

2016

**TÜRKİYE' DE OTOMOTİV
ENDÜSTRİSİ,
OTOMOTİV YAN SANAYİİ VE
KÜTAHYA**

NG PROJE GRUBU TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR

2016



1.Giriş.....	2
2. Otomotiv Ana ve Yan Sanayinde Mevcut Durum Analizi.....	3
2.1 İşletme Sayısı ve Bazı Karakteristikleri.....	3
3.Otomotiv Yan Sanayiine Bakış.....	6
4.TOSB	8
5. Üretim	9
6. İç Pazar.....	10
7. Dış Ticaret.....	11
8. Türk Otomotiv Sanayinin Dünya Otomotiv Ligindeki Yeri.....	12
9. Türk Otomotiv Ana ve Yan Sanayide Ar-Ge Faaliyetleri.....	13
10. Mekansal Dağılım ve Kümelenme.....	14
10.1 Marmara Bölgesinde Otomotiv Kümelenmesinin Göstergeleri.....	16
11. Kütahya İli Hakkında Genel Bilgiler	19
11.1 Tarihçe.....	19
11.2 Coğrafi Durum.....	20
11.3 İdari ve Sosyo Ekonomik Durum.....	21
11.4 Kütahya İlimizin Öne Çıkan Özellikleri.....	21
11.5 Kütahya’ da Otomotiv ve Sanayinin Durumu.....	22
11.6 Kütahya’ da Yatırım Avantajları.....	24
11.6.1 Teşvikler.....	24
11.6.2 Kütahya İlimizin Yatırım Cazibesi.....	26
11.7 Kütahya’ da Otomotiv Sektörü Temsilcilerinin Yaşadığı Sıkıntılar	29
12. Sonuç	30

1. GİRİŞ

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

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

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

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

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

2000'li yıllardan bu yana yoğun eğitim programları ile yetişen üstün nitelikli insan gücü, sektördeki rekabet gücünün en önemli dayanağıdır. Sektörde yabancı ortakların dünya pazarlarındaki gücü, ulaşılan teknolojik bilgi birikimi, uluslararası belgelendirme ile kanıtlanmış kalite yönetim sisteminin varlığı sektörde ulaşılan rekabet düzeyinin göstergeleridir. Otomotiv yan sanayi, mamul üretim kapasitesi, mamul çeşitliliği ve ulaştığı standartlar itibarıyla, Türkiye'de imal edilen taşıt araçları için gerekli olan yedek parçaların en az % 80'ini karşılayabilecek düzeye erişmiştir.

Bu planda, *“İşletmelerin fiziki altyapı ihtiyaçları karşılanacak, ağ oluşturma ve kümelenme girişimleri desteklenecektir”* denilmektedir. *“İşletmelerin belirlenmiş sanayi bölgelerinde kurulması ve*

mevcutların bu alanlara taşınması özendirilecektir.” denilerek sanayi bölgeleri ve kümelenme girişimlerine hız verilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca planda *“Yerel kümelenme alanlarını destekleyici, kümedeki aktörler arasında işbirliğini arttırıcı ve kümenin dünya piyasaları ile entegrasyonunu sağlamaya yönelik mekanizmaların oluşumu özendirilecektir.”* denilmektedir (DPT, Otomotiv Sanayi 2007, 91-94). Ülkemizde kümelenme çalışmalarına destek verilmesi ilke olarak benimsenmektedir.

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

2. OTOMOTİV ANA VE YAN SANAYİNDE MEVCUT DURUM ANALİZİ

2.1 İşletme Sayısı ve Bazı Karakteristikleri

Türkiye’de motorlu taşıt üreten 15 ana işletmenin 2015 yılı toplam üretimi 1.41 milyon adet/yılı aşmaktadır (Tablo 1). Yıllık üretim kapasitesi en fazla olan firmalar ise Tofaş, Oyak Renault, Ford Otosan ve Toyota grubudur. Otomotiv sanayinde otomobil ve hafif ticari araçlar üretim kapasitesi son on yıl içinde % 50 oranında artmıştır. Türkiye’de faaliyet gösteren Avrupa Birliği üyesi otomotiv firmaları Fiat/Iveco, Ford, Man, Mercedes Benz, Renault, Peugeot, Land Rover iken, diğer ülkelere ait firmalar ise Isuzu, Toyota, Honda, Hyundai ve Mitsubishi’dir. Türkiye’de ulusal bir otomotiv markası bulunmamakta, yabancı ortaklık veya lisans ile üretim yapılmaktadır.

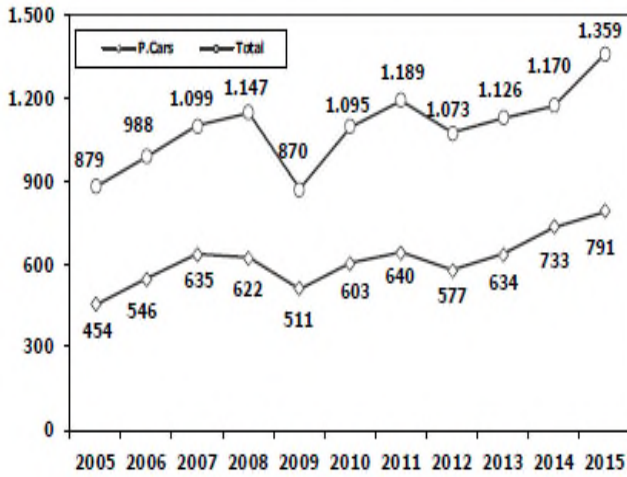
Türkiye’de motorlu taşıt üreten firmaların 2015 yılı dış satışları Tablo 2’de verilmektedir.

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

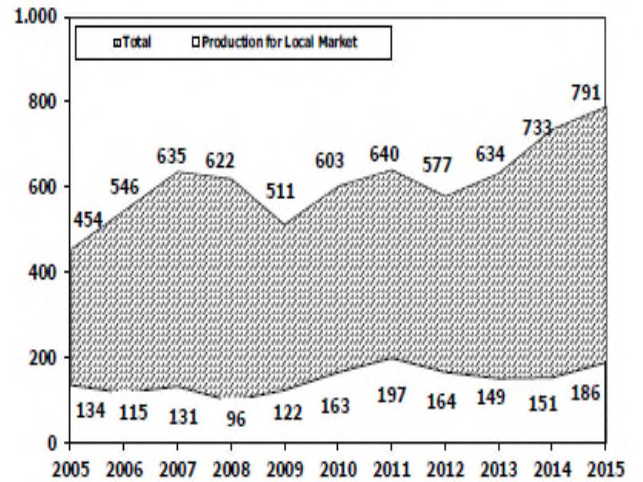
K.KAMYON : AYA 3.5-12 Ton (L.Truck:GW 3.5-12 Ton)
B.KAMYON : AYA 12 Ton'dan Büyük (M.Truck:GW 12 Ton And Up)

TİPLER	ARALIK AYI ÜRETİMİ December Production		12 AYLIK ÜRETİM 12 Months Production		DEĞİŞİM % Percent Change %	
	2014	2015	2014	2015	ARALIK December	12 AY 12 Months
OTOMOBİL - Pass.Car	70.480	74.688	733.439	791.027	6	8
TİCARİ ARAÇLAR - Commercial Vehicles	50.113	51.064	437.006	567.769	2	30
* B. KAMYON - M. Truck	2.988	3.067	29.169	30.968	3	6
* K. KAMYON - L. Truck	492	946	3.432	4.870	92	42
* KAMYONET - Pick Up	41.540	43.176	357.219	468.933	4	31
* OTOBÜS - Bus	533	921	6.442	8.789	73	36
* MİNİBÜS - Minibus	4.092	2.013	35.420	47.078	-51	33
* MİDİBÜS - Midibus	468	941	5.324	7.131	101	34
TAŞIT ARAÇLARI TOPLAM - MV Total	120.593	125.752	1.170.445	1.358.796	4	16
TRAKTÖR - F.Tractor	3.327	3.411	48.403	51.238	3	6
GENEL TOPLAM - Grand Total	123.920	129.163	1.218.848	1.410.034	4	16

Toplam Üretim ve Otomobil Üretimi (x1000) (Ocak-Aralık)
Total & P.Cars Production (x1000) (January- December)



Otomobil Üretimi ve İhracat (x1000) (Ocak-Aralık)
P.Cars Production & Exports (x1000) (January- December)



Tablo 1.

2015 Otomotiv Sanayii Dış Satışlar 2015 Automotive Industry Exports Sales

TIPLER-Types	Ocak January	Şubat February	Mart March	Nisan April	Mayıs May	Haziran June	Temmuz July	Ağustos August	Eylül September	Ekim October	Kasım November	Aralık December	TOPLAM Total
Otomobil	48.533	51.237	58.872	52.089	36.570	56.556	37.308	35.805	51.704	58.704	57.183	60.122	604.683
OTOMOBİL-Pass. Car	48.533	51.237	58.872	52.089	36.570	56.556	37.308	35.805	51.704	58.704	57.183	60.122	604.683
TİCARİ ARAÇ	30.759	29.357	31.084	32.631	22.528	36.124	36.488	20.988	38.387	41.145	36.004	32.161	387.652
* KAMYONET-Pick Up	26.679	25.609	26.296	27.006	18.550	31.234	31.941	17.914	34.159	37.547	34.429	30.470	341.634
* KAMYON-Truck	88	13	58	127	93	112	151	129	124	115	160	238	1.408
* MİDİBÜS-Midibus	31	40	19	18	35	40	40	29	45	39	58	57	447
* MİNİBÜS-Minibus	3.642	3.262	4.224	4.964	3.389	4.213	3.949	2.474	3.590	2.882	743	903	38.255
* OTOBÜS-Bus	315	433	487	496	461	525	407	446	469	562	614	493	5.708
Traktör	1.342	1.231	1.268	949	939	1.203	1.211	1.393	1.447	1.339	1.619	991	14.932
TRAKTÖR-F.Tractor	1.342	1.231	1.268	949	939	1.203	1.211	1.393	1.447	1.339	1.619	991	14.932
TOPLAM-Total	80.630	81.825	91.224	85.669	60.037	93.883	75.007	58.186	91.538	101.188	94.806	93.274	1.007.267

Otomobil

FİRMALAR-Companies	Ocak January	Şubat February	Mart March	Nisan April	Mayıs May	Haziran June	Temmuz July	Ağustos August	Eylül September	Ekim October	Kasım November	Aralık December	TOPLAM Total
FORD OTOSAN	857	1.356	1.289	1.793	1.107	1.264	2.296	1.067	1.713	1.581	1.755	910	16.988
HONDA TÜRKİYE	0	89	352	35	270	250	473	153	88	60	330	120	2.220
HYUNDAI AGSAN	13.650	15.500	18.420	17.400	18.900	18.393	8.700	18.370	16.506	19.716	18.544	19.177	201.276
OYAK RENAULT	21.671	24.980	28.107	23.420	11.183	26.268	19.228	11.321	22.164	26.298	27.805	27.854	270.299
TOFAŞ	3.163	3.138	2.941	2.313	1.826	3.509	1.796	613	2.405	2.749	2.174	5.311	31.938
TOYOTA	9.212	6.174	7.763	7.128	5.284	6.872	4.815	4.261	8.828	8.300	6.575	6.750	81.962
TOPLAM-Total	48.533	51.237	58.872	52.089	36.570	56.556	37.308	35.805	51.704	58.704	57.183	60.122	604.683

Kamyonet

FİRMALAR-Companies	Ocak January	Şubat February	Mart March	Nisan April	Mayıs May	Haziran June	Temmuz July	Ağustos August	Eylül September	Ekim October	Kasım November	Aralık December	TOPLAM Total
A.I.O.S.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
FORD OTOSAN	16.006	14.029	14.423	14.428	8.842	15.960	17.128	12.451	19.347	22.708	21.132	20.483	196.937
KARŞAN	0	0	0	0	276	450	203	555	376	453	579	44	2.930
OTOKAR	4	2	18	0	33	0	0	0	27	0	2	73	159
TOFAŞ	10.669	11.578	11.855	12.578	9.399	14.824	14.610	4.908	14.409	14.386	12.722	9.867	141.805
TOPLAM-Total	26.679	25.609	26.296	27.006	18.550	31.234	31.941	17.914	34.159	37.547	34.429	30.470	341.634

Minibüs

FİRMALAR-Companies	Ocak January	Şubat February	Mart March	Nisan April	Mayıs May	Haziran June	Temmuz July	Ağustos August	Eylül September	Ekim October	Kasım November	Aralık December	TOPLAM Total
FORD OTOSAN	3.641	3.262	4.223	4.960	3.374	4.201	3.946	2.474	3.590	2.879	733	892	38.195
KARŞAN	1	0	1	4	15	12	3	0	0	3	10	11	60
TOPLAM-Total	3.642	3.262	4.224	4.964	3.389	4.213	3.949	2.474	3.590	2.882	743	903	38.255

Kamyon

FİRMALAR-Companies	Ocak January	Şubat February	Mart March	Nisan April	Mayıs May	Haziran June	Temmuz July	Ağustos August	Eylül September	Ekim October	Kasım November	Aralık December	TOPLAM Total
FORD OTOSAN	7	2	2	16	16	25	49	25	33	56	92	125	451
KARŞAN	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3
M. BENZ TÜRK	61	9	56	111	74	87	102	104	90	59	68	113	954
TOPLAM-Total	68	13	58	127	93	112	151	129	124	115	160	238	1.408

Midibüs

FİRMALAR-Companies	Ocak January	Şubat February	Mart March	Nisan April	Mayıs May	Haziran June	Temmuz July	Ağustos August	Eylül September	Ekim October	Kasım November	Aralık December	TOPLAM Total
A.I.O.S.	8	14	2	3	10	1	2	1	27	2	31	35	136
KARŞAN	15	0	0	0	4	8	3	1	2	18	15	8	74
OTOKAR	8	25	17	14	21	30	35	23	16	19	12	13	233
TEMSA GLOBAL	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	4
TOPLAM-Total	31	40	19	18	35	40	40	25	45	39	58	57	447

Ofobüs

FİRMALAR-Companies	Ocak January	Şubat February	Mart March	Nisan April	Mayıs May	Haziran June	Temmuz July	Ağustos August	Eylül September	Ekim October	Kasım November	Aralık December	TOPLAM Total
A.I.O.S.	1	1	23	23	9	22	7	12	8	23	16	13	152
M. BENZ TÜRK	204	252	247	293	289	305	199	298	188	305	396	318	3.298
MAN TÜRKİYE	107	153	188	140	133	96	104	77	114	155	136	90	1.493
OTOKAR	3	5	9	24	12	67	67	21	81	20	7	12	328
TEMSA GLOBAL	0	22	20	19	24	31	30	38	78	59	59	60	437
TOPLAM-Total	315	433	487	499	461	525	407	446	469	562	614	493	5.708

Traktör

FİRMALAR-Companies	Ocak January	Şubat February	Mart March	Nisan April	Mayıs May	Haziran June	Temmuz July	Ağustos August	Eylül September	Ekim October	Kasım November	Aralık December	TOPLAM Total
HATTAT TARIM	33	88	39	49	57	68	38	51	142	37	70	98	810
TÜRK TRAKTÖR	1.309	1.143	1.229	900	882	1.135	1.173	1.302	1.305	1.302	1.549	893	14.122
TOPLAM-Total	1.342	1.231	1.268	949	939	1.203	1.211	1.393	1.447	1.339	1.619	991	14.932

Tablo 2.

3. OTOMOTİV YAN SANAYİNE BAKIŞ

Otomotiv yan sanayii, ekonomilerin lokomotifi durumundaki otomotiv ana sanayine aksam ve parça tedarik eden bir sanayi koludur. Sektör, taşıt araçları üreticilerine üretim aşamasında ekipman desteği vermenin yanında yedek parça ve aksesuar tedariki de sağlamaktadır. Otomotiv yan sanayi kuruluşları, otomotiv üreticisinin bir yan kuruluşu olabildiği gibi, ana sanayinden bağımsız olarak otomotiv yan sanayii ürünleri ile birlikte birçok başka ürün üreten firmalar da olabilmektedirler.



Otomotiv ana sanayine sağlanan ürünlerden bazıları şu şekilde sıralanmaktadır: Komple motor ve motor parçaları, aktarma organları, fren sistemleri ve parçaları, hidrolik ve pnömatik aksamlar, süspansiyon parçaları, emniyet aksamları, şasi aksam ve parçaları, dövme ve döküm parçaları, elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri, akü, oto camları, koltuklar...

Türkiye’de tedarik zincirinde aksam parça üretmek üzere 1.100 civarında firma bulunmakta olup, bunların büyük bölümü ana sanayi firmalarına orijinal parça üretmektedir. Ana üreticilerinin teknik ve ekonomik desteği ile kurulan ve gelişen yan sanayi bugün kendi alanında önemli bir potansiyel göstermektedir. Yan sanayide AB firmalarının ağırlığı göze çarpar. 130’un üzerinde AB ve 10’un üzerinde AB dışı firma yan sanayide lisans ve ortak yatırım kurmak suretiyle faaliyet göstermektedir.

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

Otomotiv Yan Sanayii’nde faaliyet gösteren firmalar genellikle İstanbul, Bursa ve İzmir’de yoğunlaşmış olup, bölgesel bazda değerlendirildiğinde, firmalarının % 75’inin Marmara, % 13’ünün Ege ve % 7’sinin İç Anadolu ve % 5’inin de diğer bölgelerde bulunduğu görülmektedir.

Otomotiv yan sanayii 150 bin kişiye direkt, yaklaşık 750 bin kişiye de dolaylı istihdam sağlamaktadır. Sektör, software ağırlıklı üretimi nedeniyle büyük ölçüde teknik personel istihdam etmektedir. Bu nedenle, ülkenin teknik kültür düzeyinin artmasına katkıda bulunmaktadır. Diğer taraftan, küçük işyerleri yaratma özelliği ile teknik kültürün topluma yayılmasına neden olmaktadır.



Otomotiv yan sanayii, teknolojinin en hızlı geliştiği sanayi kollarından biridir. Dünya pazarlarındaki hızlı değişim sürecini takip etmek ve rekabet düzeyini korumak amacıyla sektörün sürekli yatırım yapması gerekmektedir. Sektörün ideal olarak toplam cirosunun % 10'u kadar yatırım yapması gerektiği halde, makro ekonomi, global rekabet, üretim ölçeklerinin küçük olması ve maliyetlerin yüksekliği gibi nedenlerle bu oran % 5'leri aşmamaktadır.

Küresel markalara 'sıfır hata' ile ürün sevk eden Türk Otomotiv Yan Sanayii, sadece Türkiye'deki araç üretim fabrikalarına değil, AB ülkelerindeki fabrikalara da yüksek oranda ihracat yapmaktadır. Türkiye'de üretilen dünya araçlarında tedarik sanayii firmalarının bir bölümü 'ortak tasarımcı', bir bölümü doğrudan 'designer tasarımcı' olarak yer almaktadır.

Tedarik sanayii firmaları, OEM'lerin küresel üretimleri için de 'tasarım partneri' olabilecek şansa sahip olup, uzun yıllara dayanan deneyimleri ve bilgi birikimleriyle, know-how oluşturma konusunda da önemli bir aşamaya gelmiş durumdadır.

Otomotiv yan sanayinin 2015 yılının ilk 5 aylık ihracatı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 14 geriledi. Otomotiv Sanayii Derneği tarafından (OSD) açıklanan rapora göre, yan sanayinin toplam ihracatı 3 milyar 564,5 milyon dolara indi. Aynı dönemde, iç ve dış lastik ihracatı yüzde 23 düşüşle 398,1 milyon dolar, emniyet camı ihracatı yüzde 19 düşüşle 53,0 milyon dolar, motor ihracatı yüzde 30 düşüşle 53,1 milyon dolar, akü ihracatı yüzde 25 düşüşle 79,8 milyon dolarla en büyük ihracat kalemleri oldu. Diğer aksam ve parçaların ihracatı yüzde 12 düşüşle 2,98 milyar dolar olarak gerçekleşti.

Sektör temsilcileri, önceki yıllarda yaşanan kırılma ve hassas yapının, yerini pazar koşullarına cevap verebilen otomotiv sektörüne bırakmaya başladığını belirtiyor. Buna rağmen son beş yılda iç pazarda beklenen büyüklüğe ulaşamadığının altı çiziliyor. Global pazarda otomotiv endüstrisinin

yeniden hareketlenmesinin, Türkiye'nin otomotiv ve yan sanayi ihracatında da etkisini göstereceği belirtiliyor.

Otomotiv yan sanayi de bu yıl paritedeki dalgalanmalardan etkilenen sektörlerden biri. Birçok sektörde olduğu gibi otomotiv tedarik sanayiinde de özellikle hammadde ihtiyacı ile diğer giderler dolar ve TL ile karşılanıyor. Buna karşılık sektör ihracatı ağırlıklı Euro ile yapılıyor. Uzmanlar; sanayicilerin, gelir ve giderlerinde aynı döviz cinsi ile işlem yapmasının muhtemel riskleri azaltacağını öngörüyor. Sektör temsilcileri, bu durumun düzelmesi için sanayicilerin, dolar ile satış yapabileceği ABD, İran, Afrika ülkeleri gibi yeni pazarlara yönelmesi gerektiğinin altını çiziyor. Paritenin etkisinden en az zararı görmenin yollarından birinin de firmaların verimliliklerini artıracakları araçları kullanması olduğunu belirten uzmanlar, ayrıca katma değeri yüksek ürün imalatına yönelmek gerektiğine dikkat çekiyor.

4. TOSB

TOSB, başta İstanbul, Kocaeli ve Bursa olmak üzere Türkiye'nin çeşitli yerlerinde dağınık bir şekilde faaliyet gösteren otomotiv sektöründe parça üreten TAYSAD (Taşıt Araçları Yan Sanayi Derneği mensubu) 345 üyesinden 40 üyesinin, Üretim, Teknolojik Gelişme, İhracat yönünden yapılaşma zorunluluğu, vb. sorunların çözümünü sağlamak üzere ileriye dönük, günümüz yönetim anlayışı içerisinde teknolojik gelişmelere uyum sağlamak için ekonomik bir ölçek içinde gruplaşması esas alınarak yeniden yapılanma doğrultusunda kurulmuştur.

TOSB Projesi, ilgili resmi kuruluşların inceleme ve olumlu raporlarından sonra Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile Devlet Planlama Teşkilatının arazi tahsisini uygun görmesi üzerine Bakanlar Kurulu tarafından 7 Nisan 1992 tarih ve 21192 sayılı Resmi Gazetenin mükerrer sayısında ilan edilmek suretiyle 1992 yılı Yatırım programına dahil edilmiş ve Kocaeli Valisi Başkanlığında TOSB Müteşebbis Heyeti oluşturulmuştur. Bugün için TOSB Müteşebbis Heyeti Kocaeli Valisi Başkanlığında, Kocaeli Valiliği, Kocaeli Sanayi Odası ve TAYSAD' dan oluşmaktadır. TOSB' un tüzel kişiliği, 4562 sayılı "Organize Sanayi Bölgeleri" kanununun 15.04.2005 tarih ve 24021 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmasından sonra 19.02.2001 tarihinde 75 sicil no ile tescil edilmiştir.

Dünyadaki uygulamalar da dikkate alınarak coğrafi yönden Ana Sanayi ile Yan Sanayi kuruluşlarının birbirlerine çok yakın olmaları hususu doğrultusunda Organize Sanayi Bölgesi yeri olarak "Kocaeli-Gebze" yöresi seçilmiştir. Seçimi yapılmış olan bölgenin çorak, tarımsal potansiyeli olmayan arazilerden meydana gelmesi de bu seçimde önemli etkenlerden biri olmuştur.

TOSB Otomotiv Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi kamu yararı gerekçesi ile adına kamulaştırma yapılabilen ve yaptırılabilen bir Özel Hukuk Tüzel Kişiliğine sahip olup, otomotiv parça sanayicilerinin faaliyet gösterdiği tek İHTİSAS Organize Sanayi Bölgesidir.

TOSB tamamen katılımcı sanayici üyeleri tarafından finanse edilmekte olup, devlet kredisi kullanılmamıştır.

40 üyenin katılımı ile hayata geçirilen TOSB' da katılımcı firma sayısı 2014 yılı itibariyle 78' dir. Bu üye firmalara 91 sanayi parseli tahsis edilmiştir. TOSB' da halen katılımcı üye firmalarımızdan 95'i (kiracılar dahil) üretim faaliyetlerini sürdürmekte, 6'sı firma inşaatına devam etmekte ve 3 firma proje aşamasındadır. TOSB' da halen 15.500 kişi istihdam edilmekte olup, bu sayının tam dolulukta 17.000' e ulaşacağı tahmin edilmektedir.

TOSB, Türkiye'nin en gelişmiş bölgesinde kurulmuş olup, başta Otomotiv ana sanayi tesisleri olmak üzere önemli sanayi tesislerine, üniversiteler ve araştırma kuruluşları gibi sanayi destek birimlerine, kalifiye iş gücü temin olanaklarına, sağlık hizmeti veren kurumlara, Türkiye'nin önemli il merkezlerine, kara, hava ve deniz taşımacılığında en geniş imkanların bulunabileceği merkezlere yakınlığından dolayı mükemmel bir konuma sahiptir.

İLETİŞİM ADRESİ:

TOSB Otomotiv Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi

1Cadde No:10 Şekerpınar / Çayırova – KOCAELİ / TÜRKİYE

Tel : +90 (262) 679 10 00

Fax : +90 (262) 679 10 10

Eposta : info@tosb.com.tr

Web : www.tosb.com.tr

5. ÜRETİM

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

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

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

Krizde hızla artan stokların eritilmesi ve talebin canlandırılması amacı ile 15 Mart-16 Haziran 2009 tarihleri arasında uygulanan ÖTV indirimi, daha sonra azalarak 30 Eylül 2009 tarihine kadar devam etmiştir. ÖTV indiriminin yalnız silindir hacmi 1.600 cm³'den küçük olan otomobiller ile kamyonetlerden oluşan hafif ticari araçlarda etkili olarak uygulanması dolayısıyla, Mart-Eylül ayları arasında bu ürünlerde önemli talep artışı sağlanmıştır. Bu dönemde ek olarak 220 bin dolayında araç satıldığı raporlara yansımıştır.

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

Küresel bazda yaşanan ekonomik krizden yavaş yavaş çıkan dünya ekonomisinin etkileri, 2012 yılı sonu itibariyle görülmeye başlamış, 2013 yılında 1.2 milyon, 2014 yılında 1.25 milyon ve 2015 yılında 1.41 milyon adetlik motorlu taşıt üretimi gerçekleştirilmiştir.

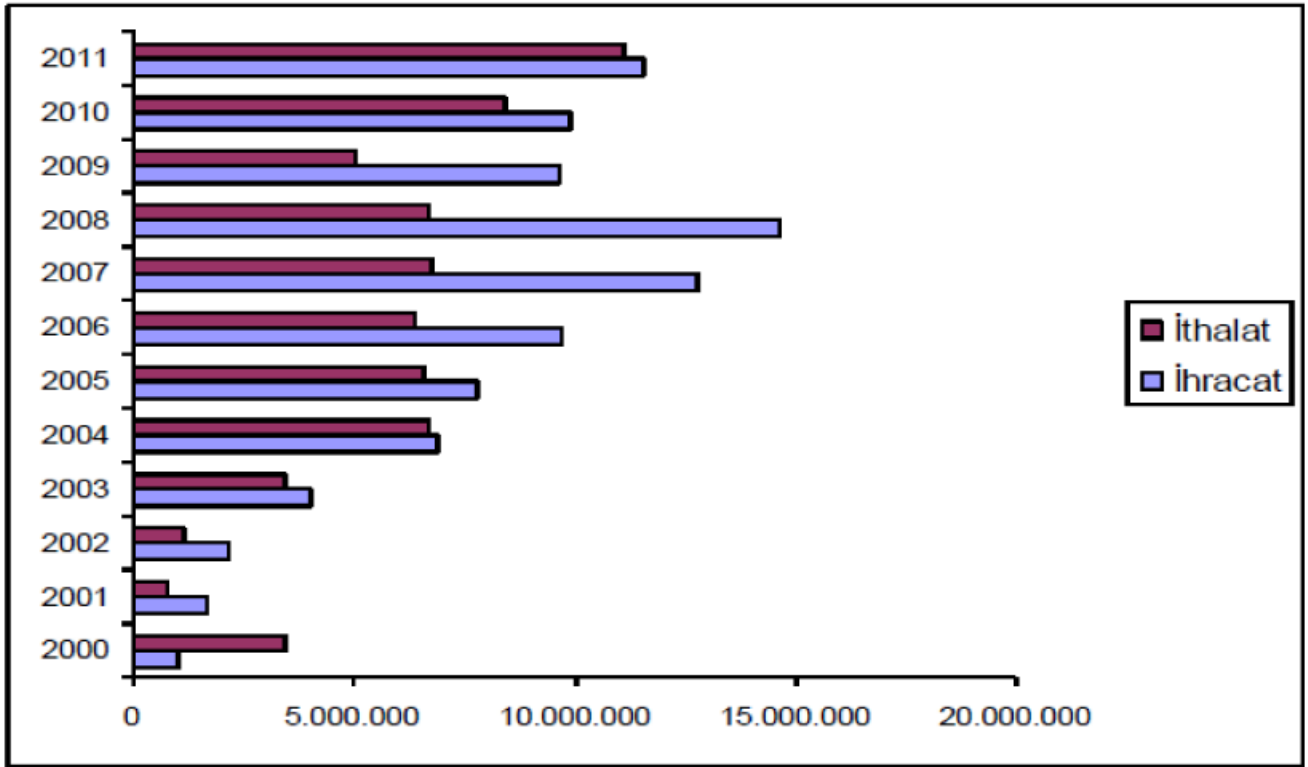
6. İÇ PAZAR

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

Türkiye'de 2011 yılında 1.000 kişi başına düşen motorlu araç sayısı 215 iken bu sayı 2015 yılında 233 adede çıkmıştır. Avrupa Birliği ortalaması 473'tür. Kişi başına düşen araç sayısı bakımından Avrupa Birliği ortalamasının gerisinde bulunan Türkiye, doymamış bir pazar niteliği göstermektedir.

7. DIŞ TİCARET

Türkiye’de taşıt araçları sanayi 2005 yılından itibaren ihracatını sürekli arttırarak, Türkiye’nin en fazla ihracat gerçekleştiren sektörlerinden biri haline gelmiştir. Taşıt araçları ihracatı 2005 yılında 7.7 milyar ABD doları iken, bu rakam 2006 yılında 9.7 milyar \$, 2007 yılında 12.7 milyar \$ ve 2008 yılında 14.8 milyar \$’a ulaşmıştır (şekil 3). 2009 yılında küresel ekonomik krizin etkilerine bağlı olarak AB pazarının daralması nedeniyle ihracat 9.6 milyar \$ olarak gerilemiştir. 2010 yılında da tablonun pek değişmemesi ihracatın çok fazla artmamasına neden olmuştur. Koşulların nispi düzelme gösterdiği 2011 yılında ihracat miktarı 11.6 milyar \$’a ulaşmıştır.



şekil 3 (Taşıt Araçları Dış Ticareti) (x1000 US \$)

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

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

Oto yan sanayi ithalatı; 2007 yılında 9.5 milyar ABD \$’ına yaklaşırken, 2008 yılında 10.2 milyar \$, 2009 yılında 7.4 milyar \$ ve 2010 yılında 6.6 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılında ise muazzam bir artış göstererek 16.1 milyar \$’a ulaşmıştır. 2011 yılına kadar ithalatın giderek azaldığı

ve ihracatın ithalatı karşılama oranının giderek yükseldiği görülmektedir. Türkiye'nin ithalat yaptığı başlıca ülkeler; Fransa, Almanya, İtalya, İngiltere ve Japonya'dır.

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

8. TÜRK OTOMOTİV SANAYİNİN DÜNYA OTOMOTİV LİGİNDEKİ YERİ

2014 yılı dünya toplam motorlu araç üretimi, 2013 yılına göre yüzde 2 oranında artarak 90,1 milyon adede ulaşılmıştır. Toplam araç üretimi Batı Avrupa'da 2013 yılına göre yüzde 3 oranında artarak 13,6 milyon adet olmuş ve bölgenin dünya otomotiv üretimindeki payı 2014 yılında yüzde 15 düzeyinde gerçekleşmiştir. 2014 yılında K. Amerika bölgesinde 2013 yılına göre toplam motorlu araç üretimi yüzde 5 artmış, Mercosur (Güney Amerika Ortak Pazarı) bölgesinde ise yüzde 17 oranında azalmıştır. Doğu Avrupa bölgesinde bir değişim olmamış üretim 7,1 milyon adet düzeyinde gerçekleşmiştir. Asya-Pasifik bölgesinde ise yüzde 2'lük artış ile 45,9 milyon adet düzeyine yükselmiştir. Bu bölge, toplam dünya üretimi içinde aldığı ve giderek artan yüzde 50'lik payı ile ilk sırada yer almaktadır. 2014 yılında, Japonya'da toplam araç üretimi yüzde 1, Çin'de ise yüzde 6 oranında artmıştır. Öte yandan, Rusya'nın üretimi yüzde 11 oranında azalırken, Hindistan'ın üretimi ise yüzde 2 oranında artmıştır.

2014 yılında bir önceki yıla göre, otomobil üretimi yüzde 3 oranında artarak 74,3 milyon adet düzeyinde gerçekleşmiştir. K. Amerika'nın otomobil üretimi yüzde 4, Batı Avrupa'nın yüzde 3 oranında artmıştır. Doğu Avrupa'da otomobil üretimi yüzde 2 oranında artmış ve 6,2 milyon adede yükselmiştir.

2014 yılı dünya motorlu araç üretiminde ilk sırada 23,8 milyon adet ile Çin yer alırken ikinci sırada 11,7 milyon adet ile ABD ve üçüncü sırada 9,7 milyon adet ile Japonya sırada bulunuyor. Bu sıralamada Türkiye toplam 1.170 bin adetlik üretimi ile 90 milyon adetlik dünya motorlu araç üretiminde on beşinci sıradadır.

2000–2014 yılları arasında dünya ve Türkiye üretimi incelendiğinde, son 15 yıllık süreçte Türkiye'nin dünya motorlu araç üretiminde aldığı payın 2008 yılına kadar arttığı görülmektedir. 2008 yılından 2010 yılına kadar düşen pay 2011 yılında tekrar yükselerek yüzde 1,45 düzeyine ulaşmıştır. 2012 ve 2013 yıllarında tekrar azalan dünya üretimindeki Türkiye'nin payının 2014 yılında yüzde 1,3'e yükseldiği görülmektedir.

Burada dünya üretimindeki artışta BRIC ülkelerinin hızla yükselişi de göz önünde bulundurulmalıdır. 2014 yılı itibarıyla BRIC ülkeleri dünya motorlu araç üretiminde yüzde 36'lık paya sahip bulunmaktadır.

Küresel gelişmeler ilgili gelecek değerlendirmelere dikkate alındığında gelecekte üretimin Güney Doğu Asya yöresi ile Brezilya, Çin, Hindistan ve Rusya'dan oluşan BRIC ülkelerinde yoğunlaşacağı beklenmektedir.

Yıllar	Dünya	Türkiye	Pay
2000	58.243	431	0,74
2001	56.503	271	0,48
2002	59.345	347	0,58
2003	61.480	534	0,87
2004	65.381	823	1,26
2005	67.547	879	1,3
2006	70.486	988	1,4
2007	74.494	1.100	1,48
2008	71.422	1.147	1,61
2009	63.242	870	1,38
2010	79.516	1.095	1,38
2011	81.967	1.189	1,45
2012	86.469	1.072	1,24
2013	88.310	1.126	1,27
2014	90.189	1.170	1,3

Şekil 4. Dünya ve Türkiye Üretimi (x 1000 Adet)

9. TÜRK OTOMOTİV ANA VE YAN SANAYİDE AR-GE FAALİYETLERİ

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

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

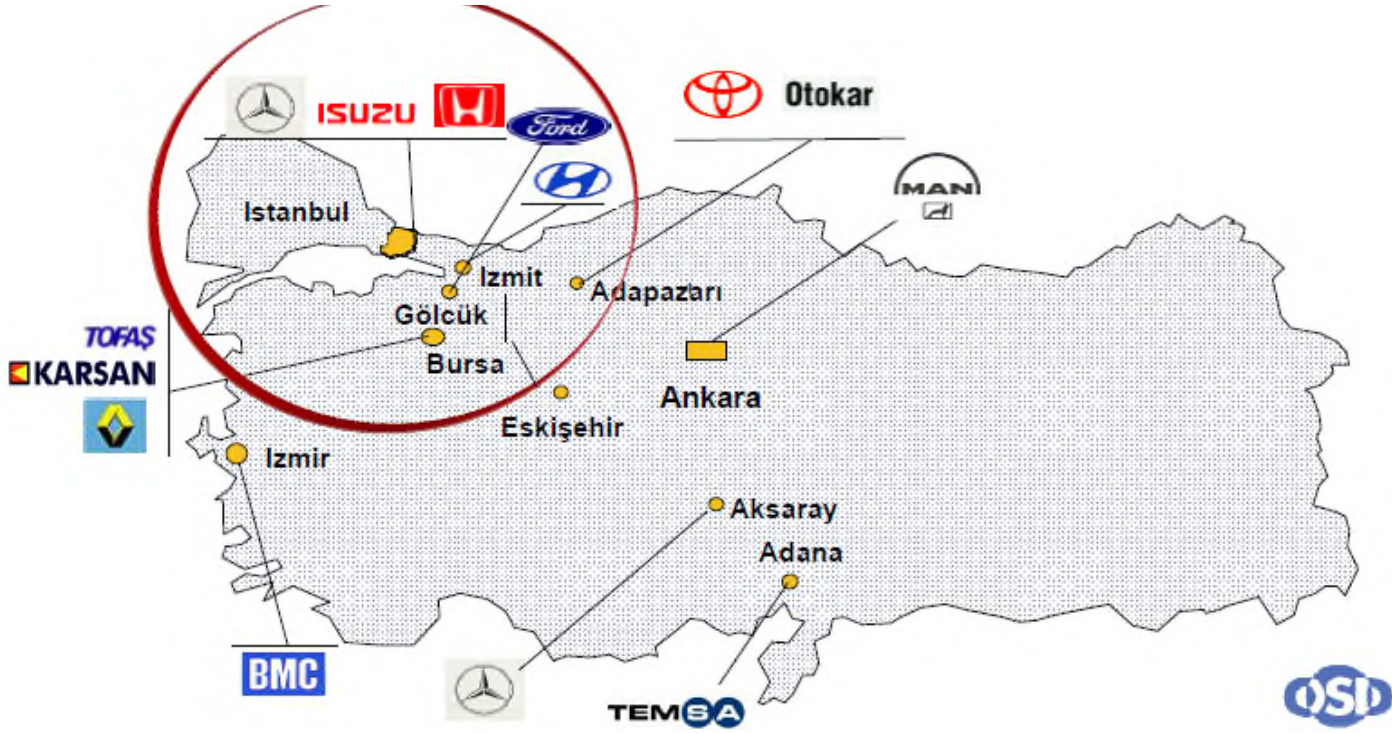
10. MEKANSAL DAĞILIM VE KÜMELENME

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

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

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

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



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

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

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

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

- 1- İstanbul Tuzla-Pendik-Ümraniye bölgesinde (Asya kesimi) otomotiv yan sanayileri alt kümesi,
- 2- Kocaeli-Sakarya illeri bölgesinde yedi ana üretici (Anadolu Isuzu, Ford, Honda, Hyundai, Otokar, Temsa Global ve Toyota) ile Kocaeli İli Çayırova’da yer alan otomotiv yan sanayiden oluşan alt küme,

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

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

10.1 MARMARA BÖLGESİ'NDE OTOMOTİV KÜMELENMESİNİN GÖSTERGELERİ

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

Marmara Bölgesi'nde faaliyet gösteren otomotiv yan sanayi işletmelerinin % 76.9'u Doğu Marmara illerinde faaliyet göstermektedir. Böylece Doğu Marmara'da yer alan otomotiv ana sanayi firmaları, otomotiv yan sanayi işletmeleriyle birlikte bölgesel bir otomotiv yoğunlaşma alanı yaratmaktadır. Doğu Marmara illerindeki otomotiv kümelenmesini yaratan faktörler arasında istihdam, uzmanlaşma, nihai ürünle birlikte esnek bir yan sanayinin varlığı sayılabilir.

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

Türkiye'de 15 ana sanayi işletmesinde yaklaşık 45 bin kişi istihdam edilmektedir. Otomotiv *yan sanayide* 200 bin kişi olmak üzere sektörde yaklaşık 250 bin kişi istihdam edilmektedir. Ancak otomotiv dağıtım, pazarlama, satış ve bakım ağlarında çalışanlarla birlikte bu rakamın 400 bin kişi civarında olduğu tahmin edilmektedir. Otomotiv ana sanayi istihdamının % 78.5'i işçi, % 9.5'i büro personeli, % 7.8'i mühendis, % 3'ü idareci mühendis ve % 1.2'si de idarecilerden oluşmaktadır.

Otomotiv ana sanayi istihdamı 2007 ve 2008 yıllarında 45-46 bin kişi aralığında bir büyüklüğe ulaşmıştır. 2001 ve 2002 yıllarında istihdamda görülen azalma bu yıllarda ülkemizde yaşanan ekonomik krizlerin sektöre yansımalarından kaynaklanmıştır. 2003 yılından itibaren büyümeye başlayan sektör istihdamı 2007 yılında 46.261 kişiye ulaşmıştır. 2008'in son çeyreğinden itibaren

hissedilmeye başlayan küresel ekonomik krize bağlı olarak istihdam giderek azalmıştır. Ancak 2009 yılındaki ÖTV indiriminin sağladığı üretim artışı ile istihdam kaybı durmuştur. 2010 yılından itibaren sektör istihdamında bir toparlanma sürecine girilmiştir. Ancak henüz 2007 yılı istihdam rakamlarına ulaşamamıştır.

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

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

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

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

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

2. Marmara Bölgesi Türkiye'de nüfus miktarı ve nüfus yoğunluğu bakımından en önde gelen bölgedir. Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'ne göre 2012 yılı sonu itibariyle Türkiye 75.6 milyon nüfusa sahiptir. Marmara Bölgesi ise 22.7 milyon nüfusa sahiptir (www.tuik.gov.tr).

3. Türkiye’de İstanbul, Kocaeli, Bursa, Sakarya ve Tekirdağ illeri sanayi ve ticaretin en yoğun olduğu ve ülkenin en önemli ve büyük ölçekli firmalarının yer aldığı iller konumundadır. Bu durum Marmara Bölgesi’ni Türkiye’nin dış ticaretinde önemli bir aktör konumuna getirmektedir. İstanbul tek başına 2012 yılında Türkiye ihracatının % 50.3’nü, ithalatının ise % 50.6’sını gerçekleştirmiştir. Ayrıca bölgede faaliyet gösteren ve hatta kümelenme oluşturan bilgi teknolojileri, lastik, plastik, tekstil, cam, elektrik-elektronik, petro-kimya ve demir-çelik sanayileri otomotiv ana ve yan sanayi için tedarik zinciri oluşturmaktadır.
4. Marmara Bölgesi’nde İstanbul ve Çanakkale boğazları Türkiye’nin jeopolitik önemini arttıran boğazlar olmakla birlikte, bu boğazlar bir iç deniz olan Marmara Denizi’ni Karadeniz’e ve Ege Denizi’ne bağlar. Dolayısıyla boğazlar uluslararası ölçekte işlek bir deniz ticaret yoludur. Ayrıca Türkiye’nin dış ticaretinde önemli bir paya sahip olan Avrupa ve AB ülkelerine en kısa ulaşımı da Marmara Bölgesi sağlamaktadır. Uluslararası karayolu taşımalarının büyük bir bölümü Marmara Bölgesi (Trakya) üzerinden yapılmaktadır. Marmara Bölgesi’nde ve bu bölge dahilinde İstanbul ili’nde yer alan limanlar, Türkiye genelinde elleçlenen konteynerin % 61’ini ve limanlarda elleçlenen toplam yükün % 54’ünü gerçekleştirmektedir.
5. Taşımacılık, depolama ve liman terminallerinin bölgede kümelenme göstermesi sektör açısından ulaştırma altyapısının istenilen nitelikler taşımasına imkân tanımaktadır. Lojistik birimlerin bölgede toplanması, taşımacılık maliyetlerinin düşmesi, depo, antrepo ihtiyaçlarının azalması ve tepki sürelerinin kısalması gibi ekonomik avantajlar sağlamaktadır. Marmara Bölgesi’nde otomotiv lojistiği hizmeti veren firmaların İzmit Körfezi’nde ve Gemlik Körfezi’nde yoğunlaştığı görülmektedir. İzmit ve Gemlik körfezlerinde çok sayıda iskele ve limanlar üzerinden araç lojistiği hizmeti verilmektedir. İzmit Körfezi’nde araç elleçlemesi yapılan limanlar; Derince, Evyap, Yılport, Auto Port ve Yeniköy limanları iken, Gemlik Körfezi’nde araç elleçlemesi yapılan limanlar ise Gempport, Borusan ve Roda limanlarıdır. Karadeniz kıyılarında araç elleçlemesi Zonguldak ve Samsun limanları üzerinden yapılmaktadır. Rusya Federasyonu ve Ukrayna’ya araç ihracında bu limanlar tercih edilmektedir.
6. Ege Bölgesi’nde araç elleçlemesi yapılan en önemli liman ise İzmir Limanı’dır. İzmir Limanı genel bir limandır. İzmir Limanı’nın araç lojistiğinde kullanılmasının en avantajlı yanı ise Doğu Akdeniz’in aktarma limanı olan Pire Limanı’na yakınlığıdır. Buna karşın İzmir Limanı’nın dezavantajı ise otomotiv üreticilerinin Marmara Bölgesi’nde kümelenmesi ve limanın bu bölgeye uzak kalmasıdır. İzmir Limanı çift hatlı demiryolu bağlantısına sahiptir ve havaalanına 27 km mesafededir. İzmir Limanı’nın otomotiv ihracatında kullanılması halinde maliyet ve zaman açısından dezavantajlar doğurabilmektedir. Bu nedenle İzmir Limanı otomotiv lojistiği açısından rekabetçi bir tablo sergilememektedir.
7. Marmara Bölgesi’nde otomotiv kümelenmesi, sektörün küme dışından tedarik ettiği veya küme çevresi dışına ürünlerini sevk etmek için gerekli lojistik terminallerin de küme bölgesinde yoğunlaşmasına sebep olmuştur.
8. Türkiye ölçeğinde İstanbul, Kocaeli, Bursa ve Sakarya illerinin güçlü Ar-Ge altyapısı ile rekabetçi bir pozisyona sahip olması bu yoğunlaşmada etkili diğer faktörlerdir. Ayrıca bu iller orijinal

patent başvurusu en üst seviyededir. Bununla birlikte araştırma enstitüleri ile yakın bir işbirliği geliştirilmiştir. Bu araştırma enstitüleri arasında; Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Merkezi (TÜBİTAK), TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi, Otomotiv Teknolojileri Araştırma ve Geliştirme Sanayi ve Ticaret A.ş. (OTAM) ve Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı (TTGV) sayılabilir. Bölgedeki otomotiv kümelenmesinin yakın bir işbirliği içinde bulunduğu meslek örgütleri ise Otomotiv Sanayi Derneği (OSD), Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD), Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD), Uludağ İhracatçı Birlikleri (UİB), Otomotiv Yetkili Satıcıları Derneği (OYDER) ve Otomotiv Tüketicileri Derneği (OTD)'dir.

9. Bölge aynı zamanda Türkiye'nin önde gelen üniversitelerine sahiptir. İstanbul Teknik Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul Üniversitesi, Kocaeli Üniversitesi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü ve Uludağ Üniversitesi otomotiv ana ve yan sanayinin ihtiyaçlarına cevap verebilecek teknik programlara sahiptir. Yıldız Teknik Üniversitesi, Kocaeli Üniversitesi ve Uludağ Üniversiteleri'nde otomotiv mühendisliği programları ihtiyaç duyulan teknik personeli sağlamaktadır.
10. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989) döneminde organize sanayi bölgelerinin sanayi potansiyeli olan yerlerde kurulması ve ihtisas organize sanayi bölgelerinin kurulması ile ana-yan sanayi bütünleşmesi amaç edinilmektedir. Marmara Bölgesi sözü edilen hedeflerin en fazla hayata geçtiği bir bölgedir. İstanbul, Kocaeli, Sakarya ve Bursa illerinde otomotiv ana ve yan sanayinin kümelenme göstermesinde organize sanayi bölgelerinin varlığı da etkili bir rol üstlenmiştir.

11. KÜTAHYA İLİMİZ HAKKINDA GENEL BİLGİLER

11.1. Tarihçe

M.Ö. 3000 yıllarında kurulmuş medeniyetlerin ve kültürlerin harman olduğu Kütahya'nın antik çağda ilk ev sahipleri Friglerdir. Daha sonra Roma, Bizans, Germiyanogulları, Osmanlı egemenliğine girmiştir.

Anadolu'da Türk hakimiyeti başladığında Kütahya ve çevresi Germiyanogulları Beyliği'ne verilmiştir. Kütahya iki kez Germiyanogulları Beyliği'ne başkentlik yapmış ve bu dönemde yapılan pek çok eser günümüze kadar ulaşmıştır. Kütahya ve çevresi Osmanlı Devletine Devlet Hatun'un çeyizi olarak verilmiş ve bu nedenle şehzadeler şehri olarak anılmıştır. Kütahya Osmanlı İmparatorluğu döneminde de Anadolu Beylerbeyliği'ne merkezlik etmiştir.

Kütahya'nın Milli Mücadele tarihimizde çok önemli bir yeri vardır. Cumhuriyetimizin kurulması için verilen bağımsızlık mücadelesi il sınırları içerisinde de yaşanmış ve Kütahya 30 Ağustos Zaferi ile düşman işgalinden kurtarılmıştır. Bunu 1 Eylül'de Gediz, 3 Eylül'de Emet ve Tavşanlı'nın kurtuluşları izlemiştir.

Kentin topraklarında geç Miyosen dönemden itibaren Neolitik, Kalkolitik, Eski Tunç, Hitit, Frig, Hellenistik, Roma, Bizans, Selçuklu, Germiyan, Osmanlı ve ilelebet yaşayacak olan Türkiye Cumhuriyetine kadar zengin bir kültür mirası vardır. İlin yedi bin yıl öncesine uzanan tarihi bir

geçmişi bulunmaktadır. Antik kaynaklar ünlü masalcı Ezop'un doğduğu yer olarak Kütahya'yı gösterir. O çağlarda Kütahya'nın adının KOTIAEION olduğu sikkelerden bilinmektedir. Kütahya topraklarına yerleşen en eski halk ise Frig'lerdir.

M.Ö. 12. yüzyılın sonlarında Anadolu'ya göç eden Frigler, Hititleri ortadan kaldırarak bölgeye hâkim oldular. M.Ö. 676'da Kimmerler, Frigya kralı III. Midas'ı bozguna uğratarak Kütahya ve çevresine egemen oldular. Alyattes'in Lidya kralı olduğu dönemde Kimmer egemenliğini yıkan Lidya'lılar yönetimi ele aldılar. M.Ö. 546'da Anadolu'yu istila eden Persler Lidya ordusunu yenilgiye uğrattılar. M.Ö. 334'de Biga Çayı civarında Makedonyalı Büyük İskender, Persleri yenerek bölgede üstünlük kurdu. Büyük İskender'in M.Ö. 324'de ölümüyle Kütahya ve çevresi komutanlarından Antigonas'a geçti. M.Ö.133'de ise Roma egemenliği altına girdi. Bizans döneminde piskoposluk merkezi olarak önemini koruyan Kütahya daha sonra Anadolu Selçuklularının hâkimiyetine girdi. 1078 yılında Anadolu Selçuklu Devletini kuran Kutalmışoğlu Süleyman Şah, Kütahya'yı da ele geçirdi. 1097 yılında Haçlıların saldırısına uğrayan Kütahya, kısa süren bir işgal döneminden sonra 1233 yılında yeniden Türk hâkimiyetine girdi. Selçuklu dönemi eserleri arasında, Kütahya merkezinde Hıdırlık Mescidi, Yoncalı Hamamı ve Camii, Balıklı Camii ve tekkesi olarak bilinen Medresesi sayılabilir.

1277 yılında Anadolu Selçuklu Devletinin dağılmasıyla birlikte bu topraklar Germiyanoglu beylerinin payına düştü. Germiyanogulları eserleri arasında en meşhurları II. Yakup Bey İmaret Külliyesi, Umur bin Savcı Medresesi ile İshak Fakih Camii ve Medresesidir.

Son Germiyan Beyi II. Yakup'un kız kardeşi Devlet Hatun'un Osmanlı Padişahı Yıldırım Beyazıt ile evlenmesi neticesinde akrabalık bağı kurulmuş, II. Yakup'un 1429 yılında ölümünden önce vasiyetiyle Osmanlı topraklarına katılmış olan Kütahya, 140 yıl Germiyan Beyliğinin başkenti 400 yıl Anadolu Beylerbeyliğinin merkezi olmuştur.

1850-1851 yılları arasında Macar bağımsızlık hareketinin milli kahramanlarından Lajos Kossuth ilimizde konuk edilmiştir. 1867 yılından itibaren Hüdavendigâr vilayetine bağlı bir sancak merkezi olan Kütahya, II. Meşrutiyet'ten sonra bağımsız bir sancak olmuştur.

I.Dünya savaşından sonra, 17 Temmuz 1921 tarihinde Yunan işgaline uğrayan Kütahya, Türk Ordularının 26 Ağustos 1922 tarihinde başlattığı Büyük Taarruzla makûs talihini yenmiş ve 30 Ağustos 1922 tarihinde Başkomutan Meydan Muharebesinin kazanılmasıyla sonsuza dek yaşayacak olan Türkiye Cumhuriyetinin temellerinin atıldığı bir il olmuştur. Büyük Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk, "Ey yükselen yeni nesil! İstikbal sizsiniz Cumhuriyeti biz tesis ettik. Onu ila ve idame edecek sizsiniz" veciz sözünü Zafertepeçalköy'de , "Ordular İlk Hedefiniz Akdeniz'dir. İleri!" komutunu Dumlupınar'da vermiştir. Başkomutan Meydan Muharebesinin sevk ve idare edildiği yer, bugün Altıntaş İlçesine bağlı, Zafertepeçalköy merkezindedir.

11.2. Coğrafi Durum

Kütahya ilinin yüzölçümü 12 043 km²'dir. Kütahya, kuzeyinde Bursa, kuzeydoğusunda Bilecik, doğusunda Eskişehir ve Afyonkarahisar, güneyinde Uşak, batısında Manisa ve Balıkesir illerimizle çevrilidir. Büyük metropol (İstanbul, Ankara, İzmir ve Antalya) ve limanlara (Gemlik, İzmir, Gebze)

ortalama 3 saatlik bir mesafede bulunan Kütahya, hava yolu ile İstanbul'a 45 dakika, Avrupa'ya 3 saatlik uzaklıktadır.

Kütahya ili, Ege Bölgesi'nde yer almasına rağmen, denizden uzaklık ve yükseltiye bağlı olarak iklimi kıyı Ege'den daha farklıdır. Kütahya ve çevresinin iklimi Ege, Marmara ve İç Anadolu Bölgeleri arasında bir geçiş tipidir. İklim ve sıcaklık şartları bakımından, her üç bölgenin özelliklerini taşır. Sıcaklık şartları İç Anadolu, yağış şartları Marmara Bölgesi tesiri altındadır. İlde yazlar sıcak ve kurak, kışlar soğuk ve yağışlı geçer. Kütahya'da doğal bitki örtüsü Akdeniz, Karadeniz ve İç Anadolu bölgelerinin özelliklerini taşır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının, TCDD'nin, akademik çevre ve taşımacılık sektöründeki sivil toplum kuruluşlarının da destek verdiği BALO projesi; Türk ticaret hayatının en üst düzey temsilcisi olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) öncülüğü ve katılımında 90 farklı Ticaret ve/ veya Sanayi Odası, Ticaret Borsası, Organize Sanayi Bölgesi ve Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneğinin (UTİKAD) katılımı ile 92 ortaklı bir yapı olarak Aralık 2011'de şirketleşmiştir. Yüklerin Anadolu'dan demiryolu ile toplanması; mevcut durumda kullanılan Anadolu'dan gelip, İstanbul boğazını geçerek Avrupa'ya ulaşan eski demiryolu rotasına alternatif olarak, Marmara Denizini Bandırma-Tekirdağ arasında Tren Ferisi ile geçilen yeni bir rota oluşturulması; Avrupa'ya, Anadolu'daki 10 farklı noktadan tarifeli blok tren seferlerinin başlatılması; her seferde daha fazla yük taşıma imkanı veren 45' PW HC konteynerlerin taşımalarda kullanılması sağlanacaktır.

11.3. İdari ve Sosyo - Ekonomik Durum

Kütahya ilinin nüfusu, 2013 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi sonuçlarına göre 572 059 kişidir. Nüfusun 382 126 kişisi şehirlerde yaşarken, 189 933 kişisi belde ve köylerde yaşamaktadır. Şehirde yaşayanların oranı %66,8, köyde yaşayanların oranı %33,2 'dir. İl merkezi nüfusu 249 558, ilin nüfus yoğunluğu ise km² başına 48 kişidir. Nüfus bakımından en büyük ilçeleri sırasıyla Merkez, Tavşanlı, Simav, Gediz ve Emet'tir. Yüzölçümü bakımından en büyük ilçesi Merkez ilçe iken en küçük ilçesi ise Pazarlar'dır. Nüfus bakımından en küçük ilçesi ise Dumlupınar'dır. Kütahya'daki ilçe sayısı 13, belediye sayısı 27 ve köy sayısı ise 541'dir.

11.4. Kütahya İlimizin öne çıkan özellikleri

Kütahya'da ekonomik hayatın temelini taşta toprağa dayalı sanayi, tarımsal faaliyetler, hayvancılık, madencilik, çinicilik, sağlık turizm hizmetleri oluşturmaktadır. Fakat son yıllarda sanayi alanında da büyük gelişmeler kaydedilmiştir. Dünyanın en yüksek kapasiteli porselen fabrikaları ve en büyük ebatlı seramik üretimi yapan fabrikaları kurulmuştur. Kütahya çiniciliğinin merkezi haline gelmiştir. Kütahya'da ilki 1999 yılında tamamlanan Kütahya Organize Sanayi Bölgesi 408 hektar büyüklüğe sahiptir, daha sonraki yıllarda 349 hektar büyüklüğünde 2. Osb, Gediz ve Tavşanlı Organize Sanayi Bölgeleri kurulmuş olup, bunlar da toplam 183 hektar alana sahiptir.

Kütahya ilinin işsizlik oranı 2013 yılı için %6, işgücüne katılma oranı %52,5 ve istihdam oranı %49,3'tür. Kütahya ilinde Türkiye'nin en büyük bor ve magnezit yataklarının yanı sıra, linyit kömürü,

demir, manganez, kaolin, bentonit, kireçtaşı, feldspat, gümüş, altın, mermer, antimuan, krom, bakır, kurşun, çinko ve flor madeni çıkartılmaktadır. Ayrıca Kütahya Türkiye'nin en büyük jeotermal kaynaklarına sahiptir.

2013 yılı verilerine göre Kütahya ili, toplam 316 928 hektar tarım alanı ile Türkiye'nin 31. en büyük tarımsal alanına sahip ilidir. Bu alanın 309 252 hektarı toplam işlenen tarım alanı, geri kalanı ise uzun ömürlü bitkiler alanıdır.

Kütahya ili, bitkisel üretimde buğday (durum), arpa (diğer), şekerpancarı, vişne, nohut, haşhaş (kapsül), haşhaş (tohum), kestane, sivri biber üst sıralarda yer almaktadır. Yine kırmızı et, inek, manda ve koyun sütü gibi hayvansal ürünler üretimi de yer almaktadır.

Kütahya ilinde genç nüfusun ağırlığı dikkat çekicidir. 2013 yılında il nüfusunun %35'i 25 yaşın altındadır. 25-64 yaş arası nüfus toplam nüfusun %54'ünü, 65 yaş üstü nüfus toplam nüfusun %11'ini oluşturmaktadır. Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verilerine göre ilin kilometrekareye 48 kişi olan nüfus yoğunluğu, 98 olan ülke nüfus yoğunluğunun altındadır. Kütahya ili 2013 yılı yıllık nüfus artış hızı % -2,38'dir. Aynı yılda 6 yaş üzeri nüfus için okuryazarlık oranı %97,17'dir.

2012-2013 dönemi için Kütahya ilinin % -5,31 net göç hızı ile göç verdiği anlaşılmaktadır. Kütahya ili çok çeşitli uygarlıklara sahne olmuş, M.Ö. 3000 yılına kadar giden bir tarihin izlerini taşımaktadır. Ören yerleri, tarihi ve doğal sit alanları, sivil mimari örnekleriyle ve Kurtuluş Savaşı'nda büyük çarpışmaların yaşandığı Büyük Taarruz'un bir kısmı ilin Zafertepeçalköy Beldesi'nde gerçekleşmiş olup burada anıt mevcuttur. Kütahya ilinde 3 adet müze, Kütahya ve ilçelerinde ise 18 adet kütüphane bulunmaktadır.

Termal Turizm Merkezi ile Türkiye'nin en zengin termal kaynaklarına sahip olan Kütahya, birçok hastalığa derman olan termal suları ile yerli ve yabancı turistlere şifa dağıtmaktadır. İlin simgesi ve onu bütün dünyaya tanıtan "Çinicilik" Kütahya'da en önemli sanat dalı olmanın yanı sıra halkın önemli bir geçim kaynağı olma özelliği de taşır. Seramik yapımı ve çinicilik Kütahya'da ilk olarak Frig'lerle başlayıp günümüze kadar gelişerek gelmiştir.

11.5. Kütahya' da Otomotiv ve Sanayinin Durumu

Kütahya' da 5 şirket ve 8 firma ile 1. Osb de olmak üzere, 2 si Gediz, 1 Simav, 1 Tavşanlı ve 1 merkez yeni sanayi sitesinde toplamda 13 firma otomotiv sanayine üretim yapmaktadır. Kütahya Sanayisi toplam çalışan sayısına göre 27304 kişiden 2321 kişisi bu sektörde istihdam edilmektedir. Bu oran toplam sanayi sektöründe çalışan sayısının % 8.5 ine tekabül etmektedir.

Sektörel dağılım incelendiğinde, ilk sırayı gıda sektöründe faaliyette bulunan firmalar almaktadır. Bu firmalar toplam firmaların yaklaşık üçte birini temsil etmektedir. İkinci sırayı, ilimizin geleneksel üretim potansiyelini yansıtan çinicilik, seramik, porselen ve cam firmaları, üçüncü sırayı ise maden-toprak firmaları almaktadır.

	Faaliyet Konusu	Çalışan Sayısı	Oran (%)
1	Seramik, Porselen, Cam	7632	27.95
2	Maden, Toprak	5911	21.65
3	Gıda	2483	9.09
4	Otomotiv	2321	8.5
5	Elektrik, Elektronik	1696	6.21
6	Yapı Sanayi	1389	5.09
7	Tekstil, Konfeksiyon	1359	4.98
8	Ambalaj, Kağıt	719	2.63
9	Mobilya, Doğrama	648	2.37
10	Çini	557	2.04
11	Kimya	546	2
12	Orman Ürünleri	519	1.9
13	Makine İmalat	450	1.65
14	Mermer	423	1.55
15	Plastik, Kauçuk	293	1.07
16	Demir, Alüminyum Doğrama	240	0.88
17	Diğer	65	0.24
18	Yem	53	0.19
19	TOPLAM	27304	100

Şekil 6. Kütahya Sanayisi sektörel çalışan sayısı dağılımı

	Faaliyet Konusu	Firma Sayısı	Oran (%)
1	Gıda	175	28.5
2	Maden, Toprak	52	8.47
3	Mobilya, Doğrama	50	8.14
4	Yapı Sanayi	45	7.33
5	Seramik, Porselen, Cam	42	6.84
6	Çini	41	6.68
7	Orman Ürünleri	40	6.51
8	Makine İmalat	38	6.19
9	Tekstil, Konfeksiyon	30	4.89
10	Kimya	21	3.42
11	Plastik, Kauçuk	18	2.93
12	Demir, Alüminyum Doğrama	15	2.44
13	Otomotiv	13	2.12
14	Mermer	12	1.95
15	Ambalaj, Kağıt	11	1.79
16	Elektrik, Elektronik	4	0.65
17	Diğer	4	0.65
18	Yem	3	0.49
19	TOPLAM	614	100

Şekil 7. Kütahya Sanayisi faaliyet konularına göre firma sayısı

Değerleme kapsamında bulunan firmalardaki istihdam düzeyleri incelendiğinde, ilk sıraları maden-toprak, seramik-porselen-cam ve otomotiv firmalarının aldığı görülmektedir. Dikkati çeken konu, maden-toprak ve seramik-porselen-cam firmalarında çalışanların, toplam istihdamın neredeyse yarısına yakını oluşturmasıdır. Dikkati çeken diğer bir konu ise, en fazla firma yoğunluğunun olduğu gıda sektöründeki istihdam düzeyinin sözü edilen faaliyet alanlarındaki firmaların gerisinde, en düşük firma yoğunluğunun olduğu faaliyet konuları arasında bulunan otomotiv firmalarının da istihdamda ilk dört içerisinde olmasıdır.

	Kuruluş Yılı	Firma Sayısı	Oran (%)
1	1990 ve Öncesi	59	9.66
2	1991-1995	63	10.31
3	1996-2000	69	11.29
4	2001-2005	72	11.78
5	2006-2010	132	21.6
6	2011 ve Sonrası	216	35.35
7	TOPLAM	611	100

Şekil 8. Kütahya’ da kurulan firmaların kuruluş tarihlerine göre incelenmesi

Kütahya’ da kurulan firmalara yıllık bakıldığında, 2011 yılına kadar Kütahya ve ilçelerinde kurulan firma sayısında genel anlamda artış eğilimi gözlenmektedir. Özellikle 2006-2010 yılları arasındaki artış oldukça dikkat çekici olup, bu artışta girişimciliği teşvik edici politikalar ve şirket kuruluş formalitelerinin azaltılması / kolaylaştırılmasının etkileri açıkça görülmektedir. Bu durum, söz konusu dönemde ilimizde girişimcilik kültürünün geliştiği, girişimcilik cesaret ve yeteneğinin arttığı şeklinde de yorumlanabilir. 2012 ve sonrasında ise yeni kurulan firma sayısında azalış gözlenmektedir.

11.6. Kütahya’ da Yatırım Avantajları

11.6.1. Teşvikler

4. Bölgede yer alan Sektörler için Kütahya’da bölgesel teşvik kapsamında yatırımcılara sunulan avantajlar hakkında aşağıdaki tablodan örnek uygulamalarını görebilirsiniz.

KDV Muafiyeti: 25/10/1984 tarihli ve 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu gereğince, teşvik belgesini haiz yatırımcılara teşvik belgesi kapsamında yapılacak makine ve teçhizat ithal ve yerli teslimleri KDV’den istisna edilebilir. Aynı hüküm, teşvik belgesinin veya teşvik belgesi kapsamı makine ve teçhizatın devir işlemleri ile makine ve teçhizat listelerinde set, ünite, takım vb. olarak belirtilen malların kısmi teslimlerinde de uygulanır.

Gümrük Vergisi Muafiyeti: Teşvik belgesi kapsamındaki yatırım malı makine ve teçhizatın ithalinde ödenmesi gereken gümrük vergisinden muaf değildir. Detaylar Kararnamededir.

BÖLGESEL TEŞVİK UYGULAMALARI (Kütahya)								
Destek Unsuru			Yatırım tutarı TL (istihdam)					
			500.000 (10 kişi istihdam)		5.000.000 (100 kişi istihdam)		25.000.000 (550 kişi istihdam)	
			31.12.2013'e kadar	01.01.2014'ten sonra	31.12.2013'e kadar	01.01.2014'ten sonra	31.12.2013'e kadar	01.01.2014'ten sonra
KDV Muafiyeti	----	----	√	√	√	√	√	√
Gümrük Vergisi Muafiyeti	----	----	√	√	√	√	√	√
Yatırıma Katkı Oranı (Vergi İndirimi)	30% (31.12.2013'e kadar - OSB Dışı *)	25% (01.01.2014'ten sonra - OSB Dışı *)	150.000	125.000	1.500.000	1.250.000	7.500.000	6.250.000
	40% (31.12.2013'e kadar - OSB İçi **)	30% (01.01.2014'ten sonra - OSB İçi **)	200.000	150.000	2.000.000	1.500.000	10.000.000	7.500.000
	30% (Yatırım Dönemi OSB Dışı *)	----	45.000	37.500	450.000	375.000	2.250.000	1.875.000
	70% (İşletme Dönemi OSB Dışı *)	----	105.000	87.500	1.050.000	875.000	5.250.000	4.375.000
	50% (Yatırım Dönemi OSB İçi **)	----	100.000	75.000	1.000.000	750.000	5.000.000	3.750.000
	50% (İşletme Dönemi OSB İçi **)	----	100.000	75.000	1.000.000	750.000	5.000.000	3.750.000
SSK İşveren Prim Hissesi	OSB Dışı		125.000	110.040	1.250.000	1.100.400	6.250.000	6.052.200
	OSB İçi		154.056	125.000	1.540.560	1.250.000	8.473.080	7.262.640
Faiz Desteği	----	----	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000
Yatırım Yeri Tahsisi	----	----	√	√	√	√	√	√
OSB içi ve OSB dışı Vergi indirimi ve SSK işveren hissesi desteğinin toplam sabit yatırım tutarına oranları (KDV ve Gümrük Vergisi Muafiyeti , Yatırım yeri tahsisi ve Faiz desteği dahil edilmemiştir.			55,00%	45,01%	55,00%	47,01%	55,00%	49,21%
			70,81%	55,00%	70,81%	55,00%	73,89%	59,05%

* OSB Dışında gerçekleştirilen yatırımlarda Vergi İndirim Oranı %70, Uygulanacak Kurumlar vergisi oranı %6'dır.

** OSB İçi gerçekleştirilen yatırımlarda Vergi İndirim Oranı %80, Uygulanacak Kurumlar vergisi oranı %4'dir. SSK işveren payı için ödenecek azami toplam tutar yatırımın %35'ine karşılık gelen tutardır. Bu oran 31.12.2013'e kadar olan yatırımlar için geçerlidir.

KDV Muafiyeti: 25/10/1984 tarihli ve 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu gereğince, teşvik belgesini haiz yatırımcılara teşvik belgesi kapsamında yapılacak makine ve teçhizat ithal ve yerli teslimleri KDV'den istisna edilebilir. Aynı hüküm, teşvik belgesinin veya teşvik belgesi kapsamı makine ve teçhizatın devir işlemleri ile makine ve teçhizat listelerinde set, ünite, takım vb. olarak belirtilen malların kısmi teslimlerinde de uygulanır.

Gümrük Vergisi Muafiyeti: Teşvik belgesi kapsamındaki yatırım malı makine ve teçhizatın ithalinde ödenmesi gereken gümrük vergisinden muaf değildir. Detaylar Kararnamededir.

Faiz Desteği: Kullanılacak en az bir yıl vadeli yatırım kredilerinin teşvik belgesinde kayıtlı sabit yatırım tutarının yüzde yetmişine kadar olan kısmı için ödenecek faizin veya kâr payının; 4 üncü bölgede yapılacak bölgesel yatırımlar için Türk Lirası cinsi kredilerde dört puanı, döviz kredileri ve dövize endeksli kredilerde bir puanı, Bakanlıkça da uygun görülmesi halinde azami ilk beş yıl için ödenmek kaydıyla bütçe kaynaklarından karşılanabilir.

Yatırım Yeri Tahsisi: Bakanlıkça teşvik belgesi düzenlenmiş büyük ölçekli yatırımlar, stratejik yatırımlar ve bölgesel desteklerden yararlanacak yatırımlar için, 29/6/2001 tarihli ve 4706 sayılı Kanunun ek 3 üncü maddesi çerçevesinde Maliye Bakanlığınca belirlenen usul ve esaslara göre yatırım yeri tahsis edilebilir.

SSK işveren prim hissesi: Hesaplamalarda Temmuz 2012 itibariyle %19,5 = 183.40 TL'ye tekabül eden işveren prim hissesi esas alınmıştır.

Yatırıma yönelik bir harcamanın teşvik belgesine başvuru tarihinden önce yapılması, teşvik belgesi başvuru formunda toplam sabit yatırım bütçesini belirlerken kullanılamayacaktır. o nedenle yatırıma yönelik harcamaların Teşvik belgesine başvuru tarihinden sonra gerçekleşmesine özen gösterilmelidir. Aynı şekilde KDV ve Gümrük vergisi muafiyetinden faydalanmak için makine ve ekipmanın teşvik başvuru tarihinden sonra alınması önem arz etmektedir.

Karşılaştırma Yapılacak Yatırım Yeri:		BURSA	KÜTAHYA 4. BÖLGEDE YER ALMAKTADIR.	
Karşılaştırma Yapılacak Bölge:		1. BÖLGE	4. BÖLGE	5. BÖLGE
Toplam Sabit Yatırım Tutarı:		300.000.000,00 TL		
Öngörülen İstihdam:		200		
		1. BÖLGE	4. BÖLGE	5. BÖLGE
KDV istisnası		18.000.000,00 TL	18.000.000,00 TL	18.000.000,00 TL
Gümrük Vergisi Muafiyeti		2.000.000,00 TL	2.000.000,00 TL	2.000.000,00 TL
SGK İşveren Prim Hissesi		45.000.000,00 TL	105.000.000,00 TL	150.000.000,00 TL
Yatırıma Katkı Tutarı		45.000.000,00 TL	90.000.000,00 TL	105.000.000,00 TL
		110.000.000,00 TL	215.000.000,00 TL	275.000.000,00 TL
Yatırım Dönemi Uygulanacak 12%	Vergi İndirimi=			
Yatırıma Katkı Tutarı		0,00 TL	45.000.000,00 TL	84.000.000,00 TL

Yukarıdaki tabloda 2016 yılı içerisinde yapılabilecek 300 milyon tl yatırım tutarı ve 200 kişi istihdam eden bir otomotiv sanayinin Bursa' ya yada Kütahya' ya kurulması durumunda alınacak bölgesel teşvik farkları hesaplanmaya çalışılmıştır. Kütahya' nın 4. Bölgede olması itibariyle büyük avantajları olduğu görülmektedir.

11.6.2. Kütahya İlimizin Yatırım Cazibesi

1. Konum (Taşımacılık ve Lojistik Avantaj)
2. Yetişmiş insan gücü
3. Yatırımlarda Devlet Destekleri

1. Konum: Ege bölgesinde yer alan Kütahya, İç Anadolu'yu, Marmara'yı ve Akdeniz bölgesini Ege'ye bağlayan kara ve demiryollarının kavşağında yer almaktadır. İstanbul, Ankara, İzmir ve Antalya' ya ortalama 340 km, Eskişehir'e 70 km ve otomotiv sanayinin kalbi Bursa' ya 180 km mesafededir.

Kütahya'nın Altıntaş ilçesinde bulunan uluslararası Zafer Havalimanı, Kütahya, Afyonkarahisar ve Uşak illerine hizmet vermesi nedeniyle Türkiye'nin ilk bölgesel havalimanıdır. Açıldığı tarih itibarıyla Türkiye'nin 4. büyük havalimanıdır.

- 2. Yetiştirilmiş İnsan Gücü:** Meslek liseleri ve meslek yüksekokul (MYO)ları, öğrencilere kazandırdığı mesleki beceriler sayesinde buldukları bölgelerin nitelikli ara eleman ihtiyacını karşılama misyonuna sahip temel kurumlardır. Bu bağlamda, Kütahya'da yer alan meslek liselerinin ve MYO'ların kapasiteleri Bölgenin nitelikli ara eleman ihtiyacını karşılayabilme açısından Önemli yere sahiptir.

Kütahya'da köklü ve sağlam altyapıları ile meslek liseleri özel sektör ve büyük kamu yatırımları olan SLİ, GLİ, Eti Bor ve Gümüş işletmelerine ara eleman yetiştirmektedir.

Kütahya'da Meslek liselerinde yaklaşık 16.000 öğrenci bulunmaktadır. Bu sayı Dumlupınar üniversitesine bağlı 2'si merkezde 9'u ilçelerde olmak üzere 11 Meslek Yüksek Okulunda toplam 14.863 öğrenci bulunmaktadır. Sanayi için önemli bir girdi olan yetiştirilmiş ara ve teknik eleman ihtiyacını karşılamaktadır.

Kalifiye eleman yetiştirmede önemli bir kurum olan 1992-1993 eğitim-öğretim yılında kurulan üniversitemiz 3 enstitü, 9 fakülte, 3 yüksekokul, 11 meslek yüksekokulu ile birlikte 346.313 m²'lik fiziki ve 7.541.371 m²'lik açık alanda 14.863 Ön Lisans, 22.158 Lisans ve 2.108 Lisansüstü olmak üzere toplamda 39.129 öğrencimize hizmet vermektedir.

3. Yatırımlarda Devlet Destekleri:

a. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

Girişimciliğe, yenilikçiliğe, bilimsel gelişmeye ve yüksek katma değerli teknoloji üretimine dayalı, bilgi tabanlı ve rekabetçi ekonomik yapısıyla dünyanın en gelişmiş on ülkesi arasında yer alan bir Türkiye'nin oluşumunda öncü olmaktadır.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Destekleri için

<https://biltek.sanayi.gov.tr/Sayfalar/default.aspx>

b. Zafer Kalkınma Ajansı

T.C. Zafer Kalkınma Ajansı, Afyonkarahisar, Kütahya, Manisa ve Uşak illerimizi kapsayan ve 'TR33' olarak sınıflandırılan bölgede hizmet vermek üzere 14.7.2009 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulmuş olup, ülkemiz genelinde Devlet Planlama Teşkilatı'nın koordinasyonu ile kurulması öngörülmüş toplam 26 adet Kalkınma Ajansı arasındaki yerini almıştır.

T.C. Zafer Kalkınma Ajansı Genel Sekreterliği **Kütahya** ilimizdedir. Afyonkarahisar, Manisa ve Uşak illerimizde Genel Sekreterliğe bağlı Yatırım Destek Ofisleri hizmet verecektir.

Kalkınma olgusunun, iktisadi, sosyal, kültürel ve diğer tüm boyutlarıyla kapsamlı ve bütünsel niteliği doğrultusunda, Ajansımız Bölge’de şu ana eksenlerde çalışmalarda bulunacaktır:

1. Bölgesel kalkınmayı ilgilendiren konularda, kamu, özel kesim, sivil toplum temsilcileri ve bilim insanları arasında iletişim ve işbirliğini geliştirmek, bu aktörlerin çalışmaları arasında bağlar oluşturmak suretiyle kalkınma bilincini ve ivmesini arttırmak, bölgesel kalkınma konusunda koordinatör ve katalizör bir rol üstlenmek.
2. Bölgenin kaynak ve olanaklarını tespit etmeye, iktisadi ve toplumsal gelişmeyi hızlandırmaya, rekabet gücünü arttırmaya ve potansiyel gelişim alanlarını ön plana çıkarmaya yönelik araştırmalar yapmak.
3. Bölgede yerli ve yabancı yatırımların stratejik ve planlı şekilde artırılması yönünde tanıtım ve rehberlik hizmetlerinde bulunmak.

Ayrıca Ajans, söz konusu eksenlerdeki amaçlara ulaşılması sürecinin hızlandırılması ve bölge için kritik öneme sahip faaliyetlerin kısa sürede hayata geçirilmesi amacıyla mali ve teknik desteklerde bulunacaktır. Bu desteklerden işletmelerimiz, sivil toplum örgütleri, kamu kurum ve kuruluşları, üniversiteler yararlanabilecektir. Ajansın sunacağı mali destekler arasında, doğrudan finansman desteği (proje teklif çağrıları, güdümlü proje destekleri ve doğrudan faaliyet destekleri), faiz desteği ve faizsiz kredi destekleri yer almaktadır. Ajans ayrıca eğitim, proje hazırlama, danışmanlık, uzman personel görevlendirme, lobi ve uluslararası ilişkiler gibi konularda yerel yönetimlere, diğer kamu kurum ve kuruluşlara ve bölgedeki sivil toplum kuruluşlarına teknik desteklerde bulunacaktır.

<http://www.zafer.org.tr>

c. Tarım ve Kırsal Kalkınmayı Destekleme Kurumu (TKDK)

2011 yılı itibarı ile Kütahya’da ulusal kalkınma plan, program ve stratejilerinde öngörülen ilke ve hedefler çerçevesinde, Avrupa Birliği ve uluslararası kuruluşlardan sağlanan kaynakları da kapsayacak şekilde, kırsal kalkınma programlarının uygulanmasına yönelik faaliyetleri gerçekleştirmek üzere Tarım ve Kırsal Kalkınmayı Destekleme Kurumu (TKDK) kurulmuştur.

<http://kutahya.tkd.gov.tr/>

d. KOSGEB

Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı (KOSGEB), KOBİ’leri güçlendirmek amacıyla finansman temini, araştırma ve geliştirme (Ar-Ge), ortak tesisler, piyasa araştırması, yatırım alanları, pazarlama, ihracat ve eğitim gibi destek unsurları sağlayarak önemli katkılarda bulunmaktadır.

<http://www.kosgeb.gov.tr/>

e. TÜBİTAK

Toplumumuzun yaşam kalitesinin artmasına ve ülkemizin sürdürülebilir gelişmesine hizmet eden, bilim ve teknoloji alanlarında yenilikçi, yönlendirici, katılımcı ve paylaşımcı bir kurum olma vizyonunu benimseyen TÜBİTAK, akademik ve endüstriyel araştırma geliştirme çalışmalarını ve yenilikleri desteklemek, ulusal öncelikler doğrultusunda Araştırma-Teknoloji-Geliştirme çalışması yürüten Ar-Ge enstitülerini işletme işlevlerinin yanı sıra, ülkemizin Bilim ve Teknoloji politikalarını belirlemekte ve toplumun her kesiminde bu farkındalığı artırmak üzere kitaplar ve dergiler yayınlamaktadır. Bilim insanlarının yurt içi ve yurt dışı akademik faaliyetleri burs ve ödüller ile desteklenmekte, özendirilmekte, üniversitelerimizin, kamu kurumlarımızın ve sanayimizin projeleri fonlanarak, ülkemizin rekabet gücünün artırılması hedeflenmektedir.

<http://www.tubitak.gov.tr/>

11.7. Kütahya' da Otomotiv Sektörü Temsilcilerinin Yaşadığı Sıkıntılar

Kütahya' da otomotiv sanayine yatırım yapan firma temsilcileriyle yapılan görüşmelerde yaşadıkları sıkıntılar olduğu görülmektedir. Bu sıkıntılar neticesinde bilindiği üzere mevcut firmalardan bir tanesi üretimi durdurmuş ve fabrikasını kapatmıştır.

Sektör temsilcileri yaşadıkları sıkıntıların en başında kalifiye eleman eksikliğini gösteriyor. Kütahya' nın atadan gelen seramik ve çini sektörüne bir yakınlığı var. Nasıl Kütahya' da yapılan seramik ve çiniler başka bir şehirde yapılamıyorsa ve bu durum el işçiliğinde bir avantaj oluşturuyorsa bu otomotiv sektöründe dezavantaj olarak karşımıza çıkıyor. Özellikle el işçiliğine bağlı üretim yapan otomotiv sanayi kollarında kalite problemi yaşadıklarından bahsediyorlar. Bu durum da müşteri şikayeti olarak firmaya geri dönüyor.

Kalifiye eleman konusunda yaşanan bir diğer problem ise verimlilik ile ilgili. Sektör temsilcileri Kütahya' da yaptıkları üretim ile Bursa' daki fabrikalarında yaptıkları üretimi karşılaştırdıklarını, Bursa fabrikalarında 1 hat ile 1 vardiyada yaptıkları üretimin Kütahya fabrikalarında 2 hat ile 2 vardiyada alabildiklerini belirtiyorlar. Bu durum just in time (tam zamanında teslimat) ile çalışan otomotiv sanayinde büyük sıkıntıya yol açıyor. Zamanında yapılamayan teslimat firmaya ceza olarak yansıyor. Buradaki diğer bir sıkıntı ise Kütahya' nın tarım endüstrisindeki durumu. Özellikle hasat zamanı fabrikada çalışan işçilerin sağlık raporu alarak, kendi tarlasında hasat yaptığı, bunun sonucu olarak otomotiv sanayinde en yoğun dönemde kaybedilen siparişler olduğundan dert yanıyorlar. Bir diğer konu ise özellikle kadın çalışanların gece vardiyasına gelmek istememeleri.

Daha önce de belirtildiği gibi otomotiv sanayinde genelde firmalar yabancı ortaklı (joint venture). Bu durum teknoloji transferinde ve ar-ge faaliyetlerinde avantaj getiriyor. Fakat yabancı ortaklar çoğu zaman global firmalar oluyor ve farklı ülkelerde bazen tamamı kendilerine ait, bazen de yine joint venture olarak kurulmuş yatırımlara sahipler. Burada da sipariş ve maliyet konusunda bir yarış başlıyor. Yabancı ortak aldığı bir siparişi işçilik maliyeti, verimlilik ve sevkiyat gibi konuları

değerlendirerek Türkiye yerine Tunus, Hindistan veya Çin' e kaydırabiliyor. Yani Kütahya' da üretimde çalışan bir işçi sadece Bursa fabrikasındaki çalışanlarla değil aynı zamanda dünyanın farklı ülkelerindeki çalışanlarla da bir yarış içerisine giriyor.

12.SONUÇ

Türkiye'de otomotiv sektörü, üretimde ve işletme yönetiminde çağdaş kalite anlayışı ile yalın üretim ve alışkanlığını geliştirmiştir. Aynı zamanda uluslararası teknik ve ticari mevzuata uyum göstererek küresel pazarlara ihracata başlamış ve küresel rekabet sürecine girmiştir. Bugün gelinen noktada, üretim ve pazarlama alanlarında "Küresel Entegrasyon" büyük oranda tamamlanmıştır. Otomotiv sektörü, üretimde kalite yönetimi ve verimlilikteki yetkinliğini, küresel ve gelişmiş pazarlara yaptığı ihracat ile kanıtlamıştır. İklim değişikliği ve düşük karbon ekonomisini amaçlayan mevzuatın yaratacağı yükümlülüklerle yönelik çalışmalarını sürdürmektedir.

Dünyada bireysel olarak rekabet eden firmaların yerini bölgesel olarak rekabet eden sanayi bölgeleri almaktadır. Nitelikli işgücüne sahip, ihtisaslaşmış firmaların yoğunlaştığı, bilgi paylaşımının üst seviyeye çıktığı ve inovasyon yapabilen işletme ve destek kuruluşları ağlarından oluşan coğrafi bölgelerin rekabet edebilirliği en üst seviyeye çıkmaktadır. Bu çerçevede ülkemizde Marmara Bölgesi'nde Doğu Marmara illerinde otomotiv ana ve yan sanayi kümelenme oluşturmaktadır. Doğu Marmara otomotiv kümelenmesi aynı zamanda Avrupa'nın önde gelen bölgesel yoğunlaşma alanlarından biridir. Eğer otomotiv sanayinde söz sahibi olunmak isteniyorsa bu kümelenmenin bir benzeri Kütahya ve civarında kesinlikle oluşturulmalıdır.

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

Otomotiv sanayimizin temel stratejisi; verimlilik yanında katma değeri yüksek yenilikçi ürünlerde üretimi arttırmak amacı ile mevcut üretim projelerine ek olarak yeni üretim projelerinin gerçekleştirilmesi olarak ifade edilebilir. Bu konuda da üniversitemize büyük görevler düşmektedir.