



OTOMOTİV SEKTÖR RAPORU

2021

SANAYİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Yayınlanma Tarihi 2022



İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	2
Tablolar Listesi	3
Şekiller Listesi	3
Kısaltmalar Listesi	4
YÖNETİCİ ÖZETİ	5
1. SEKTÖRÜN GENEL DURUMU.....	7
1.1 Sektörün Dünya Ekonomisi ve AB Ülkelerindeki Durumu.....	7
1.2 Sektörün Türkiye'deki Gelişimi	8
1.3 Sektördeki Üretim Eğilimleri ve Üretilen Başlıca Ürünler	11
1.4 Sektörün Alt Sektörleri ve Etkileşim Halinde Olduğu Diğer Sektörler.....	12
1.5 Sektörün Bölgesel Yapısı ve Kümelenmeler.....	14
1.6 Sektörün Kapasite Kullanım.....	15
1.7 Sektörde Girişim Sayısı	16
1.8 Sektörde İstihdam	16
1.9 Sektörün Ciroyu	17
1.10 Sektörün Ar-Ge Faaliyeti.....	17
1.11 Sektörün Dış Ticareti	18
1.12 Sektörün Maliyet Bileşenleri	19
1.13 Otomotiv Sektörü Projeksiyonu	19
2. SEKTÖRÜN SON DÖNEM DEĞERLENDİRMESİ	20
2.1 Son Dönemde Sektöre İlişkin Türkiye'deki Gelişmeler	20
2.2 Sektörün Üretim Endeksi Değerlendirmesi	21
2.3 Sektörün Kapasite Kullanım Oranı Değerlendirmesi	22
2.4 Sonuç ve Değerlendirme	22
KAYNAKÇA	23



Tablolar Listesi

Tablo 1. 2017–2021 Dönemi Ülkelere Göre Motorlu Araç Üretim Rakamları	8
Tablo 2. Türkiye’de Otomotiv Ana Sanayi Firmalarının Kurulum Bilgileri.....	10
Tablo 3. Otomotiv Sektörünün İstihdam Verisi (kişi)	10
Tablo 4. Girişim Sayısı	16
Tablo 5. İstihdam/Ücretli Çalışan Sayısı	16
Tablo 6. Ciro.....	17

Şekiller Listesi

Şekil 1. Türkiye Otomotiv Sektörünün Gelişimi	9
Şekil 2. Otomotiv Sektörünün Alıcısı Olduğu Sektörler	13
Şekil 3. Otomotiv Sektörünün Tedarik Sağladığı Sektörler	13
Şekil 4. Seçilmiş Yıllara Göre Üretim Kapasiteleri (Adet)	15
Şekil 5. Kapasite Kullanımı (2017-2021)	15
Şekil 6. Yıllar İtibariyle Otomotiv Sektörü Dış Ticareti (Milyar Dolar)	18
Şekil 7. 2021 Yılı Üretim ve İç Pazar Durumu (Adet)	21
Şekil 8. 2021 Yılı Üretim Endeksi Durumu (2015=100)	21
Şekil 9. 2021 Yılı Kapasite Kullanım Oranı Durumu (%).....	22



Kısaltmalar Listesi

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
Ar-Ge	: Araştırma Geliştirme
STB	: Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
GSYİH	: Girişimci Bilgi Sistemi
GTİP	: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
ISO	: International Organization for Standardization
İSO	: İstanbul Sanayi Odası
NACE	: Statistical Classification of Economic Activities in the European Community
ODD	: Otomotiv Distribütörleri Derneđi
OIC	: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers
OSD	: Otomotiv Sanayi Derneđi
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
TCMB	: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu



YÖNETİCİ ÖZETİ

Otomotiv sektörü, dünya genelinde gün geçtikçe gelişen ve ülke ekonomileri için önemi artan bir sektördür. Bu sektörde firmalar arası rekabet hızla yükselmekte ve buna bağlı olarak verimlilik artışı, kaynakların etkin kullanımı, idari ve teknik organizasyon gibi unsurlar büyük önem kazanmaktadır. Bu kapsamda; Ar-Ge'ye yatırım, kalite yönetimi, ana ve yan sanayi arasında iş birliğine dayanan ilişkiler, nitelikli iş gücü istihdamı, esnek üretim yöntemlerinin uygulanması ve etkin pazarlama gibi özellikler rekabette öne çıkmayı belirleyen unsurlar olmaktadır.

Ülkemiz otomotiv sektörü, yüksek üretim payı ve ekonomik katkısıyla imalat sanayiinin önde gelen sektörleri arasında yer almaktadır. Sektörün yurtiçinde yaratmış olduğu değerler (yurtiçi girdi kullanımı ve katma değer toplamı) ekonomide çok önemli bir yere sahiptir. Sektörün imalat sanayi toplam üretimi içindeki payı imalat sanayi sektörler ortalamasının üstündedir.

Otomotiv sanayi, çok sayıda ileri ve geri bağlantıları nedeniyle ülkelerin tedarik ve değer zincirlerinin performansını belirleyen ve böylece ekonomik gelişmelere yön verme potansiyeli bulunan bir etkiye sahiptir. Otomotiv sanayi demir-çelik, hafif metaller, petro-kimya, lastik, plastik gibi temel sanayi dallarının başlıca ürün alıcısıdır ve otomotiv sektöründeki teknolojik gelişmelerin paralelinde bu sektörleri de teknolojik gelişmeye zorlayan ve katkı sağlayan bir sektördür. Turizm, alt yapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araçlar otomotiv sektörü ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından ilgilendirmektedir.

Otomotiv sektörü kendi bünyesi dışında, hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleriyle de yakından ilişkili olup savunma sanayinin gelişmesine de en önemli desteği veren sanayi dalı niteliğindedir

Türkiye'de otomotiv sanayinin güçlü sermaye yapısı, yabancı ortaklıklar, güçlü yan sanayinin varlığı, nitelikli işgücü, coğrafi konum, esnek üretim yapabilme yeteneği, kalite sisteminin sağlanmış olması rekabet açısından sektörün güçlü yanlarını oluştururken; düşük kapasite kullanım oranından kaynaklanan yüksek üretim maliyeti, dış pazarlarda yaşanan sorunlar, ana- yan sanayi ilişkilerinin yetersizliği ve yeterli sinerji yaratılamaması gibi unsurlar sektörün zayıf yönlerini oluşturmaktadır.

Günümüzde otomotiv sektöründe uluslararası boyutta çok ciddi bir rekabet yaşanmaktadır. Geçmişte ağırlıklı olarak fiyat rekabeti söz konusu iken, günümüzde fiyatla beraber kalite, ürün çeşitliliği ve geleceğe yatırım rekabet açısından önemli unsurlar haline almıştır.



Özellikle doymuş pazarlarda, satışları müşteri tercihleri belirlemekte ve dolayısıyla ürün geliştirme, marka ve model yaratabilme gibi unsurlar önem kazanmaktadır. Bu kapsamda Ar-Ge harcamaları önem kazanmakta ve bu harcamaların önemli bir kısmı çevre normlarına uyum, alternatif yakıt kullanımı, yakıt tasarrufu, güvenlik, hafiflik gibi alanlara ayrılmaktadır.

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

Bugün gelinen noktada, üretim ve pazarlama alanlarında küresel entegrasyon büyük oranda tamamlanmıştır. Otomotiv sektörü, üretimde kalite yönetimi ve verimlilikteki yetkinliğini, küresel ve gelişmiş pazarlara yaptığı ihracat ile kanıtlamıştır.

Otomotiv sektöründe gerek ithalat anlamında gerekse ihracat anlamında birçok ürün dış ticarete yer almaktadır. Bu sektörde ithalat ve ihracat dengesi oldukça önemlidir. İthal ve ihraç edilen mamullerin mali yükü oldukça fazladır. Bu yükün dengede tutulması ülke ekonomisi için oldukça önemlidir. Otomotiv sektörü piyasadaki değişimlerden çok hızlı etkilenmektedir. Bu nedenle yıldan yıla bu sektörde dalgalanmaların fazla olması son derece normal karşılanmaktadır.

Türkiye otomotiv sektöründe uygulanan üretim yöntem ve teknolojileri, uluslararası düzeyde ana firmaların kullandıkları yöntem ve teknolojilerle eşdeğerdedir. Dünyada zamanla kendini göstermeyi başaran Türk otomotiv sektörü, gelişimini devam ettirebilmek için verimlilik, üretim, ihracat gibi birçok yönden öne geçmek zorundadır. Bu konuda dünyada hızla gelişen teknolojilerin yakından takip edilmesi, ana ve yan sanayi arasında iş birliği, teşvikler, yatırımların artırılması gibi birçok unsur ön plana çıkmaktadır. Olumsuzlukların giderilmesi için gerekli önlemlerin alınması, sektörün daha da genişleyip güçlenmesini sağlayacaktır.

Gelişmiş pazarlardaki çevreye ve güvenliğe yönelik yüksek standartlar ve tüketici istekleri, otomotiv sanayinde yoğun bir teknolojik dönüşüme yol açmaktadır. Bu dönüşümün en hızlı yaşandığı bölge olan AB, Türkiye'nin otomotiv ihracatında en büyük paya sahiptir ve bu dönüşümün ana tetikleyici unsurudur. Bu konularda AB mevzuatlarını yakından takip eden ve uygulayan ülkemiz bir yandan da Avrupa Yeşil Mutabakatı çerçevesinde çevreye daha duyarlı üretim ve ürünler konusunda düzenlemeler yapmaktadır.

Bu kapsamda, dünya genelinde yaşanan elektrikli ve hibrit araçlara yönelim Türk otomotiv sektöründe de yaşanmakta ve bu yönde yatırımlar gerçekleştirilmektedir.



Ülkemiz bu gelişmeleri yakından takip etmekte, kamu ve özel sektör iş birliğinde gerekli tedbirleri almakta ve stratejik yatırımları yapmaktadır. Bu kapsamda, Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu Sanayi ve Ticaret A.Ş. ile üretilen yerli elektrikli araç üretimine ilişkin yatırım önemli bir adım olarak görülmektedir. Bununla birlikte, elektrikli araçların hızlıca yaygınlaşması amacıyla şarj istasyonları altyapısının planlanmasına ve bu konudaki yatırımcıların desteklenmesine yönelik hazırlıklar sürdürülmektedir.

Diğer yandan, özellikle dijitalleşme, elektrikli araçlar ve internet altyapısındaki gelişmelerle birlikte günümüzdeki ulaşım kavramının yerini gelecekte mobilete kavramının alacağı görülmektedir. Yakın gelecekte yaygınlaşması beklenen, yapay zeka ile desteklenmiş otonom ve bağlantılı araçlara ve bu araçların çalışacağı uygun altyapılara yönelik ülkemiz yol haritaları çalışmaları sürdürülmektedir.

Bu rapor kapsamında, otomotiv sektörünün dünya ekonomisi ve ülkemizdeki durumu, üretim ve istihdam yapısı, dış ticareti, bölgesel ve kümelenme yapısı, diğer sektörlerle etkileşimi, Ar-Ge ve yatırım politikaları, gelecekteki stratejisi ve projeksiyonları değerlendirilmiştir.

1. SEKTÖRÜN GENEL DURUMU

1.1 Sektörün Dünya Ekonomisi ve AB Ülkelerindeki Durumu

Otomotiv sektörü, dünyanın en büyük yatırımlarının gerçekleştiği sektörlerden birisidir. Dünya otomotiv sanayisinde küresel ölçekte üretim genel olarak otomobil ve ticari araç olarak sınıflandırılmaktadır. Sanayide yapılan üretimin büyük çoğunluğunu otomobil ve kamyonetlerden oluşan hafif araçlar sınıfı oluşturmaktadır. Üretim adetleri otomobil sınıfına göre nispeten az olan diğer araç sınıfları (minibüs, midibüs, otobüs, kamyon, çekici vb.) ise istatistiklerde ticari araçlar olarak anılmaktadır.

Dünyada 2017–2021 yılları arasında ülkelere göre motorlu araç üretiminde Çin, ABD, Almanya ve Japonya başı çekmekte olup ardından 3 milyon aracın üzerinde üretimleriyle G. Kore, Hindistan ve Meksika gelmektedir (Tablo 1).



Tablo 1. 2017–2021 Dönemi Ülkelere Göre Motorlu Araç Üretim Rakamları

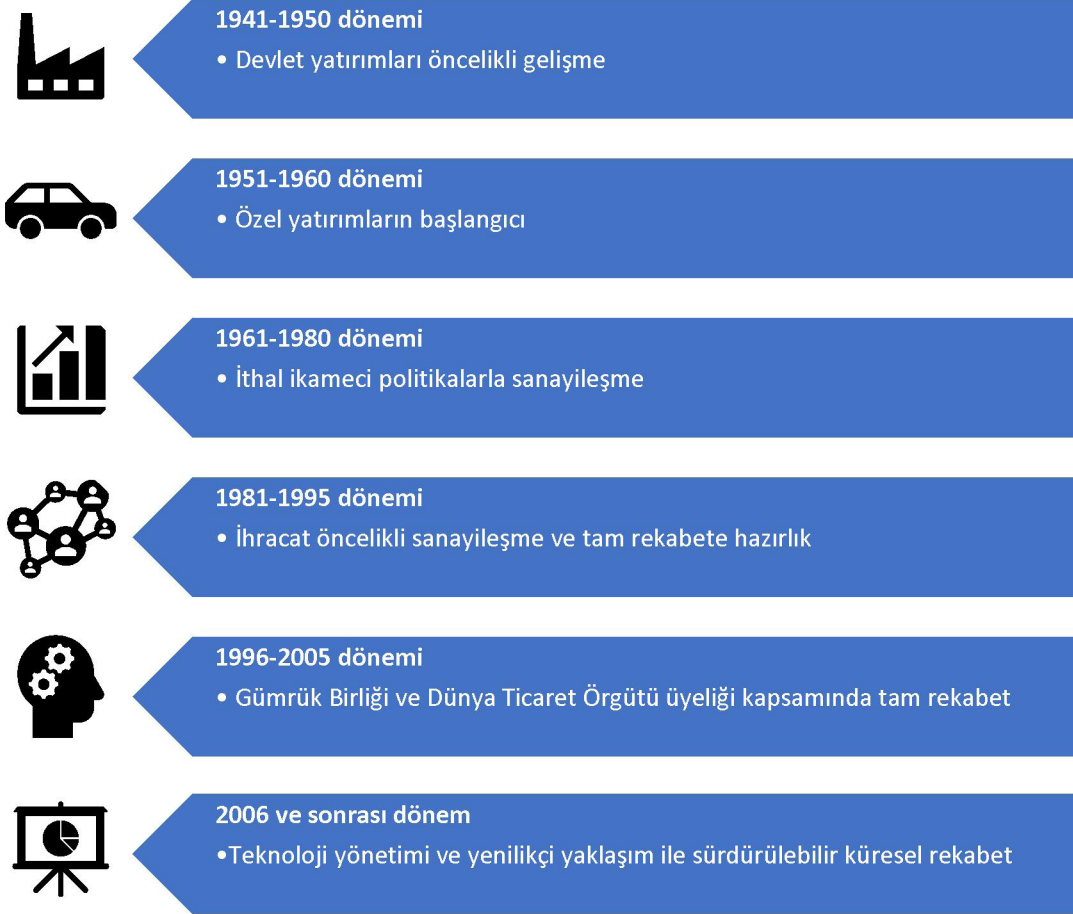
	2017		2018		2019		2020		2021	
1	Çin	29.015.434	Çin	27.809.196	Çin	25.720.665	Çin	25.225.242	Çin	26.082.220
2	ABD	11.189.985	ABD	11.314.705	ABD	10.880.019	ABD	8.822.399	ABD	9.167.214
3	Japonya	9.693.746	Japonya	9.728.528	Japonya	9.684.298	Japonya	8.067.557	Japonya	7.846.955
4	Almanya	5.645.581	Hindistan	5.174.645	Almanya	4.661.328	Almanya	3.742.454	Hindistan	4.399.112
5	Hindistan	4.782.896	Almanya	5.120.409	Hindistan	4.516.017	G.Kore	3.506.704	G.Kore	3.462.404
6	G.Kore	4.114.913	Meksika	4.100.525	Meksika	3.986.794	Hindistan	3.394.446	Almanya	3.308.692
7	Meksika	4.068.415	G.Kore	4.028.834	G.Kore	3.950.617	Meksika	3.176.600	Meksika	3.145.653
8	İspanya	2.848.335	Brezilya	2.879.809	Brezilya	2.944.988	Brezilya	2.014.055	Brezilya	2.248.253
9	Brezilya	2.699.672	İspanya	2.819.565	İspanya	2.822.355	İspanya	2.268.185	İspanya	2.098.133
10	Fransa	2.227.000	Fransa	2.270.000	Fransa	2.202.460	Rusya	1.435.335	Tayland	1.685.705
11	Kanada	2.199.789	Tayland	2.167.694	Tayland	2.013.710	Tayland	1.427.074	Rusya	1.566.317
12	Tayland	1.988.823	Kanada	2.020.840	Kanada	1.916.585	Kanada	1.376.623	Fransa	1.351.308
13	İngiltere	1.749.385	Rusya	1.767.674	Rusya	1.719.784	Fransa	1.316.371	Türkiye	1.276.140
14	Türkiye	1.695.731	İngiltere	1.604.328	Türkiye	1.461.244	Türkiye	1.297.878	Endonezya	1.121.967
15	Rusya	1.551.293	Türkiye	1.550.150	Çek C.	1433963	Çekya	1.159.151	Kanada	1.115.002
16	İran	1.515.396	Çek C.	1.345.041	İngiltere	1.381.405	İngiltere	987.044	Çekya	1.111.151
17	Çek C.	1.419.993	Endonezya	1.343.714	Endonezya	1.286.848	Slovakya	985.000	Slovakya	1.000.000
18	Endonezya	1.216.615	İran	1.095.526	Slovakya	1.100.000	İtalya	777.165	İngiltere	932.488

Kaynak: OICA

1.2 Sektörün Türkiye’deki Gelişimi

Türkiye’de otomotiv sektörü 1960’lı yıllardan itibaren önemli gelişmeler kaydetmiştir (Şekil 1). Sektör, 1990’lı yıllarda ihracata yönelik rekabetçi bir nitelik kazanmış ve 1990’lı yılların sonlarına doğru Türkiye’de dünyanın önde gelen otomotiv firmalarının Türk ortaklarla kurdukları tesislerle birlikte önemli bir konum elde ederek bunlardan bazıları ortak oldukları yabancı otomotiv firmalarının ihracat üssü haline gelmiştir.

Şekil 1. Türkiye Otomotiv Sektörünün Gelişimi



İhracatta yaşanan bu büyüme, önde gelen üreticilerin Türkiye'deki tesisleri küresel üretim planlarına dâhil etmesiyle ortaya çıkmıştır. Küresel ve bölgesel satış amacıyla her geçen gün daha çok sayıda model Türkiye'de üretilirken, Türkiye'de üretilmeyen diğer araçlar ise ithal edilmektedir. Türkiye'nin bu şekilde küresel üretim planlamasına dâhil olması, AB ile yapılan ve 1996'dan beri yürürlükte olan Gümrük Birliği ile mümkün olmuştur.

Bugün gelinen noktada, üretim ve pazarlama alanlarında küresel entegrasyon büyük oranda tamamlanmıştır. Türkiye otomotiv sektöründe uygulanan üretim yöntem ve teknolojileri, uluslararası düzeyde ana firmaların kullandıkları yöntem ve teknolojilerle eşdeğerdedir. Otomotiv sektörü, üretimde kalite yönetimi ve verimlilikteki yetkinliğini, küresel ve gelişmiş pazarlara yaptığı ihracat ile kanıtlamıştır.

Türk otomotiv sektöründeki önemli yatırımlar ve üretim lisansları Tablo 2. de verilmektedir. Bu tablodaki birkaç firma hariç diğerleri zamanla kapasitelerini artırmış ve halen üretimlerine devam etmektedir.



Tablo 2. Türkiye’de Otomotiv Ana Sanayi Firmalarının Kurulum Bilgileri [9]

FİRMALAR	ÜRETİM YERİ	ÜRETİME BAŞLAMA TARİHİ	LİSANS	YABANCI SERMAYE (%)
A.HONDA	GEBZE/KOCAELİ	1997	HONDA MOTOR .	50
A.I.O.S.	İSTANBUL	1966	ISUZU	29,75
B.M.C.	İZMİR	1966	CUMMINS	0
ASKAM*	GEBZE/KOCAELİ	1964	CHRYSLER	0
FORD OTOSAN	İSTANBUL	1959	FORD	41
	ESKİŞEHİR	1983		
	KOCAELİ	2001		
HYUNDAİ ASSAN	KOCAELİ	1997	HYUNDAİ MOTOR	50
KARSAN	BURSA	1966	PEUGEUT	0
M.A.N.	ANKARA	1966	M.A.N.	97,8
M.BENZ TÜRK	İSTANBUL	1968	MERCEDES BENZ	85
	AKSARAY	1985		
OTOKAR	SAKARYA	1963	KHD/LAND ROVER	0
OTOYOL	SAKARYA	1966	IVECO-FİAT	27
O.RENAULT	BURSA	1971	RENAULT	51
TEMSA	ADANA	1987	MITSUBISHI	0
TOFAŞ	BURSA	1971	FIAT	37,8
TOYOTASA	SAKARYA	1994	TOYOTA	75

*Daha önceki Chrysler

Ülkemizin ekonomisine katkısını her geçen yıl daha da artıran otomotiv sanayimizin istihdama katkısı da istikrarlı bir artış göstermiştir (Tablo 3). Nitekim, 2009 yılında 112 bin istihdam sağlanırken 2020 yılında ise %73 artışla 193 bin kişiye ulaşmıştır.

Tablo 3. Otomotiv Sektörünün İstihdam Verisi (kişi)

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
111.992	120.037	134.854	141.590	148.491	157.426	168.231	176.154	184.037	190.457	186.228	192.867

Kaynak: TÜİK

Otomotiv sanayinin tüm sektörler içerisindeki durumunun değerlendirilebilmesi için İSO tarafından, üretimden satışlar, net satışlar, brüt katma değer, öz kaynak, aktif toplamı, dönem kârı/zararı, faiz, amortisman ve vergi öncesi kar, ihracat ve çalışan sayısı kriterleri çerçevesinde hazırlanan “Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu” çalışmasına göz atmakta fayda bulunmaktadır.

Bu kapsamda 2021 yılında ilk 10 sanayi kuruluşu arasında;

- Üretimden satışlar baz alındığında 4,
- İhracat değeri baz alındığında 5,

otomotiv sanayi firması yer almaktadır [4].



Elektrikli araç üretimleri henüz başlangıç aşamasında olmakla birlikte, getirilen çevre kısıtları, dijitalleşme ve internet altyapılarındaki gelişmelerin sektöre yeni bir kırılıma ya da sıçramaya yol açması beklenmektedir. Ülkemiz otomotiv sektörü de bu yönde hazırlıklarını sürdürmektedir.

1.3 Sektördeki Üretim Eğilimleri ve Üretilen Başlıca Ürünler .

Dünya otomotiv sanayisinin başlangıcından 1970’li yıllara kadar süren, “ölçek ekonomisi” ilkesine dayalı, esnek olmayan bant tipi üretim teknolojisi, model değişim süresinin uzun olması ve çalışanlara sorumluluk bilinci verilmeyişi gibi önemli sakıncaları beraberinde getirmiştir. 1970’li yıllarda Japonya tarafından başlatılan yalın üretim otomotiv sanayisinde önemli bir devrim olmuştur. Yalın üretim anlayışı “ekonomiklik” anlayışı ile atölye tipi üretimin “esneklik” anlayışını birleştirmiştir. Bu anlayışın beraberinde getirdiği, sürekli iyileştirme, tam zamanında üretim gibi uygulamalar bir yandan yaratıcılığı ve çalışanların işletmeye olan bağlılığını arttırmış, diğer taraftan da üretim maliyetlerinde tasarruf yapılmasına imkân sağlamıştır [3].

Türkiye’de de üretim için iş birliği yapılan küresel firmalarla Türkiye’deki ortakları arasındaki yoğun entegrasyonun gerçekleşmesi “ihracata yönelik rekabetçi bir sanayi niteliği” sürecini başlatmış ve geliştirmiştir. Bu nedenle otomotiv sanayinde uygulanan üretim yöntem ve teknolojileri, uluslararası düzeyde ve ana firmaların kullandıkları yöntem ve teknolojilerle eşdeğerdir. Ayrıca özellikle son yıllarda gelişen Ar-Ge olanak ve kapasitesi ile Türkiye’deki otomotiv sanayisinde, üretim yöntemleri ve ürün teknolojilerini geliştirme çabalarını artırmaktadır [2].

Otomotiv sektörü genel olarak, karayolu taşıt araçları (binek otomobil, otobüs, minibüs, midibüs, çekici, kamyon, traktör vb.) ve bu araçların üretiminde kullanılan parçaları imal eden bir sanayi dalı olarak tanımlanmaktadır. Otomotiv sektörü, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotifleri olarak kabul edilmektedir. Bunun sebebi, diğer sanayi dalları ve ekonominin diğer sektörleri ile çok yakından ilişkili olmasıdır. Bu sektörde meydana gelen değişimler ekonomiyi önemli derecede etkilemektedir.

Otomotiv sanayinde ana sanayi olarak adlandırılan motorlu taşıt aracı üreticileri ile yan sanayi olarak adlandırılan aksam, parça ve sistem üreticileri arasında karşılıklı bağımlılık vardır. Uzun vadeli, şeffaf ve karşılıklı güvene dayalı ilişkilerin temelini oluşturan bu bağımlılık gelecekte sadece üretimde değil tasarım alanında da geliştirilmek zorundadır. Özellikle sanayinin toplam rekabet gücünü geliştirmek ve daha yüksek katma değer yaratmak üzere yeni stratejik hedeflerin belirleneceği önümüzdeki dönemde bu konu daha da önem kazanmaktadır.

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



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

Türk otomotiv yan sanayi gerek üretim miktarı gerekse kalite olarak iç piyasada kendini kabul ettirmenin yanında, uluslararası pazarlarda rekabet gücüne ulaşmış bulunmaktadır. Sektör, teknolojik olarak kendini geliştirmiş, üretim kapasitesi ve verimlilik açısından da büyük bir aşama kaydetmiştir. Sektördeki firmaların büyük bölümü ISO kalite belgelerini almış ve dış pazarlara yönelik üretimlerini arttırmışlardır.

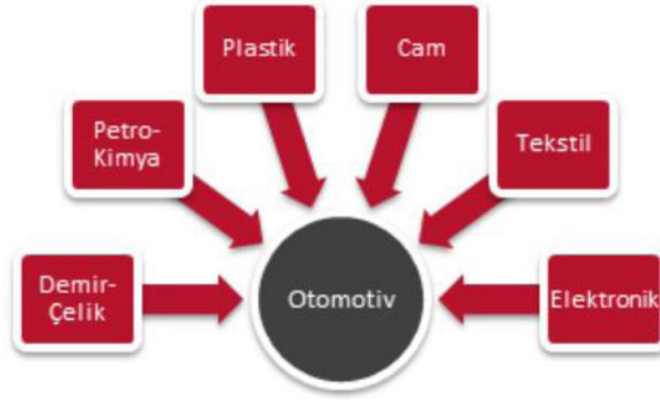
Otomotiv yan sanayi dalında gerek yurt içinde gerekse de yurt dışında faaliyet gösteren firmalara ve bununla birlikte yenileme pazarına doğrudan veya dolaylı olarak ana sanayi tarafından belirlenen teknik dokümanlarına uygun orijinal ve eşdeğer mamul, yarı mamul ve sistem üretilmektedir. Ancak daha yüksek yerli katkı için “batarya, motor-vites kutusu ve diferansiyel kutusu”ndan oluşan güç ünitesi ile “elektrik/elektronik kontrol sistemleri”nin de seri olarak üretimi gereklidir.

1.4 Sektörün Alt Sektörleri ve Etkileşim Halinde Olduğu Diğer Sektörler

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

Otomotiv sanayi demir-çelik, hafif metaller, petro-kimya, lastik, plastik gibi temel sanayi dallarının başlıca ürün alıcısıdır ve otomotiv sektöründeki teknolojik gelişmelerin paralelinde bu sektörleri de teknolojik gelişmeye zorlayan ve katkı sağlayan bir sektördür. Turizm, alt yapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araçlar otomotiv sektörü ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından ilgilendirmektedir [3].

Şekil 2. Otomotiv Sektörünün Alıcısı Olduğu Sektörler [8]



Otomotiv sektörü kendi bünyesi dışında, hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleriyle de yakından ilişkili olup savunma sanayinin gelişmesine de en önemli desteği veren sanayi dalı niteliğindedir. Gelişmiş pazarlardaki çevreye ve güvenliğe yönelik yüksek standartlar ve tüketici istekleri, otomotiv sanayinde yoğun bir teknolojik gelişmeye yol açmaktadır. Bunun sonucu olarak, müşteri tercih ve beklentileri büyük oranda değişikliğe uğramakta ve bütün ürün segmentasyonu değişmektedir.

Şekil 3. Otomotiv Sektörünün Tedarik Sağladığı Sektörler [8]





Otomotiv sanayi, doğrudan ve dolaylı olarak çok geniş istihdam olanakları sağlayan bir sanayi dalı olup aynı zamanda ham madde – tüketici arasındaki tüm işlevleri de kapsayan bir tedarik zinciridir. Burada hedef, tüketicinin talepleri doğrultusunda rekabetçi bir üretimi gerçekleştirmektir. Tedarik zinciri içinde kalite, maliyet, lojistik ve tasarım/teknoloji yönetimi ortaktır. Özellikle araç üretimi ile ham madde ve aksam-parça üretimin tam bir uyum içinde bulunması gerekir. Bu amaçla her alanda motorlu taşıt aracı üretim ile aksam-parça üretimi yapan kuruluşlar arasında uzun vadeli stratejik iş birliğinin kurulması gereklidir [1].

1.5 Sektörün Bölgesel Yapısı ve Kümelenmeler

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

Otomotiv sanayinde yaşanan büyük rekabet sonucunda azalan kâr oranları, Ar-Ge harcamalarının artması ve yeni teknoloji kullanımına yönelik yüksek yatırım gerekliliği nedeniyle, şirketler arası birleşme yoluyla güç birlikliklerinde artış görülmektedir [5].

Küreselleşmiş bir sektör olan otomotivde, firmaların son derece dinamik, değişken bir pazarla yüz yüze geldiği görülmektedir. Dolayısıyla firmalar, bu yeni durumla birlikte ortaya çıkan fırsatlara ve tehditlere ayakta kalabilmek için hızla tepki verebilmelidir. Ancak tekil olarak pek çok firmanın, özellikle küçük ve orta ölçekli firmaların bu durumla baş etmesi mümkün gözükmemektedir. Kümelenme kavramı da burada ortaya çıkmaktadır.

Yeni fikir ve hünerlerin başarıyla uygulanması şeklinde sürekli yenileşim, birlikte yürütülen araştırma, ürün tasarımı, pazarlama, tedarik, eğitim ve diğer işbirlikçi faaliyetler, küme içindeki işletmeleri küresel pazarda yarışmaya muktedir kılmaktadır. Bu örgütlenme biçimiyle birlikte; öğrenmek ve çalışmak, fırsat ve tehditlerle başa çıkabilmek, iç veya dış pazarlarda gerekli zenginleştirilmiş rekabetçi üstünlükler elde etmeye odaklanmak için kuruluşlar arasındaki bağların güçlendirilmesi sağlanabilmektedir [6].

Türkiye'deki otomotiv sektörü yerleşim olarak Doğu Marmara Bölgesinde yoğunlaşmıştır. Türkiye'deki otomotiv kümesi, tedarik zinciri yapısına dayalı olarak organize olmuştur. Ancak otomotiv sektörü özelinde ülkemizde kümelenmelerin istenilen düzeyde olmadığı değerlendirilmektedir. Bu problemin çözümüne yönelik olarak özellikle otomotiv yan sanayinin bilinçlendirilmesi ve bu doğrultuda ana sanayinin gerekli desteği sağlaması gerekmektedir.

1.6 Sektörün Kapasite Kullanımı

Otomotiv sanayinde motorlu taşıt yıllık üretim kapasitesi 2021 yılı itibariyle 2 milyon 100 bin adede yaklaşmıştır. 1990'lı yılların başında özellikle otomobilde talebin her yıl yüzde 25'ler düzeyinde ve istikrarlı olarak artışı ile ana ve yan sanayide yoğun yatırımlar yapılmıştır. Kapasite artışı yanında özellikle rekabet için teknoloji yenileme, yeni model yatırımları ile Ar-Ge çalışmaları bu dönemde büyük hız kazanmıştır. Öte yandan 1990'lı yıllarda ana ve yan sanayideki üretici firmalarla, pazarlama kuruluşlarında yeniden yapılanma çalışmaları tamamlanmıştır.

Şekil 4. Seçilmiş Yıllara Göre Üretim Kapasiteleri (Adet)

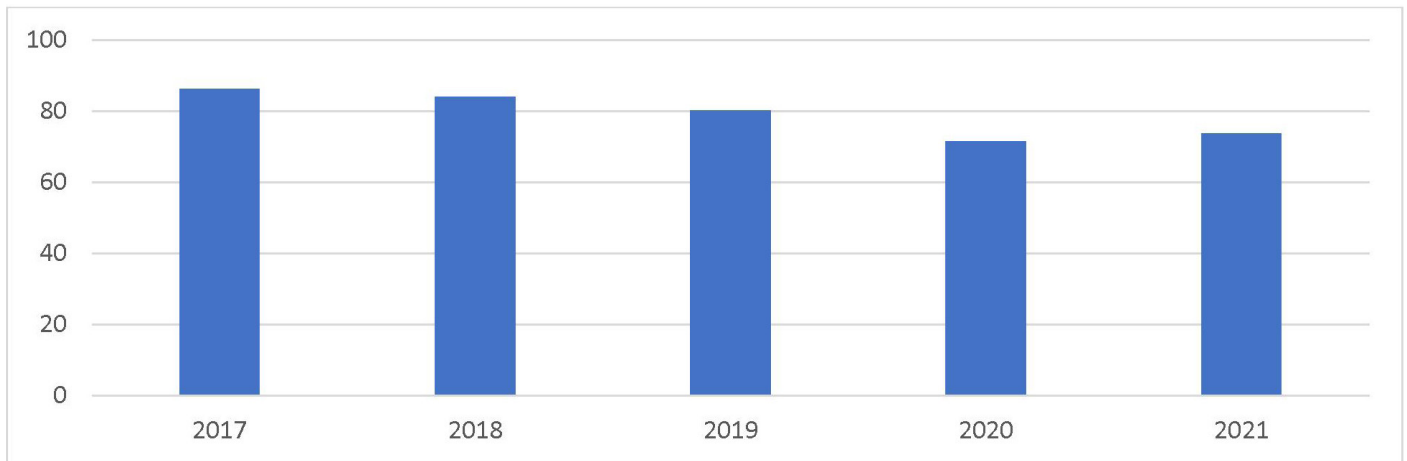


Kaynak: OSD

Otomotiv sanayi son 20 yıllık süreçte yıllık üretim kapasitesini iki buçuk katına çıkarmıştır. Ulaşılan bu noktada, kapasite kullanım oranlarının önemi daha da artmaktadır. Kurulu yüksek kapasitenin düşük oranlarda kullanılması üretim maliyetlerinin artışıdaki temel etkenlerden biridir. Söz konusu olumsuzluk, özellikle kriz dönemlerinde kendini daha da şiddetli hissettirmektedir.

Otomotiv sanayinde bulunan kapasite fazlasının mali yükü; pazardaki büyümenin sınırlı kalması, müşterilerin daha düşük fiyatla daha yüksek kalite/performans/konfor isteklerinden doğan yoğun rekabet, Ar-Ge harcamalarının artışı sonucunda azalan kar oranları gibi nedenlerle daha da artmaktadır.

Şekil 5. Kapasite Kullanımı (2017-2021)



Kaynak: TCMB (NACE Rev2. Kod:29)



Kapasite kullanım oranları 2017 yılında %80'in üzerinde iken 2021 yılında %70 seviyelerine düşmüştür (Şekil 5). Bu durumun pandemi nedeniyle tedarik zincirinde yaşanan aksaklıklar ve talepteki daralmadan kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

1.7 Sektörde Girişim Sayısı

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

Tablo 4. Girişim Sayısı

	2017	2018	2019	2020	2020/2019 Değişim (%)
<i>Motorlu Kara Taşıtı İmalatı</i>	4.726	4.851	4.910	5.130	4,4
TOPLAM İMALAT SANAYİ	391.024	396.118	403.018	409.482	1,5
Pay (%)	1,2	1,2	1,2	1,3	-

Kaynak: TÜİK

Otomotiv sanayinin 2020 yılı girişim sayısının bir önceki yıla göre artış oranı, genel imalat sanayindeki artışın üç katı seviyesinde yüksek bir performans göstermiştir (Tablo 4). Bu nedenle otomotiv sanayinin toplam imalat sanayindeki payı %1,2'den %1,3'e çıkmıştır.

1.8 Sektörde İstihdam

2020 yılı için Türkiye'de motorlu kara taşıtları imalatı istihdamı 192.867 kişi olmuştur. İmalat sanayi toplam istihdamı içinde motorlu kara taşıtları istihdamı yüzde 4,47 pay almıştır.

Tablo 5. İstihdam/Ücretli Çalışan Sayısı

	2017	2018	2019	2020	2020/2019 Değişim (%)
<i>Motorlu Kara Taşıtı İmalatı</i>	184.037	190.457	186.228	192.867	3,5
TOPLAM İMALAT SANAYİ	4.018.741	4.133.611	4.084.281	4.308.474	5,4
Pay (%)	4,57	4,60	4,55	4,47	-

Kaynak: TÜİK



Sektörde pandemi kaynaklı yarı-iletken ve diğer tedarik ürünlerinin teminindeki aksaklıklar nedeniyle üretimin ve dolayısıyla istihdamın imalat sanayi geneli gerisinde kalmasına neden olduğu tahmin edilmektedir.

1.9 Sektörün Cirosu

Ciro referans dönemi sırasında gözlem birimi tarafından fatura edilmiş, toplamları kapsar ve bu üçüncü kişilere sunulan hizmet ve mal piyasa satışlarına karşılık gelir olarak tanımlanan ciro, otomotiv sanayi için 2020 yılı verilerine göre 270,9 milyar TL'dir. Aynı yıl, toplam imalat sanayi cirosunun 3 trilyon 51 milyar TL olduğu göz önünde bulundurulursa, ciro bakımından otomotiv sanayinin imalat sanayi içindeki payının %8,84 olduğu görülmektedir.

Tablo 6. Ciro

	2017 (milyar TL)	2018 (milyar TL)	2019 (milyar TL)	2020 (milyar TL)	2020/2019 Değişim (%)
Motorlu Kara Taşıtı İmalatı	155,1	204,3	231,9	270,9	16,88
TOPLAM İMALAT SANAYİ	1.695,8	2.223,2	2.523,5	3.051,8	20,92
Pay (%)	9,14	9,17	9,15	8,84	-

Kaynak: TÜİK

Tablo 4'te görüleceği üzere otomotivin imalat sanayi girişim sayısı içerisindeki payı %1,2 seviyesindeki iken ciroya bakıldığında bu oranın %9'lar seviyesinde olduğu görülmektedir. Bu durum otomotiv sektörünün yüksek katma değerli üretim yaptığının göstergesidir.

1.10 Sektörün Ar-Ge Faaliyeti

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

Son on yıllık süreç içerisinde, otomotiv konusunda, özellikle rekabet öncesi AR-GE projelerinin hayata geçirilmesi için önemli çalışmalar yapılmıştır.

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



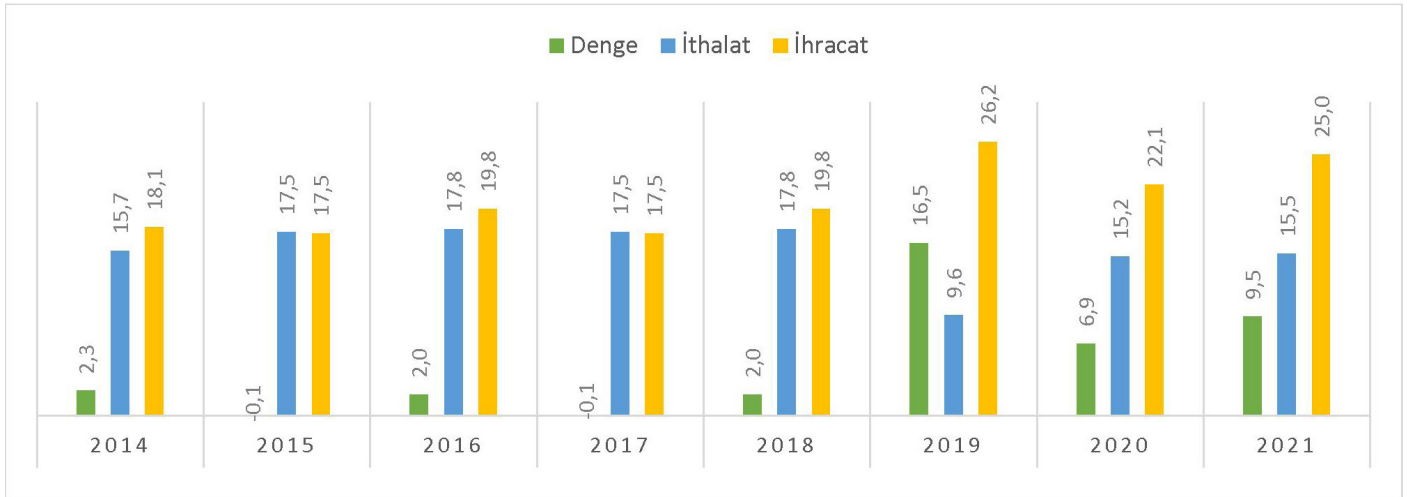
Uygulaması Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yürütülen 5746 sayılı Kanunun Ar-Ge Merkezi Belgesi kapsamında sağlanan teşvik ve muafiyetler, ülkemizde Ar-Ge payının artırılmasında büyük katkısı bulunan işletmeler için büyük önem taşımaktadır.

5746 sayılı Kanun kapsamında ülkemizde Ar-Ge alt yapısını oluşturmuş, çok sayıda Ar-Ge personeli çalıştıran ve ülkemizin GSYİH'daki Ar-Ge payına katkıda bulunan büyük işletmelerin bu çalışmalarını daha da geliştirmelerini ve kendi teknolojilerini üretmelerine imkân sağlamıştır. 2021 yılı Aralık ayı itibariyle, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca toplam 1.254 işletmeye Ar-Ge Merkezi Belgesi verilmiştir. Otomotiv sanayi 160 Ar-Ge Merkezi kuruluşu ile 1.254 merkez arasında ikinci sırayı almaktadır. Kurulan Ar-Ge Merkezlerinin 23'ü ana sanayi şirketlerinde 131'i yan sanayi şirketlerinde, 6'si ise Otomotiv Tasarımı ve Mühendislik şirketlerinde yer almaktadır.

1.11 Sektörün Dış Ticareti

Otomotiv sektöründe gerek ithalat anlamında gerekse ihracat anlamında birçok ürün dış ticarete yer almaktadır. Bu sektörde ithalat ve ihracat dengesi oldukça önemlidir. İthal ve ihraç edilen mamullerin mali yükü oldukça fazladır. Bu yükün dengede tutulması ülke ekonomisi için oldukça önemlidir. Otomotiv sektörü piyasadaki değişimlerden çok hızlı etkilenmektedir. Bu nedenle yıldan yıla bu sektörde dalgalanmaların fazla oluşu son derece normal karşılanmaktadır.

Şekil 6. Yıllar İtibariyle Otomotiv Sektörü Dış Ticareti (Milyar Dolar)



Kaynak: TÜİK

Türkiye'nin yıllara göre otomotiv ihracat ve ithalat verilerinin gösterildiği Şekil 4'ten de görülebileceği üzere, 2021 yılında Fasıl 87 (GTİP) kapsamındaki motorlu kara taşıt araçları dış ticaretinde, toplam 15,6 milyar dolar ithalata karşılık 25 milyar dolar ihracat gerçekleşmiştir.



Son yıllarda ülkemizin cari açığının kapanmasında önemli bir sektör olan otomotiv sektörümüz bu özelliğini pandemiye rağmen 2020 ve 2021 yıllarında da sürdürmüştür.

1.12 Sektörün Maliyet Bileşenleri

Otomotiv sektörünün en önemli sorunları arasında hiç şüphesiz kapasite kullanım oranlarının düşüklüğü gelmektedir. Atıl kapasite seviyesinin yüksek oluşu işletme maliyetlerinin yükselmesine neden olmakta, bu da ürün fiyatlarına yansımakta ve dolayısıyla da pazarlama faaliyetleri de zorlaşmaktadır.

İşçilik ücretlerinin yüksek olduğu Avrupa ülkelerinde otomasyon konusu süratle önem kazanmakta ve üretim merkezlerinde uygulaması artmaktadır. Ülkemizde rekabet avantajını arttıracak, ilk yatırım maliyeti yüksek olan bu konudaki çalışmaların yalın üretim anlayışı ile birleştirilip geliştirilmesi gerekmektedir.

Sanayinin rekabet gücünün devamı ve özellikle rakip ülkelere göre önemli bir üstünlük sağlayan işgücünün korunması, işçi-işveren ilişkilerinin sağlıklı bir ortamda korunmasına bağlıdır. Çalışma barışının tarafların ortak çabaları ile sürdürülmesi, sanayinin üretim ve ihracatının devamının sağlanması ve yeni yatırımların Türkiye'ye çekilebilmesi açısından büyük önem arz etmektedir [7].

Günümüzde otomotiv sektöründe maliyetlerin azaltılması konusunda önemli adımlar gerçekleştirilmektedir. En önemli maliyet azaltma çalışmaları arasında üretim noktalarının pazarlara yakın kurulmasıdır [3]. Bu üretim modeli, bir taraftan yatırımcı şirkete nitelikli işgücü, hammadde temini ve çeşitli teşviklerden yararlanma gibi maliyet düşürücü katkı sağlarken; diğer taraftan yatırımın yapıldığı ülkede yeni istihdam yaratması, yerli sanayiye ve ekonomiye kaynak sağlaması nedenleriyle de toplumlarda yerli üretimi sahiplenme duygusu yaratarak, ürüne sosyoekonomik rekabet gücü kazandırmaktadır.

Detaylı bir analiz gerçekleştirildiğinde otomotiv sektöründe işlev gören bir firmayı etkileyen oldukça fazla faktörün olduğu açıktır. Öyle ki bu faktörler; işletmenin hem iç yapısı ile ilgili hem de dış faktörler ile ilgilidir. Bir işletmenin pazarda etkin bir konuma ulaşabilmesi bu sorunlar ve faktörler ile baş edebilme gücüne bağlıdır.

İhracatın, işletmelerin iç pazarlar dışında, dış pazarlarda da etkili olarak önemli maliyet bileşenlerinden düşük kapasite kullanım oranlarının yükselmesini sağlayacağı ve bunun sonucunda da işletmenin finansal başarısını arttıracığı açıktır. Bunun dışında, yabancı ortak yüzdesi, Ar-Ge proje sayısı, patent sayısı gibi değişkenlerin ihracat oranı ve finansal başarı ve dolaylı olarak da maliyet bileşenleri üzerinde etkisi olmaktadır [4].

1.13 Otomotiv Sektörü Projeksiyonu

Dijitalleşen dünyayla beraber ihtiyaçlar ve eğilimler de hızla değişmektedir. Bu değişim otomotiv sektörünü de temellerinden etkileyerek geleneksel otomotiv algısının yerini mobilite teknolojileri almaktadır. Bağlanabilirlik, dijitalleşme, araç paylaşımı, altyapı dönüşümü, otonom araçlar vb. gibi hususları barındıran mobiliteye ayak uydurmak sektörün geleceği açısından büyük önem arz etmektedir.



İnsanların dijital yaşamlarının tamamında kesintisiz bir deneyim beklemesi, araçların da telefon, bilgisayar gibi “bir diğer cihaz” haline gelmesi yönünde baskı oluşturmaktadır. Bağlanabilirlik sadece kullanıcı için değil üreticinin de veri toplama ve iyileştirme çalışmaları için ciddi faydalar sağlayan bir araçtır. Mevcut durumda otomotiv sektöründeki nakit akışının büyük bölümü aracın ilk satış anında gerçekleşiyor olmasına rağmen gelecekte bağlanabilirlik sayesinde araçta yapılacak kullanıcı profili endeksli uygulama içi satışlar ile nakit akışında süreklilik yaşanacaktır.

Avrupa, Yeşil Mutabakat ile 2050'ye kadar mobilitede emisyonların %90'ının azaltılması hedeflemiştir. Bu kapsamda yayınlanan regülasyonlar ile dizel motor kullanımı zorlaşmış hatta birçok Avrupa ülkesi otomobiller için dizel motor kullanımını bırakma kararı almıştır. Böylece motor teknolojisinde de hibrit ve elektrikli seçenekler ön plana çıkmaya başlamıştır.

Uluslararası Enerji Ajansının “Yeni Politikalar” senaryosuna göre, elektrikli otobüs stoğunun 2025 yılında 3,2 milyon adede, 2030 yılında 4,8 milyon adede ulaşması beklenmektedir. 2030 yılında elektrikli otobüslerin toplam otobüs satışı içindeki oranının Avrupa için %30'u aşması beklenmektedir. Aynı oran Çin için %60'a yaklaşmaktadır.

Türkiye’de elektrikli otomobil satışı 2020 yılında % 280 artışla 844 adet olarak gerçekleşmiştir. Grey market verileri de eklendiğinde bu sayı 1.600 adede ulaşmaktadır. Hibrit otomobil satışı ise % 85 artarak 22 bin adedi aşmıştır. Yapılan orta senaryo projeksiyonuna göre Türkiye’nin 2030 yılında % 25’i elektrikli olmak üzere 1,65 milyon adet araç pazarına ulaşması 22 milyonun üzerinde araç stokunun olması beklenmektedir.

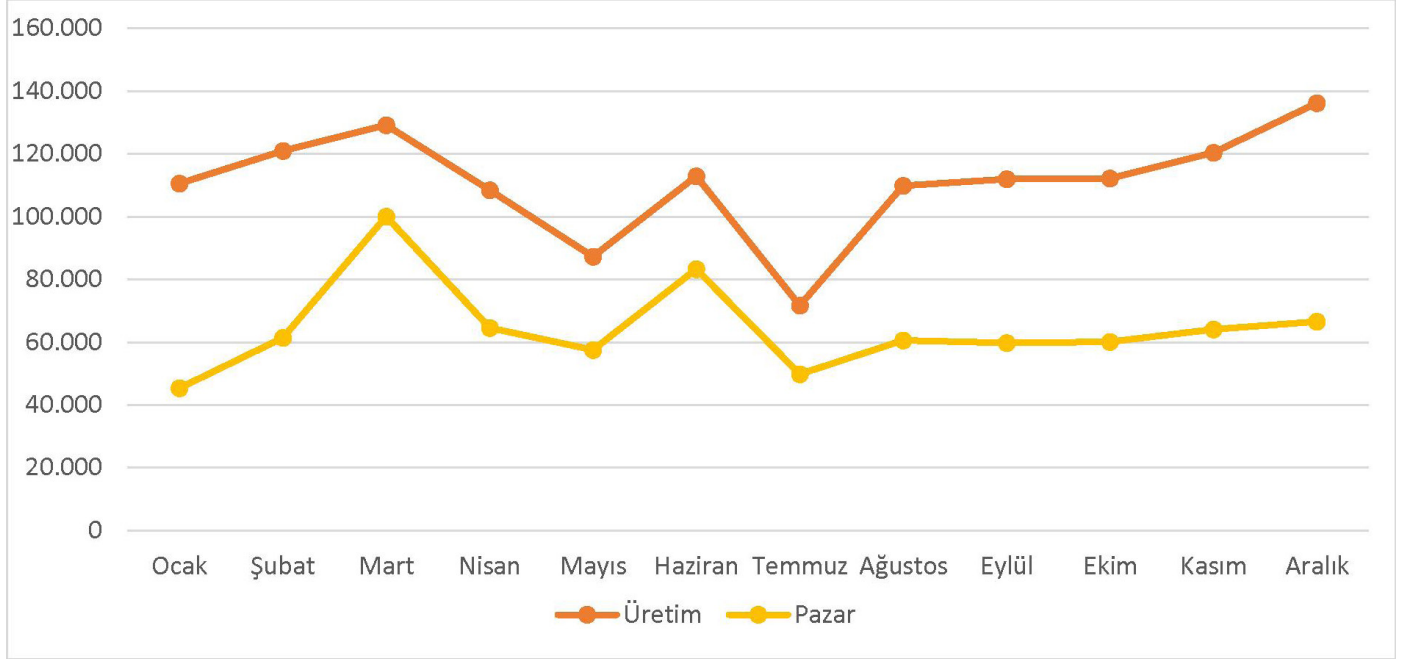
Elektrikli araçlar ekosisteminin gelişmesinde, bu araçlar için “Şarj Altyapısının Gelişimi” önemli bir unsur olarak görülmektedir. Bu bakımdan, “Türkiye’de elektrikli araçlar için şarj altyapısının geliştirilmesi” konusu öncelikli bir gündem olarak çalışılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda, Bakanlığımız ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ve Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı arasında bir çalışma grubu oluşturulmuş olup, ilk aşamada, şarj altyapısının geliştirilmesine yönelik ele alınması gereken konular belirlenerek çalışmalara başlanmıştır.

2. SEKTÖRÜN SON DÖNEM DEĞERLENDİRMESİ

2.1 Son Dönemde Sektöre İlişkin Türkiye’deki Gelişmeler

Türkiye’de 2020 yılına göre 2021 yılında otomotiv toplam pazarı %3,1 azalarak 772.722 adet, otomotiv üretimi ise %0,3 azalarak 1.331.643 adet olarak gerçekleşmiştir.

Şekil 7. 2021 Yılı Üretim ve İç Pazar Durumu (Adet)



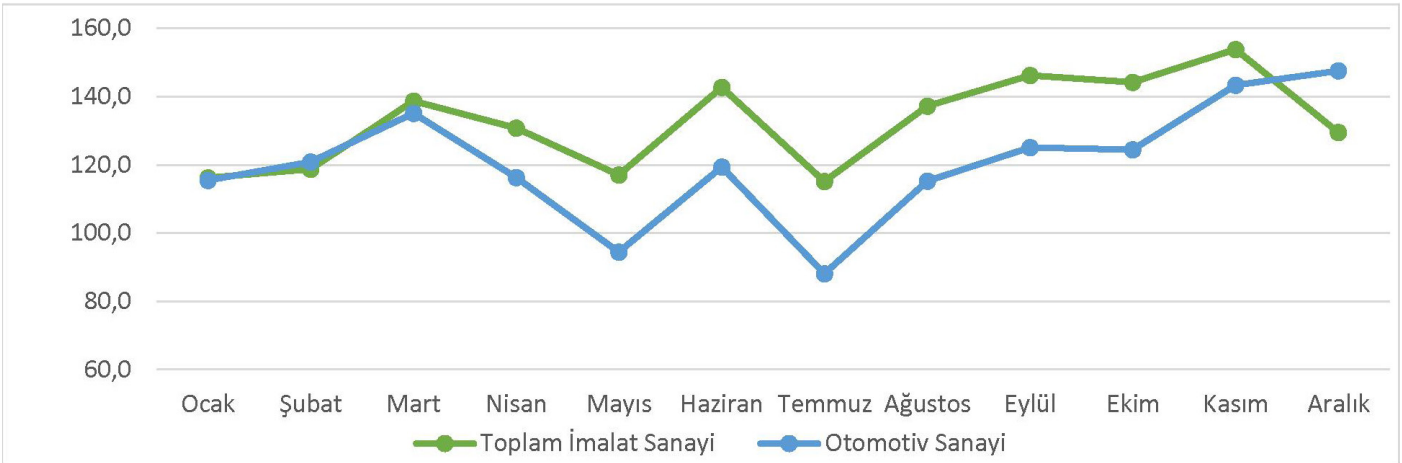
Kaynak: OSD

Grafik incelendiğinde otomotiv sektörü üretim verilerinin iç pazar talebi ile uyumlu olduğu görülmektedir. İç pazarın aylık 60 bin civarında stabil hale geldiği, bununla birlikte ihracatta önemli bir artışın olduğu gözlenmiştir.

2.2 Sektörün Üretim Endeksi Değerlendirmesi

TÜİK verilerine göre 2021 yılı otomotiv sanayi üretim endeksi ortalama 120,4 olarak gerçekleşmiştir.

Şekil 8. 2021 Yılı Üretim Endeksi Durumu (2015=100)



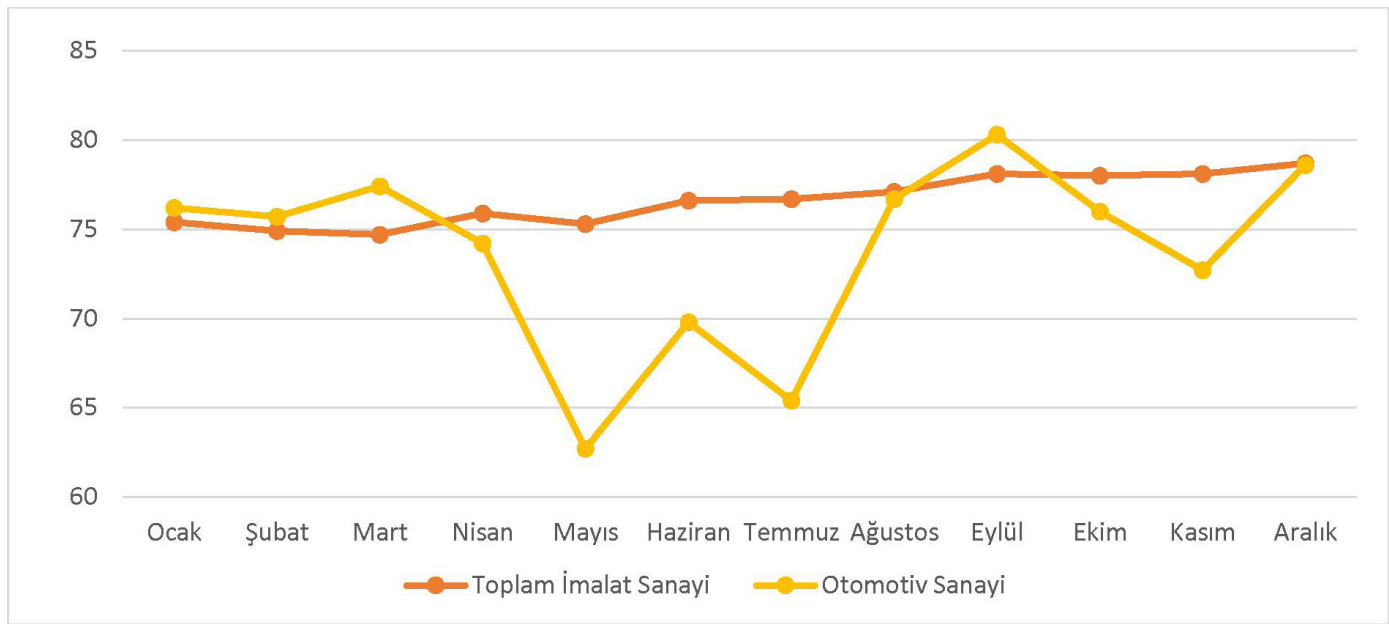
Kaynak: TÜİK

Türkiye’de otomotiv sektörünün 2021 yılında küresel çapta yaşanan parça tedarik krizinin etkileri sebebiyle imalat sanayi genelinden negatif ayrışmasına rağmen son aylarda bir toparlanma içerisinde olduğu grafik incelemesinden anlaşılmaktadır.

2.3 Sektörün Kapasite Kullanım Oranı Değerlendirmesi

TCMB verilerine göre sektörün kapasite kullanım oranı 2021 yılında ortalama %73,8 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Şekil 9. 2021 Yılı Kapasite Kullanım Oranı Durumu (%)



Kaynak: TCMB

2021 yılı kapasite kullanım oranları imalat sanayi genelinde %75’den başlayıp %80’lere yaklaşan sabit bir eğimde giderken otomotiv sektörü pandemi kaynaklı üretime ara vermeler nedeniyle dalgalı bir seyir izlemiştir. Buna rağmen otomotiv sektörü yılsonu kapasite kullanım oranında imalat sanayi genelini yakalama başarısını göstermiştir.

2.4 Sonuç ve Değerlendirme

Türkiye’de otomotiv sektörü; Avrupa Yeşil Mutabakatı ve AB mevzuatına tam uyum perspektifi içerisinde emisyon değerlerinin düşürülme eğiliminde olduğu bu süreçte toplam ihracatın yaklaşık %20’sini karşılayan, Ar-Ge faaliyetlerinin yoğun olduğu, istihdamın sürekli arttığı, Türkiye’nin Avrupa ve dünya pazarında söz sahibi olduğu bir sektördür.

Pandemi sürecinin ve küresel çapta gerçekleşen yedek parça tedarik krizinin etkileri ile üretim miktarları ve kapasite kullanım oranlarında düşüş gerçekleşmiş olmasına rağmen Türkiye otomotiv sanayi dünya arenasında üst sıralardaki yerini korumayı başarmıştır.



2021 yılı kapasite kullanım oranları imalat sanayi genelinde %75'den başlayıp %80'lere yaklaşan sabit bir eğimde giderken otomotiv sektörü pandemi kaynaklı üretime ara vermeler nedeniyle dalgalı bir seyir izlemiştir. Buna rağmen otomotiv sektörü yılsonu kapasite kullanım oranında imalat sanayi genelini yakalama başarısını göstermiştir.

2.4 Sonuç ve Değerlendirme

Türkiye'de otomotiv sektörü; Avrupa Yeşil Mutabakatı ve AB mevzuatına tam uyum perspektifi içerisinde emisyon değerlerinin düşürülme eğiliminde olduğu bu süreçte toplam ihracatın yaklaşık %20'sini karşılayan, Ar-Ge faaliyetlerinin yoğun olduğu, istihdamın sürekli arttığı, Türkiye'nin Avrupa ve dünya pazarında söz sahibi olduğu bir sektördür.

Pandemi sürecinin ve küresel çapta gerçekleşen yedek parça tedarik krizinin etkileri ile üretim miktarları ve kapasite kullanım oranlarında düşüş gerçekleşmiş olmasına rağmen Türkiye otomotiv sanayi dünya arenasında üst sıralardaki yerini korumayı başarmıştır.

Gelecekte de dünya piyasasında üst sıralarda kalmak adına Türkiye otomotiv sektörünün mobilite odaklı teknoloji dönüşümlerine ayak uydurmak ve sürdürülebilir bir ekosistem yaratmak gayesinde olmalıdır.

KAYNAKÇA

1. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2016-2019).
2. Kalkınma Bakanlığı, Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu.
3. Özşahin, M., 2009. "Türkiye Otomotiv Sektörünün Kendini Örgütleyen Haritalar İle Finansal Analizi", Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
4. İSO, "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu".
5. Akarsoy, A.T., 2009. Türkiye'de Taşıt teknolojileri.
6. Akarsoy, A.T., Otomotiv Kümeleri İçin Kapasite Oluşturma Projesi, OKÜMKAP.
7. İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sektörü (2007).
8. TSKB, Otomotiv Sektör Raporu
9. DPT, Türkiye'de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi



**T.C. SANAYİ VE
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI**
SANAYİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



www.sanayi.gov.tr