

YERLİ OTOMOBİL

Prof. Dr. Ersan ÖZ



ULAŞIM

Ulaşım, bir nesneyi veya bir kiŐiyi bulunduğu yerden farklı bir yere aktarmadır. Yani **A** noktasından **B** noktasına gitmektir.



A noktasından **B** noktasına ulaŐmak için ulaşım yolları vardır. Bunlar; Karayolu ulaŐımı, Denizyolu ulaŐımı, Havayolu ulaŐımı, Demiryolu ulaŐımı olarak sayabiliriz.

Ulaşım yollarını seçerken kullanacağımız ulaşım araçları da farklılık gösterecektir. Bunları sayacak olursak Otomobil, Tren, Gemi, Uak, At arabası, Bisiklet vb.

A noktasından **B** noktasına gitme fiilini yerine getirecek olan kişi, ulaşım yolunu ve ulaşım aracını seçmeden önce fayda maliyet analizi yapacak ve çıkan sonuca göre ulaşım yolunu ve aracını belirleyecektir. İşte tam bu noktada da bize düşen görev ulaşım yolunun kara yolu, ulaşım aracının da otomobil seçildiği örneğinden yola çıkarak otomobil üretmenin bize(Ülkemize) fayda-maliyet analizini, cari açığa etkilerini, otomotiv sektörüne kazançlarını göstermek istedik.



Mantık sizi A noktasından B noktasına götürür. Hayal gücü ise her yere...

Albert Einstein



YERLİ OTOMOBİL GEÇMİŞİ



16 Haziran 1961'de Ulaştırma Bakanlığı'ndan gelen bir yazı TCDD'de okundu. 29 Ekim 1961 tarihine kadar bir binek otomobil tipinin geliştirilerek üretilmesi görevi TCDD'ye verildiği bu iş için 1.400.000 TL ödenek ve çok kısıtlı bir süre ayrıldığı gelen yazının içeriğinden anlaşılmaktadır. İlk iş olarak Proje ve ardından tasarım ekibi oluşturuldu.

Proje Ekibi

Emin BOZOĞLU - TCDD.Gen.Md.Yrd.
Orhan ALP - TCDD.Fabrikalar Dai.Bşk.
Hakkı TOMSU - TCDD.Cer.Dai.Bşk.
Nurettin ERGUVANLI - TCDD. Cer.Dai.Bşk.Yrd.
Mustafa ERSOY - Esk.Demiryol Fab.Müd.
Celal TANER - Adapazarı Demiryol Fab.Müd.
Mehmet NÖKER - Ankara Demiryol Fab
Hüsnü KAYAOĞLU - TCDD.Gnl.Md.Müşaviri
Necati PEKÖZ - TCDD.Gnl.Md.Müşaviri

Tasarım Ekibi

Yük.Müh. Nurettin ERGUVANLI
Yük.Müh.Özcan TÜRER
Yük.Mimar Kemal ELAGÖZ

DEVİRİM

Azimle çalışan proje ve tasarım ekibi bu kadar kısa süre içerisinde ilk yerli otomobili üreterek istenen zamanda yerine getirerek Devlet Başkanı Cemal GÜRSEL Paşaya arz edilmiştir. Bir yandan bu ilk otomobilin yol tecrübeleri sürdürülürken bir yandan da Cumhurbaşkanı'na sunulmak üzere B- motoru ile donatılan ikinci otomobilin yetiştirilmesine çalışılıyordu. Siyah renkteki bu 2 numaralı **Devrim**'in son kat boyası ancak 28 Ekim akşamı vurulabildi. Pasta ve cilası Ankara'ya sevk edilirken gece trende yapıldı. Buharlı lokomotiflerle çekilen trende bacadan sıçraması muhtemel kıvılcımlardan ötürü güvenlik önlemi olarak benzin depoları boşaltıldı.

Tren sabaha karşı Ankara'ya ulaştı. İki Devrim Otomobili o zamanlar Sıhhiye semtinde bulunan Ankara Demiryol Fabrikası'na indirildi. Manevra imkanı sağlamak için depolarına yalnızca birkaç litre benzin kondu. Asıl ikmal sabahleyin Sıhhiye'deki Mobil Benzin İstasyonundan yapılacak, sonra da Meclis'e gidilecekti.

100 metre gidip bozuldu !!!

29 Ekim sabahı, Devrimler motosikletli oldukça kalabalık bir trafik ekibinden oluşan eskortun arasında yola çıktı. Çıktı ama, eskorttakiler, benzin alma işinden haberleri olmadığı için, Mobil' e uğramadan yola devam ettiler. Meclis' in önüne gelindiğinde durum anlaşıldı, acele getirilen benzin 1. Arabaya kondu. 2 numaraya konacağı sırada Cemal Paşa Meclis' in önüne gelmiş ve Anıtkabir'e gitmek üzere 2 numaralı Devrim Otomobiline binmişti. Yola çıkıldı. Fakat 100 m. Kadar sonra motor öksürerek durdu. Cemal Paşa' nın “ Ne oluyor ? “ sorusuna direksiyondaki Yüksek Mühendis Rıfat SERDAROĞLU “ Paşam, benzin bitti. “ cevabını verdi. Paşa' dan özür dilenilerek 1 numaralı Devrim' e geçmesi rica edildi. Buna uyan Cemal Paşa Anıtkabir' e bu otomobil ile gitti. İnerken ünlü “ Batı kafasıyla otomobil yaptınız ama, doğu kafasıyla benzin ikmalini unuttunuz ” sözlerini söyledi.

Ertesi gün bütün gazetelerin söz birliği etmişcesine “ 100 metre gidip bozuldu “ başlığını attıkları 2 numaralı Devrim, aynı gün Hipodrom' daki geçit törenine katılıyor, ne bundan, ne de Cemal Paşa' nın Anıtkabir' e bir başka Devrim otomobili ile gittiğinden söz ediliyor; yalnızca haber, yorum ve fıkralarda harcanan bunca paranın boşa gittiğinden dem vuruluyordu. [Oysa aynı yıl Tarım Bakanlığı bütçesine konmuş bulunan “ At neslinin ıslahı “ için 25 Milyon TL. ödenek ve sonucundan kimse söz etmiyordu.](#)

“DEVİRİM”

İLK TÜRK OTOMOBİLİ'NİN TEKNİK ÖZELLİKLERİ

OTOMOBİLİN AĞIRLIĞI

1250 KG

MOTOR TİPİ

A4L

MOTOR DEVRİ

3600 D/DK

SİLİNDİR SAYISI

4

SİLİNDİR ÇAPI

81 MM

GÜÇ

50 HP

KARAKTERİSTİK

4 ZAMANLI, SU SOĞUTMALI, YANDAN SÜBAPLI,
BASINÇLI YAĞLAMA.

İMAL SÜRESİ

4,5 AY

İMAL TARİHİ

1961

İMAL YERİ

ESKİŞEHİR DEMİRYOLU FAB.

ÜRETİM SAYISI

4

GÜNÜMÜZDE

Bugün Türkiye'de 17 firma binek otomobil, otobüs, kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs ve çekici gibi çeşitli araçların üretimini yapmaktadır.

Sektörde binek otomobil üreten 6 firma vardır (ANADOLU HONDA, HYUNDAI ASSAN, OPEL, OYAK RENAULT, TOFAŞ ve TOYOTA).

Otomotiv Sanayisinin Gelişmesinde 3 Dönem

1

- LİSANS (MONTAJ) 1960 - 1970
 - YERLİLEŞME (YAN SANAYİNİN GELİŞMESİ) 1971 - 1980
- KAPALI PAZAR DÖNEMİ

2

- ÜRETİMİN MODERNİZASYONU (KAPASİTE ARTIŞI) 1981- 1990
 - GÜNCEL MODEL (İHRACAT) 1991 - 1995
- GEÇİŞ DÖNEMİ

3

- TAM ENTEGRASYON 1996 - 2004
 - AR-GE, TASARIM, TEKNOLOJİ 2005 -
- SERBEST PAZAR DÖNEMİ

NEDEN ? YERLİ OTOMOBİL !

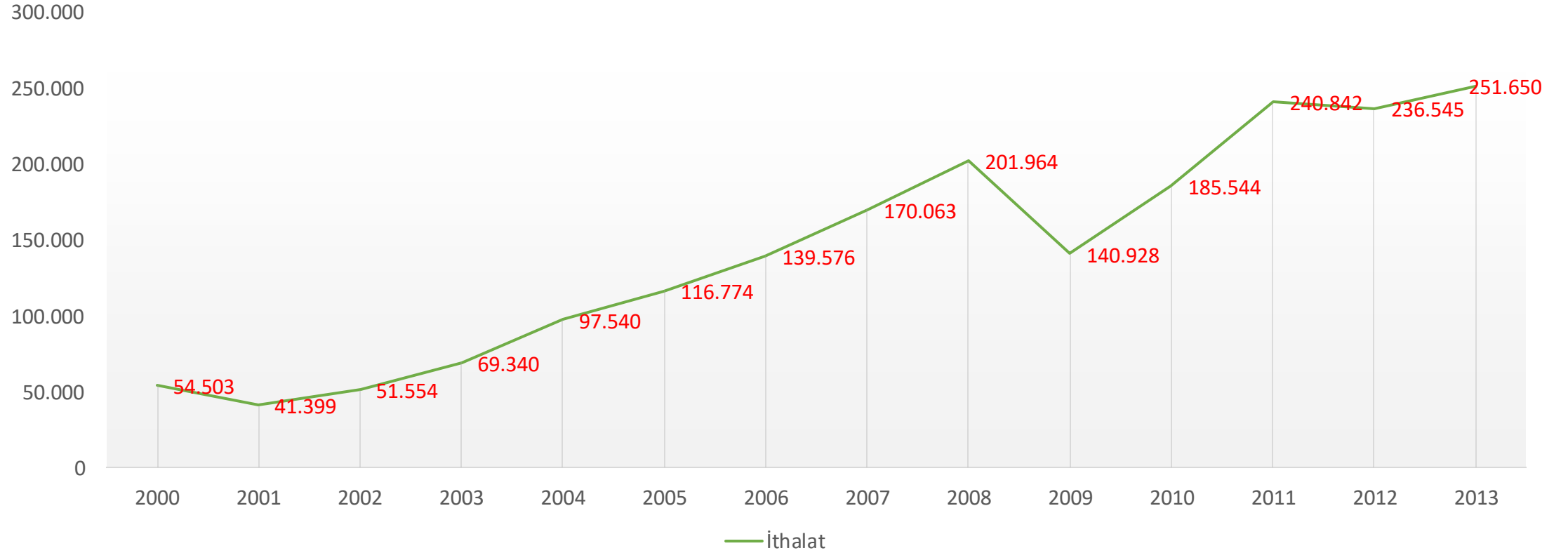
Otomotiv sektörü her zaman önemli bir sektör olmuştur. Mayıs/2014 ayında ihracatımız Cumhuriyet tarihi rekorunu kırdı, sektör bazında en fazla 2 milyar 50 milyon dolarla otomotiv sektörü artış sağladı. Yerli Otomobil üretiminin ülkemize sağlayacağı prestij ve reklamın yanı sıra ekonomik gerekçelerle de yerli otomobile ihtiyaç duymaktayız. Bunları sıralayacak olursak;

- İthalatımızın içerisinde otomobil önemli yer tutmaktadır.
- Cari açık üzerinde otomobil ithalatının olumsuz etkisi vardır.
- İstihdamın artmasına yerli otomobil sanayi destek olacaktır.
- Meydana getireceği katma değer ekonomimiz için önemlidir.
- Pek çok yan sanayide canlanma meydana getirecektir.
- Olağanüstü durumlarda (savaş, ambargo vs.) yerli otomobil çok önemli bir görev ifa edecektir.

Dış Ticaret-Yıllara göre İthalat (Milyon \$) (Yıllık)

Kaynak:TÜİK

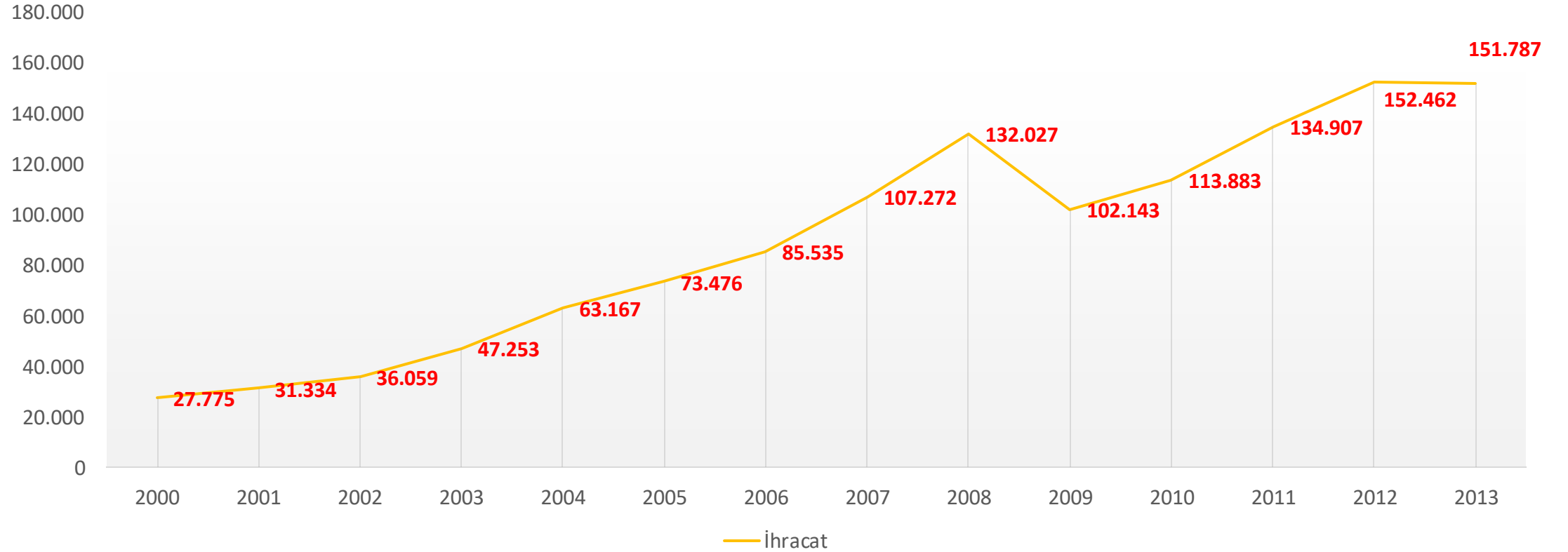
İthalat



Dış Ticaret-Yıllara göre İhracat (Milyon \$) (Yıllık)

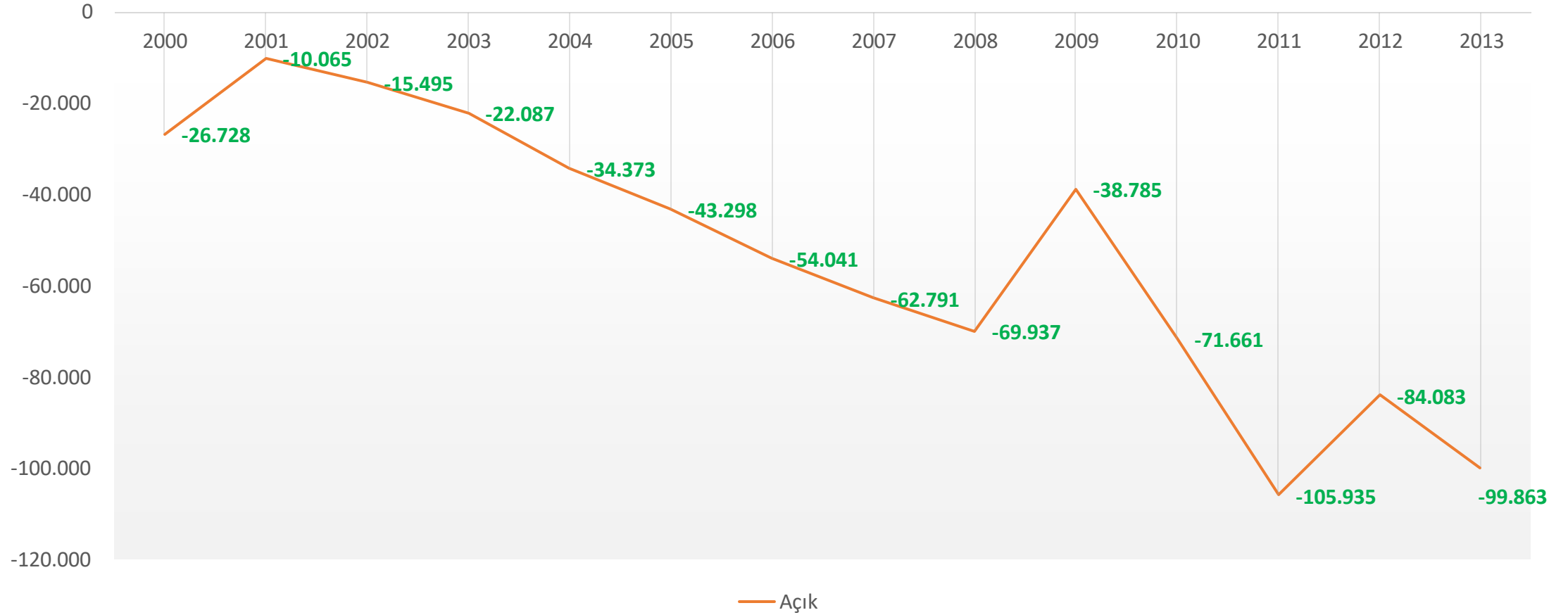
Kaynak:TÜİK

İhracat



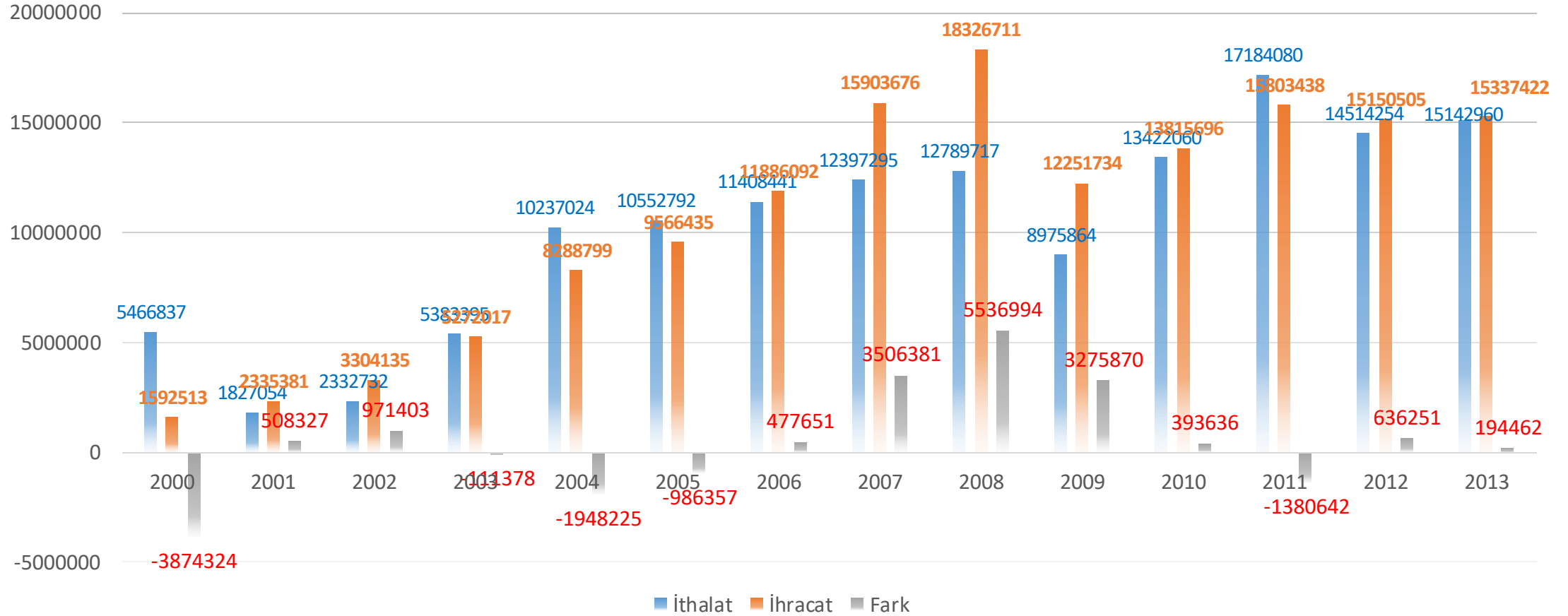
Dış Ticaret Dengesindeki **Açık**(Milyon \$) (Yıllık)

Kaynak:TÜİK



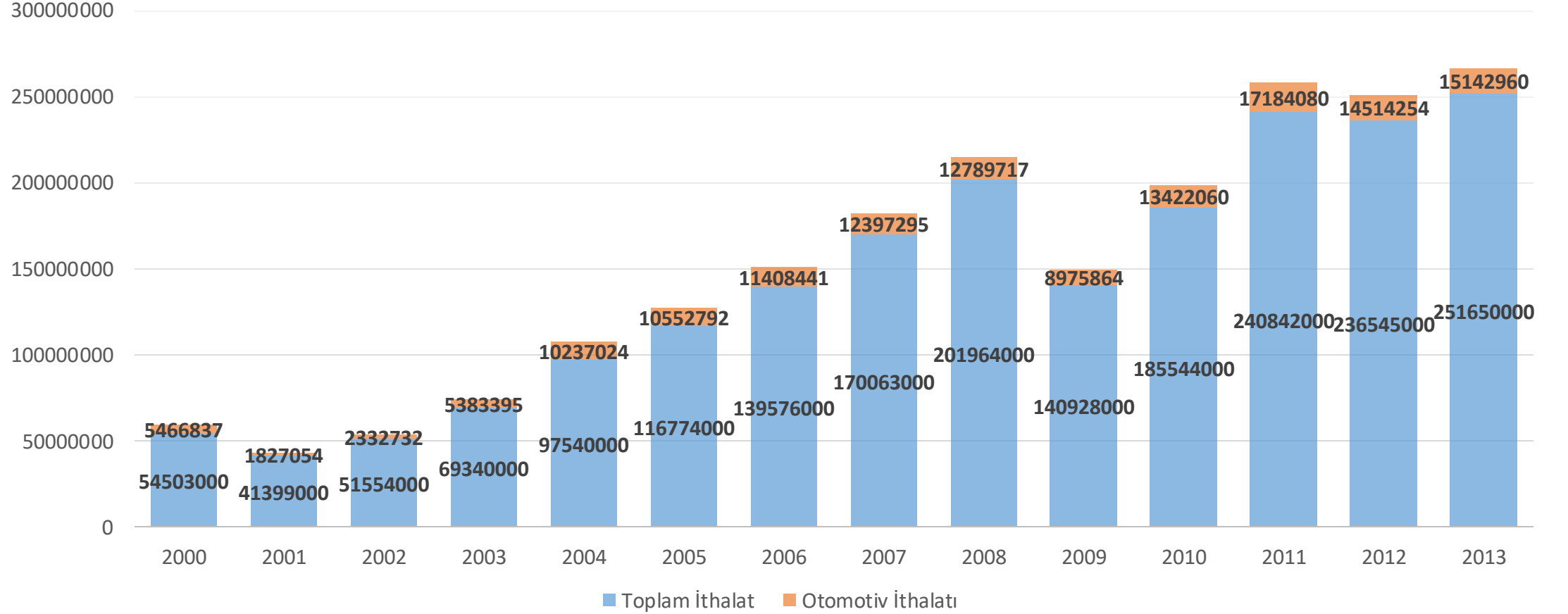
Otomotiv (İthalat - İhracat = Açık / Fazlası)

Kaynak:OSD



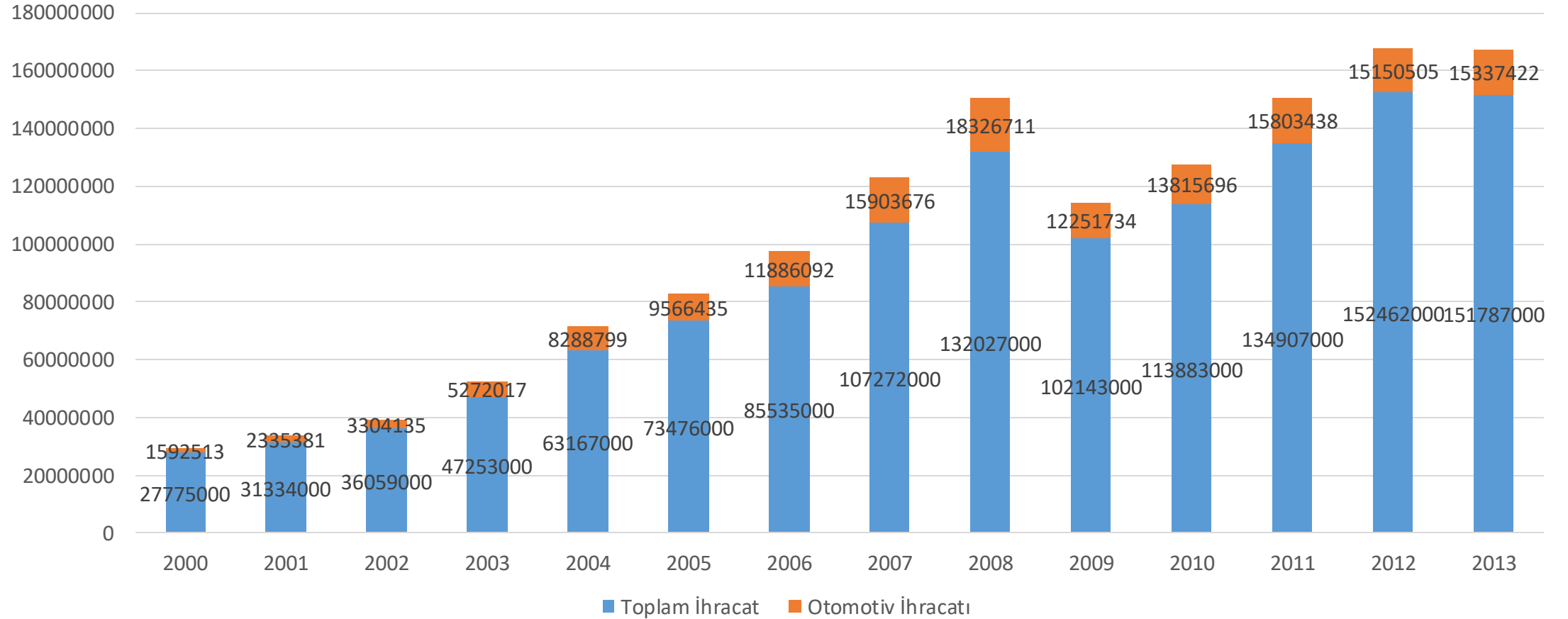
Toplam İthalat / Otomotiv İthalatı

Kaynak:OSD



Toplam İhracat / Otomotiv İhracatı

Kaynak:OSD



2013 yılı Ocak-Aralık döneminde geçen yıla göre toplam otomobil satışları yüzde 19, ithal otomobil satışları ise yüzde 26 oranında arttı, yerli otomobil satışlarında ise değişiklik olmadı. İthalatın pazar payı, 2013 yılı Ocak-Aralık döneminde yüzde 78 gibi çok yüksek bir oranda gerçekleşti.

Kaynak:OSD

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
YERLİ	73.267	139.541	136.708	117.725	120.740	99.205	126.277	155.634	179.488	146.604	147.128
İTHAL	153.769	311.668	301.889	255.494	236.725	206.793	243.542	354.150	414.031	409.676	517.527
TOPLAM	227.036	451.209	438.597	373.219	357.465	305.998	369.819	509.784	593.519	556.280	664.655
İTHAL%	68	69	69	68	66	68	66	69	70	74	78

Yukarıdaki tabloyu incelediğimizde 2013 yılı içerisinde 664.655 adet otomobil satışı gerçekleşmiştir. Bunun 147.128 adeti yerli üretim, 517.527 adeti ise ithal edilmiştir. İthal edilen aracın toplam satılan araç içindeki payı %78 olarak görülmektedir. Yerli otomobil üretimi İthal edilen araç sayısını ebetteki düşürecektir. Bu düşüş %10 seviyelerinde olacağı tahmin edilmektedir. Zira bireylerin burada tercihleri ön planı çıktığı için tabloda da görüldüğü gibi yerli üretim olduğu halde bireylerin tercihi ithal yönünde olmuştur. Burada irdelenmesi gereken bireyleri ithale yönlendiren etmenlerin çok iyi belirlenmesi ve ona göre adımların atılması daha sağlıklı olacaktır.

İHRACAT RAKAMLARI

SEKTÖR	2011	2012	2013	2013/2012 %
OTOMOBİL	442.674	412.991	484.504	17
TİCARİ ARAÇ	348.292	316.932	343.967	9
TAŞIT ARAÇLARI	790.966	729.923	828.471	14
TRAKTÖR	10.146	15.431	14.996	-3
TOPLAM	801.112	745.354	843.467	13

Kaynak:OSD

2013 yılı Ocak-Aralık döneminde 485 bin adedi otomobil olmak üzere, toplam 828 bin adet taşıt ihraç edildi. 2013 yılı Ocak-Aralık döneminde gerçekleşen taşıt aracı ihracatı, 2012 yılı aynı dönemine göre yüzde 14 oranında arttı. Uludağ ve Orta Anadolu İhracatçılar Birlikleri verilerine göre, 2013 yılı Ocak-Aralık döneminde toplam ihracat, 2012 yılı aynı dönemine göre yüzde 12 oranında arttı ve 21,5 milyar \$ oldu.

VERİLER

Yerli otomobil üretiminin etkisi ithalatta oluşturacağı etkiden çok ihracatta etki yapacağı tahmin edilmektedir. İhracat rakamlarına baktığımızda her sene yukarı doğru bir artışın olduğu gözlenmektedir. Yerli otomobilin üretilmesi bu artış oranlarını daha yukarıları çıkaracağı ve dış ticaretteki açık payını alt seviyelere düşüreceği tahmin edilmektedir.

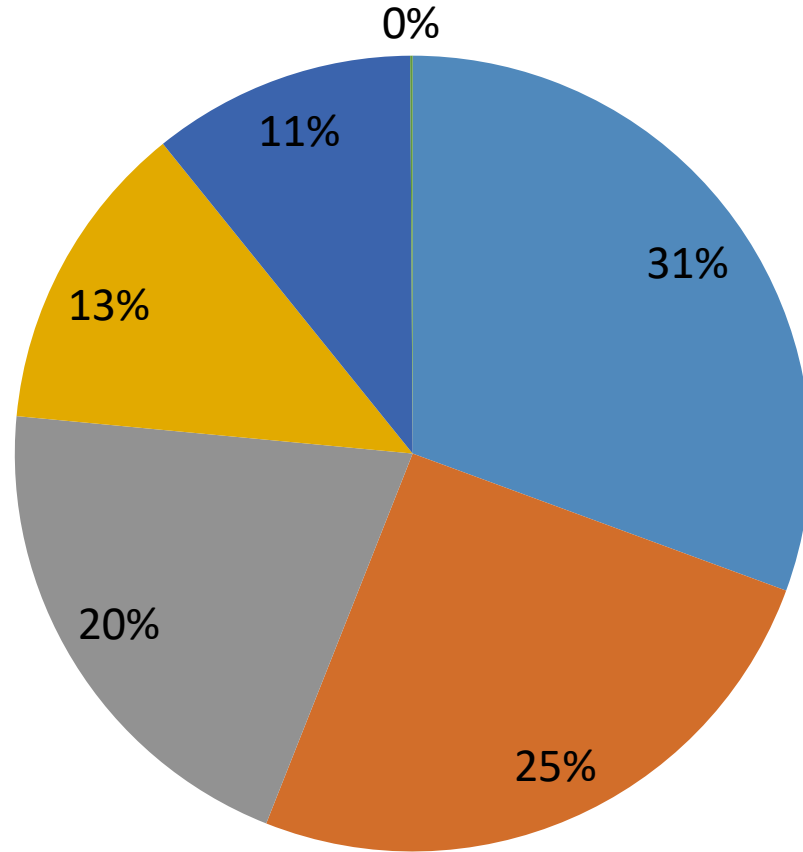
Vergi yükleri, milli gelir artış hızının önüne geçerek otomotiv sektörünün büyümesinde en önemli konu olarak görülüyor. Yerli otomobil her ne kadar iç piyasaya dönük olarak düşülse bile vergi yüklerinden dolayı yerli otomobil üreticisinin dış pazarlara yönelmesi ihracatı artırması öngörülmektedir.

KAMUOYU

Öncelikle fiyatı uygun bir yerli otomobilin Türkiye iç piyasasından ne ölçüde talep toplayacağını tespit edilmesi gerekmektedir. Yapılan bir araştırma en az %20 seviyesinde yerli üretimin pazarda satış imkanı bulabileceğini göstermektedir. Bir başka araştırmada ise halkın %72'sinin %100 yerli bir otomobile pozitif baktığını göstermektedir.

Ülkemizde diğer vergi, harç ve ücretleri bir yana koyarak tek başına Özel Tüketim Vergisi'nin yüksekliğinin Pazar ve satış tarafında yeni araçlara olan talebi daralttığı, tüketicinin tercihlerini de ciddi olarak etkilediği bilinmektedir.

Otomotiv Pazarının Büyümesinde Etkili Faktörler



- Sektör üzerindeki vergi yüklerinin (ÖTV ,KDV vb.) dengeli olarak düzeltilmesi ve azaltılması
- Kişi başına düşen milli gelirin artış hızı
- Avrupa borç krizinin ortadan kalkarak normalleşme süreci
- Çevre dostu araçların pazar payının artması, karbondioksit emisyon mevzuatı uygulamaları
- Yerli marka otomobilin pazara sunulması
- Taşıt kredisi kolaylığı

Kaynak:OSD

Yerli otomobil üretiminin getirileri...

- Prestij
- Daha ucuza otomobil satmak/almak
- Katma değeri artırılmış otomobiller üretmek
- Ülkemizin bir otomobil markası olması
- Teknoloji ve bilgiye sahip olabilme yeteneğimizi arttırma
- Fikrî mülkiyet haklarını artırma çabası
- Taşma ve gelişen üretme potansiyeli
- İhracat hedef[ler]i
- Düzenlemelerle sektörde sienerji oluşturulması
- Organizasyon, planlama ve yönetim kabiliyeti
- Başlangıçta esnek yaklaşım ve atıl kapasitenin kullanılması
- Fabrika ya da üretim üssü olmak
- ARGE gücümüzü büyütme
- Otomotiv sektöründeki dağınık gücümüzü birleştirmek
- Özgün tasarım[lar] yapmak
- Geleceğin teknolojilerini öngörmek

ARGE gücümüzü büyütme

Firmaların yenilikçi kimlikleri şüphesiz patentlerle özdeşleşir. ARGE merkezlerimizde otomotiv ve otomotiv yan sanayi adına yapılan patent müracaatlarının çok büyük bir çoğunluğu araç kapıları, koltukları, elektrik aksamları ve kasaları gibi otomotiv yan sanayi ile ilgili müracaatlar. Yerli otomobil için rakamlar ortada, ortak üretim yapabilecek firma sayısı 38, firma başına ortalama ARGE mühendisi sayısı 100, firma başına patent sayısı ise sadece 18. Bu patentlerin çok büyük çoğunluğu da yan sanayi ile ilgili başvurular olarak göze çarpıyor. Yerli üretim için öncelikle; ARGE mühendisi, ARGE'ye ayrılan bütçe, patent sayıları ve ARGE teşvikleri arttırılmalıdır.

MALİYETLENDİRME (Örnek)

Yerli otomobilin üretiminde kuruluş yerinin seçimi ve maliyetlendirme, fizibilite, bütçeleme gibi teknik hesaplamalar büyük önem taşımaktadır. Bir fabrikanın karlı olabilmesi için en az yıllık 150.000 Adet otomobil üretimi yapması gerekmektedir. [150.000*20.000 USD=3 Milyar USD*0,15 (kar marjı)=450.000 USD*5 yıl=2.2 milyar USD]

- ✓ Tasarım ve Arge : 650 milyon USD
- ✓ Fabrika Kurulumu ve Üretim : 1.2 milyar USD
- ✓ Pazarlama : 350 milyon USD
- ✓ Toplam : 2.2 milyar USD



GELECEK HEDEFLERİ



- Otomotivde yerli Ar-Ge payı arttırılmalıdır
- Katma değeri ülke içinde yaratılmış “Türk tasarımı” bir otomobilimiz artık olmalıdır.
- Yabancı otomotiv firmalarının ülkedeki varlığı da ülke için olumsuz değildir; rekabet için motivasyon unsurudur.
- Yalnızca üretim üssü olmak, bizim potansiyelimizde ve birikimimizde olan bir ülke için yetersizdir.
- Ülkemizin ‘ana sanayi’ rolünü üstlenebilme ve sürdürebilme yeteneği vardır, sermayesi vardır, insan potansiyeli vardır. Yalnızca üretim üssü olmanın sağlayacağı sınırlı katma değer Türkiye’yi hak ettiği konuma taşıyamaz.

TEŐEKKÜRLER



ÖZ MALİ DANIŐMANLIK
VE ÖZEL EĞİTİM A.Ő.