ihracatı başarması gelecekte varlığını sürdürmesi açısından çok önemlidir. Türkiye'nin otomotiv sektöründen vazgeçemeyeceği düşünüldüğünde sektörün ve ülkenin çıkarlarının ortak olduğu görülmektedir.

Bu durumda tutarlı bir politika oluşturarak Gümrük Birliği'ne girmek ve sektöre rekabet şansı tanımak en uygun çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır.

4. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV YAN SANAYİİ

Otomotiv yan sanayii genel olarak otomotiv sanayii ile birlikte gelişen ve ana sanayiinin genel özelliklerini taşıyan bir yapıdadır. Ancak ülkemizdeki bazı farklılıklar nedeniyle bu yapıda bazı değişiklikler yaşanmıştır.

Temelleri 1960'lı yıllara dayanan otomotiv yan sanayii'nin gerçek anlamda gelişmesi, yine aynı yıllarda kurulan ve başlangıçta montaj üretimi yapan fabrikaların belirli bir kapasiteye ulaşmasıyla başlamıştır.

4.1. Otomotiv Yan Sanayiinin Mevcut Durumu ve Sorunları

İlk olarak askeri amaçlı yedek parça üretimiyle başlayan atölye tipi çalışmalar; binek otomobil, kamyon ve otobüs fabrikalarının kurulmasıyla yerini seri üretim yapan yan sanayi fabrikalarına bırakmıştır. 1960'lı yılların ilk yarısında sadece koltuk, döşeme, lastik ve kauçuk parçaları ve akümülatör üretebilen yan sanayimiz, 1970'li yılların sonlarında yüksek teknoloji gerektiren hassas ve kaliteli motor aksamı (Piston, segman, supap) ve dişlileri üretmeye başlamıştır. Ana sanayiinin ilk kurulduğu yıllarda yerli girdi kullanım oranı yüzde 20-25'ler civarındayken günümüzde yüzde 80-85'lere ulaşmıştır(41).

Otomotiv yan sanayiinde halen 1000 kadar firma faaliyet göstermekte, bu firmaların %20'si ise üretimin %65'lik kısmını gerçekleştirmektedir. Sektörü yapısal olarak incelediğimizde üç farklı grup karşımıza çıkmaktadır. Bunlar; "Organize olmuş büyük firmalar", "Orta ölçekli firmalar" ve "Orga-

(41) Mert, Beyhan, "Otomotiv Dosyası", TOBB Ekonomik Forum Dergisi, Eylül 1994, s. 45

nize olmamış küçük firmalardır(42)."

Birinci grupta yer alan 60 ila 80 kadar firma;yüksek teknoloji ve eğitimli işgücüne sahip,uluslararası boyutta üretim yapabilecek durumdadır(43).Bu firmaların büyük kısmı yabancı lisans ve/veya know-how anlaşması ve gelişmiş kalite kontrol sistemleri ile üretim yapmaktadır.Birçok araç çeşidine yönelik üretim kalite ve kapasitesine sahip olan firmaların ürünlerinin yüzde 70-80'lik bölümü;iç pazarda,geriye kalan yüzde 20-30'luk bölümü ise dış pazarda müşteri bulmaktadır.iç pazara sunulan ürünlerin yüzde 60'ı doğrudan ana sanayi montaj parçası,yüzde 40'ı ise yedek parça olarak değerlendirilmektedir(44).

İkinci grupta yer alan firmalar orta ölçekli,genelde iyi bir makine parkına sahip,gerek montaj gerekse yedek parça piyasasına ürün veren ve iç pazara yönelik çalışan bir yapıdadırlar.Kalite sistemleri;ölçeklerine bağlı olarak sınırlı, ancak yeterli düzeydedir.

Üçüncü grup ise küçük ölçekli,kısıtlı üretim olanaklarına sahip,sadece yedek parça ve sipariş piyasasına hitap edecek firmalardan oluşmaktadır.Miktar olarak sektörde oldukça az bir paya sahip bulunan bu gruptaki firmaların kalite kontrol sistemleri de yetersiz düzeydedir.Gümrük Birliği sonrası bu tür firmaların ayakta kalması mümkün değildir.Zira sürekli yatırım ve teknolojik yenileme gerektiren bir ortamda rekabet şansları bulunmamaktadır.

Birinci grupta bulunan ve yabancı ortaklarla çalışan oto-

(42) Y.a.g.e ,s.45

(43) Y.a.g.e ,s.45

(44) Y.a.g.e ,s.45

motiv yan sanayii kuruluşları,yeni yatırımlar yoluyla ihra-
cat imkanlarını arttırmak amacındadırlar.Genel olarak motor
aksamı,lastik ve fren sistemleri üretimi üzerine yoğunlaşmış
bulunan bu tür firmalar,yabancı ortakları sayesinde finans-
man ve teknoloji desteği sağlamakta ve dış pazarlara yönelik
üretim yapmaktadırlar.Bu firmaların gümrük birliğine girişte
herhangi bir sorun yaşamaları beklenmemektedir.

Bu noktada asıl önem taşıyan konu;ikinci grupta yer alan
ve iç piyasaya çalışan firmaların dış rekabete uyum göster-
mesini sağlamaktır.Bu firmaların ekipman ve eğitilmiş işgücü
yönünden önemli bir problemleri yoktur.Ancak ölçekleri ve
buna bağlı olarak birim maliyetleri,Avrupa ile rekabet ede-
cek düzeyde değildir.Alınacak bazı tedbirler ve dolaylı ko-
ruma sistemleriyle,bu tür firmalara rekabet gücü kazandırıl-
malı ve ihracata yönelmeleri sağlanmalıdır.

4.2. Otomotiv yan sanayiinin mevcut ve potansiyel ihra- cat imkanları

Türk otomotiv yan sanayiinin bugünkü durumunu ve buna
bağlı olarak ihracat imkanlarını,çeşitli rekabet faktörleri-
ni göz önüne alarak değerlendirmek gerekmektedir.Öncelikle
otomotiv yan sanayii içinde yer alan,ancak birbirine göre
oldukça önemli farklılıklar taşıyan ürünleri,kendi rekabet
şartları içinde incelemek durumundayız.

Motor aksamı üretimi,daha çok hareketli parçalardan oluş-
ması ve maliyet faktörleri nedeniyle diğer parçalara göre
daha yüksek teknoloji gerektirmektedir.Bu konuda üretim ya-

pan firmaların hemen tamamı,büyük ölçekte ve yabancı ortak veya lisans ile çalışmaktadırlar.(Fransa,İtalya ve Almanya en önemli yabancı ortaklar durumundadır.)

Ihracat konusunda anlaşmalarla kısıtlanmış durumdaki bu firmalar,yüksek kapasite kullanım oranları (yüzde 70-100) 200 ila 1000 kişi arasında değişen personel,10-80 milyon dolar yatırım hacmi,kişi başına 25-35 bin dolar üretim değeri vb.. sonuçlara rağmen rekabet gücü açısından istenen başarıyı ve buna bağlı olarak ihracat artışını sağlayamamaktadırlar.Bu tür firmaların toplam üretimlerinin yüzde 25-30'u oranında değişen ihracatlarının büyük kısmı,lisansör firmaya yapılmakta ve lisansörün izni dışında yabancı pazarlara giriş mümkün olmamaktadır(45).

Karoseri ve şasi üretiminde ise yerli yatırımlar çoğunluktadır.Kısmen yabancı lisans ve know-how anlaşmasının bulunduğu bu sanayi kolunda,motor aksamına göre daha serbest bir ihracat yapısı mevcuttur.Katma değeri düşük ve ağırlıkları oldukça fazla olan bu ürünlerin ihracatında meydana gelen azalma,ihracat teşviklerinin ağırlık bazında uygulanması ve teşviklerin azaltılmasıyla,pazarda tercih faktörünün motor aksamından daha farklı olmasından kaynaklanmaktadır.

Fren sistemleri üretiminde (Körük,balata vb..) toplam kurulu kapasite 10000-11000 ton civarındadır.Bu ürünlerin en önemli girdisi durumundaki asbest ise ithal edilmektedir. Motor bloğu,silindir gömleği vb.. parçalarda ise pazar birkaç büyük ölçekli firma tarafından paylaşılmıştır.

(45) İSO Yayın no:15,a.g.e ,s.27

Genel olarak incelediğimizde, otomotiv sektörü seri imalata dayalı bir üretim sistemi benimsemekte ve yan sanayi mallarını orjinal ekipman olarak kullanmaktadır. Bu durum ise maliyet, kalite ve zamanında teslim (JIT) gibi üç ana faktörün mükemmel bir bileşimini gerektirmektedir(46).

Hammadde temini konusunda yaşanan kalite ve nitelik sorunları, maliyet faktörüne rağmen ihracat için ithal hammadde kullanımını zorunlu hale getirmektedir. Ayrıca küçük kapasitelerde çalışıldığı için ancak düşük miktardaki taleplere cevap verilebilmekte, bu ise maliyetlerin yükselmesine neden olmaktadır. İşçilik açısından baktığımızda, ücretlerin Avrupa ile karşılaştırıldığında düşük olduğu, eğitim konusunda gerekli çalışmaların yapılmadığı görülmektedir.

İşletme giderlerinde ise ilk sırayı enerji, amortisman ve finansman giderleri almaktadır. Enerji maliyetleri Avrupa ile paralellik göstermekte, ancak kredi maliyetlerinin yüksekliği ve yetersiz işletme sermayeleri yüzünden finansman giderleri sürekli artmaktadır. Piyasadaki talebin çok değişken olması nedeniyle firmaların sağlıklı bir yatırım planlaması ve bütçeleme yapmaları mümkün olmamaktadır.

Yürürlükte bulunan yatırım teşvikleri doğrultusunda makine parklarını yeniledikleri görülmektedir. Bu şekilde emek yoğun üretim sisteminden, sermaye yoğun altyapıya geçişin ilk adımı atılmış ve üretim kapasitelerinde yaşanan artışın yarattığı olumlu etki perçinlenmiştir. Bugün işçi başına düşen yıllık üretim değerleri, büyük ölçekli firmalarda 25-35 bin

(46) Nahum Jan, a.g.e , s.6

dolar, orta ölçekli firmalarda 20-25 bin dolar civarındadır ve verimli bir üretim için bu değerlerin yükselmesi gereklidir(47).

Buna karşılık kendi teknolojileri ile üretim yapan firmalarda atıl kapasite sorunu sık sık yaşanmaktadır. Bu nedenle maliyetler yükselmekte, rekabet şansı azalmakta ve firmaların ayakta kalması zorlaşmaktadır.

Zamanında teslim (JIT), son yıllarda uluslararası pazarlarda önem kazanan kavramların başında gelmektedir. Bu konuda belirleyici faktörler olarak karşımıza çıkan satıcı ülkenin coğrafi konumu ve kullanılan dağıtım kanalı, doğrudan maliyetleri ilgilendirdiği için rekabet şansını belirlemektedir. (48). Büyük firmaların genelde lisans sahibi firmaya ihracat yapmak durumunda olması nedeniyle, stok yeri; Avrupa'da yerleşik alıcı firma olmakta ve dağıtım kanalı maliyeti ortadan kalkmaktadır. Ayrıca Türkiye'nin coğrafi konumu nedeniyle Avrupa'ya ihracatlarda navlun ve risk faktörü oldukça düşük olmaktadır. Lisans sahibi firmaya ihracat yapmak aynı zamanda pazar sabitliği ve dolayısıyla dış pazarlama maliyetlerinin düşüklüğü anlamına gelmektedir. Tüm bu faktörler ihracatçı için avantaj oluşturmaktadır.

Ancak lisans sahibi firmanın getirdiği pazar ve fiyat sınırlamaları, yan sanayiimizin değişik pazarlara yönelmesinde önemli bir engel teşkil etmektedir.

Buraya kadar belirttiğimiz noktaları özetleyecek olursak karşımıza otomotiv yan sanayinin ihracat avantaj ve dezavantajları çıkacaktır.

(47) Mert Beyhan, a.g.e, s. 48

(48) Öztürk Nursel, a.g.e, s. 20

Otomotiv Yan Sanayiinin ihracat Avantajları :

- 1- Ucuz ve kaliteli işgücü halen mevcuttur.
- 2- Coğrafi konum " Zamanında Teslim " konusunda çok el-verişli olup birçok pazara yakınlık söz konusudur.
- 3- Yatırım ve ihracat konusunda halen önemli ölçüde sübvansiyon ve koruma vardır.
- 4- Makine parkı açısından oldukça zengin bir altyapı bulunmaktadır.
- 5- Organize Sanayi Bölgeleri benimsenmiş ve uluslararası standartlar belirli ölçülerde yerleştirilmiştir.
- 6- ihracat bilinci oluşmuş bulunmakla birlikte faaliyette etkinlik henüz sağlanamamıştır.İhracatın daha yüksek seviyelere ulaşması mümkündür.
- 7- Özellikle orta ölçekli firmalarda önemli ölçüde atıl kapasiteler mevcuttur.Bu atıl kapasitelerin ihracata kanallize edilebileceği (Makine parkı kaabiliyetleri göz önüne alındığında) ölçüde bir potansiyelin mevcut olduğu düşünülmektedir.

Otomotiv Yan Sanayiinin ihracat Dezavantajları :

- 1- Mevcut iç talep yetersizdir.Ancak yeni otomobil ana sanayii yatırımlarının orta vadede,bu problemi büyük ölçüde çözeceği beklenmektedir.Ancak diğer araçlar için bu problem halen mevcuttur.
- 2- Finansman maliyetleri yüksektir.Bu problem özellikle yabancı sermaye ile çözülmeye çalışılmaktadır.

- 3- Döviz kurlarındaki artışın enflasyonun artış hızına göre daha düşük kalması ihracatı güçleştirmektedir.
- 4- Türkiye'de hammadde üretimi istenen niteliklerde değildir.Ancak ihracat kaydıyla geçici ithalat yapılabilmesi,bu problemi ortadan kaldırmıştır.
- 5- Türkiye'de Avrupa standartlarına uygun teknoloji üretimi yoktur.Ancak ana sanayiinin ve yabancı sermayenin teşvik edilmesi ile teknolojinin ülkemize getirilmesi konusunda önemli gelişmeler görülmesi beklenmektedir.
- 6- İş güvenliği konusunda önemli boşluklar vardır.Bu sorunun çözümü için önlem niteliği taşıyan önemli bir yatırım mevcut değildir.
- 7- Kalibrasyon konusunda yeterli bilinç oluşmamış durumdadır.Ancak rekabet unsuru yerleşmeye başlayınca bu konu önem kazanacaktır.
- 8- Lisans anlaşmaları ihracata sınırlamalar getirmektedir.

Dünya pazarlarını incelediğimizde Japonya'nın önderliğindeki Uzakdoğu ülkelerinin ve ABD otomotiv sanayii için üretim yapan Brezilya,Arjantin,Meksika ve Kanada'nın en güçlü rakipler olarak ortaya çıktığını görmekteyiz.ABD ve Japonya pazarlarındaki bu yoğun rekabet,Avrupa içinde bir ölçüde hafifletmekte ve Türkiye'nin geleneksel müşterileri konumundaki Almanya,İtalya,İngiltere ve Fransa için uygun ihracat olanakları karşımıza çıkmaktadır.Bunda,bu ülkelerin Türkiye'de

gerek ana gerekse yan sanayii olarak üretim yapmaları ve coğrafi yakınlıktan kaynaklanan avantajlar büyük ölçüde etkili olmaktadır.

Yeni kurulan ana sanayii firmalarının iç pazarda yaratacağı rekabet ortamı, beraberinde yan sanayide de kalite açısından önemli gelişmeler sağlayacaktır. Ayrıca ana sanayi firmalarının yüzde 70 oranında yerli malzeme kullanma zorunluluğu, talebin artmasını sağlayacağından yararlı olacaktır.

Tüm bu koşulları değerlendirdiğimizde; yüksek enflasyon, hızlı kur değişimi ve artan teknolojik yatırımların kısa dönemde getirdiği ek maliyetlere rağmen yan sanayimizin, dünya ile rekabet açısından ana sanayiye oranla daha şanslı olduğu ortaya çıkmaktadır. Ayrıca sermaye yoğun üretim şekline geçmeye başlayan sektörün, uzun yıllardır koruma duvarları ile korunmanın getirdiği hantallığı üzerinden atarak daha verimli çalışması beklenmektedir. Ancak unutulmaması gereken nokta ana sanayisi zayıf bir ülkenin yan sanayisinin güçlü olamayacağıdır.

5. AVRUPA'DA OTOMOTIV SEKTÖRÜ

5.1. Avrupa'da Otomotiv Sanayinin Durumu ve Gelişme Olanakları

Avrupa otomobil endüstrisi, AB içinde, montaj faaliyetleri ve yedek parça üretimiyle 1.8 milyon kişinin doğrudan istihdamını sağlayan anahtar sanayii konumundadır. Bunun yanı sıra sektörün dağıtım kanallarında ve onarım faaliyetlerinde 1.8 milyon kişi çalışmaktadır. AB'nin toplam GSMH'nin yaklaşık yüzde 2'sini otomobil sanayii oluşturmaktadır(49).

Avrupalı üreticiler geleneksel olarak Avrupa Birliği piyasasında büyük bir hakimiyete sahiptirler (1993 piyasa payı % 87), buna karşılık Japonya ve ABD pazarlarındaki varlıkları önemsizdir (Her iki piyasada da yaklaşık % 2). Bu durum Avrupa pazarında yaşanan ani değişmelerin üreticiler üzerindeki etkisini açıkça göstermektedir(50). Günümüzde Avrupa piyasası oldukça sorunlu bir potre çizmektedir. 1993 yılında binek otomobil ve hafif ticari araç piyasası %15.9'luk bir düşüş göstermiş trafiğe yeni kaydolan araç sayısı 11.74 milyona düşmüştür(51).

Büyük ölçüde iç pazara bağlı olarak Avrupa otomotiv sanayii için bu değerlerin anlamı; üretimin azalması, stokların ve işletme giderlerinin artması, tam kapasite çalışmama ve istihdam kayıpları anlamına gelmektedir. 1993 yılında üretimde yer alan 70000 kişinin işine son verilmiş, 1994 yılı içinde 40000 kişinin işine son verilmesi planlanmıştır. Böylece üre-

(49) Avrupa Toplulukları Komisyonu , Bangemann Raporu, Şubat 1994, s. 1

(50) Y.a.g.e , s. 1

(51) Y.a.g.e , s. 1

timde direkt olarak çalışan işçi sayısının 90000'e inmesi beklenmektedir(52).

Buna karşılık 1999 sonuna kadar yıllık 15 milyon üzerinde bir iç talep ve beraberinde otomotiv piyasasının gelişmesi, gelecek dönemde sektör açısından olumlu bulunmaktadır. AB sanayisinin geleceği; bu noktada, büyük ölçüde üretkenliğini ve kalite seviyesini iyileştirecek şekilde rekabet gücünü düzeltmeye yönelik tedbirler almasına (yeniden yapılanma yeteneğine bağlı olarak gelecekteki global rekabete hazırlanma vb..) bağlıdır.

1999 yılı sonunda AB piyasası tam olarak açık bir piyasa haline dönüşecek, Yen'in az da olsa değer kazanması yüzünden Japon işletmelerinin rekabet gücü zayıflayacaktır(53).

(Güney Kore kökenli yeni rakipler ve Amerikan otomobil sanayisinin yeniden rakip haline gelmesi ise Avrupalı üreticileri yalnız üçüncü ülke piyasalarında değil, kendi iç pazarlarında da olumsuz etkileyecektir.)

Amerikalı ve Japon üreticilerle kıyaslandıklarında Avrupalı otomobil üreticileri; kendi iç piyasalarının dışında istenen düzeyde etkili olamamaktadırlar. Mahallinde üretim yapamama ve spesifik ihtiyaçlara uygun ürünler konusunda gelişememe bunun en önemli nedenleridir. Oysa yüksek katma değerli istihdamın korunmasını ve üreticilerin mali yapısının gelişmesini sağlayan temel unsur, yeni pazarlara hızlı bir şekilde entegre olmaktır.

Konuyu yan sanayi açısından incelediğimizde karşımıza

(52) Y.a.g.e , s.1

(53) Y.a.g.e , s.2

benzer sorunlar çıkmaktadır. Geleceğin arabasında katma değer in yüzde 60'lık kısmının ana üretici dışında gerçekleşeceği göz önüne alındığında; yeniden yapılanma ve kalite, üretim maliyetlerinde rekabet gücünün arttırılmasının yan sanayii için ne kadar önemli olduğu açıkça görülmektedir. Tüm bu sorunlar için ortak çözüm yolu, geleceğe yönelik etkili bir strateji saptamak ve uygulamaktır.

5.1.1. Avrupa Birliği'nde uygulanan stratejiler

Temel hedef olan büyümenin sürekli hale getirilmesi ve daha fazla kişiye iş olanağı yaratılması, yüksek teknolojinin ürünlere yansıtılması ve rekabet gücünün artmasına bağlıdır. Avrupa otomotiv sanayii dünya pazarlarına yayılmayı ve özellikle Amerikan ve Uzakdoğu kökenli rakiplerinin hakimiyetinde olan bölgelerde pazar payını arttırmayı, geleceğe yönelik stratejilerin oluşturulmasında temel hedef olarak kabul etmektedir.

Bu hedeflere ulaşılması için gerekli değişikliklerin yapılması sanayinin görevidir. Strateji sanayii tarafından yöneticiler, ekip şefleri ve işçiler arasında çalışma işbirliği yapıları aracılığı ile işletmeler arasında daha sıkı bilgi ve teknoloji değişimini içermekte ve yine aynı doğrultuda üretim zincirinde yer alan ana üretici, yan sanayii, dağıtıcı ve tüketici arasında çok sıkı ilişkilerin kurulmasını öngörmektedir(54).

Bu noktada sanayi ve kamu kesimlerinin ortak hareket etmeleri ve sektörün rekabet yeteneğini arttıracak çevresel ticari koşulları yaratmaları, büyük önem taşımaktadır. İlk a-

(54) Y.a.g.e , s.3

şamada insan kaynakları konusunda köklü değişiklikler yapılması gerekmektedir. Yönetim ve personel arasında, uygulanan stratejinin hedefleri, yöntemleri ve olası sonuçları konusunda görüşbirliği sağlanması ve bu aşamadan sonra uygulamaya geçilmesi planlanmaktadır.

Türkiye için örnek oluşturabilecek bu tür bir yönetim ve üretim stratejisinin temel öğelerini ve hedeflerini incelemek yerinde olacaktır :

Avrupa kökenli otomotiv firmalarının geliştirdiği stratejiler, otomotiv endüstrisini etkileyen değişimlere uyum sağlamayı ve uzun dönemde kalıcı olmayı hedeflemektedir. Otomobil satışlarında yaşanan ani düşüşler vb.. kriz dönemlerinde bu tür stratejilerin gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Kapsam olarak incelediğimizde stratejinin belli başlı birkaç elemandan oluştuğu görülmektedir(55) :

- Küreselleşme: Dünya pazarlarında yaşanan rekabet göz önüne alındığında (özellikle Avrupa iç pazarında görülen çetin rekabet koşulları) ülkelerin kendi iç pazarlarına olan bağımlılıklarını azaltma istekleri ön plana çıkmaktadır. Bu nedenle Avrupalı firmalar Joint-ventures sistemiyle Asya pazarlarındaki paylarını arttırmayı hedeflemektedirler,

- Ürün geliştirme : Otomobil endüstrisinde yeni modellerin geliştirilmesi temel rekabet şartlarından biri haline gelmiştir. Eşzamanlı mühendislik, yalın üretim, esnek dizayn vb.. yöntemlerle ürün geliştirme proseslerini hızlandırmak ve son

(55) Karel Anıl, "Otomotiv Sektörüne Bakış", Mühendis ve Makine Dergisi, cilt. 35, sayı: 417, s. 18

ürünün müşteriye tatmin etmesini sağlamak, ayakta kalmak için bir zorunluluktur,

- Verimlilik, kalite ve maliyet yapısı : ürünün kalitesi, maliyeti ve üretim sisteminin verimliliği, rekabet konusunda ön plana çıkmaktadır,

- Dikey entegrasyon yapısını ve yan sanayi sistemini değerlendirmek ve geliştirmek(56),

- İşgücü eğitime ve uzmanlaşmaya önem vermek,

- Tasarım ve üretim sistemlerinin yeniden yapılanması : Bu değişim için üreticiler ve yan sanayi arasında işbirliğinin artması, ürün geliştirme ve üretim proseslerinde eşzamanlı mühendislik sisteminin benimsenmesi, lojistik ve üretim birimlerinde, üretim hacminde esneklik sağlayıcı yöntemlerin uygulanması gereklidir.

Bu temel öğeleri değerlendirdiğimizde Avrupa otomotiv sanayinin uyguladığı stratejik yönetim prosesini şu şekilde tanımlayabiliriz(57) :

Hedef : 2000'li yıllar ve sonrasında " temiz, yalın, kaliteli ve değerli " otomobillerin geliştirilmesi,

Dış Analiz : Amerikan, Japon ve diğer Uzakdoğu'lu üreticilerin rekabeti ve dış pazarlarda pay sahibi olma konusunda alınacak tedbirlerin benimsenmesi,

(56) Panorama 93, Association des Constructeurs Europeens d'Automobiles (ACEA), ss.11-20

(57) Panorama 93, DRI Europe, Comité de Liaison de la Construction d'Equipments et de Pieces d'Automobiles (CLEPA), ss.11-20

iç Analiz : Sektörün yapısal sorunlarının incelenmesi

(üretim yöntemleri, personel yönetimi vb..)

Strateji seçimi : Yapılan analizlerle elde edilen sonuçlara uygun bir yeniden yapılanmayı sağlayacak stratejinin belirlenmesi.

a- AB düzeyinde strateji belirlenmesi

a1- iç pazar (rekabete açık pazar yapısı, dağıtım sistemi, vergilerin uyumlaştırılması, araçların güvenliğinin arttırılması, çevreye duyarlı üretim sistemi),

a2- Yapısal müdahaleler ve insan kaynakları alanındaki Avrupa Birliği politikası,

a3- Teknolojik araştırma ve geliştirme,

a4- Dış ticaret konusunda izlenen politikaların belirlenmesi (AB piyasasında haksız rekabetin önüne geçilmesi, üçüncü ülke piyasalarına girişin kolaylaştırılması yönünde çalışmalar yapılması vb..).

b- Organizasyon yapısının seçimi : Sektörün karşı karşıya bulunduğu sorunların çözümüne temel oluşturacak ve hiyerarşiyi azaltacak yalın organizasyon yapısının kurulması,

c- Kontrol mekanizmasının oluşturulması : Avrupa Toplulukları Komisyonu, AB'nin açık ve rekabetçi piyasalar çerçevesinde uluslararası rekabet yeteneğinin geliştirilmesi için sanayi ile işbirliği yapacaktır. Bu amaçla şu temel unsurlar belirlenmiştir :

- c1- işletmelerin ve istihdam ettikleri işgücünün yeni üretim sistemlerine ve sanayi değişimlerine uyumlarını kolaylaştırmak için yapısal politika aygıtlarının kullanılması,
- c2- Gelecekteki teknolojileri irdelemeyi amaçlayan temel araştırmaları desteklemek amacıyla," Dördüncü Çerçeve Programı " olarak adlandırılan geliştirme programının hazırlanması,
- c3- iç pazarın uyumlu bir şekilde işleyişini sağlamak amacıyla,talebi belirleyici ve arttırıcı önlemlerin uygulanması,
- c4- Ana piyasalara ve dünya seviyesinde yüksek bir gelişme potansiyeli olan piyasalara girişteki engellerin kalkması yönünde çaba gösterilmesi.

Yukarıda belirtilen özelliklere sahip kapsamlı bir strateji sayesinde AB otomotiv sanayiinin geleceğe hazırlanması planlanmaktadır.Ülkemizin gireceği bu yeni rekabet ortamında varolabilmesi için benzer bir planı yürürlüğe koyması zorunludur.Bu konuda AB otomotiv sanayiinin temel yapısal özellikleri önem taşımaktadır.Oluşturulan strateji bu özellikler doğrultusunda şekillenmiştir.Sağlıklı bir sonuç almak için bunları incelemek ve yorumlamak yerinde olacaktır.

5.1.2. AB Otomotiv Sanayiinin Temel Özellikleri

AB otomotiv sanayii gerek kuruluş şartları ve gerekse içinde bulunduğu rekabet ortamı nedeniyle oldukça değişken özelliklere sahiptir.Ancak bazı temel noktalar sektörün gelişmesine karşın önemini korumaktadır :

- AB içinde otomotiv sanayii,Almanya,Fransa ve İtalya tarafından yönlendirilmektedir.Özel ve siparişe dayalı üretim yapan İngiltere ve Türkiye ile benzer özelliklere sahip İspanya otomotiv sanayiilerinin payı oldukça düşüktür.
- Faaliyet gösteren yabancı firmalar ABD'den Ford (Avrupa Ford şirketi kanalıyla),GM ve Chrysler,Japon Toyota Mazda ve Honda şirketleri ve diğer uzakdoğu kökenli üreticilerdir.(Hyundai vb..) Satışlar açısından incelendiğinde Alman Volkswagen grubu % 16.3'lük payıyla birinci,GM % 13.1'lik payıyla ikinci ve PSA (Peugeot Citroen Grubu) % 12.2 ile üçüncü durumdadır.(1993 rakamları).Japon firmalarının eski yıllardaki etkinliği ise bu dönemde oldukça azalmış ve yalnızca Fransa ve İspanya pazarında küçük artışlar elde edebilmişlerdir. (AB genelindeki pazar payı % 12.5'ten % 11.1'e gerilemiştir(58).)
- Avrupa otomobil sanayiinin entegrasyon (tamlaşma) durumu incelendiğinde karşımıza şu tablo çıkmaktadır(59):
 - a- Dikey entegrasyon : AB içindeki otomotiv firmalarından bazıları (Fiat,Renault,Ford,Volkswagen vb..) imal ettikleri araçlara ait parçaların büyük bölümünü kendi bünyelerinden sağlamakta,üretim miktarları buna olanak vermeyen veya bu yöntemi ekonomik bulmayan firmalar ise kendi aralarında işbirliğine giderek üretim yapmaktadırlar.

(58) Y.a.g.e ,ss.11-21

(59) İKV Yayın s.16,a.g.e ,s.12

b- Yatay entegrasyon : Pekçok firma üretim gamlarını geliştirme yoluna gitmiş ve AB bünyesinde otomobil kamyon, otobüs üreten firma grupları ortaya çıkmıştır. Ancak, son yıllarda görülen tek bir üründe uzmanlaşma yöntemi nedeniyle, bu grupların bölünmesi gündeme gelmiştir.

- AB'nde üretilen araçlarda yerli girdi kullanımı oldukça yüksektir. Bu nedenle firmaların yaptıkları ihracatlarda tüm katma değer AB bünyesinde kalmaktadır.
- Teknolojik açıdan Japonya'nın getirdiği yenilikler karşısında AB üreticileri, yeni üretim ve organizasyon tekniklerini kendi bünyelerine adapte etmeyi, çalışanları eğitmeyi ve birçok konuda işbirliğine giderek maliyetleri düşürmeyi hedeflemektedirler.
- Atıl kapasite ile çalışan firmalar nedeniyle AB içinde yeni yatırımlara yönelinmesi güçleşmekte ve üreticiler temkinli bir yatırım politikası izlemektedirler. Zira 1980'lerde tam kapasite çalışan ve sürekli yeni yatırımlarla kapasite arttırımına yönelen sektör; ani krizlere hazırlıksız ve büyük finansal yüklerle yakalanmış ve toparlanması 1990 başlarını bulmuştur.
- Talebe (özellikle AB içi talebe) sıkı sıkıya bağlı bulunan üretim nedeniyle, otomotiv sanayii müşteri tatminine ve potansiyel talebin gelişimine özel önem vermektedir. Hükümetler tarafından desteklenen programlar kanalıyla (müşterilerin alım gücüne olumlu etki eden

vergi düzenlemeleri, indirimler vb..) orta ve uzun dönemde talebin canlandırılması planlanmaktadır.

- İşletme ve üretim maliyetlerinde görülen artışlar, son dönemde, sektörün en önemli sorununu oluşturmaktadır. Tedarik ve üretim sistemlerinde yapılan verimlilik arttırıcı çalışmalar sayesinde maliyetlerde azalma sağlanmış sektöre belli oranda rekabet gücü kazandırılmıştır.
- Yaşanan teknik gelişmelere paralel olarak ana sanayi, giderek artan bir oranda yan sanayi ile işbirliğine gitmektedir. Yan sanayide üretilen parçalar bir otomobilin yaklaşık % 65'ini oluşturmakta ve bu oran giderek artmaktadır. Gelecekte parçaların tamamına yakın bir kısmının yan sanayide üretilmesi ve bunun sonucu olarak yan sanayinin kalite, verimlilik ve teknoloji konusundaki gelişmelerde öncü olması beklenmektedir. Bu nedenle AB, ana ve yan sanayiyi içine alan bir entegrasyon planı hazırlamış ve uygulamaya koymuştur.
- Çevre sorunlarının artması nedeniyle, Avrupa Komisyonu araç motorlarında teknik özellikleri belirleyici ve sınırlayıcı (emisyon sınırlamaları vb..) önlemler almıştır. Bu nedenle üreticiler, çevreye uyumlu teknolojiler konusunda yoğun çalışmalar yürütmektedir.

Bu bilgiler ışığında AB otomotiv sanayiinin temel sorunlarını şu şekilde özetleyebiliriz(60) :

- 1- Maliyetlerin yüksekliği,
- 2- Teknolojik gelişmelerin yakından izlenememesi,

(60) Y.a.g.e , ss.11-19

3- iç pazara aşırı bağımlılık ve ihracat konusunda yaşanan problemler.

Aşağıdaki tablo AB otomotiv sanayiinin durumunu açıkça ortaya koymaktadır :

Tablo 10

Montaj Tesisi Karakteristikleri Özeti

	Japonya	ABD'deki Japon-ABD ortak yatırımları	ABD	AB
Performans				
- Verimlilik (Saat/araç)	16.8	21.2	25.1	36.2
- Kalite (Montaj hattı hataları/100 oto	60.0	65	82.3	97
Düzenleme				
- Alan (m2/araç/yıl)	5.7	9.1	7.8	7.8
- Onarım alanı (Montaj hattına oranı %)	4.1	4.9	12.9	14.4
- Stoklama (parça/gün)	0.2	1.8	2.9	2.8
İşgücü				
- İşçi eğitimi (saat)	380.3	370.0	46.4	173.3
- İşçinin üretim prosesine katılımı (işçi tavsiyesi / işçi)	61.9	1.4	0.4	0.4
- Ekip halindeki işgücü yüzdesi	69.3	71.3	17.3	0.6

Otomasyon

- Kaynak (%)	86.2	85.0	76.2	76.6
- Boya (%)	54.6	40.7	33.6	38.2
- Montaj (%)	1.7	1.1	1.2	3.1

Kaynak : Womarcck J.P, Jones D.T, Roos D., The Machine That Changed the World, Harper Perennial, New York, 1990, s. 94

AB, verimlilik ve kalite açısından rakiplerinin gerisinde kalmıştır (Tablo 10). Eğitimli işgücüne sahip olmasına rağmen çalışanların sorunların çözümüne katılması sağlanamamış ve elemanların motivasyonu azalmıştır. Stok kontrolü ve işletme sermayesinin verimli kullanımı konusunda da sorunlar devam etmektedir. Otomasyon için büyük yatırımlar yapan sektör, buna rağmen kalite konusunda istenen sonuçları alamamakta ve Avrupa ile rekabette zorlanmaktadır (Tablo 10).

Benzer sorunlar yan sanayi için de söz konusudur. Aşağıda verilen değerler, AB otomotiv sektörünün uluslararası pazarlarda yaşadığı sorunların nedenlerini açıklamaktadır :

Tablo 11

Yan Sanayii Firmalarının Bölgesel Karşılaştırılması
(Her bölge için ortalama değerler)

	Japonya	ABD'deki Japon-ABD ortak y.	ABD	AB
Yan sanayii performansı				
- Kalıp değiştirme süresi (dakika)	7.9	21.4	114.3	123.7
- Yeni kalıpların devreye girme süresi (hafta)	11.1	19.3	34.5	40.0

- iş sınıflamaları	2.9	3.4	9.5	5.1
- işçi başına makine	7.4	4.1	2.5	2.7
- Stok düzeyi (gün)	1.5	4	8.1	16.3
- Günlük tam zamanında teslimat sayısı	7.9	1.6	1.6	0.7
- Parça Arızası (otomobil başına)	0.24	vy	0.33	0.62

Yan sanayinin tasarıma katılımı

- Yan sanayi tarafından yapılan mühendislik (toplam % saat)	51	vy	14	35
- Yan sanayiye ait tescilli parça (%)	8	vy	3	7
- Montajcı tasarımı parçalar (%)	30	vy	81	54

Yan sanayi-Ana sanayi ilişkileri

- Her montaj tesisindeki yan sanayici sayısı	170	238	509	442
- Stok düzeyi (gün/8 parça)	0.2	1.6	2.9	2.0
- Tam zamanında teslim edilen parça oranı (%)	45	35.4	14.8	7.9
- Tek kaynaktan sağlanan parça oranı (%)	12.1	98	69.3	32.9

Kaynak : Womarck J.P, Jones D.T, Roos D., The Machine That Changed the World, Harper Perennial, New York, 1990, s. 94

Yan sanayi ile ana sanayi arasındaki işbirliğinin verimli hale getirilmesi AB açısından hayati önem taşımaktadır. Zaman ve kaynak tasarrufu sağlamak için yan sanayiinin üretim prosesinde daha fazla sorumluluk alması gereklidir. (Tablo 11)

5.2. AB'nin Otomotiv Sektörüne Bakışı ve Sağladığı İmkanlar

AB sanayii içinde önemli bir yere sahip olan otomotiv sektörü, sanayi katma değerin % 9'unu gerçekleştirmekte ve yarattığı istihdam olanaklarıyla ekonomik ve sosyal dengenin kurulmasına katkıda bulunmaktadır(61). AB otomotiv sanayii % 37 oranındaki üretim payıyla, ABD ve Japonya ile birlikte başta gelen üreticilerdendir.

Buna rağmen gerek iç pazara olan bağımlılığı ve gerekse yaşadığı sorunlar nedeniyle otomotiv sanayii çeşitli gümrük engelleriyle dışa karşı korunma durumundadır. Uluslararası pazarlarda yaşanan rekabet karşısında ihracat olanaklarını kaybetmeye başlayan sanayi geleceğe yönelik stratejiler hazırlama ve rakipleri karşısındaki zayıflıklarını (yüksek birim üretim maliyeti, yüksek stok maliyeti, yüksek başa baş noktaları, üretimde hata fazlalığı, yetersiz kalite kontrol, üretim süresinin uzunluğu, düşük işgücü verimliliği, düşük Ar-Ge harcamaları, düşük kapasite kullanımı vb..) giderme yoluna gitmiştir(62). Bu amaçla :

- Rekabet gücü olmayan veya rekabet gücüne olumsuz etki eden üretim birimleri kapatılmış, diğerleri için ise

(61) İnceci Barbaros, "Avrupa Topluluğu ve Türkiye'de Subvansiyonlar", Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü İSO, İstanbul, Kasım 1993, s.137

(62) Y.a.g.e , s.138

teknolojik modernleştirme, otomasyon vb.. yatırımlara yönelinmiştir.

- Yan sanayi de dahil olmak üzere daha büyük miktarlarda üretim yapma ve bu yolla birim maliyet ve verimlilik açısından gelişme sağlamaya yönelik birleşme ve ortak girişimler artmıştır.
- İşgücü önemli oranda azaltılmış ve personelin eğitime ağırlık verilmiştir.
- Dikey entegrasyon konusunda gelişme sağlanmış ve parça üretiminde AB dışındaki üreticilerle işbirliğine gidilmiştir.
- Üretimde esneklik ve kalitenin artması amacıyla ileri teknolojiden yararlanma yönünde adımlar atılmıştır.
- Yönetim ve organizasyon açısından görülen eksiklikler modern tekniklere başvurularak giderilmiştir.

Verimlilik ve karlılık açısından gelişmeyi amaçlayan bu yapısal çalışmalar AB hükümetleri tarafından başlatılmış veya işletmelere destek verilerek (devlet yardımları ve kotalar vb..) gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Ancak kota uygulaması, politik sorunlara ve ekonomik misillemelere yol açtığı için istenilen sonuçlar elde edilememektedir.

Bu durum ağırlığın devlet yardımlarına verilmesine, dolayısıyla pazar güçlerinin sağlıklı gelişmesine ve yapısal bozukluklara yol açmaktadır. Bu nedenle AB komisyonu, otomotiv sanayiine verilecek devlet yardımlarıyla ilgili olarak bir çerçeve tasarısı hazırlamış ve Avrupa Konseyi'nin 7 Nisan

1989 tarihinde aldığı kararla üye ülkelerin otomotiv sanayilerine vereceği yardımları AB kuralları çerçevesinde belirlemiştir. Buna göre devlet yardımları şu şartlara bağlanmıştır(63) :

- Desteklenecek projenin maliyeti 12 milyon ECU'yü geçtiği takdirde, bu projeye yardım verilmeden önce, AB komisyonuna bilgi verilmesi zorunludur. Bu şekilde üye ülkeler arası rekabet ve ticareti etkileyecek (haksız rekabet uygulamaları vb..) sorunların aşılması planlanmıştır.
- Şirket kurtarma ve güç durumdaki şirketlerin yeniden yapılanması amacıyla verilen devlet yardımları, ancak AB menfaatlerine uygun olması ve söz konusu şirketin bu yardım sayesinde pazar payını, yardım almamış rakipleri aleyhine genişletmeyeceği durumlarda verilmektedir.
- Bölgesel kalkınmaya yönelik yatırımlara verilecek yardımlar, AB'nin öncelikle ele aldığı konulardandır. Az gelişmiş bölgelerde yapılacak yeni ana veya yan sanayi yatırımları bu kapsamda ele alınmaktadır.
- Yeni ürün veya üretim metodları geliştirme, modernleştirme ve verimlilik konusunda yapılacak çalışmalar şirketlerin kendi öz kaynaklarıyla karşılanacaktır. Ancak AB'nin ortak çıkarlarını ilgilendiren ve tek bir firmanın kaldıramayacağı kadar ağır finansman yükü getiren projeler için AB komisyonunun önerisiyle, destek sağlanması söz konusu olabilmektedir.

- Ar-Ge faaliyetlerine yapılan yardımlar AB tarafından desteklenmekte ve üye ülkeler bu konuda teşvik edilmektedir. Ancak, yapılan bu yardımların şirketlerce başka bir amaçla kullanılmasını önlemek amacıyla sıkı bir denetim programı öngörülmüştür.
- Mesleki eğitim amacıyla üye ülkeler ve AB tarafından verilen yardımların kabul edilebilir miktarlarda olması ve eleman vasıflarını kalitatif olarak arttırması beklenmektedir. Böylece, eğitim adı altında yatırım maliyetlerini hafifletme amacına yönelik girişimlerin engellenmesi amaçlanmıştır.

Görüldüğü gibi AB'nin otomotiv sanayii konusunda öngördüğü destek programı, rekabet gücünü arttırıcı, yeni üretim yöntemlerini destekleyen bir yapıdadır. Ancak AB'nin kararları bağlayıcı olmasına rağmen üye ülkeler arasında farklı uygulamalar ve ihlaller görülmektedir. Örneğin otomotiv sanayii gelişme aşamasında olan İspanya ve Portekiz, aldıkları ek sürelerle sektöre devlet desteği vermeye devam etmektedirler. Bunun yanında tüm üye ülkeler, kendi sanayilerini koruma yönünde dolaylı tedbirlere başvurmakta ve iç pazarlarını uluslararası rekabete açma konusunda isteksiz davranmaktadırlar.

Avrupa Komisyonu, sanayi tasarımlarını koruma altına alan yasal düzenlemeler üzerinde çalışmaktadır. Buna göre otomobilin önemli yedek parçaları, üretildiği ilk üç yıl içinde yasal güvence altında olacaktır. Böylelikle imalatçılar, söz konusu dönem boyunca, ürettikleri yedek parçaların arz hakkını ellerinde tutacaklardır. Otomobil üreticileri açısından bu

düzenlemelerin anlamı, kendilerinin bağımsız yedek parça üreticilerinin yarattığı damping tehlikesinden ve piyasada oluşabilecek ani dalgalanmalardan korunmasıdır.

Yasa teklifi konusunda bağımsız yedek parça satıcılarının endişesi, otomobil üreticilerinin bu üç yıllık dönemi yedek parçalarda bir tekel oluşturma amacıyla kullanması ve istedikleri fiyatları kabul ettirebilecek güce sahip olmalarıdır.

Tüm bu bilgileri değerlendirdiğimizde ortaya şu genel sonuçlar çıkmaktadır :

- AB, otomobil sanayiinin gelişmesi amacıyla, özellikle iç pazarını Japon ve Uzakdoğu kökenli üreticilere karşı korunmaktadır.
- Özellikle rekabet gücünü arttıran projeler AB ve üye devletler tarafından desteklenmektedir.
- Yan sanayinin gelişmesini desteklemek için, üye ülkelere mali yardımlar sağlanmakta ve AB içinde birbirini hammadde ve yarımamül açısından destekleyici bir sistemin oluşturulmasına çalışılmaktadır. (Dikey ve yatay entegrasyon modeli)
- Kendi iç pazarına bağımlılığı nedeniyle ekonomik krizlerden olumsuz etkilenen AB, ihracatı arttırmak amacıyla destek vermekte, bu yönde hükümetlerin politik çaba göstermesini ve firmaların pazar arayışlarını kolaylaştırmasını önermektedir.

AB'nin geleceğe yönelik çalışmalarında temel alacağı noktaları özetlersek :

Sanayi kesiminin sorumlulukları :

- 1- Ar-Ge faaliyetleri için daha fazla kaynak ayırmak,
- 2- Çevreye uyumlu, güvenliğe önem veren araç üretimine ağırlık vermek,
- 3- Yatırımların rekabet arttırıcı amaçlara yönelmesini sağlamak (Verimlilik ve kalite arttırıcı yatırımlara yönelmek),
- 4- Ulusal düzeyden uluslararası boyutlara ulaşmak.

AB'nin sorumlulukları :

- 1- Master planda belirlenen makro hedeflere ulaşmak,
- 2- Standart bir denetim ve takip sistemi oluşturarak AB bünyesindeki firmaları dumping vb.. haksız rekabet koşullarından korumak,
- 3- Yapısal yardım fonları oluşturarak şirketleri desteklemek.

AB otomotiv sektörünün gelecekteki durumunun belirlenmesi ve sorunların çözülmesi için hazırladığı master plan çerçevesinde çalışmalara şimdiden başlanmıştır. 2000 yılına kadar sürecektir bu yeniden yapılanma süreci sektörün uluslararası rekabet gücünü kazanmasını sağlayacaktır.

Ülkemizde AB otomotiv sektörüne göre daha ciddi sorunlar yaşandığı göz önüne alındığında ciddi bir planlamaya ve beraberinde devlet-sanayi işbirliğine duyulan ihtiyaç açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu konuda en kısa zamanda çalışmalara başlanmalı ve sorunların çözümü için somut adımlar atılmalıdır.

5.3. Avrupa Birliği'nin Otomotiv Dış Ticareti

AB içinde yer alan ülkelerin dış ticaretleri içinde, otomotiv ürünleri önemli bir yer tutmaktadır. Dış piyasalarda yaşanan yoğun rekabet karşısında istenen ihracat rakamlarına ulaşmamakla birlikte, özellikle lüks sınıf otomobillerde AB otomotiv sektörünün belirgin bir üstünlüğü söz konusudur. Yapılan ihracatın iki şekilde gerçekleştiği görülmektedir(64):

- a- Komple taşıt aracı ihracatı,
- b- Parça ihracatı.

Komple taşıt aracı ihracatı yaşanan rekabet nedeniyle gün geçtikçe zorlaşmaktadır. Güney Kore, Japonya ve ABD kökenli üreticiler karşısında AB otomotiv üreticileri, sürekli gerilemekte ve pazar payları düşmektedir. (AB'nin geleneksel pazarı olarak nitelendirilen Güney Amerika ve Ortadoğu ülkelerinde yaşanan kayıplar sektörü olumsuz etkilemektedir.)

Buna karşılık parça ihracatı, sektörü besleyen ve yeni yatırımlara kaynak sağlayan önemli bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Lisans altında faaliyet gösteren ve yabancı ortaklarla kurulan fabrikalar, parça talebinin büyük kısmını oluşturmaktadır. (Yedek ve montaj parçası olarak yapılan ihracatın % 70'i) (65)

AB üyesi ülkeler hem iç talep fazlalığı, hem de önemli bir dış rakiplerinin olmaması nedeniyle (Amerikan firmalarının iç pazara yönelik çalışması) uzun yıllar yüksek üretim miktarlarıyla çalışabilmiş ve bu sayede düşük birim maliyetler elde ederek kar marjlarını sürekli yüksek tutmuşlardır.

(64) Hiç, Mükerrrem "Montaj Sanayii-Gelişmesi, Sorunları ve Ekonomimizdeki Yeri", Ekonomik ve Sosyal E. Konferans Heyeti İstanbul 1973, s. 307

(65) Mert Beyhan, a.g.e , s. 44

Ancak, 1960'lerden itibaren hızla gelişen teknoloji ve beraberinde ortaya çıkan yeni rakipler(Uzakdoğu ülkeleri vb.) AB otomotiv sektörünü tehdit etmeye başlamıştır. Kota, anti-damping uygulamaları gibi koruma tedbirlerine rağmen büyük atıl kapasiteler oluşmuş ve firmalar mamül bazında veya patent-lisans anlaşmalarına dayanan işbirliği yöntemleri önem kazanmıştır. AB otomotiv ürünleri ithalatında görülen kaynak değişimlerinin nedeni de budur. Birçok firma maliyetlerde tasarruf yapmak ve hedeflediği bölge pazarlarına daha kolay ulaşabilmek için doğrudan veya ortaklık şeklinde yatırımlara yönelmekte ve bu yolla üretilen otomotiv ürünleri AB'ne girmektedir.

Ayrıca bu tip firmaların uluslararası rekabet güçleri, AB içindeki firmalara göre daha yüksek olmaktadır. (Coğrafi avantajlar ve düşük birim maliyetler nedeniyle)

AB, yeni pazarlar bulma konusunda sanayiini politik ve ekonomik olarak sürekli desteklemektedir. Gümrük Birliği öncesinde AB Komisyonu Türkiye'den, ithal edilen ve üretilmesi düşünülen Japon otomobilleri konusunda kısıtlama getirmesini talep etmiştir. Zira kendi pazarlarında kota uygulamasıyla korunan AB otomotiv üreticileri, Türkiye üzerinden gelebilecek Japon rakipleri konusunda hükümetlerine baskı yapmakta ve önlemler alınmasını istemektedirler.

Türkiye'nin AB için çok önemli bir pazar olduğu gözönüne alındığında, AB'nin otomotiv dış ticareti açısından Gümrük Birliği'nden büyük beklentileri olduğunu söyleyebiliriz.

6. AB KARŞISINDA TÜRK OTOMOTİV VE OTOMOTİV YAN SANAYİİ

6.1. Türk ve AB Otomotiv Sektörlerinin Karşılaştırılması

Türk otomotiv sanayii AB otomotiv sanayiine göre çok yeni ve gelişmesini henüz tamamlamamış bir durumdadır. Bu nedenle pekçok konuda iki taraf arasında büyük farklılıklar ve Türkiye aleyhine dengesizlikler söz konusudur. Bu dengesizlikler yüzünden Türk otomotiv sanayiinin rekabet gücü, istenen düzeye ulaşamamıştır. Ana hatlarıyla incelediğimizde otomotiv sanayimizin problemlerini şu şekilde sıralayabiliriz(66) :

- Firma büyüklükleri,
- Piyasa genişliği,
- Maliyetler (Girdi maliyetleri ve yerli imalat oranı)
- Yan sanayii ile ilişkiler,
- Kalite,
- Vergi sistemi,
- Teknoloji kullanımı,
- Üretim miktarı-Talep dengesizliği.

Tüm bu sorunların dayandığı temel nokta, üretim ve maliyet konularında istenen gelişmelerin sağlanamamasıdır. AB ile ülkemiz arasında bu konularda yapılacak bir karşılaştırma, otomotiv sanayimizin durumunu ortaya koyacaktır.

6.1.1. Üretim yönünden karşılaştırma

Bir sanayi dalının büyüklüğü; pekçok kritere göre belirlenmekle birlikte, üretim değerleri bu konuda en sağlıklı gösterge olarak kabul edilmektedir. Ancak üretim konusunda yapılacak bir karşılaştırma için firma büyüklükleri, ürün çeşit-

(66) Hiç Mükerrerem, a. g. e , s. 319

liligi,kullanılan teknoloji ve elde edilen kalite gibi faktörlerin de incelenmesi gerekecektir.

a- Firma büyüklükleri: Sektörde bulunan firmaların büyüklüğü (üretim kapasitesi,işgücü,ciro,üretim miktarı vb.. kriterlere göre sınıflandırılmış) sektörün yapısıyla ilgili temel göstergelerden biridir.Firma sayısının artması ve buna bağlı olarak firmaların küçülmesi;ileri teknoloji ile çalışmayı,kalitenin artmasını ve maliyetlerin düşmesini engellemektedir.Imalat tecrübelerinin bulunmadığı kuruluş dönemlerinde,sabit yatırımların israfını engellemek amacıyla tercih edilen küçük firma yapıları,sektörün gelişmesini geciktirmekte,parça standardizasyonuna geçilmesini ve yan sanayinin üretim ve parça tasarımı konularındaki etkinliğinin artmasını önlemektedir.(Yerli imalat oranının yeni modellerde istenen oranlara ulaşamaması buna örnektir.)

AB bünyesinde yer alan otomotiv firmalarının pekçoğu ölçek olarak Türk firmalarından büyük ve gelişmiş durumdadır.Bu durumda bir veya birkaç üründe uzmanlaşan ve teknolojik yatırımlarla kaliteli üretime yönelen AB firmalarının rekabet şansları artmaktadır.

b- ürün çeşitliliği: Ülkemizde yaşanan marka ve ürün çeşitliliği,maliyet ve stok artışlarına ve iç pazarın gereksiz yere bölünmesine yol açmakta,plansız olarak verilen yatırım teşvik ve izinleri nedeniyle,aynı tür üretim yapan birçok firma kurulurken,ihtiyaç duyulan ürünlerde tekelleşme yaşanmaktadır.

AB içinde ülkemizle benzer özelliklere sahip İspanya ve Portekiz birkaç ana üründe uzmanlaşma ve rekabet etme politikasını benimsemişlerdir.

c- Kullanılan teknoloji ve kalite: Günümüz rekabet koşullarında kalite, belirleyici unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Ülkemizde son yıllarda ön plana çıkan kalite sistemleri (ISO 9000 vb.), henüz sadece büyük firmalarda uygulanabilmektedir. Ancak gümrük birliği sonrasında, ana sanayiye besleyen küçük ve orta ölçekli işletmelerin ayakta kalabilmesi için teknolojik yatırımları arttırmaları ve ürünlerinin kalite seviyesini yükseltmeleri gerekmektedir. Ayrıca kalitenin sadece belge konusu olarak görülmemesi ve işletme içinde yaşayan bir sistemin kurulması zorunludur.

6.1.2. Maliyetler yönünden karşılaştırma

Üretimde rekabet gücü elde etmenin en temel şartlarından biri, maliyetleri kontrol etmek ve ürün fiyatlarında esneklik sağlamaktır. Türk otomotiv sanayii uzun yıllar marjinal maliyetler ve satış fiyatlarıyla çalışmış, ancak gümrük duvarlarıyla korunduğu için bunun olumsuz etkilerini hissetmemiştir.

AB ile karşılaştırıldığında Türk otomotiv sanayiindeki maliyet yüksekliğinin nedenlerini şu şekilde sıralayabiliriz :

- Firmaların küçük ölçekli olması,
- Verimlilik açısından yaşanan sorunlar ve kurulu kapasitenin atıl durumda kalması,
- Teknik bilgi eksikliği ve yetersiz eğitim nedeniyle iş-

gücünün verimli kullanılamaması,

- Yüksek vergi oranları,
- Yan sanayiiden alınan parçalarda yaşanan sorunlar nedeniyle kaybedilen zamanın maliyetlere yansması,
- Temel girdilerde yaşanan hızlı fiyat artışları, enerji fiyatlarının yüksekliği,
- Kredi faizlerinin yüksekliği ve bu nedenle finansman maliyetlerinin artması.

Firmaların yüksek maliyetler karşısında izledikleri strateji, satış fiyatlarını yükselterek kar marjlarını korumaktır. AB içinde yaşanan rekabet nedeniyle yüzde 5-6 civarında seyreden kar marjları, ülkemizde yüzde 25'lere ulaşmaktadır(67). Bu oranın makul seviyelere çekilmesi zorunludur. Sadece emek yoğun ürünlerde (örneğin otobüs) sahip olduğumuz işçilik maliyet avantajlarının yeterli olmayacağı açıktır. Dünyada yıllık 210-280 arasında değişen işçi başına otomobil üretimi, ülkemizde 125 civarındadır(68). Üretimde verimlilik artışı sağlanarak bu sayının arttırılması maliyetleri düşürecektir.

6.2. Gümrük Birliği Sonrasında Türk Otomotiv Sanayisinin Rekabet Şansı

Türk otomotiv sanayisinin AB ile rekabet etmesi, eşdeğer bir üretim ve pazar yapısına sahip olmasıyla mümkün olacaktır. Çeşitli açılardan yapılan karşılaştırmalar sonrasında ortaya şu sonuçlar çıkmaktadır :

- Türkiye'de motorlu araç üreten 15'in üzerinde firma vardır. Üretimin ticari araç ve otomobil olarak dağılımı %27-

(67) Bumerang Menkul Kıymetler, "Gümrük Birliği Öncesinde Türk Sanayii Araştırması : Otomotiv", İstanbul 1994

(68) Y.a.g.e , s.7

73 olarak gerçekleşmekte ve bu,dünya dağılımıyla uyumlu bir yapı oluşturmaktadır.

- Kişi başına otomobil kullanımı milli gelire oranlandığında,Türkiye'nin dünya ortalamasının oldukça altında olduğu görülmektedir. (1992 dünya ortalaması 1000 kişiye 86 otomobil,Türkiye'de 34 otomobil) (69)

- Türkiye'de otomobil talebi oldukça değişken bir yapıya sahiptir.1994 yılına kadar oldukça hızlı bir artış gösteren otomobil ve ticari araç talebi,1994 yılında yaşanan krizle birlikte en alt seviyeye düşmüş ve 1995 yılına kadar bu durum devam etmiştir.Potansiyel talebin yüksek olduğu ülkemizde 2000'li yıllarda 1 milyonluk bir otomobil pazarının oluşacağı düşünülmektedir(70).

Ancak Türkiye'de %20 oranında zengin bir kesim,GSMH'nin %48'ini,%20 oranındaki fakir bir kesim de GSMH'nin %6'sını oluşturmaktadır.Böyle bir ortam,otomotiv sektörüne yansıdığına her yüz otomobilin 70-75 tanesinin ucuz teknoloji ile üretilmesi,talebi canlı tutmak için zorunlu hale gelmektedir(71).Gümrük Birliği sonrasında kalite sorunları nedeniyle bu üretim sisteminden vazgeçilmesi ve dolayısıyla iç talepte önemli bir düşüş yaşanması söz konusu olacaktır.

- Türk otomotiv sektöründe,Avrupa'ya göre vergi oranlarının yüksekliği (Türkiye'de dolaylı vergi ortalaması yüzde 50,AB ortalaması yüzde 16.8 civarında) (72) ve verginin ağırlıklı olarak nihai üründen alınması,otomobil fiyatlarının

(69) Karel,Anıl,a.g.e ,s.16

(70) Avrupa Toplulukları Komisyonu,Bangemann Raporu,Şubat 1994,s.2

(71) Erzen,Ateş Ünal,"Otomotiv Dosyası", TOBB Ekonomik Forum Dergisi ,Ocak 1995,s.24

(72) Y.a.g.e ,s.23

artmasına yol açmaktadır. Vergilerin AB düzeyine çekilmesi yeni araç alımında sadece KDV ödenmesi ve diğer vergilerin araç kullanımına kaydırılması fiyatları düşürecek ve talebi arttıracaktır.

- AB ve Türkiye'de otomotiv ürünleri ithal sistemlerine bakıldığında, AB'nin oldukça sıkı düzenlemelerle ithalatçı firmaları denetlediği, Türkiye'de ise mevcut gevşek kuralların bile uygulanmadığı görülmektedir. Mevzuatta yetkili bayilerin Türkiye'nin yedi ana bölgesinde servis istasyonu açması gerekli olduğu halde, birçok ithalatçı firma bu kurallara uymamakta ve bu nedenle satış sonrası sorunlar yaşanmaktadır.

Yapılacak düzenlemelerle, ithalatı sadece yurtdışındaki üretici firmanın Türkiye'de tayin ettiği yetkili bayilerin yapması sağlanmalı ve yeterli sayıda servis istasyonu açılması, zorunlu hale getirilmelidir. Bu şekilde hem yerli sanayi haksız rekabetten korunacak, hem de satış sonrası yedek parça ve bakım garantisi getirilerek, tüketicinin mağdur olması engellenecektir.

- Gümrük Birliği sonrası Türkiye'nin 3. ülkelere karşı OGT'den daha yüksek bir oranda tarife koyması gereklidir. Anlaşma şu anda beş yıllık bir uyum süresi öngörmekte, ayrıca kullanılmış araba ithalini 10 yıl süreyle engelleyici düzenlemeler getirmektedir. (Katma protokolün 19/2 sayılı maddesine göre, 3. ülkelere karşı ek koruma sürelerine imkan tanınmaktadır.)

Ortaklık Konseyi anlaşmasına göre Türkiye Japon otomobil-

lerinin AB pazarına ihracının sınırlandırılmasına ilişkin kurallara uyacaktır.

- Ülkemizin otomotiv alanındaki rekabet gücünü etkileyen bir diğer konu,yeni firmalara verilen teşviklerdir.Pazarın darlığının ve ürün çeşidinin çokluğunun rasyonel yatırımlara olanak vermemesine rağmen teşvik ve yatırım izinleri verilmekte,bu ise düşük kapasiteli ve iç pazara yönelik yatırımlara yol açmaktadır.Planlı bir yatırım politikası ile ihracat garantisi ve dünya ölçülerinde kurulu kapasite gibi temel şartların sağlandığı projelere izin verilmesi,sektörde yaşanan sorunlara bir ölçüde çözüm getirecektir.Ayrıca Türkiye'nin vereceği yatırım teşvikleri AB'nin gözetimi altına girecek,rekabeti engelleyici miktara ulaşan teşviklerde vergi uygulaması getirilecektir.

Otomotiv sanayimizin başarı şansı,ülke ekonomisinin Gümrük Birliği sonrası içinde bulunacağı durumla doğrudan ilgilidir.Türkiye,sermaye birikimi yetersiz,gerçek üretim faktörlerinin benimsenmediği,yeni koşullara uyum kapasitesi sınırlı bir ekonomiye sahiptir.Kendisinden çok daha güçlü, gelişmiş bir ekonomik toplulukla yaptığı bu anlaşma,ülke ekonomisinde önemli değişikliklere yol açacaktır(73) :

1- Üretim faktörleri,rekabet gücü daha fazla veya işbölümünde Türkiye'ye bırakılmış faaliyet alanlarına yönelecektir.Bu ise ülkemizde imalat sanayiinin daha çok birinci sanayi devrimi ürünleri olarak nitelendirilen katma değeri az, çevre sorunu yaratan,vasıfsız işgücüne yönelik ürünleri ü-

(73) Akgüç,Öztin "Gümrük Birliği'nin Olası Ekonomik Etkileri",Cumhuriyet Gazetesi,19 Mart 1995,s.7

retmeye devam etmesine yol açacaktır. Bu tür ürünlere somut örnek olarak dokuma, pamuklu giyim, deri eşya, demir-çelik sanayii, taş ve toprağa dayalı sanayi (Çimento, seramik, cam ve cam ürünleri) bazı gıda ürünleri verilebilir. 1. Sanayi devrimi ürünleri olarak nitelendirilen bu ürünler, AB'nin çevre sorunları nedeniyle üretim yerine ithal etmeyi seçtiği ürün grubu içinde yer almaktadır.

Bunun bir sonucu olarak, Türkiye'nin bilgi yoğunluğu ve katma değeri yüksek, ileri teknoloji kullanan yeni sanayi dalları kurma şansı azalacaktır. (Üçüncü sanayii devrimi ürünleri olarak tanımlanan bilgisayar, elektronik vb.. yüksek teknolojik ürünleri bu kategoriye girmektedir.)

2- Otomotiv, otomotiv yan sanayii ürün gruplarının da içinde bulunduğu, ikinci sanayi devrimi ürünleri üreten endüstri kolları rekabette zorlanacaktır. (Beyaz eşya, elektrik makineleri, petrokimya, madeni eşya vb..)

3- Üçüncü ülkelerden ve özellikle Japonya'dan Türkiye'ye olacak sermaye girişi ve teknoloji transferi, OGT'nin uygulanmasındaki esnekliğe bağlı olacaktır. Ayrıca ülkemizde üretilecek ürünlerde %80 yerli olma şartı (AB yasalarına göre Türk malı olarak tanımlanabilmesi için) nedeniyle Japonya ve diğer yatırımcıların çekimser davranması söz konusudur.

4- Türkiye'nin dış ticaret hacmi bir ölçüde genişleyecektir. Ancak dışsatım, üretim kapasitesi; dışalım ise döviz kazancı ile sınırlı olacaktır. (İspanya ve Portekiz örneğinde de görüldüğü gibi ilk beş yıllık dönemde ihracat sabit ka-

larken ithalat artmış,bu ise dış ticaret açığının artmasına yol açmıştır.)

5- AB ve Türkiye arasındaki dış ticaret dengeleri ülkemiz aleyhine gelişecektir.Bilgi yoğun ürünler ithal ederken,emek yoğun ürünler satan bir ülke olma riski doğacaktır.Bu durumda üretim faktörleri,rekabet gücünün daha fazla olduğu ve ürün paylaşımında Türkiye'ye bırakılmış faaliyet alanlarına yönelecektir.(Genelde 1.sanayii devrimi ürünleri)

6- Hammadde,teknoloji ve bilgi kullanımında yaşanacak eşitsizlikler nedeniyle yerli firmalar,pazar paylarının bir kısmını kaybedeceklerdir.

7- Kalifiye işgücü sorunu ve işgücü maliyetlerinin artması,ülkemizin önemli bir avantajını ortadan kaldıracaktır.Zira Türkiye'nin emek yoğun ürünlerdeki rekabet şansı emeğin maliyetine bağlıdır.Bu durumda Türkiye'de işçi işveren sorunlarının yaşanması söz konusu olacaktır.Ayrıca uzun yıllardır eğitime önem verilmemesi,AB ile rekabette önemli bir unsur olan kalitenin sağlanmasını zorlaştıracaktır.İşgücü maliyetlerinin yükselmesi ve kalite sorunları yaşanması beraberinde ürün maliyetlerinin artışını da getirecektir.

8- AB'nin Avrupa'da genişleme düşüncesinin bir sonucu olarak yakın gelecekte Çekoslavakya,Macaristan,Polonya vb.. eski demirperde ülkelerinin AB'ne girmesi kesin gözükmektedir. Bu ülkelerin Türkiye ile benzer sanayi özelliklerine sahip olması nedeniyle,özellikle 2.sanayi devrimi ürünlerinde,ülkemiz yoğun bir rekabetle karşı karşıya kalacaktır.

Bu olumsuzlukların yanında Gümrük Birliği'nin bazı olumlu etkileri de söz konusudur :

1- Pazarın genişlemesi,işletme ölçeğinin,kapasitelerin büyümesine yol açacaktır.

2-Ithal girdilerin ucuzlaması,makine ve teçhizat fiyatlarının düşmesine paralel olarak yenileme imkanlarının artması,üretimde kaliteyi arttıracaktır.

3- Finansman imkanları artacak ve kredi maliyetleri bir miktar azalacaktır.Ancak AB,verdiği kredilerin belli sektör- lere yönelmesini sağlayacak,politik ve ekonomik bir baskı a- racı olarak sürekli kullanacaktır.Ayrıca finansman alanında firmalar arası ilişkiler ön plana çıkacak ve Avrupa sanayii- nin belirlediği alanlarda yatırımlar hızlanırken,diger sek- törlerde sıkıntılar yaşanacaktır.

Bu makro değişimlerin otomotiv sanayii üzerine etkileri i- se şu şekilde özetlenebilir:

a- Ortaklık Konseyi anlaşmasıyla sağlanan beş yıllık ek süre(sadece OGT uygulamaları ile sınırlıdır.),sektörü üçün- cü ülkelerin rekabetine karşı korurken,AB otomotiv sanayii karşısında herhangi bir avantaj sağlamamaktadır.Hammadde ve makine fiyatlarında meydana gelecek ucuzlama ise üretim mik- tarındaki azalma nedeniyle olumlu bir etki yaratmayacaktır.

b- Üreticilerin kalite konusunda Avrupa'lı rakipleriyle rekabet etmeye çalışmaları tüketiciye daha kaliteli ürünle- rin ulaşmasını sağlayabilecektir.Ancak otomobil,alım gücüne bağlı olarak gelişen bir üründür.Türkiye'de halkın alım gü-

cü artmadığı sürece kalitenin artması beklenmemelidir.

c- Türk otomotiv firmalarının yeni yönetim teknikleri (Yalın üretim, sıfır hatalı ürün, sıfır stok, toplam kalite anlayışı ve JIT vb..) konusunda kendilerini geliştirmeleri ve organizasyon yapılarını (yan sanayiden satış sonrası hizmetlere kadar uzanan genel organizasyon yapısı) çağın gereklerine uygun şekilde yeniden düzenlemeleri gereklidir.

Bu konuda bir stratejinin belirlenmesi ve bir master plan hazırlanarak genel hatlarıyla yapılacakların sıralanması bir zorunluluk olarak sektörün karşısına çıkmaktadır.

d- Dünyada otomotiv sanayii, mevcut bir altyapı ve kurulu sanayi yapısı içinde geliştiği halde, Türkiye'de otomotiv sanayii bu olanaklardan yoksun olarak kurulmuştur. Hükümetler yirmi kadar firmaya montaj izni vermiş, üretilecek marka ve model sayısı gereğinden fazla seçilmiştir.

Gümrük Birliği sonrasında bu firmaların birçoğu seri üretim yapamamaları, yoğun rekabet ve artan maliyetler nedeniyle darboğaza gireceklerdir. (Marjinal duruma düşen firmaların uluslararası rekabet karşısında uzun süre dayanmaları mümkün değildir.)

Tüm bu gelişmelerin ışığında Türk otomotiv sanayiinin Gümrük Birliği sonrasında sağlıklı bir yapıya kavuşması için bazı önlemlerin alınması zorunludur. Bu noktada hükümet ve sanayi ortak hareket etmeli, firma bazında geliştirilecek stratejilerin hükümet programları ve genel ekonomik durumla uyumlu olması sağlanmalıdır.

7. GÜMRÜK BİRLİĞİ ÖNCESİ ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER

Türkiye, 1996 yılı başında AB ile gümrük duvarlarını kaldırmaya hazırlanmaktadır. Çeşitli politik ve hukuki sorunlara rağmen bu konuda kesin kararın verildiği görülmektedir. Ülkemiz tam üye olmadan Gümrük Birliği'ne giren ilk ülke olma özelliğini taşımakta ve bunun doğal bir sonucu olarak ekonomik açıdan sorunlu bir süreçte girmektedir. Genel olarak incelediğimizde karşımıza şu sorunlar çıkmaktadır :

1- Bazı sanayici ve bilim adamlarımızın ifadelerinden de anlaşılacağı üzere mevcut topluluk yapısı içinde Gümrük Birliği, AB ile entegrasyon ve tam üyeliğin garantisi anlamına gelmemekte, aksine Avrupa'nın tam üyelik yerine düşündüğü bir alternatif haline dönüşmektedir. Bu durumda AB, hem tam üyeliğin getireceği yükümlülüklerden kurtulmakta, hem de Türkiye'yi kendi siyasi ve ekonomik istekleri doğrultusunda denetleme imkanına kavuşmaktadır(74).

2- Türkiye AB ile ilişkilerinin hukuki çerçevesindeki yükümlülüklerini yerine getirmesine rağmen (Gümrük Birliği'ne girerek), karşı tarafın yükümlülükleri konusunda birçok belirsizlik bulunmaktadır. (Serbest dolaşım konusu tamamen ortadan kalkmış, ekonomik yardımlar ise Yunanistan vetosu bahane edilerek askıya alınmıştır.)

3- Türk sanayii, AB menşeli mallara (anlaşmaya bağlı istisnalar dışında) karşı uyguladığı tüm koruma önlemlerini kaldıracaktır. (Gümrük vergileri, fon, resim, harç vb.. teknik engeller) Oysa AB içinde yer alan ülkeler kendi sanayileri-

(74) Salepçioğlu, Adil, a.g.e , s.37

ne avantaj sağlamak amacıyla dolaylı engeller oluşturmuş ve bir anlamda korumacılığı sürdürmüşlerdir. (Tarife dışı engeller,miktar kısıtlamaları,yerel yönetim yardımları,AB denetimindeki uluslararası kuruluş yardımları vb..)

4- Gümrük Birliği Türkiye'yi,uluslararası ticaret platformunda AB üyesi konuma getirecek;(Örneğin GATT anlaşmalarında Türkiye tek başına bir taraf olamayacaktır.) ancak, karar alma mekanizmalarında yer almaması nedeniyle kendi çıkarlarını gözetmesi güçleşecektir.Bu durum ülkemizin ekonomik açıdan dışa bağımlı yapısını daha da kötüleştirecektir.

5- OGT,dış ticaret dengelerinin ülkemiz aleyhine bozulmasına neden olacak (Gümrük gelirlerinin azalması,BDT vb.. ülkelere ihracatın zorlaşması,AB'den yapılan ithalatın kolaylaşması vb.. sebeplerden dolayı),ayrıca üçüncü ülkelere karşı uygulanacak gümrük avantajları nedeniyle,Türkiye gelişmekte olan bir ülke olmasına rağmen uluslararası ticarette taviz verir duruma gelecektir.OGT ile Türkiye KEİB,EKO ve ISEDAK gibi bölgesel anlaşmalarla elde ettiği avantajları kaybedecek ve Türki Cumhuriyetlerle kurulması planlanan ilişkiler olumsuz yönde etkilenecektir(75).

6- Gümrük Birliği'nin başarısı ancak Türk ekonomisinin sağlıklı bir yapıya kavuşması ile mümkün olacaktır.Dış ticaret dengesinin bozulması ise buna izin vermemektedir.1994 ithalat rejiminin uygulanması (Gümrük Birliği yolunda ilk adımlardan biri) Türk lirasını sarsmış ve ekonomik krizin önemli nedenlerinden birini oluşturmuştur.

(75) Salepçioğlu,Adil,a.g.e ,s.37

- Ülkemiz Gümrük Birliği'ne girmekle kendi içinde birçok sorun yaşayan bir Avrupa Birliği sürecine ilk adımı atmaktadır. AB içinde yer alan Almanya, Fransa, Benelüks ülkeleri ve Belçika güçlüler grubunu oluştururken, İngiltere, İspanya, Portekiz, İrlanda ve Yunanistan pekçok konuda ortak kararlara ve oluşturulmak istenen tek para sistemine karşı çıkmaktadırlar(76).

Maastricht Anlaşması ile belirlenen ve üye ülkelerin uymak zorunda olduğu ekonomik ön koşullar (AB'nin tek para sistemine geçişine temel hazırlamak amacıyla üyelerin sağlaması istenen makro ekonomik koşullar) işsizlik, enflasyon ve diğer temel problemleri halledememiş bu ülkeler için oldukça ağırdır. AB'nin sağladığı avantajlardan yararlanırken, getirdiği kurallara uymama eğiliminde olan bu ülkeler, ulusal paralarının Mark ve Frank gibi güçlü paralar karşısında değer yitirmesine izin vererek ihracatlarını arttırmayı hedeflemektedirler. Bu durum karşısında diğer üye ülkeler gümrük ve zarar tazmin vergileri uygulamayı düşünmeye başlamışlardır.

Bu şartlar altında Avrupa için Türkiye, sorunlarına çözüm getirecek yeni bir pazar niteliğindedir. AB bu geniş pazar sayesinde işsizlik problemini bir ölçüde hafifletmeyi ve ortak para sistemine geçişi hızlandırmayı hedeflemektedir. Böyle bir durumda ülkemiz için Gümrük Birliği, AB için açık pazar haline dönüşme anlamına gelmektedir. Bu ise sanayimizin iyice zayıflamasına yol açacaktır.

(76) Salepçioğlu, Adil, a.g.e , s. 37

7- Türkiye'nin şu anda AB'ne yaptığı ihracat vergiden muafıdır. Sadece tarım ürünlerinde ve tekstilde miktar kısıtlamaları bulunmaktadır. Gümrük Birliği tarım ürünlerini kapsamadığı ve tekstil konusunda kotalar ve anti-damping soruşturmaları devam edeceği için Türkiye'nin ihracatı artmayacak buna karşılık ithalatı önemli ölçüde artacaktır.

Ayrıca Türkiye daha önce 3.ülkelerden ithal ettiği bazı malları (özellikle uzakdoğu kökenli elektronik aksam ve pamuk vb.. ürünler) daha pahalı olmasına rağmen AB'den ithal etmek zorunda kalacaktır(77).

8- Gümrük Birliği ile birlikte AB'ne karşı uygulanan engeller ortadan kalkacaktır. Bu durumda yabancı sermaye Türkiye'ye gelmek yerine, ihracat yapmayı tercih edecektir. Türk sanayiinin teknoloji, finansman ve kalite sorunları nedeniyle bocalaması bu olayı kolaylaştıracaktır.

Tüm bu olumsuz etkilerin yanında Gümrük Birliği ekonomik yapı üzerinde bazı olumlu değişimlere yol açacaktır. Bunları şu şekilde özetleyebiliriz :

1- Gümrük vergilerinin kalkması sonucu ithal girdilerin ucuzlaması ve buna bağlı olarak maliyetlerin düşmesi,

2- Üretimde kalitenin ve verimliliğin artması.

Gümrük Birliği öncesi hükümet ve firmalar tarafından uyum sürecini kolaylaştırmak için bazı önlemlerin alınması zorunludur. Hükümet tarafından yapılacak çalışmalar bu konuda diğer kesimlere yol gösterecektir :

- Finansman konusunda devletin tüm kaynakları sanayiye yönlendirilmelidir.

- Vergi yükü hafifletilmeli ve son ürün yerine satış sonrasına veya üretimin çeşitli kademelerine kaydırılmalıdır.

- Hammadde, enerji vb.. girdilerde fiyat istikrarı sağlanmalıdır.

- İhracat konusunda firmalara politik ve ekonomik destek verilmelidir.

- Dış politikada; yıllardır süre gelen taviz veren ülke konumundan kurtulup, bağımsız karar verebilen ve kendi içinde tutarlı bir dış politika oluşturulmalıdır.

- AB ülkelerinde sanayinin gelişmesinin en önemli nedenlerinden biri, bol ve ucuz yatırım kredilerinin sağlanmasıdır. Bu ülkelerde tüm kaynaklar sanayiye yönlendirilmekte, para ve sermaye piyasaları sanayiye destek olmakta ve devletin uyguladığı ekonomi politikaları, bu durumun sürmesini sağlamaktadır(78). Bu nedenle ülkemizde sermaye piyasalarının sanayiye desteklemesi gereklidir. Böylece hem kaynak sıkıntısı aşılacak, hem de finansman maliyetleri azalacaktır.

Ayrıca sanayinin ihtiyacı olan kaynakların sağlanması ve gerekli danışmanlık hizmetlerinin verilebilmesi için bir sanayi bankasına gereksinim duyulmaktadır(79). Devletle birlikte sanayici ve finans kesimlerinin ortak olacağı bu banka, merkez bankasının orta vadeli reeskont kurumu olarak çalışarak sanayiye kaynak aktaracaktır. Bu şekilde yatırımların planlı ve sürekli desteklenmesi mümkün olacak, gerekli bilgi ve tek-

(78) Birdal, İlker "VII. Beş Yıllık Plan Döneminde Para ve Sermaye Piyasalarının Önemi ve Geliştirilmesi", VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı Stratejileri Sempozyumu'na sunulan bildiri, Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Bolu, 24-25 Mayıs 1995

(79) Y.a.g.e , s.

nik destek daha kolay verilebilecektir(80).

Bu arada devlet bankalarının kaynaklarının kontrolü; siyasi otoriteden bağımsız hale getirilmeli, bankacılık sisteminde yer alan tüm bankaların gerçek bankacılık faaliyetleriyle uğraşmasını sağlayacak yasal düzenlemeler, vakit geçirilmeden gerçekleştirilmelidir. (Birçok ticari bankanın spekülative para hareketleriyle kazanç sağlama çabası içinde olduğu görülmektedir. Bu durum sanayi kesimine kaynak aktarılmasını engellemekte ve paradan para kazanma düşüncesi nedeniyle yatırımlar azalmaktadır.)

- Devlet, küçük ve orta ölçekli firmalardan oluşacak üretici birliklerinin kurulmasını desteklemelidir. Bu tür kuruluşlar, Ar-Ge ve eğitim çalışmaları konusunda firmalar arasında işbirliğine gidilmesini sağlayacak ve sanayi kesiminde bilgi ve teknolojinin, paylaşılmasına öncülük edeceklerdir.

Ayrıca bu kuruluşlar dış rekabetle karşı karşıya bulunan sanayinin gelişmesi için politikalar üretecek ve belirlenen stratejilerin uygulanması konusunda devlet desteğinin sağlanmasını kolaylaştıracaklardır. (Birçok ülkede bu tür birlikler birer baskı grubu durumundadır ve devlet üzerinde önemli etkileri bulunmaktadır.) Gümrük Birliği sonrasında sanayinin ihtiyaç duyacağı mali desteğin verilmesinde de üretici birlikleri kilit rol üstleneceklerdir. Zira AB mevzuatına göre devlet tarafından verilmesi mümkün olmayan çeşitli sübvansiyon ve yardımlar üretici birlikleri kanalıyla sanayiye aktarılabilir.

(80) Y.a.g.e , s.

Bu noktada devlet tarafından :

- Bürokrasiyi azaltıcı bir yönetim yapısı oluşturulmalıdır.

- AB'nin hukuksal yapısına uyum sağlayacak ve sanayinin dolaylı korunmasına olanak tanıyacak düzenlemeler yapılmalıdır.

Devlet tarafından gerçekleştirilecek bu genel çalışmalara paralel olarak firmaların da gümrük birliği sonrası şartlara uyum sağlamak için gerekli tedbirleri almaları zorunludur :

- Firma kaynaklarının kalite ve verimlilik arttırıcı yatırımlara yönlendirilmesi,

- İnsan kaynakları konusunda tutarlı ve eğitime ağırlık veren bir politika izlenmesi,

- İhracat imkanlarını arttırmak için,ulusal düzeyden uluslararası boyuta geçişi sağlayacak stratejilerin benimsenip uygulanması.

Bu noktada konuyu otomotiv sektörü olarak ele aldığımızda karşımıza birkaç strateji seçeneği çıkmaktadır(81) :

A- Ulusal stratejiler: Türkiye geliştirmekte olan bir ülkedir Dünya pazarlarında (özellikle gelişmiş ülkelerde) yaşanan durgunluk nedeniyle geliştirmekte olan ülkeler,iç pazarlarına yönelik stratejiler benimseyebilmektedirler.Ancak bu yöntem uluslararası rekabetin önem kazandığı günümüzde,sadece iç pazara bağlı bir kısır döngü yaratacaktır.

B- Uluslararası stratejiler: Otomotiv ürünlerinde uluslararası rekabete açılmak;yeni teknolojileri izlemek ve kalite

(81) Karel,Anıl,a.g.e ,s.18

açısından gelişmekle mümkündür. Türkiye'nin gerekli hazırlıkları yapmadan bu tür bir stratejiye yönelmesi mümkün gözükmemektedir.

C- Bölgesel stratejiler: Gelişmekte olan ülkeler için bölgesel stratejiler ikiye ayrılmaktadır. Aynı bölgedeki ya da ekonomik bloktaki gelişmiş ülke otomotiv firmaları ile işbirliğini esas alan stratejiler (İspanya örneği) ve gelişmekte olan ülkelerin, kendi aralarında bölgesel işbirliğine gitmelerini hedefleyen stratejiler (Çin-Güneydoğu Asya ülkeleri, Brezilya-Arjantin örnekleri) ülkemiz için uygulanabilir örnekler olarak görülmektedir.

Seçilen stratejinin uygulanması ise ancak bazı önlemlerin alınmasıyla mümkün olacaktır.

7.1. Otomotiv Sanayiinde Alınması Gereken Önlemler

- Teknolojik gelişmelere uyum: Türkiye'de otomotiv sanayii tarafından kullanılan yeni teknolojiler, genellikle yabancı kaynaklıdır. Bu durum, verim düşüşüne ve satış sonrası hizmetlerde aksamalara yol açmaktadır. Ölçek olarak gelişmek zorunda olan otomotiv sanayiinin; elektronik ve makine sanayiileri ile işbirliği içinde Ar-Ge çalışmalarına daha fazla kaynak ayırması ve devletin bu yöndeki çabaları desteklemesi gereklidir. Bu konuda firmalar arası ortak stratejilerin benimsenmesi ve üniversite-sanayi işbirliğinin kurulması KOSGEB-üniversite-Firma işbirliği bu yolda atılmış önemli bir adımdır.)

Yerli teknoloji üretilmemesi ve ithal edilen teknoloji-

lerin pahalıya mal olması, Türk otomotiv sanayiinde otomasyonun verimli kullanılmasını engellemektedir. Zira sektörde kullanılan robot, CNC ve CAD/CAM sistemlerinin bakım-onarımı personelin eğitimi, yazılım ve donanım ihtiyaçları, dışarıya bağımlıdır.

Burada diğer önemli bir nokta da yerli teknoloji üretiminin desteklenmesi amacıyla uluslararası düzeyde ortaya çıkan gelişmelerden uzak kalınmamasıdır. Bu ise ancak doğru saptanmış teknoloji edinimi politikalarıyla sağlanabilir. Ülke içinde üretilmeyen teknolojilerin ithali ve gerekli bilgi altyapısının oluşturulması, teknoloji üreten yabancı firmaların güçlü temsilcilik ve uzman bir teknik kadro ile Türkiye'de bulunmaları, gerekli yedek parça, satış sonrası hizmetler ve yazılım anlaşmalarının yapılması, kısa dönemde verimliliği arttıracak önlemler olarak görülmektedir.

- Ölçek sorunu: Bu sorun, uluslararası rekabet gücüne ulaşma konusunda Türk otomotiv sanayinin karşısına yapısal bir engel olarak çıkmaktadır. Başlangıçta düşük kapasitelerle kurulan firmaların eski teknoloji ve yüksek maliyetlerle yaptıkları üretim; koruma duvarları nedeniyle devam etmiş, ancak 1970 sonrasında ortaya çıkan ekonomik gelişmeler ve üretim teknolojilerinin hızla değişmesi; ölçeğin büyümesi yönündeki baskıları arttırmıştır. Ayrıca ölçek kavramının tanımı, fabrika ölçek ekonomisinden firma ve ürün ölçek ekonomilerine genişlemiştir.

Üretim teknolojilerinin giderek esnekleşmesi ile birlikte

model değişimi sırasında oluşan maliyetler önemli ölçüde düşürülmüş ve ürün ölçekleri küçülmüştür. Birden fazla model ve ürünün bir arada üretimi, tekil olarak üretilmelerinden daha ucuza sağlanabilmekte, diğer yandan yeni teknolojilere yapılan yatırımlar ve Ar-Ge bütçeleri firma ölçeginin büyümesine yol açmaktadır.

Otomotiv sektörünü bu açıdan incelediğimizde fabrika ölçeklerinde önemli bir değişiklik olmamasına rağmen, model ölçeginin küçüldüğü ve bir çeşit ekonomisinin oluştuğu görülmektedir. 1970'li yıllarda gelişmiş ülkelerdeki otomobil fabrikalarında 250.000-300.000 olan optimum ölçek yeni üretim sistemlerinin ortaya çıkmasına rağmen artmamış, buna karşılık aynı üretim hattında çok sayıda model üreterek daha verimli ve karlı bir yapıya ulaşılmıştır.

Yapılan çeşitli talep tahminlerine göre Türk otomobil pazarının 2000 yılına kadar 800.000-1.000.000 otomobil düzeyine ulaşacağı hesaplanmaktadır(82). Gümrük Birliği sonrasında yerli üreticilerin bu pazardan pay alabilmeleri için, yeni teknolojiler ve yalın üretim organizasyonu ile çalışarak 250.000 birim dolayında bir fabrika ölçegine ulaşmaları gerekmektedir(83). Bu yöndeki çabaların ulusal bir strateji ile desteklenmesi ve teşvik ve yatırım izinlerinin ölçek kriteri göz önüne alınarak değerlendirilmesi yararlı olacaktır.

Ölçek ekonomileri açısından önemli diğer bir nokta da, ürün tasarımı için gerekli Ar-Ge harcamalarının çok yüksek boyutlara ulaşmasıdır. 1967-89 döneminde Ar-Ge harcamaları; reel o-

(82) Avrupa Toplulukları Komisyonu, "Bangemann Raporu", şubat 1994, s. 2

(83) Karel, Anıl, a. g. e , s. 20

larak ABD firmalarında iki kat, Avrupa firmalarında üç kat, Japon firmalarında ise altı kat artmıştır(84). Bu durumda firma ölçeği, ürün tasarım maliyetlerinin etkisiyle 2 milyon birime ulaşmaktadır.

Türk otomotiv sanayii için bu düzeydeki bir firma ölçeği, ulusal stratejilerden küresel veya bölgesel stratejilere yönelmeyi gerektirmektedir. Bu noktada devletin, ihracatı ve uluslararası pazarlama faaliyetlerini desteklemesi gerekmektedir. Firma başına düşen üretim miktarını arttırmak aynı zamanda sabit maliyetlerin düşmesine, verimliliğin ve kalitenin artmasına yol açacaktır.

Devlet, ihracat formalitelerini azaltmak, gerçekçi hesaplara dayanan vergi iadeleri ve indirimleri uygulamak (Gümrük Birliği sonrasında dolaylı indirim ve teşvikler kullanmak gerekecektir. Yerel yönetimlerin daha aktif rol alması, öncelikli sanayii bölgeleri oluşturma vb.. yöntemler benimsenebilir.) ve firmaların ihracata yönelik işbirliği yapmalarını sağlayacak düzenlemeleri oluşturmak gibi görevler üstlenmelidir.

- Stratejik ortaklıklar geliştirilmesi : Ekonomik şartlar, firmaları özellikle teknolojik işbirliğine gitmeye ve bilgiyi paylaşmaya zorlamaktadır. Artan rekabet ve araştırma harcamalarının yüksekliği firmaları bilgi/teknoloji üretiminin masraflarını, risklerini ve belirsizliklerini paylaşmaya yöneltmiş ve hükümetlerin de desteğiyle ulusal ve bölgesel işbirliği çalışmaları yoğunlaşmıştır.

(84) Y.a.g.e , s.21

Özellikle Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin tek başına altından kalkamayacağı ürün tasarımı, araştırma masraflarının finansmanı bu yolla mümkün olacaktır. ABD ve Avrupa otomotiv firmaları arasında; yeni modellerin geliştirilmesi yönünde ortak programlar yürütülmekte, ortak teknoloji geliştirme ve elemanların eğitimi gibi konularda işbirliği yapılmaktadır.

- Yerli imalat oranının yükseltilmesi : Otomotiv sektöründe, son ürünün oluşturulması sırasında kullanılan parçaların yerli imalatı, oluşan katma değer in ülke içinde kalması yönünden çok önemlidir. Bu bakımdan, birçok ülkenin uyguladığı ve üretilen aracın % 80'inin yerli parçalardan oluşması halinde yerli olarak tanımlanmasını sağlayan düzenlemelerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Ancak, yan sanayinin gelişigüzel kurulması ve aynı ürünü üreten birçok firmanın bulunması, maliyetleri arttırmakta ve atıl kapasiteler oluşmaktadır. Bunun yerine, firmaların işbirliğine giderek kaliteli üretim yapan ve verimli çalışan ortaklıklar kurması, atıl kapasite ve kaynak israfı gibi sorunları çözecektir.

- Maliyetlerin ve fiyatların düşürülmesi ve finansman imkanlarının arttırılması : Yeni bir vergilendirme sistemiyle kurumlaşmış sanayiden alınan vergiler azaltılmalı, talebi olumsuz etkileyen vergilerin (taşıt alım vergisi, çevre kirlileme fonu, ek taşıt alım vergisi) yaygın tahsil prensibinden hareketle sadece otomobilin satın alımında değil, kul-

lanım süresine yayılarak alınması, vergi oranlarının belirlenmesinde otomobil silindir hacmi, model yılı gibi kriterlerin gözetilmesi, ürün fiyatlarında yüzde 21'lere varan indirimlere imkan verecek ve otomobile olan talebi arttıracaktır(85).

Diğer taraftan demir, çelik, sac gibi temel maddeler ile enerji üreten kamu kuruluşlarında fiyat istikrarı sağlanmalı, finansman imkanlarını arttırmak için sanayi kesimine açılan kredilerin orta ve uzun vadeye çekilmesi ve faizlerin uygun seviyelerde seyretmesine önem verilmelidir.

Talebi arttırmak ve firmaların ihtiyacını karşılamak için, otomotiv ürünlerinin kredilendirilmesi konusunda uzman oto-finans kurumlarının oluşturulması desteklenmelidir. Gerekli yasal düzenlemelerin tamamlanmasıyla, tüketiciye uygun koşullarda (uzun vade ve düşük faiz) otomobil alma imkanı sağlayacak bu sistem yaygınlaşacaktır. (Otomotiv firmalarının kendi finansman şirketlerini oluşturarak benzer bir sistem geliştirmeleri de mümkündür.)

- Ana sanayi-yan sanayi ilişkileri : Ülkemizde ana-yan sanayi ilişkileri istenen sonuçları vermemektedir. Avrupa Uzakdoğu ve Amerika'da ana ve yan sanayi firmalarının karşılıkları aynı seviyede seyrederken (ana ve yan sanayiiler arasındaki sermaye ortaklığının bir sonucu olarak) Türkiye için oldukça farklı değerler söz konusu olmaktadır.

Türk otomotiv sanayiinde yan sanayi ve ana sanayi arasında kalite artışı sağlanması, ürün geliştirme ve tam zamanında üretim ilkesine dayalı uzun süreli sözleşmelerle iş-

(85) Erzen, A. Ünal, "Otomotiv Dosyası", TOBB Ekonomik Forum Dergisi , Ocak 1995, s. 24

dilmesi gereklidir. Kalite kontrol, maliyet düşürme ve ürün geliştirme konusunda yan sanayi aktif rol üstlenmeli, kendi teknolojik yatırımları ve işgücüyle rekabet şansını arttırmalıdır.

Yan sanayi kuruluşlarının desteklenmesi için devlet özel tedbirler almalı (KOSGEB gibi kuruluşlar kanalıyla yapılacak teknoloji ve bilgi desteği, vergi indirimleri ve yatırım teşvikleri) ucuz enerji ve işgücü eğitim olanakları sağlamalıdır. Ana sanayide uygun parçalarda standardizasyona gidilmesi için çalışmalar yapılmalı ve bu yolla yan sanayiye maliyet ve kalite açısından kendini geliştirme imkanı tanınmalıdır.

- Yeni yönetim ve üretim sistemlerinin uygulanması : Ağır-
laşan rekabet şartları karşısında başarılı olabilmek için yeni yönetim ve üretim tekniklerinin benimsenmesi ve uygulanması zorunludur. Yüksek kalite, düşük maliyet ve zamanında teslim gibi faktörlerin giderek önem kazanması, yeni yöntemlerin gelişmesini sağlamıştır. Kaliteyi artıran, hammadde, yarı mamül, bitmiş ürün stoklarını, depolama yer gereksinimlerini azaltan, işgücü ve ekipmandan en verimli şekilde yararlanmayı sağlayan (toplam üretim zamanını, geri çevrimleri, fireleri azaltarak üretime esneklik kazandırmaktadır.) JIT üretim sistemi Türk otomotiv sektörü için ciddi olarak ele alınması gereken bir konudur.

Maliyetler açısından yabancı firmalara karşı zorlanan sektörün hem kaliteyi arttırma, hem de maliyetleri düşürme yö-

nünde atacağı ilk adım, üretim ve kontrol sistemlerinde gelişme sağlamaktır.

JIT sistemi özellikle büyük miktarlarda ve tekrarlı üretim yapılan sanayilerde başarılı sonuçlar vermektedir. JIT grup teknolojisi (Grup halinde problem çözme, kalite çemberleri vb..) toplam kalite yönetimi (istatistiki proses kontrol, Kanban vb.. kalite yöntemleri) ve toplam koruyucu bakımı kapsayan bir sistemler bütünüdür(86).

Bu sistem tedarikçi ile ana sanayi arasında çok kısa süreli stoklar ile çalışılmasına imkan tanımaktadır. Bu konuda karşılaşılan en önemli problem yan sanayimizin küçük miktarlarda ve kısa aralıklarla teslimat yapamamasıdır. Ayrıca kalite problemlerinden kaynaklanan iadeler, kısa dönemde yaşanacak finansman sorunları JIT sistemine geçişte yaşanacak problemler olarak görülmektedir(87).

Ana sanayi ise bu sisteme uyum sağlamasını kolaylaştıracak teknolojiye ve eğitilmiş işgücüne sahiptir. Ancak yan sanayi, ana sanayinin üretim programına uygun olarak çalışabilmeli, yan sanayiden gelen mamüller giriş kalite kontrol yapılmadan direkt montaj hattına verilebilmelidir.

Tüm bu bilgiler ışığında ortaya çıkan gerçek ana ve yan sanayinin birlikte düşünülmesi gerektiğidir. Bu nedenle Türk otomotiv sanayiinde JIT ve MRP sistemlerinin beraber kullanılması ve yan sanayinin bu bilgi sistemine dahil edilmesi gerekmektedir. MRP sistemi şirketlere stok kontrol, planlama üretim ve muhasebe konularında, eşzamanlı çalışma ve bilgi

(86) Öztürk Nursel, a. g. e , s. 20

(87) Y. a. g. e , s. 19

transferi olanağı vermektedir. JIT ve MRP sistemlerinin birlikte kullanılması şirketlere birçok konuda yardımcı olacaktır :

- Müşteri isteklerine en uygun ürünlerin geliştirilmesi
 - a- Mamül geliştirme organizasyonu,
 - b- Ürün geliştirme ekipmanları yatırımı.
- Kalitenin sürekli arttırılması
 - a- Organizasyon,
 - b- Kalite yatırımları,
 - c- Garanti, iade masraflarını azaltacak önlemler,
- Maliyetlerin azaltılması
 - a- Yönetim bilgi sisteminin geliştirilmesi,
 - b- Malzeme, hammadde maliyetlerinin azaltılması,
 - c- Parçaların yerlileştirilmesi,
 - d- Yan sanayii rasyonalizasyonu,
 - e- Yan sanayinin yönlendirilmesi,
 - f- Atıl kapasitelerin değerlendirilmesi,
 - g- Verimlilik artışı,
 - h- Üretim teknolojisi ve proseslerin yalınlaştırılması,
 - ı- Endirekt personel sayısının azaltılması,
 - j- Stok sistemlerinin geliştirilmesi.

Ayrıca bu şekilde sektörün en önemli problemlerinden biri olan birim maliyetlerin belirlenmesi ve akılcı bir kar marjının oluşması mümkün olacaktır.

- Girdi maliyetleri ve altyapı sorunları : Türk otomotiv sanayiinde verimliliği etkileyen önemli bir etken de girdi

maliyetleridirUluslararası rekabetin yoğun olarak yaşandığı günümüz koşullarında hammadde, enerji, haberleşme, finansman vb konularda oluşan yüksek maliyetler, Gümrük Birliği öncesi önemli bir dezavantaj olarak sektörü zorlamaktadır. Altyapı ve destek hizmetlerinde yaşanan sorunlar ve istenen kalitenin sağlanamaması verimliliği düşürmektedir.

Otomotiv sanayimizin maliyet yapısı % 30 hammadde, % 48 yan sanayi ürünlerinden oluşmaktadır(88). Yerlileştirme çalışmalarına ağırlık verilerek yan sanayi ürünlerinde maliyet avantajı sağlanmalı, ana sanayide uygun parçalar için standardizasyona gidilmeli ve teknolojik yatırımlarda ana-yan sanayi işbirliği sağlanmalıdır.

Son dönemde belli bir süre ertelenmesi (Temmuz 1996'ya kadar altı aylık bir gecikme kaçınılmaz gözükmektedir.) gündeme gelen Gümrük Birliği öncesinde, sektörün yukarıda değinilen sorunları çözmesi için yeniden yapılanması (kısa vadeli çözümler yerine uzun vadeli stratejilere dayanan bir gelişme programı hazırlanarak) gerekmektedir.

7.2. Firma ve Devlet Stratejileri

Otomotiv sektörünün istenen gelişmeyi sağlaması, uygulanacak tedbirlerin planlı ve uzun vadeli olmasına bağlıdır. Makro anlamda hükümet tarafından yürütülecek ve ülke ekonomisinin sağlıklı bir yapıya kavuşmasını amaçlayan programlar (özellikle ödemeler bilançosu ve gümrük vergileri konusunda yapılacak çalışmalar önem taşımaktadır.) firmaların belirleyecekleri stratejilerle desteklenmelidir.

(88) Karel, Anıl, a.g.e , s.18

AB tarafından ortaya konan ve Avrupa otomotiv sanayiini 2000'li yıllara götürmeyi amaçlayan stratejiler,Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu özel tedbirlerle desteklenerek otomotiv sanayiimizin gereksinim duyduğu stratejik yönetim süreci oluşturulmalıdır.Bunu bir örnekle açıklayacak olursak :

Hedef : Firmaya uluslararası rekabet gücü kazandırmak

Misyon : Türk otomotiv sanayiinde gerek teknolojik gerekse yönetsel gelişmelere öncülük etmek

Dışsal analiz : Firmanın hedeflediği dış ve iç pazarların (örneğin Orta Asya,Avrupa ve Ortadoğu pazarları) değerlendirilmesi ve rakiplerin uluslararası rekabet koşulları çerçevesinde incelenmesi

İçsel analiz : Firma içi dinamiklerin belirlenmesi (SBU düzeyinde yapılacak bir değerlendirme)

Strateji seçimi : Firma ölçeğine,finansal yapıya ve genel ekonomik koşullara uygun bir stratejinin belirlenmesi ve uygulanması (Firma içinde oluşturulacak SBU'lar için ayrı ayrı,ancak genel firma stratejisiyle uyumlu gelişme planları hazırlanabilir.)

Organizasyon yapısının oluşturulması : Belirlenen stratejinin uygulanmasına olanak tanıyan yalın organizasyon yapısının kurulması (Yeni yönetim tekniklerine açık,bürokrasiyi azaltmış,yönetim kademelerinin fonksiyonel ve verimli çalıştığı bir yönetim yapısı)

Kontrol mekanizmasının kurulması : Firma içi faaliyetlerin sonuçlarının değerlendirilmesi (firma içi iletişim sistemi-

nin kurulması ve feed back'lerin sağlıklı analizi) ve ani değişiklikler karşısında firmaya esneklik kazandırma

Yönetim politikaları geliştirilmesi : Benimsenen stratejinin süreklilik kazanması için üst yönetimin politikalar oluşturulması ve uygulama sırasında meydana gelecek değişikliklerin yönetim sürecine yansıtılması

Sonuçların değerlendirilmesi : Stratejinin uygulanmasıyla birlikte sistem içinden gelen feed-back'lerin değerlendirilmesi ve ortaya çıkan sorunların firmanın amaçlarına uygun şekilde çözümlenmesi



SONUÇ

Türk otomotiv sanayii,uzun yıllar gümrük duvarlarıyla korunan bir pazarda faaliyet göstermiş ve bunun doğal bir sonucu olarak marjinal maliyetler,kalite problemleri ve kapasite yetersizliği vb.. yapısal sorunlar göz ardı edilmiştir.

Yurtiçi talep yetersizliği,lisans anlaşmaları ile gelen kısıtlamalar,maliyet ve kalite sorunları gibi faktörlerin de etkisiyle firmaların sadece iç pazara yönelmesi ve devletin de ihracatı destekleyici ciddi çalışmalar yapmaması nedeniyle otomotiv sanayimiz ulusal sanayi kimliğine bürünmüştür.

AB ile Gümrük Birliği'ne hazırlandığımız bu dönemde,Türk otomotiv sanayiinin kendini geliştirerek,ulusal düzeyden uluslararası sanayi konumuna ulaşması gerekmektedir.Zira,hızla küreselleşen ve rekabet koşulları ağırlaşan dünya pazarlarında ayakta kalmanın tek yolu,uluslararası rekabete açık kaliteli ve ucuz üretim yapan bir sanayi yapısına kavuşmaktır.

Bu noktada,devlet ve sanayinin ortak politikalar üreterek uygulaması önem taşımaktadır.Türk otomotiv sanayiinin temel sorunları olarak niteleyebileceğimiz firma ölçeği,kapasite kullanımı,yüksek üretim maliyetleri,mamül kalitesi,ana-yan sanayi koordinasyonu eksikliği vb.. konularda uzun vadeli çözümler getirecek ve Türk otomotiv sanayiini dünya ile rekabet edecek düzeye ulaştıracak stratejiler geliştirilmelidir.

Bu amaçla, üretimde yeni teknoloji kullanımına ağırlık verilmeli (CAD-CAM sistemleri, verimli otomasyon uygulamaları, modern üretim tekniklerinin benimsenmesi vb..), yan sanayi ile gerçekleştirilecek işbirliği ile birim maliyet ve kalite konularında ilerleme sağlanmalıdır. İşgücünün eğitime önem verilmeli, yönetim-organizasyon eksiklikleri giderilmelidir.

Firmaların yüksek maliyetler karşısında izledikleri, satış fiyatlarını yükselterek kar marjlarını koruma stratejisi yerine, maliyetleri düşürme yoluna gidilmelidir. Bu konuda ana ve yan sanayi entegrasyonu sağlanarak JIT sisteminin oluşturulması büyük önem taşımaktadır. JIT sistemi sayesinde ana sanayi; stok, işgücü ve yarı mamül maliyetlerini düşürebilecek ve böylece birim ürün fiyatında indirim yapabilecektir.

Gelişen teknoloji ve buna bağlı olarak değişen tüketici istekleri otomotiv sanayiinin kendini sürekli yenilemesini gerektirmektedir. Üretim tekniklerinde yaşanan gelişmenin yanı sıra modern otomobillerde kullanılmaya başlanan yeni parçalar, yan sanayinin yapısını ve üretim gamını geliştirmesini zorunlu kılmaktadır. Özellikle birim fiyatı yüksek ve yüksek teknoloji gerektiren ürünlerde (motor kumanda sistemleri, emniyet sistemleri vb.. otomobil parçaları) otomotiv yan sanayiinin yatırım yapması gerekmektedir.

Tüm bu açıklamalardan da anlaşılacağı gibi, otomotiv sanayi, optimal kapasitenin altında kurulması, yüksek maliyetler ve kalite sorunları ile çalışması, genel ekonomik duruma bağlı olarak yaşanan talep daralmaları ve finansman maliyetlerinin

yüksek olması nedeniyle sağlıklı bir gelişme gösterememiş ve sürekli krizlerle karşı karşıya kalmıştır.1994 yılında yaşanan son kriz döneminde sektörün geleceğe yönelik yatırımları zarar görmüş ve Gümrük Birliği öncesinde Avrupa ile rekabet edebilmek amacıyla yürüttüğü uyum çalışmaları yavaşlamıştır.

Yarattığı geniş boyutlu ekonomik dinamizm ve katma değerler ile Türk sanayii içinde çok önemli bir yer tutan sektörün, Gümrük Birliği öncesinde ölçek,kalite,standardizasyon,maliyet ve teknolojik gelişmelere uyum konularındaki sorunlarını sektör-devlet işbirliği içinde çözmesi Avrupa ile rekabet edebilmesi için zorunludur.

Bu sorunlar aşılmadan ve gerekli uyum süreci tamamlanmadan, Türk otomotiv sanayiinin,AB firmaları karşısında rekabet edebilmesi mümkün görülmemektedir.Ana ve yan sanayinin ortak sorunlara sahip olduğu düşünüldüğünde,çözüm yollarının da ortak olduğu ve genel anlamda Türk sanayiinin bütününden ayrı olarak değerlendirilmemesi gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Ülkemizin,gelecekte hedeflediği yere ulaşabilmesi,sanayinin dünya ile rekabet edebilmesine bağlıdır.Bu bakımdan,Türk otomotiv sanayiinin Avrupa ile rekabet konusunda alacağı sonuç,Türkiye için de önemli bir gösterge olacaktır.

KULLANILAN KAYNAKLAR

AKBAY L," Otomotivciler AB dışında korunacak",Dünya Gazetesi
3 Aralık 1994

AKGÜÇ Ö," Gümrük Birliği'nin Olası Ekonomik Etkileri ",Cumhuriyet Gazetesi,19 Mart 1995

Association des Constructeurs Europeens d'Automobiles(ACEA)
Panorama 93,Brüksel 1993

Avrupa Toplulukları Komisyonu,Avrupa Sanayiinin Panoraması
Raporu,Brüksel 1993

Avrupa Toplulukları Komisyonu,Bangemann Raporu,Brüksel 1994

Avrupa Sanayiinin Panoraması, Finans Dünyası Dergisi,Sayı 50
(Şubat 1994)

Baydarol M.Can," Gümrük Birliği Kapsamında Bangemann Raporunun Değerlendirilmesi ",Otomotiv Sanayii'nden Haberler Dergisi ,Yıl:6,Sayı:23 (Temmuz 1994)

Birdal İ," 7.Beş Yıllık Plan Döneminde Para ve Sermaye Piyasaları'nın Önemi ve Geliştirilmesi " 7.Beş Yıllık Kalkınma Planı Stratejileri Sempozyumu'na sunulan bildiri,Abant İzzet Baysal Üniversitesi,Bolu,24-25 Mayıs 1995

Bumerang Menkul Kıymetler,Gümrük Birliği Öncesinde Türk Sanayii Araştırması : Otomotiv,İstanbul 1994

Bursa Makine Mühendisleri Odası,Otomotiv ve Yan Sanayii Sektör Raporu 1991,Ankara Sanayii Kongresi

Comite de Liaison de la Construction d'Equipments et de Piece d'Automobiles(CLEPA),Panorama 93,Brüksel 1993

- Customs Union,Dünya Gazetesi Özel Ek,27 Aralık 1994
- Erzen A.Ü," Gümrük Birliği ve Türk Otomotiv Sanayii ",Finans Dünyası Dergisi,Sayı:50,Şubat 1994
- Erzen A.Ü," Otomotiv Dosyası ",TOBB Ekonomik Forum Dergisi Ocak 1995
- HİÇ M, Montaj Sanayii_Gelişmesi,Sorunları ve Ekonomimizdeki Yeri, Ekonomik ve Sosyal Etüdler Konferans Heyeti,İstanbul 1973
- HILL,Charles W.L,Jones,Goreth R.,Stratejic Management,Houghton Mifflin Company,Boston,1989
- Ceylan H-Bolat Ö,İKV Araştırmalarına göre Avrupa Topluluğu Karşısında Türkiye'nin Durumu,İKV Yayın no:121,İstanbul,1992
- İktisadi Kalkınma Vakfı, Otomotiv Sanayiinde Ortak Pazar ve Türkiye'nin Yeri,İKV Yayın no:16,İstanbul,1971
- İneci B, Avrupa Topluluğu ve Türkiye'de Subvansiyonlar ,Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü-İSO,İstanbul 1993
- İstanbul Sanayi Odası,Türk Otomotiv Sanayii'nin Gelişimi ve Yan Sanayi ile ilişkiler,İSO Araştırma Dairesi Yayın Sayı: 15 İstanbul,1981
- İstanbul Sanayi Odası,Gümrük Birliğinin İmalat Sanayii Sektörü üzerindeki Etkileri ve Bu Sektörün Rekabet Gücü,Cem Offset,İstanbul 1995
- KAREL A," Otomotiv Sektörüne Bakış ", MMO Mühendis ve Makina Dergisi,Cilt 35,Sayı:417

KAZGAN G, Prospects for Turkey's Accession to the Community with Special Reference to Competitivity , SiAR, Istanbul, 1988
 MERT B, " Otomotiv Dünyası ", TOBB Ekonomik Forum Dergisi Eylül 1994

NAHUM J, " Tofaş ve Türk Otomotiv Sanayii ", Dünya Gazetesi 13 Ekim 1994

OKTAY M, Gümrük Birliği ve Türkiye , ISO Yayın no:1994-10
 Istanbul, 1994

Otomotiv Sanayii'nden Haberler Dergisi, Yıl 6, Sayı: 23, Temmuz 1994

Otomobil Sanayicileri Derneği, Türk Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni-94 , OSD Yayın no:25, Istanbul 1994

Otomobil Sanayicileri Derneği, Türk Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni-95 , OSD Yayın no:28, Istanbul 1995

Otomotiv ve Yan Sanayii, Dünya Gazetesi Özel Ek, 3 Ekim 1994

ÖZTÜRK N, " JIT Üretim Sisteminin Türk Otomotiv Endüstrisinde Uygulanabilirliğinin Bursa Bölgesi için Değerlendirilmesi "

MMO Mühendis ve Makina Dergisi, Cilt 33, Sayı: 387

Rakamlarla Dünya Ülkeleri, Finans Dünyası Dergisi 94'de Türkiye Eki, sayı:50, Şubat 1994

SALEPÇIOĞLU A, " Maastricht ve Sonrası ", SBF Enderun Dergisi İSBFMD sayı: 5

TEZER E, " Otomotiv Sektörü ", Otomotiv ve Yan Sanayii Dünya Gazetesi Özel Ek , 3 Ekim 1994

WOMACK J. P, JONES D. T, ROOS D. , The Machine That Changed the World, Harper Perennial, New York, 1990

YEŞİLADA A, " Otomotiv Araştırma ", Capital Dergisi, Yıl 2, Sayı: 5

ÖZGEÇMİŞ

1970 yılında İstanbul'da doğdum. İlk öğrenimimi Ahmet Rasim ilkokulunda, orta ve lise öğrenimimi Saint-Benoit Fransız Lisesi'nde yaptım. 1993 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi, Makine Mühendisliği Bölümü, Isı Tekniği Ana Bilim Dalı'ndan makine mühendisi olarak mezun oldum. Aynı yıl Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Yönetimi Yüksek Lisans Programı'na başladım. Halen bu bölümde öğrenimime devam etmekteyim. Aynı zamanda 1994 yılından beri Koç Grubu'na bağlı Takosan Otomobil Göstergeleri A.Ş'nde metot mühendisi olarak görev yapmaktayım.