

2016

AKSARAY

Otomotiv Yan Sanayi İhtisas
Organize Sanayi Bölgesi
Fizibilite Raporu



YÖNETİCİ ÖZETİ

İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri, aynı sektörden üretim firmalarının bir arada oldukları, alt yapı hizmetlerinden daha kolay, ucuz ve etkin yararlanabildikleri, birlikte hareket etmekten kaynaklanan sinerjiyi firmalara sunabilen çeşitli olanaklara sahip üretim ve yerleşim birimleridir. Gelişmiş ülkeler seviyesi içerisinde güçlü bir ekonomi ile yer almanın imalat sektörünün koordineli bir şekilde yürütüldüğü, organize sanayi bölgelerinin kuruluşu büyük önem arz etmektedir.

Aksaray'da faal haldeki organize sanayi bölgesi (OSB)'de 187 adet işletme aktif olarak çalışmaktadır. Mercedes-Benz Türk A.Ş. 1.800 çalışanı ile yıllık üretim kapasitesi 20.000 araç olan Aksaray Kamyon Fabrikası, kurulduğu yıl olan 1986'dan bu yana yaklaşık 200.000 adet çeşitli tonajlarda kamyon üretmiş ve kamyon pazarında % 33,4'lük bir pazar payına sahiptir. Diğer taraftan özellikle Mercedes-Benz Türk'e ve diğer otomotiv endüstrisine ürün sunan otuzun üzerinde işletme il genelinde varlığını sürdürmektedir.

Mevcut otomotiv odaklı sanayi kuruluşlarına ilave olarak yeni kurulacak olan Brisa Lastik fabrikası da bölgede büyük bir istihdam ve pazar hareketliliğine sebep olacaktır. Brisa yaklaşık 300 milyon USD yatırımla 1.000 dönümlük bir alana ikinci fabrikasını Aksaray İli Organize Sanayi Bölgesi'nde kurmayı planlamaktadır. Yıllık üretim kapasitesinin 4,2 milyon adet olması hedeflenen Aksaray fabrikasında, binek ve hafif ticari araç lastiği üretecek olan Brisa, üretime 2018 yılı itibarıyla başlamayı planlamaktadır.

Bölgedeki otomotiv yan sanayisini geliştirip bu sektördeki firmaları bir araya getirecek bir sinerji oluşturmak için Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulması planlanmıştır. Aksaray OSB'nin il'e katmış olduğu birlikte iş yapabilme yeteneği ve Aksaray'ın 5. derecede kalkınmada öncelikli il olması yeni ihtisas OSB kurulumu adına en önemli destekleyici unsurlardır. İhtisas OSB sayesinde oluşacak ek istihdam, üretim ve ihracat artışı ile ülke ve Aksaray ekonomisine katkı sağlanacaktır. OSB'nin finansmanı hususunda ise T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı kaynakları kullanılması öngörülmektedir. Zira Bakanlık, etüt, proje, kamulaştırma, genel idare, altyapı inşaat gibi OSB kurulum giderlerinin %70'ine kadar olan

kısmını karşılayabilmektedir. Dolayısıyla İhtisas OSB'nin arazi satın alma işlemleri Bakanlık kredisi kullanılarak gerçekleştirilerek altyapı inşaat aşamaları tamamlanabilecektir. OSB'de oluşturulan parsellerin yatırımcılara tahsis edilmesiyle bu kredi geri ödenecek ve bu sayede devlet bütçesine yük getirilmeyecektir.

Mevcut OSB ile Üniversite arasında kalan ve kamuya ait 200 hektar'lık bir alanda Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB kurulması planlanmaktadır. Aynı sanayi iş kolunda faaliyette bulunan işletmeler bir araya toplanacak, hammadde ihtiyacının karşılanması ile birlikte müteşebbislerin rekabet gücü artacak, Aksaray'ın ve ülkenin ihracatı artacak, istihdama katkı sağlanarak Aksaray ili ekonomisi kalkınmış bir il olacaktır. OSB'nin en kısa zamanda dolacağı ve tam kapasiteyle Aksaray'a ve ülke ekonomisine hizmet edeceği düşünülmektedir. Bununla birlikte ihtisas OSB'nin kurulması ile işletmelere gereken destek sağlanarak işletmeler arasındaki işbirliği arttırılacak ve çalışma koşulları daha iyi standartlara taşınacaktır.

Jeopolitik konumunun yanında, güçlü altyapı imkânlarının sağlanmasıyla, Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB, Aksaray ve çevre illerde faaliyet gösteren sanayicinin de ilgisini çekeceği düşünülmektedir. Bununla birlikte kurulacak olan İhtisas OSB, bölgede ekonomik kalkınmayı tetikleyecek, bölgenin ulusal ve uluslararası düzeyde tanınmasını ve yatırımların çekilmesini sağlayacak, Aksaray ilinin yanı sıra çevre illere ve bölgelere hizmet verecektir. Ayrıca, proje 2023 yılı hedefleri kapsamında otomotiv sektörü ihracat hedefine önemli katkılarda bulunacaktır.

Aksaray İhtisas OSB için 280 hektarlık bir alan tahsis edilmiş olup bu alanın %60'nın sanayi parseline tahsis edileceği ve 225.000 TL/hektar kabulü ile toplam alt ve üst yapı yatırım tutarı (Sabit Sermaye Yatırımı-ot bedeli ile birlikte) 27,7 milyon TL civarında olması beklenmektedir. Toplam ihtisas OSB kurulumu 90 adet firma için 413 milyon USD olacağı öngörülmüştür. Kurulacak 90 firmanın faaliyetlerinden toplam elde edilecek cironun yaklaşık 83-234 milyon USD* olması beklenmektedir. Bu rakamın %20-40'lik kısmı ise ihracata yönelik olması beklenirken (toplam cironun %25'i) ithalatı azaltmaya yönelik ise 21-58 milyon USD'lik bir iyileştirme söz konusu olabilecektir.

İÇİNDEKİLER

YÖNETİCİ ÖZETİ.....	3
İÇİNDEKİLER.....	5
1. GİRİŞ.....	8
2. PROJENİN TANIMI VE KAPSAMI.....	11
3. PROJENİN ARKA PLANI.....	11
3.1. PROJE LOKASYONU.....	11
3.2. OTOMOTİV ANA SANAYİ ANALİZİ.....	12
3.3. OTOMOTİV YAN SANAYİ ANALİZİ.....	15
3.4. AKSARAY DURUM ANALİZİ.....	20
3.4.1. Sanayinin Durumu.....	22
3.4.2. Yükseköğretim.....	25
3.4.3. Ulaşım.....	26
3.5. BÖLGESEL POLİTİKALAR VE PROGRAMLARA UYGUNLUK.....	27
3.6. YAŞAL MEVZUAT AÇISINDAN İHTİSAS OSB.....	31
3.6.1. İhtisas OSB Kurulum Aşamaları.....	32
3.6.2. Neden İhtisas OSB?.....	36
3.6.3. Lastik Sektörü Açısından Değerlendirme.....	40
3.6.4. Otomotiv Sektörünün Anadolu'ya Kayması.....	45
3.7. PROJE FİKRİNİ DESTEKLEYİCİ UNSURLAR.....	47
3.8. POTANSİYEL PAZAR ARAŞTIRMASI.....	49
3.8.1. Örnek pazar 1-Brezilya.....	50
3.8.2. Örnek pazar 2-Avusturya.....	51
3.8.3. Örnek pazar 3-Ukrayna.....	52
3.8.4. Örnek pazar 4-Ürdün.....	55
3.8.5. Örnek pazar 5- İran.....	57
3.9. PROJENİN DİĞER PROJELERLE İLİŞKİSİ.....	61
3.9.1. Projenin Stratejik Plan ve Programlara Uygunluğu.....	62
3.9.2. Proje ile İlgili Geçmişte Yapılmış Etüt, Araştırma ve Diğer Çalışmalar.....	62
4. PROJENİN GEREKÇESİ.....	62
4.1.1. Hammadde ve Mal Tedarik Etme.....	63
4.1.2. Tam Zamanında Üretim.....	64
4.1.3. Makine ve Donanım Tedarik Etme.....	64
4.1.4. Dışarıdan Alınan Hizmetler.....	64
4.2. ULUSAL VE BÖLGESEL DÜZEYDE TALEP ANALİZİ.....	66
5. PROJE YERİ / UYGULAMA ALANI.....	70
5.1. ÖRNEK OSB'LER.....	71
5.2. TOYOTA OTOMOTİV SANAYİ TÜRKİYE A.Ş. ÖRNEĞİ.....	73
5.3. MERCEDES-BENZ TÜRK VARLIĞI.....	74
5.4. BRİSA BRIDGESTONE SABANCI LASTİK SANAYİ VE TİCARET A.Ş. VARLIĞI.....	76
5.5. OTOMOTİV YAN SANAYİ İHTİSAS OSB KURULUMU.....	78
5.6. KURUMSAL YAPILAR.....	83
5.7. OSB ÜRETİM SEÇENEKLERİ.....	83
6. ORGANİZASYON YAPISI, YÖNETİM VE İNSAN KAYNAKLARI.....	88
7. PROJE YÖNETİMİ VE UYGULAMA PLANI.....	89
7.1. PROJE YÜRÜTÜCÜSÜ KURULUŞLAR VE TEKNİK KAPASİTELERİ.....	89
7.2. PROJE ORGANİZASYONU VE YÖNETİM.....	89
7.3. PROJE UYGULAMA PROGRAMI.....	89
8. İŞLETME DÖNEMİ GELİR VE GİDERLERİ.....	91
9. TOPLAM YATIRIM TUTARI VE YILLARA DAĞILIMI.....	91
10. PROJENİN FİNANSMANI.....	93
11. KAYNAKLAR.....	94

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. Tedarik zincirinde ortaklık yapısı.....	9
Şekil 1.2. Aksaray ili motorlu kara taşıtları ve yan sanayi ihracatı.....	10
Şekil 3.1. Aksaray il haritası.....	12
Şekil 3.2. Türkiye otomotiv sektörünün dünya üretimindeki payı.....	13
Şekil 3.3. Yıllara göre ihracat verileri.....	21
Şekil 3.3. Aksaray organize sanayi bölgesi genel görünüşü.....	26
Şekil 3.5. Bölgelere göre OSB'lerin dağılımı.....	33
Şekil 3.6. İhtisas OSB kurulum aşamaları.....	34
Şekil 5.1. Aksaray depremsellik haritası.....	80
Şekil 5.2. İhtisas OSB'nin kurulması planlanan arazinin haritası.....	83

TABLolar LİSTESİ

Tablo 3.1. Otomotiv sanayi firmalarının 2014 yılı üretimleri.....	13
Tablo 3.2. 2009-2014 yılı üretim ve ihracat rakamları (adet).....	14
Tablo 3.3. 2009-2015 yılı otomotiv ana sanayi ihracatı (1.000 USD).....	15
Tablo 3.4. Yan sanayi GTİP kodlu ürünler.....	16
Tablo 3.5. Ara malı olarak yan sanayi ihracatı (1.000 USD).....	17
Tablo 3.6. Oto yan sanayi ithalatı (1.000 USD).....	19
Tablo 3.7. 2013, 2014, 2015 Aksaray ili ihracat verileri.....	21
Tablo 3.8. 2012-2015 Aksaray ili dış ticaret gerçekleşmesi.....	22
Tablo 3.9. Yıllara göre ihracatçı firma sayısı.....	22
Tablo 3.10. 2011 ve 2012 yılları ürüne göre ihracat rakamları.....	22
Tablo 3.11. İl'de gerçekleşen motorlu taşı ve yan sanayi ihracat rakamları.....	23
Tablo 3.12. Aksaray OSB genel bilgileri.....	24
Tablo 3.13. Aksaray OSB'deki sektör bazında işletme sayıları.....	24
Tablo 3.14. Aksaray OSB'deki otomotiv yan sanayi üretilen ürünler listesi.....	25
Tablo 3.15. 2023 ihracat stratejisi uygulamaya aktarılması ve sektörel kısımları.....	29
Tablo 3.17. Bölgesel teşvik değerleri.....	48
Tablo 3.18. Bölgelere göre uygulanan teşvik miktarları.....	48
Tablo 3.19. Büyük ölçekli yatırımlardaki teşvik oranları.....	49
Tablo 3.20. Türkiye'den Brezilya'ya otomotiv yan sanayi ihracatı.....	51
Tablo 3.21. Brezilya'nın otomotiv yan sanayi dış ticaret ürünleri.....	52
Tablo 3.22. Türkiye'den Avusturya'ya otomotiv yan sanayi ihracatı.....	52
Tablo 3.23. Avusturya başlıca oto yan sanayi ürünleri ithalatı.....	52
Tablo 3.24. Ukrayna'nın başlıca oto yan sanayi ürünleri ithalatı.....	53
Tablo 3.25. Ukrayna'nın otomotiv aksam ve parçaları ithalatı.....	54
Tablo 3.26. Türkiye'den Ukrayna'ya otomotiv yan sanayi ihracatı.....	55
Tablo 3.27. Türkiye'den Ürdün'e otomotiv yedek parça ihracatı.....	56
Tablo 3.28. Ürün gruplarına göre Ürdün'ün parça ithalatı.....	57
Tablo 3.29. İran Oto Yan Sanayi İthalatı (1.000 USD).....	58
Tablo 3.30. Türkiye'nin İran'a Oto Yan Sanayi İhracatı (USD).....	60
Tablo 4.1. İhtisas OSB için SWOT analiz sonuçları.....	69
Tablo 5.1. İhtisas organize sanayi bölgeleri.....	72
Tablo 5.2. Planlanan arazinin mülkiyet ve kadastro durumu.....	80
Tablo 5.3. SUGOSB için serbest sermaye yatırım maliyetleri.....	81
Tablo 5.4. Karoser parçaları.....	84
Tablo 5.5. Cam ve ayna ürünleri.....	85
Tablo 5.6. Üretimi yapılabilir yan sanayi ürünleri.....	86
Tablo 5.7. Lastik yan sanayi ürünleri.....	87
Tablo 5.8. Metal aksam ürünler.....	87
Tablo 5.9. Plastik türevli parçalar.....	88
Tablo 5.10. Tekstil türevli parçalar.....	88
Tablo 5.11. Tekstil türevli parçalar.....	89
Tablo 7.1. OSB kurulum zaman planı.....	91
Tablo 9.1. Yıllara göre OSB özet bütçe tablosu (200 hektar).....	93

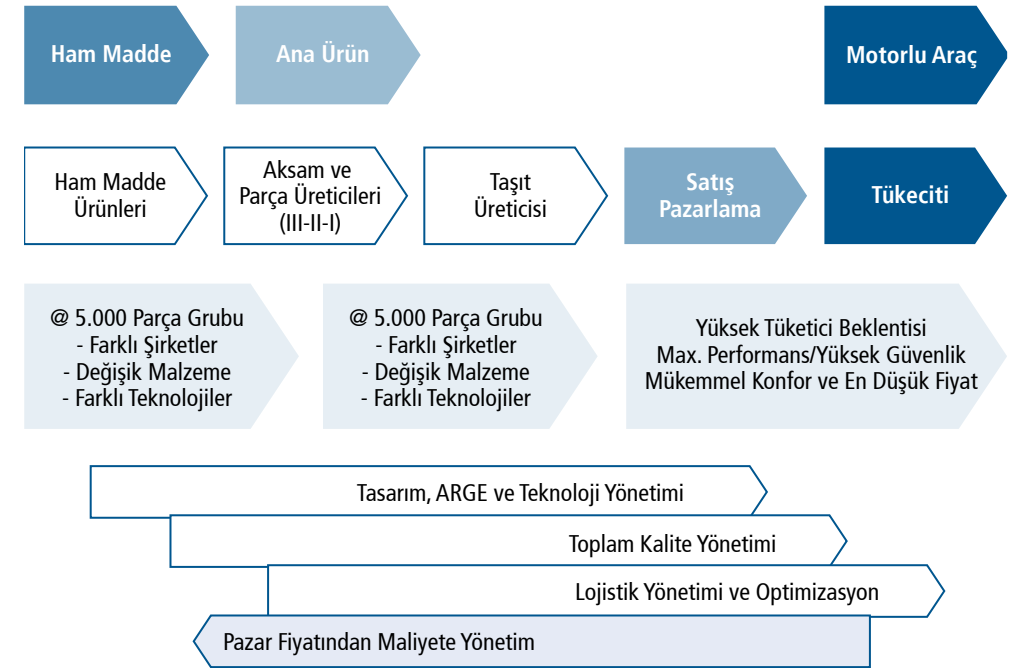
1. GİRİŞ

Otomotiv sanayi, motorlu karayolu taşıtlarının üretildiği ana sanayi ile bu sanayinin belirlediği teknik şartlara uygun orijinal ya da eşdeğer aksam, parça, modül ve sistem üreten yan sanayinin tümünü kapsayan büyük bir sanayi koludur. Bu yapıyla otomotiv sanayi tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotif sanayilerinden biridir (Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı, 2011-2014). Uluslararası Endüstri Sınıflandırması kapsamında otomotiv endüstrisi; çekici, kamyon, kamyonet, karavan, midibüs, minibüs, otomobil, otobüs, treyler, iki ve üç tekerlekli araçlar ve yan endüstri ürünlerini içermekte olup, karayolu taşıtları üretim endüstrisi veya motorlu taşıtlar üretim endüstrisi olarak da adlandırılmaktadır.

Otomotiv endüstrisinin ekonominin lokomotifi kabul edilmesinin ana nedenleri; demir-çelik, plastik, lastik, kimya, petro-kimya, cam, tekstil, elektrik, elektronik ve makine üretimi gibi endüstri sektörlerinin ana alıcısı olması yanında, bu sektörlerdeki teknolojik gelişmelerin sürükleyicisi ve istihdam sağlayıcısı olma özellikleridir. Ayrıca tarım, ulaştırma, turizm, inşaat ve savunma endüstrisi sektörlerinin gereksinimi olan her türlü motorlu araç üretimini gerçekleştiren bir sektör konumundadır. Bu sayılan nedenlerle, endüstrileşerek gelişmekte olan hiçbir ülkenin göz ardı edemeyeceği bir sektör konumunda bulunmaktadır. Sıralanan nedenlere bağlı olarak ülkemiz otomotiv endüstrisi de ihracat rekorları kırarak düzeye ulaşmıştır. Geline bu seviye, sadece araç üretimi yapan ana sanayi firmalarının başarılması olmayıp yan sanayicilerin de payı oldukça fazladır. Zira motorlu araç üretimi yapılan her bölgede ana firmaya parça tedariki sağlayan bir tedarik yan sanayi mevcuttur.

Öyle ki araç üretim sayısına göre değişmekle birlikte genellikle 0,5 – 1 milyon adet yıllık araç üretimi olan bölgelerde 600 – 1.500 adet arasında tedarikçi olduğu ifade edilebilir (Onuncu Kalkınma Planı, 2014). Üretim adedi arttıkça tedarikçi sayısı ve ona bağlı değer zincirindeki küçük ve orta ölçekli firma sayısı da artmaktadır. Aslında bir motorlu aracın üretim sürecinde tedarik zinciri tipik bir sektör kümesi uygulaması olarak da değerlendirilebilir. Yani tedarikçi firmalardan sağlanan aksam ve parçalar, ana sanayinin kendi tesislerinde ürettiği parçalarla bir araya getirilerek aracın üretimi tamamlanmaktadır.

Bir motorlu taşıt, farklı yapı, malzeme ve teknoloji ile üretilen ve özgün yöntemlerle ve birbiri ile uyumlu olarak bir araya getirilen 5.000 dolayında parçadan oluşmaktadır. Bu parçaların üretiminde demir ve çelik, hafif metaller, plastik ve lastik, boya ve benzeri kimyasal maddeler ile cam kullanılmaktadır. Parçaların büyük bölümü yan sanayide üretilmekte ve ana sanayi bunları montaj yolu ile birleştirmek suretiyle taşıt aracını üretmektedir. Üretim esnasında tasarım, kalite, lojistik ve pazar fiyatından maliyete tüm süreçler tedarik zinciri içinde ortak yönetilmektedir. Bu tedarik zinciri yan sanayi ile ana sanayinin işbirliği neticesinde tamamlanabilmektedir (Şekil 1.1).



Şekil 1.1. Tedarik zincirinde ortaklık yapısı

Kaynak: Onuncu Kalkınma Planı, 2014

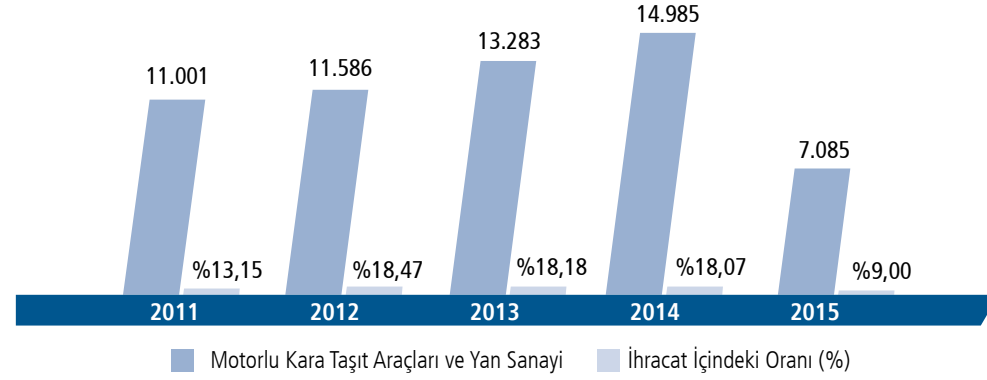
2012 yılında T.C. Ekonomi Bakanlığı tarafından yapılan çalışmaya göre, otomotiv yan sanayinde 4.000 adet firma bulunmakta, bunlardan 1.120 adedi doğrudan ana sanayiye parça tedarik etmektedir. Ayrıca, bahsi geçen yan sanayi firmalarının 200'ü yabancı ortaklıdır. Öte yandan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) verilerine göre motorlu kara taşıtları için parça ve aksesuar imalatı yapan 2.558 adet ve bunun ticareti ile uğraşan 10.595 adet teşebbüs bulunmaktadır (Gündüz ve diğ., 2014). Tüm bu firmalar otomotiv yan sanayi sektörünü oluştururken, bu sektörde üretilen parça ve ürünler ise aşağıdaki gibidir; (Başkak ve Mıhçıoğlu, 2004)

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

Bu çalışma, Aksaray Merkez'de mevcut OSB ile Aksaray Üniversitesi arasında kalan alanda kurulması planlanan Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB için gerekli ön araştırma ve bilgilendirme raporudur. Raporu oluşturabilmek adına otomotiv yan sanayi

inceleme altına alınmış ve Aksaray'da otomotiv yan sanayi ihtisas organize sanayi bölgesi kurulmasına yönelik detaylı bir araştırma yapılmıştır. Bu bağlamda dört yıllık Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verileri dikkate alındığında, motorlu kara taşıtları ve yan sanayi ihracatı Aksaray İli toplam ihracatı içerisindeki payı %20'lere varan oranda gerçekleşmiştir (Şekil 1.2). İl için bu sektör son derece önemlidir.

Motorlu Kara Taşıtları ve Yan Sanayi İhracatı (1.000 USD)



Şekil 1.2. Aksaray ili motorlu kara taşıtları ve yan sanayi ihracatı

Gerek Aksaray'daki gerekse çevre illerdeki sektör firmalarının

- ortak hammadde ve yarı mamul teminlerinin birleştirilmesi,
- ortak depolama alanlarında lojistik hizmetlerinin birleştirilmesi,
- gelen malzemelerin konsolide edilerek taşınması,
- varsa katma değerli hizmetlerin tek elden sağlanması,
- sevkiyatların birleştirilerek taşıma maliyetlerinin azaltılması,

gibi hususlarda iyileştirme olanakları konusunda arayış içerisindeyler. Ayrıca kuruluşların maliyet avantajını yakalayacak, kaynakları etkin kullanarak belirli alanlarda uzmanlaşacak hem yenilikçi olmayı hem de ayırt edici yetenekler oluşturarak sektörde değer yaratmayı sağlayabilecekleri bir yapılanma ihtiyaçları söz konusudur.

İhtisas OSB kurulması ile aynı sanayi iş kolunda faaliyette bulunan işletmeler bir araya toplanacak, hammadde ihtiyacının karşılanması ile birlikte müteşebbislerin rekabet gücü artacak, Aksaray'ın ve ülkenin ihracatı artacak, istihdama katkı sağlanacak ve il dışına göç de engellenmiş olacaktır. Ayrıca işletmelere gereken destek sağlanarak işletmeler arasındaki işbirliği arttırılarak çalışma koşulları daha iyi standartlara taşınacaktır.

Raporun ilgili bölümlerinde söz konusu projenin tanımı ve kapsamı, projenin arka planı, projenin gerekçesi, proje uygulama alanı ile ilgili bilgiler bulunmaktadır. Ayrıca konuyla ilgili diğer detay bilgiler Ek 1 olarak sunulmuştur.

2. PROJENİN TANIMI VE KAPSAMI

Projenin adı "Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'dir. Proje ile otomotiv yan sanayi yatırımı yapacak olan işletmelere yeni bir OSB kurulması ve otomotiv yan sanayi sektöründeki kuruluşların aynı ihtisas OSB'nde toplanması amaçlanmaktadır. Projenin kamuya ait 200 hektarlık (talebe göre 280 hektara kadar genişleyebilme imkânı) bir alan üzerine 5 yıl içerisinde uygulanması planlanmaktadır. Uygulama yeri Aksaray İl Merkez Hamidiye Alaca'dır. Projenin tamamlanması ile alan parsellere ayrılarak 80-90 adet firmanın yaklaşık 8-10 bin kişiye istihdam sağlayacağı düşünülmektedir. Proje, öncelikle Aksaray olmak üzere uygulanacak TR 71 bölgesinde ve çevre illerde bulunan sanayicileri ve bu şehirlerde yaşayan iş gücünü de kapsamaktadır. Rapor, Ahiler Kalkınma Ajansı (AHİKA) Aksaray Yatırım Destek Ofisi tarafından hazırlanmıştır.

3. PROJENİN ARKA PLANI

3.1. PROJE LOKASYONU

Konum olarak Anadolu'nun ortasında bulunan kuzeyi güneye, doğuyu batıya bağlayan Aksaray, Orta Anadolu'nun ortasında; Kuzey-Güney, Doğu-Batı doğrultusunda bulunan kara yollarının en can alıcı kesişme yerindedir. 1989 yılında il olan Aksaray, Kırıkkale, Kırşehir, Nevşehir ve Niğde illerini kapsayan TR71 Düzey 2 Bölgesindedir. Aksaray, çevre illere ve ülkenin diğer bölgelerine dört devlet yolu ile bağlanmakta olup konum olarak Türkiye'nin ortasında, bölgeler ve iller arası geçiş yolları üzerinde bulunması, Ankara, Adana, Mersin, Kayseri ve Konya gibi büyükşehirlerle yakın ve komşu olması, ulaşım ve pazarlamada il'i ön plana çıkarmaktadır.

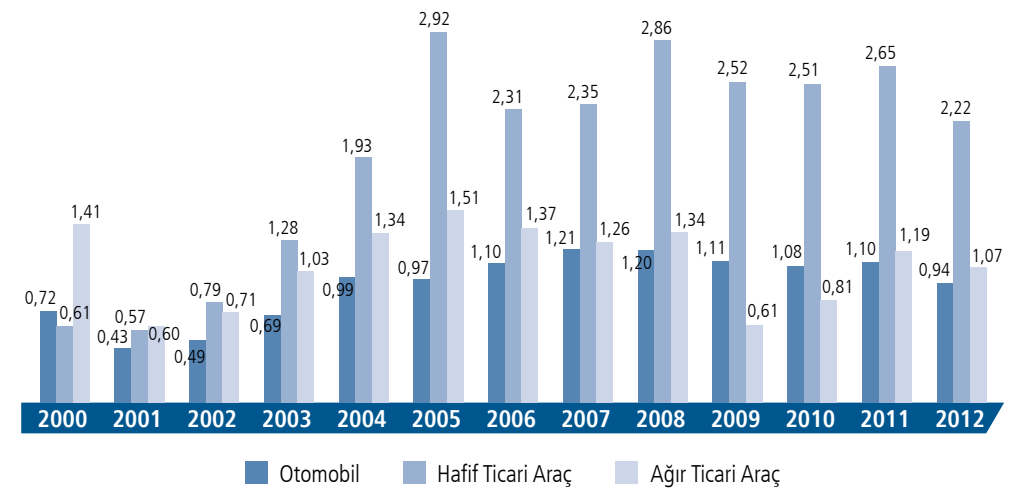


Şekil 3.1. Aksaray il haritası

3.2. OTOMOTİV ANA SANAYİ ANALİZİ

Otomotiv pazarına Avrupalı ve Amerikalı devlerinin dışında Uzak Doğu'dan Japonya girerek, 1987 yılında Mitsubishi, 1994 yılında Toyota, 1997 yılında Honda ve Güney Kore'den Hyundai firmaları, Türk otomotiv pazarıyla yakından ilgilendiklerini gerçekleştirdikleri yatırımlar ile göstermişlerdir. Otomotiv sektöründe dünyanın önemli pazarları arasında yer alan ve önde gelen otomotiv üreticilerinden biri olan Türkiye, 2012 yılında dünya otomotiv üretiminin %1,26'sını gerçekleştirerek 16. sırada, otomotiv pazarında ise %0,97 pay ile 19. sırada yer almıştır. Otomotiv sektörü ana sanayi bakımından, otomobil, hafif ve ağır ticari araç olmak üzere üç gruptan oluşmaktadır. Bunlar içerisinde gerek adet gerekse de ticaretten aldığı pay bakımından en yüksek paya sahip olan alt grup; otomobildir. Dünya otomotiv pazarının, 2012 yılında yaklaşık %81'inin, otomobile ait olduğu görülmektedir. Alt grupların büyüklük sıralamasında otomobili sırasıyla hafif ve ağır ticari araç takip etmektedir.

2001 yılında Türkiye'nin dünya otomotiv üretimindeki payı sırasıyla otomobilde %0,43, hafif ticari araçta %0,57 ve ağır ticari araçta %0,60 iken, 2012 yılında hafif ticari araç segmenti %2,2 ile her iki segmentin toplamından daha fazla bir orana ulaşmıştır. Türkiye'nin hafif ticari araç üretiminin, küresel hafif ticari araç üretiminden aldığı payın tarihsel olarak en yüksek olduğu sene olan 2005'te %2,9 olarak gerçekleşmiştir (Şekil 3.2).



Şekil 3.2. Türkiye otomotiv sektörünün dünya üretimindeki payı

Kaynak: TEPAV

Otomotiv sektörü, Türkiye'nin dış ticaret dengeleri açısından önemli bir sektördür. 2013 yılı TÜİK verilerine göre toplam ihracatın %11,2'sini gerçekleştiren otomotiv sektörü, Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı sektördür (TEPAV).

Otomotiv sanayisinin motorlu taşıt üretimindeki kapasitesi incelendiğinde, farklı üretim kapasitelerine sahip 14 firmanın toplam kapasitesinin yaklaşık 1,8 milyon adet/yıl olduğu görülmektedir. Tablo 3.1'de otomotiv ana sanayinde üretim yapan firmaların üretim türleri ve pazar içindeki üretim oranları yer almaktadır.

Tablo 3.1. Otomotiv sanayi firmalarının 2014 yılı üretimleri

FİRMALAR	OTOMOBİL	KAMYON	KAMYONET	OTOBÜS	MINİBÜS	MİDİBÜS	TRAKTÖR	TOPLAM
A. ISUZU	0	6.700	2.600	0	922	2.633	0	13.155
FORD OTOSAN	30.000	15.000	336.000	0	34.000	0	0	415.000
HATTAT TARIM	0	0	0	0	0	0	15.000	15.000
HONDA TÜRKİYE	50.000	0	0	0	0	0	0	50.000
HYUNDAI ASSAN	210.000	0	0	0	0	0	0	210.000
KARSAN	0	0	40.500	2.025	7.000	2.700	0	52.225
M.A.N. TÜRKİYE	0	0	0	1.700	0	0	0	1.700
M.BENZ TÜRK	0	17.500	0	4.000	0	0	0	21.500
OTOKAR	0	0	4.200	1.000	1.500	2.100	0	8.800
O. RENAULT	360.000	0	0	0	0	0	0	360.000
TEMSA GLOBAL	0	0	7.500	2.000	0	2.000	0	11.500
TOFAŞ	400.000	0	0	0	0	0	0	400.000
TOYOTA	150.000	0	0	0	0	0	0	150.000
T. TRAKTÖR	0	0	0	0	0	0	50.000	50.000
TOPLAM/Total	1.200.000	39.200	391.100	10.725	43.422	9.433	65.000	1.758.880

Kaynak: OSD, 2015

Diğer taraftan, Tablo 3.2’de 2010–2014 yılları arasında otomotiv sanayinin üretim ve ihracat rakamları ile ihracatın üretim içerisinde oranları verilmektedir. Bu tablo incelendiğinde otomotiv sanayinin ürettiğinin büyük bir kısmını ihraç ettiği görülmektedir. Özellikle hafif ticari araçlar ve otobüs üretimi açısından bakıldığında, Avrupa’da ilk sıralarda yer alan Türk Otomotiv Sanayisinin gerçekleştirdiği ihracat sayesinde Türkiye bu araçlar için bölgenin üretim üssü konumuna geldiği söylenebilir.

Tablo 3.2. 2009-2014 yılı üretim ve ihracat rakamları (adet)

YILLAR		2010	2011	2012	2013	2014
OTOMOBİL	Üretim	603.394	639.734	577.296	633.604	733.439
	İhracat	439.999	442.674	412.991	484.504	581.993
	İhracat Oranı (%)	73	69	72	76	79,4
HAFİF TİCARİ ARAÇ	Üretim	442.408	479.110	426.633	410.556	359.911
	İhracat	306.902	319.366	292.601	300.765	269.995
	İhracat Oranı (%)	69	67	69	73	75,0
AĞIR TİCARİ ARAÇ	Üretim	23.851	37.396	29.129	30.082	29.909
	İhracat	2.411	3.912	2.682	3.055	1.281
ARAÇ	İhracat Oranı (%)	10	10	9	10	4,3
	Üretim	19.636	25.984	33.493	42.947	40.744
MİNİBÜS+	İhracat	1.607	20.810	17.602	35.649	27.282
	İhracat Oranı (%)	8	80	53	83	67,0
MİDİBÜS	Üretim	5.268	6.907	6.427	8.345	6.442
	İhracat	3.550	4.204	4.047	4.498	4.629
	İhracat Oranı (%)	67	61	63	54	71,9
OTOBÜS	Üretim	1.094.557	1.189.131	1.072.978	1.125.534	1.170.445
	İhracat	754.469	790.966	729.923	828.471	885.180
	İhracat Oranı (%)	69	67	68	74	75,6

Kaynak: Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011 – 2014

Otomotiv sektörünün 2011-2014 yıllarına ait çeşitli segmentlerdeki ihracat rakamları ise Tablo 3.3’te verilmiştir.

Tablo 3.3. 2009-2015 yılı otomotiv ana sanayi ihracatı (1.000 USD)

ÜRÜN GRUBU	2010	2011	2012	2013	2014	2015
OTOBÜS	744.935	929.372	855.424	937.790	985.983	1.024.134
MİDİBÜS VE MİNİBÜS	120.378	145.199	161.806	147.769	97.685	130.195
OTOMOBİL	6.217.404	6.541.969	6.068.045	6.855.475	7.270.836	6.881.972
KAMYON/KAMYONET	3.363.101	4.034.772	3.433.310	3.918.798	4.201.921	4.263.767
ÇEKİCİ	145.710	116.912	71.336	218.385	252.416	252.432
RÖMORK VE YARI RÖMORK	72.145	147.247	195.093	77.907	38.396	48.108
TARIM TRAKTÖRÜ	191.801	213.048	315.440	335.463	424.959	374.734
TOPLAM ANA SANAYİ	10.855.476	12.128.522	11.100.457	12.491.591	13.272.198	12.975.346
OTOMOTİV SANAYİ	17.451.139	20.436.349	19.316.411	21.556.608	22.780.230	21.618.884

Otomotiv sektörü 2023 hedefi ise 75 milyar USD’dir. Bu hedef için 2015-2023 yılları arasında otomotiv sektörü yıllık büyüme hızı %14,4 olması halinde bu rakama ulaşılabilir (TİM, 2015).

3.3. OTOMOTİV YAN SANAYİ ANALİZİ

Motorlu taşıt araçları imalat sanayi, demir-çelik sanayi başta olmak üzere hafif metaller, plastik, lastik ve cam sanayi gibi ham madde üreten sanayi ile doğrudan ilişki içindedir. Pazardaki yoğun rekabet nedeni ile her geçen gün değişen ürün teknolojilerinin gerektirdiği yeni malzeme ve teknikler taşıt araçları sanayi ile ham madde sanayi arasında çok yakın işbirliğinin kurulmasını gerektirmektedir.

Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon Kodları (G.T.İ.P), ürünlerin en detay bazda sınıflandırıldığı, ürünlerin gümrük vergilerinin uygulandığı ve istatistiksel amaçlarla kullanılan bir kodlama sistematiğidir. Bu kodlar esas alınarak oluşturulan otomotiv yan sanayinde tanımlanan ürünler Tablo 3.4’te verilmektedir.

Tablo 3.4. Yan sanayi GTİP kodlu ürünler

GTİP KODU	ÜRÜN
8407	İçten Yanmalı Motorlar
8408	Dizel-Yarı Dizel Motorlar
8409	Motor Aksam ve Parçaları
8482	Bilyeli Rulmanlar
8483	Transmisyon Mili, Yatak, Kovan
8484	Metal Tabakalı Contalar, Conta Takım ve Grupları
8507	Akümülatörler ve Aksam-Parçaları
8511	Ateşleme Cihazları
8512	Farlar ve İşaret Cihazları
8701	Traktörler
8702	Toplu halde yolcu taşımaya mahsus motorlu taşıtlar
8703	Binek araçlar
8704	Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar
8705	Özel amaçlı motorlu taşıtlar
8706	Kara Taşıtları için Motorlu Şasiler
8707	Kara Taşıtları için Karoserler
8709	Kısa mesafe eşya taşıyıcıları
9104	Motorlu Araçların Alet Tabloları İçin Saatler
401699	Motorlu Taşıtlar için Kauçuk Parçalar
681320	Fren Balataları
700910	Dikiz Aynaları
841330	Motorların Yakıt, Yağ, Soğutma Pompaları

841520	Klimalar
870810	Tamponlar ve Parçaları
870821	Emniyet Kemerleri
870829	Montaj Karoseri Aksamı
870830	Fren ve Servo Frenler
870840	Vites Kutuları
870850	Akslar
870870	Jant ve Tekerlek Aksamı
870880	Amortisörler
870891	Radyatörler
870892	Egzozlar, Susturucular ve Egzoz Boruları
870893	Debriyaj ve Aksam-Parçaları
870894	Direksiyon Simitleri, Kolonları, Kutuları
870899	Diğer Aksam ve Parçalar
940120	Motorlu Taşıtlarda Oturmaya Mahsus Mobilyalar
4011; 4012; 4013	Dış ve İç Lastikler
700711; 700721	Oto Camları

Yıllara göre GTİP kodlarıyla tanımlanmış ara malı olarak yan sanayi ürünlerine ait ihracat bilgileri Tablo 3.5'te verilmiştir.

Tablo 3.5. Ara malı olarak yan sanayi ihracatı (1.000 USD)

GTİP	ÜRÜNLER	2009	2010	2011	2012
8409	Motor Aksam ve Parçaları	858.885	1.103.525	1.413.080	1.394.953
4011	Dış ve İç Lastikler	825.321	997.204	1.382.734	1.240.635
870870	Jant ve Tekerlek Aksamı	279.586	458.176	632.074	604.161
870829	Montaj Karoseri Aksamı	496.581	563.485	691.425	727.521
8483	Transmisyon Mili, Yatak, Kovan	151.370	213.190	273.972	315.489
700711	Oto Camları	54.497	68.294	78.184	86.094
870830	Fren ve Servo Frenler	130.035	187.548	244.729	218.670
870821	Emniyet Kemerleri	57.016	94.898	103.834	92.576
8511	Ateşleme Cihazları	34.726	49.029	86.965	118.790
8507	Akümülatörler ve Aksam-Parçaları	147.601	185.099	227.456	247.511
870893	Debriyaj ve Aksam-Parçaları	119.029	153.561	166.578	158.733
870850	Akslar	48.064	73.120	108.705	125.562
870891	Radyatörler	42.166	49.462	53.013	49.244
842123	Filtreler	70.047	87.310	104.025	110.741
8482	Bilyeli Rulmanlar	64.545	85.490	115.855	106.237

870840	Vites Kutuları	25.992	43.745	56.155	67.232
8706	Kara Taşıtları için Motorlu Şasiler	294	493	385	1.781
8707	Kara Taşıtları için Karoserleri	39.240	42.306	52.958	137.318
8512	Farlar ve İşaret Cihazları	92.169	116.320	142.015	151.955
870880	Amortisörler	77.173	114.950	131.624	141.523
401699	Motorlu Taşıtlar için Kauçuk Parçalar	323.560	413.980	494.993	480.074
870892	Egzozlar, Susturucular ve Egzoz Boruları	33.332	41.571	60.266	72.364
8408	Dizel-Yarı Dizel Motorlar	166.351	270.456	240.067	258.293
700910	Dikiz Aynaları	8.318	10.346	13.800	12.263
8407	İçten Yanmalı Motorlar	34.201	51.102	54.461	50.078
841330	Motorların Yakıt, Yağ, Soğutma Pompaları	14.702	22.083	26.383	30.607
870810	Tamponlar ve Parçaları	29.175	39.327	39.190	37.554
681320	Fren Balataları	2.354	3.766	4.866	7.016
870894	Direksiyon Simitleri, Kolonları, Kutuları	23.907	37.432	62.142	67.993
9104	Motorlu Araçların Alet Tabloları İçin Saatler	194	156	184	188
940120	Motorlu Taşıtlarda Oturmaya Mahsus Mobilyalar	72.013	113.989	143.119	121.112
841520	Klimalar	10.110	18.436	20.354	11.092
870895	Hava Yastıkları	53.306	64.527	74.306	41.859
870899	Diğer Aksam ve Parçalar	581.909	750.915	946.998	998.761
TOPLAM		4.967.770	6.525.290	8.246.894	8.285.979

Diğer yıllara göre ihracat hacimlerine bakıldığında 2013 yılında 9,1 milyar USD, 2014 yılında 9,5 milyar USD, 2015 yılında ise 8,644 milyar USD olarak artan bir grafikte gerçekleşmiştir.

1996 yılında Gümrük Birliği'ne girilmesiyle beraber, otomotiv ithalatı kontrolsüz biçimde artış göstermeye başlamış ve ithalattaki bu artış günümüze kadar devam etmiştir. Otomotiv sektörü özellikle Gümrük Birliği anlaşmasından sonra gerçek anlamda uluslararası rekabet ile karşı karşıya kalmış ve ithalat artışı sektörü zor duruma sokmuştur. Yetersiz olan iç talebin üretim yerine ithalatla karşılanması hem otomotiv sanayi firmalarını olumsuz yönde etkilemiş hem de dış ticaret dengesine olumsuz katkı yapmıştır.

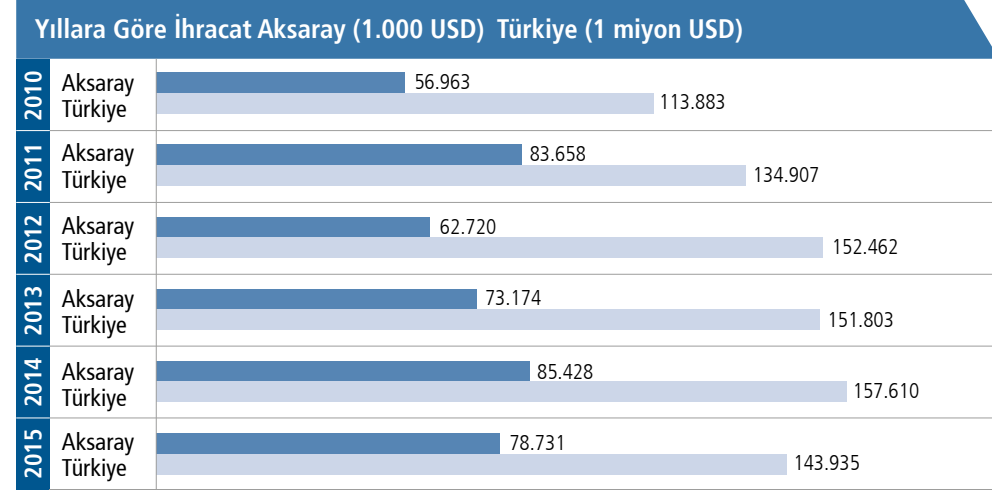
Zira gelişmekte olan bir ülke olarak imalat sanayinin ithalata bağımlılık düzeyinin yüksek oranlarda olması ekonomik olarak dışa bağımlılığı da beraberinde getirmektedir. Ara mal ithalatı için yurtdışı pazarına giden milli kaynak, üretim miktarı ile doğru orantılı olarak artış göstermektedir. Zira 2009-2012 yıllarında gerçekleşen otomotiv yan sanayi sektöründe ithal edilen ürünler, GTİP kodları uyarınca sınıflandırıldığında Tablo 3.6'da görüldüğü üzere ithalatın artış trendi içerisinde olduğu görülmektedir.

Tablo 3.6. Oto yan sanayi ithalatı (1.000 USD)

GTİP	ÜRÜNLER	2009	2010	2011	2012
8409	Motor Aksam ve Parçaları	543.484	653.297	784.527	734.647
4011	Dış ve İç Lastikler	478.122	654.076	881.190	989.732
870870	Jant ve Tekerlek Aksamı	106.394	134.138	156.875	149.009
870829	Montaj Karoseri Aksamı	824.992	846.424	808.094	732.482
8483	Transmisyon Mili, Yatak, Kovan	452.766	532.454	618.560	568.286
700711	Oto Camları	36.063	48.368	51.857	55.494
870830	Fren ve Servo Frenler	389.733	505.452	564.598	502.883
870821	Emniyet Kemerleri	43.143	46.139	47.560	36.763
8511	Ateşleme Cihazları	157.887	201.164	247.675	229.994
8507	Akümülatörler ve Aksam-Parçaları	140.117	187.421	275.251	275.260
870893	Debriyaj ve Aksam- Parçaları	114.210	162.643	194.075	181.887
870850	Akslar	239.363	424.570	624.582	533.747
870891	Radyatörler	117.477	137.367	154.427	138.791
842123	Filtreler	151.765	177.899	200.263	192.080
8482	Bilyeli Rulmanlar	245.756	347.276	420.926	411.218
870840	Vites Kutuları	587.831	862.304	1.092.595	941.852
8706	Kara Taşıtları için Motorlu Şasiler	234	841	1.967	425
8707	Kara Taşıtları için Karoserleri	12.684	4.531	24.473	20.240
8512	Farlar ve İşaret Cihazları	166.427	226.327	246.025	242.140
870880	Amortisörler	103.100	144.345	180.018	153.451
401699	Motorlu Taşıtlar için Kauçuk Parçalar	102.144	128.839	156.806	160.710
870892	Egzozlar, Susturucular ve Egzoz Boruları	51.295	58.321	77.642	63.016
8408	Dizel-Yarı Dizel Motorlar	1.519.465	2.088.211	2.662.027	2.053.930
700910	Dikiz Aynaları	25.960	36.165	41.904	40.045
8407	İçten Yanmalı Motorlar	424.755	434.508	451.885	458.114
841330	Motorların Yakıt, Yağ, Soğutma Pompaları	119.230	188.330	216.327	181.523
870810	Tamponlar ve Parçaları	55.372	56.983	71.792	74.718
681320	Fren Balataları	22.932	26.802	34.138	13.880
870894	Direksiyon Simitleri, Kolonları	204.049	245.804	285.465	266.022
9104	Motorlu Araçların Alet Tabloları İçin Saatler	255	6.025	6.063	5.808
940120	Motorlu Taşıtlarda Oturmaya Mahsus Mobilyalar	11.078	14.604	17.931	17.718
841520	Klimalar	4.061	9.891	19.596	17.514
870895	Hava Yastıkları	137.103	157.319	170.776	128.129
870899	Diğer Aksam ve Parçalar	430.785	651.267	801.812	588.339
TOPLAM		8.020.034	10.400.105	12.589.702	13.587.766

3.4. AKSARAY DURUM ANALİZİ

Aksaray, gerek otomotiv gerekse imalat sanayi açısından önemli bir lokasyon ve lojistik açıdan merkezi bir konumda, tüm yolların kesişme noktasındadır. Mersin limanına karayolu ile uzaklığı sadece iki saattir. Özellikle dış pazarlara ulaşım noktasında Mersin Limanı'na olan yakınlık il'de ihracatı da geliştirmiştir. TÜİK verileri uyarınca yıllara göre gerçekleşen ihracat göstergeleri Şekil 3.3'te verilmiştir.



Şekil 3.3. Yıllara göre ihracat verileri



Aksaray özelinde ihracatı yapılan ürün ve ürün gruplarına ait 2013 ve 2014 yılı verileri ise Tablo 3.7'de sunulmuştur.

Tablo 3.7. 2013, 2014, 2015 Aksaray İli ihracat verileri

İHRACATÇI FİRMALARIN MERKEZLERİ BAZINDA SEKTÖR İHRACAT PERFORMANSI (1.000 USD)			
Yıl	2013	2014	2015
Ağaç Mamulleri ve Orman Ürünleri	658	278	321
Çelik	16.075	14.540	14.683
Çimento cam seramik ve toprak ürünleri	554	845	366
Demir ve Demir Dışı Metaller	2.642	3.126	2.268
Diğer Sanayi Ürünleri	3	84	6
Elektrik - Elektronik	49	84	480
Halı	2.952	3.308	2.592
Hazır giyim ve Konfeksiyon	1.583	753	533
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	24	298	88
İklimlendirme sanayi	1.637	2.075	1.722
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	2.866	10.580	5.136
Maden ve Metaller	744	974	459
Makine ve Aksamları	28.332	28.675	35.007
Meyve Sebze Mamulleri	0	33	8
Su ürünleri ve hayvancılık mamulleri	1.565	2.263	630
Taşıt Araçları ve Yan Sanayi	13.283	14.985	7.085
Tekstil ve Hammaddeleri	80	27	18
GENEL TOPLAM	73.047	82.926	78.731

Kaynak: TÜİK, 2015

Makine ve aksamları, çelik, taşıt araçları ve yan sanayi, halı, kimyevi maddeler ve mamulleri gibi alanlar ihracat yapılan sektörler açısından ön plana çıkmaktadır. Dış ticaret açısından bir karşılaştırma yapılırsa 2012-2015 yılları arasında ki değişim Tablo 3.8'de sunulmuştur.

Tablo 3.8. 2012-2015 Aksaray İli dış ticaret gerçekleşmesi

YIL	İHRACAT (1.000 USD)	İTHALAT (1.000 USD)
2012	62.720	50.426
2013	74.174	47.051
2014	85.428	50.161
2015	78.731	62.771

Kaynak: TÜİK, 2015

2012-2015 yılı verileri karşılaştırıldığında ihracatın 2013 ve 2014 yıllarında %18,3 ve %15,2 arttığı ancak 2015 yılında ise %7,8 azaldığı görülmektedir. İthalatın ise 2013 yılında %6,7 azaldığı, 2014 ve 2015 yıllarında ise %6,6 ve %25 oranında artış gösterdiği görülmektedir. İl'de ihracat yapan firmaların yıllar içerisinde artışı Tablo 3.9'da, ürün bazında 2011 ve 2012 yıllarındaki ihracat rakamları ise Tablo 3.10'da görülmektedir.

Tablo 3.9. Yıllara göre ihracatçı firma sayısı

İL	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Aksaray	57	63	56	69	66	67
Türkiye	48.144	48.591	50.379	53.282	56.440	60.117

Kaynak: TÜİK, 2014

Tablo 3.10. 2011 ve 2012 yılları ürüne göre ihracat rakamları

ÜRÜN GRUBU	2011 YILI İHRACAT (USD)	2012 YILI İHRACAT (USD)
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat	37.981.086	26.307.069
Metal eşya sanayi (makine ve teçhizatı hariç)	21.315.934	15.194.250
Motorlu kara taşıtı ve römorklar	6.930.692	5.879.263
Taş ocakçılığı ve diğer madencilik	5.830.028	2.356.162
Diğer ulaşım araçları	4.070.755	5.706.295
Metalik olmayan diğer mineral ürünler	1.506.178	409.417
Giyim eşyası	1.311.482	419.213
Tekstil ürünleri	1.184.528	1.967.113
Kimyasal madde ve ürünler	894.099	2.736.437
Gıda ürünleri ve içecek	888.612	685.120
Diğer	1.744.535	1.059.734
TOPLAM	83.657.929	62.720.073

Kaynak: TÜİK, 2014

Yıllara göre motorlu kara taşıt araçları ve yan sanayi alanında gerçekleşen ihracat rakamları değerlendirildiğinde, 2011 yılında 11 milyon USD mertebesinde olan ihracat 2014 yılında 15 milyon USD mertebelerine çıkmıştır (Tablo 3.11).

Tablo 3.11. İl'de gerçekleşen motorlu taşı ve yan sanayi ihracat rakamları

ÜRÜN GRUBU	2011	2012	2013	2014
Motorlu kara taşıt araçları ve yan sanayi (1.000 USD)	11.001	11.586	13.283	14.985
İhracat toplamı (1.000 USD)	83.658	62.721	73.050	82.926
İhracat içindeki oranı (%)	13,15	18,47	18,18	18,07

Kaynak: TÜİK, 2015

3.4.1. Sanayinin Durumu

İl'de faal durumda Aksaray OSB ve üç adet küçük sanayi sitesi bulunmaktadır. Otomotiv sektörüne bakıldığında ise Mercedes-Benz Türk A.Ş. ön plana çıkmaktadır. 560.000 m²'lik bir arazi üzerinde 107.000 m² kapalı alana sahip ve 1.800 çalışanı ile yıllık üretim kapasitesi 20.000 adet araç olan Aksaray Kamyon Fabrikası, kurulduğu yıl olan 1986'dan bu yana yaklaşık 200.000 adet çeşitli tonajlarda kamyon üretmiştir. Son 10 yıldır 6 ton ve üzeri kamyon pazarında %33,4 'lük bir pazar payına sahiptir. 2001 yılından itibaren firma Orta, Doğu ve Batı Avrupa pazarlarına ihracat yapmaktadır ve kamyon satışı 58 ülkede 28.000 adede ulaşmıştır. Fabrikada hafif sınıf kamyonlar, ağır sınıf nakliye araçları, çekiciler, inşaat araçları, unimog 4000 tipi (evrensel motorlu, çok amaç ve koşullar için) araçlar üretilmektedir.

Mevcut otomotiv odaklı sanayi kuruluşlarına ilave olarak yeni kurulacak olan Brisa Lastik fabrikası da bölgede büyük bir istihdam ve pazar hareketliliği getirecektir. Brisa yaklaşık 300 milyon USD yatırımla 1.000 dönümlük bir alana 2. fabrikasını Aksaray İli Organize Sanayi Bölgesi'nde kuracaktır. Yıllık üretim kapasitesinin 4,2 milyon adet olması planlanan Aksaray fabrikasında, binek ve hafif ticari araç lastiği üretecek olan Brisa, üretime 2018 yılı itibariyle başlamayı planlamaktadır.

Aksaray'da faal olan firmalar hem Aksaray'da Mercedes-Benz Türk kamyon fabrikasına yakın olması hem de bölgesel teşvik kapsamında Aksaray'ın sunmuş olduğu fırsatların varlığından ötürü bu bölgeyi seçmişlerdir. Bugün bu firmalar hem yurtiçi hem de yurtdışı satışlarda söz sahibi olmaya başlamışlardır. Aksaray'da sektörde faaliyeti bulunan firmaların ortak özelliği hepsinin de kamyon üstü ekipman üretimine odaklanmış olmalarıdır (Özdemir 2012). Dolayısıyla Aksaray'da halihazırda kamyon ile ilgili otomotiv yan sanayi sektörü ve gruplaşması oluşmuş durumdadır.

Sadece Aksaray'da değil çevre illerde de yan sanayi üreticileri bulunmakta olup faaliyetlerini yoğun bir şekilde sürdürmektedirler. Zira Nevşehir'de faal olan karoser ekipmanları, şase üstü ekipmanları, tarım makineleri, Niğde'de ise yedek parça imalatı yapan firmaların varlığı söz konusudur. Çevre illerde ki otomotiv yan sanayi tedarikçi firmaların varlığı bu illerdeki sektörü canlı tutmaktadır. Bu sebeple, kurulması planlanan OSB sadece Aksaray için değil aynı zamanda TR71 Bölgesi'nde faal olan tüm yan sanayi kuruluşlarına ekstra bir hareketlilik getirecektir (Uluyol, 2012).

Organize Sanayi Bölgesi

Ankara'ya 220 km., Konya'ya 140 km., Kayseri'ye 140 km. ve Nevşehir-Kapadokya havalimanına 70 km, Mersin Limanı'na 240 km mesafede bulunan Organize Sanayi Bölgesi önemli bir konuma sahiptir. Devlet demir yollarının Ulukışla-Aksaray demiryolu bağlantı çalışmalarına başlamasıyla birlikte lojistik olarak çok iyi bir konuma sahip olan OSB, Ortadoğu'ya açılan bir kapı haline gelmiştir. 798 ha'lık alana kurulu OSB'ye ilişkin bilgiler aşağıda Tablo 3.12'de verilmiştir.

Tablo 3.12. Aksaray OSB genel bilgileri

AKSARAY OSB GENEL DURUMU	
OSB alanı	798 Ha
Toplam Sanayi Parsel Sayısı	315
Tahsis Yapılan Parsel Sayısı	315
Üretime Geçen Fabrika Sayısı	187
Üretime Geçmeye Hazır Fabrika Sayısı	34
Yapımı Devam Eden Fabrika Sayısı	75
Proje Aşamasında Fabrika Sayısı	14
Alan Bazında Doluluk Oranı	%100
Toplam Çalışan Sayısı	8.500 kişi
Elektrik Kurulu Gücü	50 MW
OSB Doğalgazı Nereden Temin Ediyor?	*Dağıtım Şirketi
Yıllık Gaz Çekiş Miktarı	23.500.000 m ³
Doğalgaz Şebekesi Kapasitesi	45.000 m ³ /saat

*2004 yılından itibaren de üretimde doğal gaz kullanımına geçilmiştir.

Bununla beraber OSB'de bulunan farklı işletmelerin faaliyet alanları ve aktif işletme sayıları Tablo 3.13'de verilmiştir.

Tablo 3.13. Aksaray OSB'deki sektör bazında işletme sayıları

SANAYİ ADI	İŞLETME SAYISI	FAAL OLAN İŞLETME SAYISI
Metal Eşya Sanayi	59	36
Gıda	37	18
İnşaat, Mermer ve Yapı Malzemeleri	45	21
Otomotiv, Karoser ve Yan Sanayi	18	10
Plastik ve Kauçuk	29	15
Tekstil, Dokuma Ürünleri	10	5
Mobilya İmalat	22	13
Makine ve Teçhizat İmalat	17	11
Maden	12	6
Cam	6	3
Kimyasal Madde Üretim İmalatı	3	1
Yem	4	2
Tarım Aletleri	2	2
Elektrikli Makine ve Cihaz İmalatı	2	0
Kâğıt	1	0
Gübre	3	2
Yağ	2	1
Enerji	2	0
TOPLAM	274	146

OSB içerisinde direkt ya da dolaylı olarak otomotiv sanayine imalat yapan, parça üreten firmaların listesi Tablo 4.21’de verilmiştir. Bu firmaların bazıları kurumsal ulusal/uluslararası ölçekte ticaret hacmi olan firmalar, bazıları ise KOBİ niteliğinde olup faaliyetlerini sürdüren kuruluşlardır (Gümüş, 2014).

Tablo 3.14. Aksaray OSB’deki otomotiv yan sanayi üretilen ürünler listesi

ÜRETİLEN ÜRÜNLER	
Oto döşeme imalatı	Galvaniz kaplama
Forklift imalatı	Oto aynası
Oto yan sanayi ürünleri imalatı	Oto döşeme imalatı
Panel radyatör	Damper - römork imalatı
Treyler, tanker, dorse	Transmikser
Plastik - kompozit - metal boyama	Fren hortum setleri, yakıt hortum setleri
Karoser parçaları	Eksantrik pres kalıpları, pres baskı işçiliği, CNC kesim, büküm, kaynak, parça imalatı
Kataforez kaplama	Beton pompası, konveyör bantlı mikser
Kalıp - aparat - konteyner	

Kaynak: Aksaray OSB web sitesi, 2015

OSB’nin genel bir görünüşü aşağıda verilmiştir.



Şekil 3.3. Aksaray organize sanayi bölgesi genel görünüşü

3.4.2. Yükseköğretim

2007’de kurulan Aksaray Üniversitesi’nde 9 Fakülte, 4 Yüksekokul, 7 Meslek Yüksekokulunda ön lisans ve lisans düzeyinde eğitim yapılmakta olup Üniversitede 2015-2016 öğretim yılında 21.000’e yakın öğrenci vardır.

Sanayi kuruluşları, üniversite ile birlikte projeler yürüterek gerek üniversitenin altyapısını kullanarak gerekse yetişmiş, konusunda uzman öğretim elemanlarından destek alarak başarılı projelere imza atmaktadırlar. Bu maksatla Aksaray Üniversitesi bünyesinde “Üniversite Sanayi İşbirliği Uygulama ve Araştırma Merkezi” (USAK-MER) kurulmuştur. Bu merkezin görevleri;

- Ar&Ge faaliyetlerinde kullanılacak altyapı ve kaynakları oluşturmak,
- Nitelikli Ar&Ge personeline erişimi sağlamak,
- Yüksek katma değerli ürün ve hizmetlerin pazarlanmasına destek vermek,
- Laboratuvar hizmetleri sunmak,
- Yeni ve ileri teknoloji alanlarında girişimciliği desteklemek,
- Özellikle üniversiteler, özel sektör kuruluşları ve kamu araştırma merkezleri arasında teknoloji transferini geliştirecek bağlantıların güçlenmesine destek sağlamak,
- Farklı disiplinlerde ve alanlarda çalışan Ar&Ge partnerlerine erişimi sağlamak,

olarak belirlenmiştir.

Aksaray’ın yatırım yapmak için uygun konumda olması, devlet tarafından verilen teşvikler, uygun yatırım alanlarının bulunması, büyük şirketlerin Aksaray’ı yatırım üssü olarak seçmeleri (Mercedes-Benz Türk A.Ş., Brisa vb.), Aksaray Üniversitesi gibi bilgi üreten ve nitelikli insan gücü yetiştirebilen bir kuruluşun varlığı gibi fırsatlar Aksaray’da son 10 yılda otomotiv sanayi sektöründe önünü açmıştır. Bu olanaklar dış yatırımcılar için Aksaray’ı cazip bir yatırım merkezi konumuna getirmiştir. Buna en belirgin örnek Mercedes-Benz Türk fabrikasıdır.

Özetlemek gerekirse Aksaray;

- Otomotiv ana ve yan sanayi sektörü gelişmiş,
- Adana ve Ankara gibi tüketim merkezlerine yakın,
- İstihdam sağlama hususunda kaynak çeşitliliğine sahip,
- Orta Anadolu’nun ortasında merkezi bir konumunda bulunan,
- Yüksek kalitede işgücüne sahip,
- Genç, dinamik ve girişimci bir üniversitesi olan,
- Yerel yönetim destekleriyle seviyeli ve istikrarlı işbirliğine sahip bir ildir.

3.4.3. Ulaşım

Aksaray, çevre illere ve ülkenin diğer bölgelerine dört devlet yolu ile bağlanmaktadır. Kuzeyde E-90 yolu ile Ankara’ya doğuda Nevşehir’e, batıda Konya’ya ve güneyde E-90 karayolu ile Niğde ve Adana yolu ile bağlantılar kurulmaktadır. Konum olarak Türkiye’nin ortasında, bölgeler ve iller arası geçiş yolları üzerinde bulunması, Ankara, Adana, Mersin, Kayseri ve Konya gibi büyükşehirlerle yakın ve komşu olması, ulaşım ve pazarlamada bölgeye önemli bir avantaj sağlamaktadır. Buna karşın etrafının bü-

yük şehirlerle çevrelenmiş olması Bölgenin gelişiminin önünde önemli bir dezavantaj olarak da söylenebilir. Aksaray ilinde 495 km il ve devlet karayolu bulunmaktadır.

Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri tren hattının etüt-fizibilite çalışmalarına başlanmış olup Aksaray sınırları içerisinde 2 adet istasyon planlanmıştır. Bunlar Sultanhanı ve Aksaray Merkez şeklindedir. Söz konusu hattın Antalya-Konya hattının 2023 sonuna kadar, Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri hattının ise 2035 yılı sonuna kadar tamamlanması planlanmaktadır. Turizm başta olmak üzere geçeceği şehirlerle önemli katkılar yapması beklenen hattın yolcu ve yük taşımacılığına yönelik karma hızlı tren hattı olması beklenmektedir.

Ulaştırma yatırımları ile Bölge ve Aksaray Türkiye'nin bağlantı noktası haline gelecek, denizlere açılmasının yanında batı-doğu bütünleşmesinde bir köprü görevi üstlenecektir. Bölgenin demiryolu başta olmak üzere ulaştırma altyapısı güçlendirilecektir. Bu kapsamda Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri ve Kırşehir-Aksaray-Ulukışla demiryolu (yük-yolcu) hatlarının uygulama projeleri tamamlanacaktır.

Aksaray-Ulukışla hattının yapılmasının ardından Orta Anadolu'da üretilen ihracat mallarının Mersin ve Samsun Limanlarına taşınmasında ekonomik açıdan önemli avantajlar sağlayacaktır. Gerçekleştirilecek bu proje ile, kuzey-güney aksı olan Samsun-Mersin demiryolu hattı tamamlanmış ve Aksaray bu hattın en önemli noktasında yer almış olacaktır.

3.5. BÖLGESEL POLİTİKALAR VE PROGRAMLARA UYGUNLUK

2010 yılından itibaren Türkiye'de sektörel stratejiler ve bunlara ilişkin ayrıntılı Eylem Planları alanında yoğun çalışmalar yapılmaktadır. Bu kapsamda otomotiv yan sanayicisini doğrudan ilgilendiren üç farklı strateji çalışması yapılmıştır:

- I. *Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2011-2014), (2015-2018)*
(T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı)
- II. *Girdi Tedarik Stratejisi-GİTES (T.C. Ekonomi Bakanlığı)*
- III. *2023 İhracat Stratejisi ve Eylem Planı (T.C. Ekonomi Bakanlığı)*

Yurtiçi pazarda üretim endeksinin artış trendinde olması olumlu iken ara ürünleri yurtdışından almak, farklı ülkelere tedarik konusunda bağımlılık, yurtdışı piyasa fiyatlarından etkilenme, üretimdeki yurt içi katma değerinin olumsuz etkilenmesi, global pazarda rakip firmalar karşısında fiyat avantajını sunamamak gibi bazı olumsuzlukları da beraberinde getirmektedir.

Dolayısıyla kurulması planlanan Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB, T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın otomotiv sanayinin 2023 yılına uzanan gelecek vizyonu ve hedeflerine ulaşmasına direkt katkı sağlayacak bir kümelenme olacaktır. OSB'yi oluşturacak firmalar çalışma alanlarını ya da Ar&Ge faaliyetlerini planlarken

Bakanlık tarafından ilan edilen taşıt teknoloji konularına da dikkat etmeleri stratejik açıdan önem arz etmektedir. Böylelikle ulusal ve uluslararası pazarda rekabetçi olma, pazar payında artış ve sürdürülebilir bir iş hacmi sağlanabilir.

2010 yılında Girdi Tedarik Stratejisi (GİTES) çalışmaları çerçevesinde otomotiv sektörüne ait ara malı ithalatına ilişkin tespit ve politika önerilerinin yer aldığı eylem planları hazırlanmış ve yürürlüğe girmiştir. Buna göre;

Hedef -1 Motor ve Aktarma Organlarında Yurt İçi Üretim ve Katma Değerin Artırılması,

Hedef -2 Yan Sanayi Yetkinliğinin Küresel Ölçek Seviyesine Yükseltilmesi,

Hedef -3 Temel Girdilerde Üretimin Geliştirilmesi,

Hedef -4 Elektronik Bileşenlerde Yurtiçi Tedarik İmkânlarının Geliştirilmesi,

otomotiv başlıklı 12, 13 ve 14 nolu hedefler şöyledir;

12. Motor ve Aktarma Organlarında Yurt İçi Üretim ve Katma Değerin Artırılması

Otomotiv sanayinin motor ve aktarma organlarında verdiği dış ticaret açığı, tedarik zincirindeki yerleşme oranının artırılması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Otomotiv teknolojisinde katma değer yaratıldığı en önemli bileşen olan *motor ve aktarma organlarında*, Türkiye'de yetkinliğin ve üretimin artırılması otomotiv sanayinde olduğu kadar, alt bileşenler itibarıyla makine gibi diğer sanayiler için de önem arz etmektedir.

13. Yan Sanayi Yetkinliğinin Küresel Ölçek Seviyesine Yükseltilmesi

Otomotiv sanayinde, üretimin artması; günümüzde değişen üretim süreçlerine bağlı olarak, tasarımdan başlayarak tüm süreçlerde *ana sanayi ile birlikte çalışma yeteneğine sahip bir yan sanayi mevcudiyetine* doğrudan bağlıdır.

14. Temel Girdilerde Üretimin Geliştirilmesi

Otomotiv ana ve yan sanayi üretiminin temel girdilerini oluşturan; demir-çelik, demir dışı metaller, plastik ve kauçuk ürünlerinin yanı sıra kompozit malzemelerin öncelikle *yurt içi tedarik imkânlarının geliştirilmesi*, mevcut üretimlerin nitelik ve nicelik açısından daha üst seviyelere taşınması, tedarik güvenliğinin sağlanması ve daha yüksek yerli katma değer açısından kritik öneme sahiptir.

Aksaray'da kurulması planlanan Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB, GİTES'in deklare etmiş olduğu gerek ana stratejik hedefleri gerekse otomotiv başlıklı 12, 13 ve 14 nolu alt hedefleriyle birebir örtüşmektedir.

2023 ihracat stratejisinin tamamlayıcı bir dokümanı olarak TİM tarafından otomotiv sektörü de dahil 26 sektör için ayrıntılı strateji dokümanları hazırlanmıştır.

- Yan sanayide teknolojik gelişmişlik düzeyini artırmak
- Yurtiçi ana sanayi üretimini artırmak
- Yurtiçi yan sanayi üretimi artırmak
- Ana sanayide ve yan sanayide geliştirilen marka sayısında artışı sağlamak

gibi otomotiv sektörü için belirlenmiş stratejik hedefler önemle vurgulanmıştır.

Otomotiv yan sanayinde, rekabet gücünün geliştirilmesi için Ar&Ge yardımı, Türk ürünlerinin yurtdışında markalaşmasına yardım, pazarlama gibi desteklerin yanında sanayide ki firmaların ihtiyaç duyduğu konularda bilgi ve danışmanlık hizmetlerinin sunulması şeklinde açıklanmıştır (Tablo 3.15).

Tablo 3.15. 2023 ihracat stratejisi uygulamaya aktarılması ve sektörel kırılımı

TÜRKİYE'Yİ TASARIM, AR-GE VE YENİLİKÇİLİK MERKEZİ HALİNE GETİR, YAN SANAYİDEKİ AR-GE ÇALIŞMALARINI YAYGINLAŞTIR			
EYLEMLER (Stratejik Girişim Projeleri)	SORUMLU KURULUŞ	AÇIKLAMA	
KB-9	Otomotiv alanında yetkinliği olan üniversitelerin laboratuvar alt yapıları üniversite-sanayi işbirliği çerçevesinde geliştirilecek ve desteklenecektir	Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı	Rekabet öncesi Ar-Ge işbirliklerinin sağlanması için üniversitelerin araştırma ve laboratuvar alt yapılarının desteklenmesi amaçlanmaktadır. Otomotiv Strateji Belgesi / 1.2
Otomotiv sanayiye verilecek Ar-Ge desteklerinin çeşitlendirilmesi ve artırılması yönünde gerekli bir çalışma - Bu çalışma sonucu tespit edilen desteklerin uygulanması	Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı	Ana sanayi ve tedarik zincirindeki firmalarda teknolojik derinleşmenin sağlanması ve küresel üreticilerin Ar-Ge birimlerinin ülkemize konumlandırılması amaçlanmıştır. Otomotiv Strateji Belgesi / 1.3	
Yeni segment geliştirme projelerinin ve Ar-Ge teşviklerinin selektif olarak teşvik edilmesi	Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı	Odak Projelerin desteklenmesi	

PAZARLARA YÖNELİK YETKİNLİKLERİ GELİŞMİŞ NİTELİKLİ İŞGÜCÜ, TEKNİK ELEMAN VE AR-GE PERSONELİ İSTİHDAMINI ARTIR			
EYLEMLER 2/3 (Stratejik Girişim Projeleri)	SORUMLU KURULUŞ	AÇIKLAMA	
KB-14	KOBİ niteliğindeki şirketlerin rekabet gücünün geliştirilmesi için işletmelere bilgi, danışmanlık ve destek sağlanacaktır.	KOSGEB	Özellikle otomotiv yan sanayinde, rekabet gücünün geliştirilmesi için Ar-Ge yardımı, yurtdışı fuar ve sergilere katılım desteği, çevre maliyetlerinin desteklenmesi yardımı, pazar araştırması yardımı, eğitim yardımı, istihdam yardımı, işletme ve marka tanıtım yardımı, Türk ürünlerinin yurtdışında markalaşması yardımı pazarlama gibi desteklerin yanında Sanayideki firmaların ihtiyaç duyduğu konularda bilgi ve danışmanlık hizmetlerinin sunulması amaçlanmaktadır. Otomotiv Strateji Belgesi 1.5 nolu eylem
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü'nün otomotiv sanayine hizmet veren biriminin teknik, idari, insan kaynakları ve kurumsal kapasiteleri uluslararası onay kuruluşlarına benzer şekilde geliştirilecektir.	Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın otomotiv sanayine hizmet veren birimlerinin verimli ve etkin hizmet sağlaması amacıyla mevcut organizasyonlarının ve insan kaynaklarının geliştirilmesi, teknik imkân ve kapasitelerinin güçlendirilmesi, Tip Onay Yazılım Projesinin hayata geçirilmesi planlanmaktadır. Otomotiv Strateji Belgesi 4.3 nolu eylem	

Kaynak: TİM, 2015

Konya Ovası Projesi (KOP)

Konya Ovası kapalı bir havza olup Konya, Karaman, Niğde ve Aksaray illerini kapsayan yaklaşık 65 bin km² bir alandan oluşmaktadır. KOP Bölgesi içinde yer alan illerin bölgenin kalkınmasını hızlandırmak üzere faaliyetlerini yürütmektedir. KOP Eylem Planı (2014-2018) hazırlanmış olup bu plan içerisinde çeşitli hedefler yer almıştır. Bunlar özellikle makine otomotiv yan sanayi, ana metal sanayi şirketlerinin küresel değer zincirlerinde katma değeri yüksek alanlara yönelmesine ilişkin ihtiyaç analizleri yapılması ve sanayi altyapısının geliştirilmesine yönelik çalışmalar şeklinde belirlenmiştir.

Eşdeğer Parça Uygulaması

1 Haziran 2015'te uygulamaya alınan Eşdeğer Parça Belgelendirme stratejisi ile sigorta şirketleri hasarlı araçlarda orijinal parça yerine muadili sayılacak belgelendirilmiş 'eşdeğer parça' kullanabileceklerdir. Yedek parça üreten yan sanayicinin ürünleri ya test edilmiyor ya da kendi test imkânlarıyla test ediliyor. Eşdeğer parça belgelendirmesi vasıtası ile bağımsız bir kuruluş fabrikadan çıkan ürünleri test edecek ve kalitesi konusunda onay verecektir. Onay alamayan ürün eşdeğer parça belgelendirmesine tabi olamayacak ve pazarda yer bulamayacaktır. Uygulamanın yerli otomotiv yan sanayi sektörünün gelişimine önemli katkı sağlaması bu sayede güçlenerek kalitesinin tescilleneceği düşünülmektedir. Eşdeğer Parça Belgelendirmesi altı ürün grubu ve sigortacılıkta en çok değiştirilen yirmi ürün için başlamıştır. Bu ürünler aşağıda verilmiştir.

Tablo 3.16. Eşdeğer parça belgelendirmesine konu ilk 20 ürün

NO	PARÇA	NO	PARÇA
1	Ön tampon	11	Ön tampon demiri
2	Arka tampon	12	Ön sağ çamurluk
3	Ön panjur	13	Ön sol çamurluk
4	Motor kaputu	14	Arka sağ çamurluk
5	Bagaj kapağı	15	Arka sol çamurluk
6	Ön sağ kapı	16	Sağ far
7	Ön sol kapı	17	Sol far
8	Arka sağ kapı	18	Ön cam
9	Akra sol kapı	19	Radyatör
10	Ön panel	20	Jant

Özetle;

İhracata dönük üretimde ara ürün girdisi ithalini düşürmek sonrasında dışa bağımlılığı azaltmak adına

- Motor ve aktarma organları ile bunların alt bileşenleri konusunda Türkiye’de yetkinliğin ve üretimin artırılması,
- Ana sanayi ile birlikte çalışma yeteneğine sahip bir yan sanayi oluşturulması,
- Ana ve yan sanayi üretiminin temel girdilerini oluşturan yurt içi tedarik imkânlarının geliştirilmesi,

stratejik olarak hedeflenmiştir.

TİM tarafından yayınlanan 2023 Türkiye İhracat Stratejisinin Uygulamaya Aktarılması ve Sektörel Kırılımı raporuna göre

- Yan sanayide teknolojik gelişmişlik düzeyini artırmak
- Yurtiçi ana sanayi üretimini artırmak
- Yurtiçi yan sanayi üretimi artırmak
- Ana sanayide ve yan sanayide geliştirilen marka sayısında artışı sağlamak

gibi otomotiv sektörü için belirlenmiş stratejik hedefler önemle vurgulanmıştır.

Son olarak “Eşdeğer Parça Belgelendirme” uygulaması sektörde yeni bir canlanma getirirken, Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB’de bu belgenin verilebileceği bir laboratuvar kuruluşu da söz konusu olabilir.

3.6. YASAL MEVZUAT AÇISINDAN İHTİSAS OSB

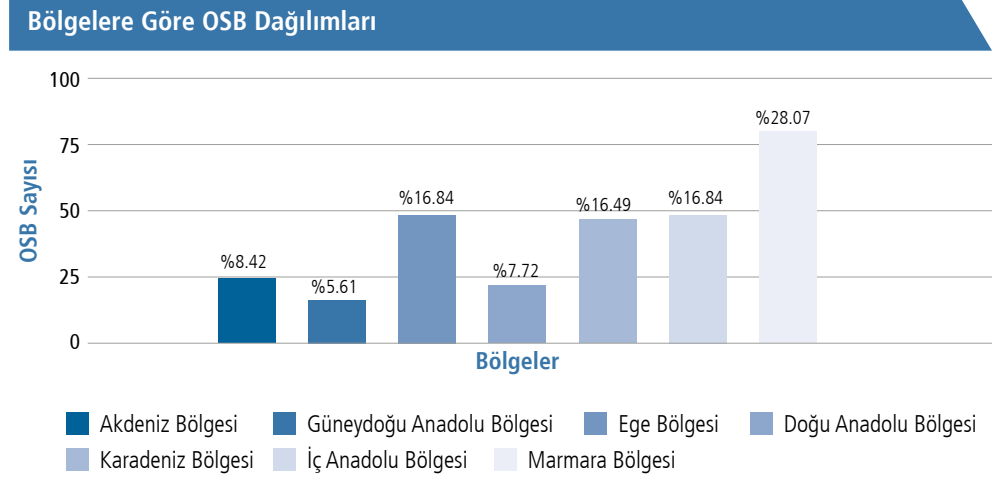
4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu’nda OSB’ler “Sanayinin uygun görülen alanlarda yapılanmasını sağlamak, kentleşmeyi yönlendirmek, çevre sorunlarını önlemek, bilgi ve bilişim teknolojilerinden yararlanmak, imalat sanayi türlerinin belirli bir plan dâhilinde yerleştirilmeleri ve geliştirilmeleri amacıyla, sınırları tasdikli arazi parçalarının gerekli altyapı hizmetleriyle ve ihtiyaca göre tayin edilecek sosyal tesisler ve teknoparklar ile donatılıp planlı bir şekilde ve belirli sistemler dâhilinde sanayi için tahsis edilmesiyle oluşturulan ve OSB Kanunu hükümlerine göre işletilen mal ve hizmet üretim bölgeleri” olarak tanımlanmaktadır.

Organize Sanayi Bölgeleri Yer Seçimi Yönetmeliği 17.01.2008 tarih ve 26759 sayılı Resmi Gazete’de, Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği ise 22.08.2009 tarih ve 27327 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Türkiye’de mevzuata göre beş ayrı statüde OSB bulunmaktadır.

- Farklı sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı KARMA OSB,
- Aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dâhil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı İHTİSAS OSB,

- Gerçek kişiler veya tüzel kişilerce kendi mülkleri üzerine kuracakları ÖZEL OSB,
- Tarım sektöründe faaliyet göstermek amacı ile kurulan ve T.C. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı’na bağlı olarak faaliyet gösteren TARIMA DAYALI İHTİSAS OSB (TDİ), (2011/Geçici 10. md.)
- Uzun yıllar önce çeşitli sebeplerle bir arada oluşarak faaliyet gösteren sanayi tesislerinin bulunduğu alanın OSB’ye dönüştürülmesi amacıyla kurulan ISLAH OSB, (2011/Geçici 8. md.) dir.

Ayrıca, genel idare giderleri için T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı’ndan kredi kullanan OSB’ler ve Kredi Kullanmayan OSB’lerde diye de OSB’ler tanımlanabilir. Geleneksel nokta itibarıyla Organize Türkiye’de 285 adet OSB bulunmaktadır. OSB’lerin bölgelere göre dağılımı Şekil 3.5’de verilmiştir.



Şekil 3.5. Bölgelere göre OSB’lerin dağılımı.

Kaynak: sbbs.sanayi.gov.tr

OSB kurulma kararı aşağıda verilen temel hedeflerin gerçekleştirilmesi ile mümkün olmaktadır.

- Sanayinin disipline edilmesi,
- Şehrin planlı gelişmesine katkıda bulunulması,
- Birbirini tamamlayıcı ve birbirinin yan ürününü üreten sanayicilerin birlikte olması,
- Sanayinin az gelişmiş bölgelerde yaygınlaştırılması,
- Tarım alanlarının sanayide kullanılmasının disipline edilmesi,
- Sağlıklı, ucuz, güvenilir bir altyapı ve ortak sosyal tesisler kurulması,
- Müşterek arıtma tesisleri ile çevre kirliliğinin önlenmesi,
- Bölgelerin devlet gözetiminde, kendi organlarıncı yönetiminin sağlanmasıdır.

3.6.1. İhtisas OSB Kurulum Aşamaları

Hızla büyüyen ve buna paralel artan kabiliyetleri sayesinde yerli yan sanayi üreticileri yüksek büyüme potansiyeli barındırmaktadır (KPMG, 2015). İhtisas OSB bu potansiyeli açığa çıkartmak adına firmalara çeşitli olanaklar sunabilmektedir. Bu hedef etrafında buluşma zemini bulan sektör temsilcileri, ihtisas OSB kurulumu kararı aldıktan sonra aşağıda verilen süreçleri takip ederek ihtisas OSB kurulumunu sağlayabilirler.



Şekil 3.6. İhtisas OSB kurulum aşamaları

1- İlk Başvuru

OSB kurmak isteyen gerçek ve tüzel kişilerce OSB Bilgilendirme Raporu hazırlanarak, OSB Yer Seçimi Yönetmeliği gereğince yapılacak işlemler sonucu Valilik uygun görüşü ile birlikte yer seçimi talebi T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na sunulur. Yeni bir OSB yer seçimi taleplerinin değerlendirmeye alınabilmesi için, il genelindeki ihtisas OSB'ler hariç, diğer OSB'lerde bulunan toplam sanayi parsellerinin en az %75'inde üretim veya inşaat başlanmış olması gerekmektedir. Yer seçiminin sonuçlandırılmasına kadar olan faaliyet, OSB kuruluşuna katılacak kurum ve kuruluşlar tarafından Valilik kanalıyla yürütülür.

2- Yer Seçimi ve Kuruluş

OSB'lerin kuruluş, yapım ve işletilmesine ilişkin usul ve esaslar, 01.04.2002 tarih ve 24713 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren OSB Uygulama Yönetmeliği ile belirlenir OSB'lerin yer seçimi Yer Seçimi Yönetmeliğine göre uygun görülen yerlerde Bakanlık onayı ile yapılır. Yer seçimi kesinleşmemiş OSB'lerin kuruluş işlemleri yapılmaz. OSB kurulması öngörülen yerde varsa sanayi odası, yoksa ticaret

ve sanayi odası, o da yoksa ticaret odasından en az biri ile talepleri halinde İl Özel İdaresi veya OSB'nin içinde bulunacağı il, ilçe veya belde belediyesinin, Büyükşehirlerde büyükşehir belediyesinin ve ihtisas OSB'lerde konuyla ilgili mesleki kuruluş ve teşekküllerin temsilcilerince imzalı ve Valinin olumlu görüşünü muhtevi kuruluş protokolünün Bakanlıkça onaylanması ve sicile kaydı ile tüzel kişilik kazanır.

OSB'lerin yer seçimleri, çevrenin, doğal ve kültürel kaynakların korunması, diğer kurumların projeleriyle birlikte, imar ve çevre düzeni planlarıyla uyumlu çalışmaların yürütülmesi kriterleri esas alınarak yapılmaktadır. Yörede projesi olan bütün kurumların çalışmaları irdelenerek, yürütülen projeleri engellemeyen ve onlarla uyumlu, yörenin coğrafi ve ekonomik koşullarını göz önüne alan ve doğal kaynakların kirlenmesine yol açmayacak yerlerde alternatif alanlar tespit edilmektedir.

Yer seçimi etüt çalışması sonucu belirlenen OSB alternatif alanları, T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı koordinatörlüğünde, mahallinde oluşturulan ve ilgili kuruluş temsilcisinin katıldığı yer seçimi komisyonunca incelenmekte ve söz konusu alternatif alanlardan birinin oy birliğiyle seçilmektedir. Ancak yer seçimi esnasında bazı bakanlık yetkililerinin zamanında görüş bildirmemiş olması nedeniyle işlemler uzamakta, bu nedenle de, yer seçimlerinin bir ay içinde sonuçlanabilmesi için yeni kanun tasarısında bu aksaklıklara ve uzatmalara çözüm getirilmesi ön görülmüştür.

Türkiye'nin deprem kuşağında yer alması nedeniyle ileride meydana gelebilecek olası felaketleri önlemek amacıyla öncelikle OSB talebinde bulunan kuruluşa "gözlemsel jeolojik etüt" hazırlattırılmaktadır. Mahallinde yapılan bu çalışmalar Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı elemanları denetiminde ve Bakanlıkça hazırlanan teknik şartnameler doğrultusunda yapılmaktadır. Yapılan gözlemsel jeolojik etüt sonucunda zemini yapılaşma açısından sakıncalı olmayan alanlar OSB yeri olarak kesinleşmektedir. Bu noktada dikkat edilmesi gereken bir husus ise müstakil parsel büyüklüğü; ihtisas OSB'ler 3.000 m², diğer OSB'lerde 5.000 m²'den küçük olamaz.

3- Yatırım Programına Alınma

Altyapı ve arıtma tesisi yapımı için kredi kullanmak isteyen OSB'lerin talepleri, "Bilgilendirme Raporları" ve "Yatırım Programında Yer Alacak Organize Sanayi Bölgeleri ve Küçük Sanayi Siteleri Alt Projelerinin Seçimi ve Ödenek Tahsisinde Uyulacak Usul ve Esasları" çerçevesinde değerlendirilerek, projenin yatırım programına alınıp alınmamasına karar verilir.

4- Arazinin Temini ve Bedelsiz Devri

Yer seçiminin Hazine veya kamu kurum ve kuruluşlarına ait arazilerden yapılması halinde, bu araziler, talep edilmesi ve başkaca bir sakıncası bulunmaması durumunda, 29/1/2004 tarihli ve 5084 sayılı Kanununun 2 nci maddesinin (b) bendi kapsamındaki illerde OSB'lere bedelsiz devredilebilir, diğer illerde ise 492 sayılı Harçlar Kanununun

63 üncü maddesinde yer alan harca esas değerleri, üzerinden peşin veya taksitle ödenmek üzere pazarlık usulüyle OSB'lere satılabilir. Bu konudaki esas ve usuller Bakanlık ve Maliye Bakanlığın'ca ortaklaşa belirlenir.

5 Plan, Proje ve İhale Çalışmaları

Sicil numarası olarak hükmi şahsiyet kazanan OSB, bölgeyle ilgili tüm kamulaştırma, imar planı, proje hazırlama ve bölgenin tüm inşaat işlerini yürütme görevini üstlenmektedir. Yer seçimi kesinleşen OSB alanında bulunan ve özel mülkiyete konu arsaların sahipleri OSB'nin faaliyet konusuna uygun yatırım yapmayacağını tespiti halinde arsaların anlaşma yolu ile satın alınması, aksi takdirde kamulaştırma yoluna gidilmesi OSB'ye tavsiye edilmekte ve gerektiğinde Bakanlık kamulaştırmaya esas olmak üzere kamu yararı kararı vermektedir. Kendi imkânları ile devam eden OSB kuruluş alanının mülkiyet işlemlerinin tamamlanmasından sonra imar planı ve alt yapı projelerine esas teşkil edecek jeolojik-jeoteknik etüt raporu hazırlanmakta ve ilgi idarelere onaylanmasından sonra proje ihalesi OSB tarafından yapılır.

Bakanlık kredi desteğinden yararlanan OSB'lerde "halihazır harita, imar planı, zeminde arazi ve arsa düzenleme uygulaması ile parselasyon planı, altyapı zemin araştırma raporu, altyapı avan ve uygulama projeleri ile keşif ve ihale dosyası" hazırlanması işlerinden müteşekkil etüt-proje mühendislik hizmetleri OSB'nin talebi halinde, ihale Bakanlık'ta yapılmaktadır. OSB'nin yetkili organları projenin keşif tutarı ve genel idare giderleri ile ilgili olarak, Bakanlıktan kredi talep edebilirler. Bu kredinin miktarı gösterilen teminatlarla sınırlıdır. Kredi talebi ve bunun geri ödeme usul ve esasları yönetmelikle belirlenir. Kredinin amacına uygun bir biçimde kullanılmasını Bakanlık denetler. Ayrıca ihtiyaç duyulması halinde başka iç kaynaklar ile dış kaynaklardan kredi kullanılabilirler. Kalkınmada öncelikli yörelerde yapılacak OSB ile yüksek teknoloji gerektiren ihtisas OSB'ye arsa kredisi de verilir. Kamulaştırma için verilecek kredi miktarı yine Bakanlıkça belirlenir.

6- İmar Planı Çalışmaları ve Bakanlık Onayı

Bakanlık kredi desteğinden yararlanan ya da yararlanmayan OSB'lerce; halihazır haritalarının ilgili idarelerce onaylanması ve imar planlarının hazırlanmasına esas kurum görüşlerinin tamamlanmasından sonra sırasıyla;

Sanayicilerin değişik büyüklükteki parsel taleplerini karşılamak için OSB Uygulama Yönetmeliği ve İmar Planı Teknik Şartnamesi doğrultusunda OSB tarafından hazırlanan veya hazırlattırılan 1/5.000 veya 1/2.000 ölçekli "nazım imar planı" ile 1/1.000 ölçekli "Uygulama İmar Planları" Bakanlık tarafından onaylanmaktadır. İmar planlarının Bakanlıkça onaylanması ve askı süreci bitiminde kesinleşmesinden sonra; 1/1.000 ölçekli "parselasyon planı" hazırlanarak onaylanmak üzere Bakanlığa gönderilmektedir. Onayı müteakip mahalli Kadastro Müdürlükleri ve Tapu Müdürlükleri kanalı ile tescil işlemleri tamamlanmaktadır.

7- Altyapı Proje Çalışmaları

OSB tarafından hazırlanan veya hazırlattırılan;

OSB'lerin; altyapı (Yol, atıksu, yağmur suyu, içme ve kullanma suyu) ve arıtma tesisi inşaat projeleri hazırlanarak, ilgili kurum ve kuruluşların uygun görüşü alındıktan sonra Bakanlık onaylamaktadır. YG-AG elektrik, enerji nakil hattı, haberleşme, doğalgaz ve arıtma tesisi proses projeleri, ilgili/yetkili kurum ve kuruluşlar tarafından onaylandıktan sonra Bakanlıkça vize edilmektedir.

Bakanlık Yatırım Programında yer alan OSB'lerin uygulama projelerinin onaylanmasını müteakip gerekli ödeneğin tahsis edilmesi ile altyapı inşaat ihaleleri OSB'nin Bakanlığa başvurması halinde belirlenen tip ihale dosyası esasları dâhilinde hazırlanıp ihaleler OSB temsilcilerinin katılımıyla Bakanlık tarafından yapılabilir.

4562 sayılı OSB Kanunu gereğince, yer seçimi aşaması tamamlanan bir OSB'nin kuruluş işlemlerine başlanarak il özel idaresinin, OSB'nin içinde bulunacağı il, ilçe veya belde belediyesinin, büyükşehirlerde ayrıca büyükşehir belediyesinin, sanayi odası veya ticaret ve sanayi odasının, sanayici dernek veya kooperatiflerinin biri veya daha fazlasının katılımı ile hazırlanan OSB kuruluş protokolü T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nca onaylanmakta ve her OSB'ye bir sicil numarası verilerek, OSB'lere tüzel kişilik kazandırılmaktadır. Ayrıca, ihtisas OSB'lerde konuyla ilgili mesleki kuruluş ve teşekküllerin temsilcileri de talep edilmesi halinde müteşebbis heyete dâhil edilmektedir. Tüzel kişilik kazanan OSB'ler, bölgeyle ilgili tüm kamulaştırma, imar planı, proje hazırlama ve bölgenin tüm inşaat işlerini yürütme görevini üstlenmektedir. Yeri kesinleşen OSB alanında bulunan ve şahıslara ait arazilerin arsa sahipleri ile anlaşma yolu ile satın alınması, aksi takdirde kamulaştırma yoluna gidilmesi, OSB'lerin yetki ve sorumluluğundadır.

3.6.2. Neden İhtisas OSB?

Aksaray'da mevcut karma OSB'nin varlığı ve OSB'nin genişlemeye müsait olması nedeniyle bu soruya cevap oluşturmak gerekmektedir. Öncelikle 4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununun 3. maddesinde "İhtisas OSB: Aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dâhil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik amacıyla kurulan OSB'yi ifade eder" tanımını vurgulamak gerekmektedir. Diğer taraftan karma olan Aksaray OSB'de olduğu gibi gıda, plastik, kimya, mobilya, maden, cam, yem, gübre, tarım aletleri ve otomotiv ana ve yan sanayi olmak üzere oldukça geniş bir üretim yelpazesi söz konusudur. İlk etapta mevcut karma OSB sahasında bir bölgenin ihtisas OSB'ye ayrılması ve buranın ihtisas OSB olarak kullanılması akla gelebilir ve izlenecek bu yol otomotiv yan sanayi kümelenme/bir araya gelme açısından 6-12 ay gibi bir zaman kazandırabilir. Çünkü ihtisas OSB için tüm süreci baştan başlatmak gerekecektir.

Bu noktada eğer otomotiv alanında özellikle yan sanayide ihtisaslaşma, markalaşma ve gerek ülkesel gerekse küresel ölçekte iyi bir oyuncu olmak gibi bir misyon varsa o zaman ihtisas OSB kurulumu ön plana çıkmaktadır. Bunu destekleyen unsurlar aşağıda verilmiştir;

1-Yönetmelik tarafından tanınan ayrıcalıklar

İhtisas OSB'lerde kurucu ortaklar dışında ilgili uzmanlığa sahip kurum ya da kuruluşların da kurucular arasında yerini alması söz konusudur. 22/8/2009 tarihli ve 27327 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliğinin 5 inci maddesinde 'yeni bir OSB ve ilave alan yer seçimi taleplerinin değerlendirmeye alınabilmesi için, il genelindeki ihtisas OSB'ler hariç, diğer OSB'lerde bulunan toplam sanayi parsellerinin en az % 75 inde üretim veya inşaat başlanmış olması koşulu ve aynı sektör grubunu içeren ihtisas OSB'lerde de yukarıdaki oranın aranması söz konusu idi. Ancak, Özel OSB'ler ile Yatırım Destek ve Tanıtma Ajansının yatırımcı temin ettiği projelerde bu oran aranmamakta idi. 08/08/2012 tarih ve 28378 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik'te 5. maddede birtakım değişiklikler yapılmıştır. Bu değişikliklerden bir tanesi de "İlave alan yer seçimi talebinin değerlendirmeye alınabilmesi için, ilave alan talebinde bulunan OSB'de toplam sanayi parsellerinin en az %90'ında üretim veya inşaat başlanmış olması gerekmektedir. Ancak o ilde başka bir OSB'nin bulunmaması halinde bu oran %75 olarak uygulanır." hükmüdür. Ancak aynı sektör grubunu içeren ihtisas OSB'lerde bahsi geçen oranlar yine aranırken; özel OSB'ler ile Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansının yatırımcı temin ettiği projelerde bu oranlar aranmamaktadır.

14.04.2011 tarih ve 27905 sayılı Resmi Gazetede 2011/1597 sayılı Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar yayımlanmış ve bu Karar kapsamında bölgelere göre desteklenecek sektörler sayılmış, OSB'ler kapsamında İstanbul hariç olmak üzere T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri için oluşturulan yatırım konuları ilgili bölgede seçilmiş sektörler arasında yer alması dahi bölgede uygulanan desteklerden yararlanacağı hükmüne yer verilmiştir.

2-Aynı dili konuşan işletmelerin bir arada faaliyet göstermeleri

Türkiye'nin iç dinamikleri, yapısı ve sosyal özellikleriyle uyumlu olan OSB'ler, ekonomik anlamda kümelenme oluşumunu da kolaylaştırarak finansal açıdan başarılı olan girişimlerdir. İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri ise karma OSB'lerden bir adım önde yer almakta ve kümelenmenin yarattığı ekonomik sinerjiyi daha da arttırmaktadır. Her türlü girdinin kolay bulunabilmesi, ihtiyaçların ortak olması ve tedarikçilerin yakınlığı, atıkların benzer olmasından dolayı arıtma tesisi maliyetinin azalması, uzmanlaşmış işgücü temininin rahatlığı ve pazarlama olanaklarının kolaylığı gibi sebepler ekonomik dengeleri daha hareketli kılmaktadır.

3-Bölgesel kalkınmaya desteği

Nitelikli işgücüyle desteklenen nitelikli altyapı, nitelikli yatırımı bölgeye çekecek ve katma değeri yüksek üretim sonucuna ulaştıracak; bu sayede yükselen katma değer bölgenin yaşam kalitesini güçlendirerek, istikrarlı büyüme ve sürdürülebilir kalkınma döngüsünü tamamlayacaktır. Nitekim kurulacak ihtisas OSB sayesinde yaklaşık 10 bin kişiye istihdam sağlanması öngörülmektedir. Buradan dolayı olarak 32-40 bin kişinin (bir çekirdek aile 4 kişi kabul edilirse) ekonomik fayda sağlayacağı ifade edilebilir. Ayrıca tam kapasiteye ulaşması halinde ihtisas OSB'de örnek bir hesaplama yapılmıştır. Buna göre;

- ✓ 7.500 adet işçi ve 2.500 adet mühendis çalışan (Benzer fabrikalardaki rakamlara göre)
- ✓ İşçi için 1.300 TL net ücret (568,21 TL Sosyal Sigortalar Prim maliyeti)
- ✓ Mühendis için 3.000 TL net ücret (1.100 TL Sosyal Sigortalar Prim maliyeti)

Bu kabullere göre ihtisas OSB'de çalışanlara ödenecek ücret toplamı 17.250.000 TL/ay olması düşünülmektedir. Devlete ödenecek Sosyal Sigortalar Prim Primlerinin ise yaklaşık 7.011.575 TL/ay olacaktır. Eğer ihtisas OSB dışında bu 80-90 firma yatırım yapmış olsa SGK prim ödemelerini yapmak durumdadır. Ancak ihtisas OSB alanında oldukları için 10 yıl boyunca Sosyal Sigortalar Prim Desteği (İşveren Payı) mevcut. Dolayısıyla yan sanayiye önemli bir destek söz konusudur.

İhtisas OSB kurulumu Bölge'de hizmet sektörünün de canlanmasına destek sağlayacaktır. Örneğin inşaat sektörüne hareketlilik gelecektir. Bugün için bir otomotiv yan sanayi fabrikasının kurulum maliyeti 40 adet fabrika için 5 milyon TL/fabrika ile 50 adet fabrika için 60 milyon TL/fabrika olarak hesaplanırsa, İhtisas OSB'de 90 fabrikanın kurulacağı düşünüldüğünde, ortalama bir hesap ile 3,2 milyar TL'lik bir ilk yatırım maliyeti ortaya çıkmaktadır. Bu inşaat işlerinin alt kolları düşünüldüğünde (ağaç işleri, fayans kaplama, demir, kum, çelik, beton, çakıl, çimento, çatı, armatür, inşaat makineleri, inşaat işçileri (onlar için kurulacak prefabrikler yemek hizmetleri yatak, kıyafet, sosyal ihtiyaçlar) mobilyalar, iç tesisatlar, cam, pencere çitaları v.b) ihtisas OSB'nin bölgesel bir ekonomik seferberlik yaratacağı ortadadır. İhtisas OSB'ye yapılacak yatırım, sadece inşaat alanında dahi 3,2 milyar TL'lik bir katma değerinin oluşmasına ve birçok farklı alt inşaat sektörünün canlanmasına sebep olacaktır.

Bölgede kurulacak fabrikaların; elektrik, su, doğal gaz ve iletişim gibi birçok kamu hizmetine ihtiyaçları olacaktır. Bu hizmetleri karşılığında kamu kurum ve kuruluşları da ayrıca doğrudan gelir elde edeceklerdir. Karma OSB ile İhtisas OSB arasında tercihte bulunulan somut bir örnek Kaynarca Karma OSB'dir. Kaynarca Karma OSB'de yapılması için seçilen yerin Mobilya İhtisas OSB'ye dönüştürülmesinde, yatırımcıların Marmara Bölgesi'nde faaliyet gösteren imalatçılar olması, ihtisas OSB ile üretim artışı hedeflenmesi, ilave edilecek olan makine-ekipman parkurları ile imalat kalitesinin ve birim zamandaki üretimin artırılması sebebi ile Karma OSB'ye göre tercih sebebi

olmuştur. Bu kapsamda karma Organize Sanayi Bölgesi yapılması amacı ile seçilen 107 hektarlık alanın ortalama 90 hektarlık kısmı onaylanmıştır. Seçilen alanın Mobilya İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'ne dönüştürülmesi talep edilmiş olup, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 10.10.2012 tarih ve 2452 sayılı yazısı ile talebin uygun görüldüğü ve ÇED Olumlu Belgesi alınması gerektiği belirtilmiştir. Bu hamlenin Bakanlık tarafından da uygun bulunması altı çizilmesi gereken bir husustur.

Sanayi bölgeleri ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınması açısından önemli işlevlere sahiptir. Sanayi bölgeleri zaman içinde dış çevre ve kendi aralarında kurdukları işbirliği sonucunda ortaya çıkan ihtisaslaşma ile maliyetlerini düşürerek rekabet üstünlüğü elde etmektedir. Bu ihtisas OSB'lerde daha net ve kısa sürede ortaya çıkarken karma OSB'lerde aynı üstünlüğe ulaşmak mümkün olmayabilir.

Örnek İhtisas OSB'ler arasında;

- Gönen Deri İhtisas OSB
- Burhaniye Zeytin ve Zeytin Ürünleri İşleme İhtisas OSB
- Kandıra Gıda İhtisas OSB
- Gebze Gemicilik İhtisas OSB
- Gebze Kimya İhtisas OSB
- Mersin Lojistik İhtisas OSB
- Kaynarca Mobilya İhtisas OSB
- İncehisar Mermer İhtisas OSB
- Amasya Suluova Besi İhtisas OSB
- Gönen Deri İhtisas OSB
- İnegöl Mobilya Ağaç İşleri İhtisas OSB
- Şanlıurfa Tarıma Dayalı İhtisas OSB

Bu OSB'lere bakıldığında o konuya özel, sadece üretimi hedeflenen, kurulacağı alan ile özdeşleşmiş, adeta o bölgenin bir markası haline gelmiş algısı, OSB'nin ismi ile birlikte veriliyor. Bu bile başlı başına neden ihtisas OSB sorusuna cevap niteliğindedir.

3.6.3. Lastik Sektörü Açısından Değerlendirme

Lastik, imalatında 200'den fazla bileşen kullanılan ileri teknolojik bir üründür. İmalat ennasında kullanılan bileşenleri beş ayrı gruba ayırmak mümkündür:

- **Doğal kauçuk:** Lastiklerin lastik sırt katmanlarının ana bileşeni
- **Sentetik kauçuk:** Lastiğin sırt deseninde temel bir eleman
- **Karbon karası ve silis:** Lastiği güçlendirici bir etken madde olarak kullanılmaktadır
- **Metal ve tekstil teller:** Lastiğin geometrisini ve sertliğini sağlamaktadırlar
- **Birçok kimyasal etken madde:** Lastiğe yol tutuş ve yuvarlanma özellikleri vermektedir

Lastik üretim tesisinde gerçekleştirilecek olan üretim faaliyetlerinin ana aşamaları aşağıda sıralanmıştır;

- a) Karışımların mikserlerde karıştırılması,
- b) Sırt / yanak çekimleri-ekstruder,
- c) Kalenderleme,
- d) Kuşak kesimi,
- e) Kat kesimi,
- f) Lastik imalat,
- g) Pişirme,
- h) Lastik enspeksiyonu

Örnek bir lastik üretiminin gerçekleştirileceği tüm üniteler ve ünitelerdeki makine ve ekipmanın bakım, onarım ve periyodik kontrolleri, ilgili ulusal ve uluslararası standartlarda belirlenen aralıklarda ve kriterlerde, imalatçı verileri ile fen ve tekniğin gereklilikleri dikkate alınarak yapılmaktadır (Aksoy, 2014). Aşağıda belirtilen Tablo V'de üretim için gerekli olan tüm makineler görülmektedir;

Tablo V. Lastik imalatında kullanılan makine ekipmanlar

MAKİNA/HAT	ÖZELLİKLER VE GERÇEKLEŞTİRİLECEK FAALİYETLER
Mikser Hattı	Hammaddelerin karıştırılarak lastik üretiminde kullanılacak karışımın hazırlanması
Blender ünitesi	Karışım hazırlama sürecinde kullanılacak yardımcı kimyasalların hazırlanması
Rafine mil	Hurda karışım geri kazanım
Ekstruder hattı	Ham lastik bileşeni olan dolgunun üretilmesi
Yanak Ekstruder hattı	Ham lastik bileşeni olan yanığın üretilmesi
Sırt Ekstruder hattı	Ham lastik bileşeni olan sırtın üretilmesi
Dilimleme makinası	Miller ya da ekstruder ünitelerinde kullanılacak karışımların dilimlenmesi
Astar makinası	Ham lastik bileşeni olan astarın üretilmesi
Kat makinası	Ham lastik bileşeni olan katın üretilmesi
Topuk makinası	Ham lastik bileşeni olan topuğun üretilmesi
Layer makinası	Ham lastik bileşeni olan layerin üretilmesi
Tekstil kalende ünitesi	Ham lastik bileşeni olan katın üretilmesi
Lastik imalat makinaları	Geri sahalarda üretilen ham lastik bileşenlerinin birleştirilerek ham lastiğin imal edilmesi
Pişirme presi	Lastik imal makinalarında imal edilen ham lastiğin pişirildiği ünite
Bitirme hattı konveyörleri	Preslerde pişirilen lastiklerin ürün kontrol kısmına transferinde kullanılan ünite
Düzgünlük makinaları	İmalatı yapılan lastiklerin ürün kontrol kısmına transferinde kullanılan ünite
Balans makinaları	İmalatı yapılan lastiklerin balans noktalarının tespit edildiği ünite
Trim makinaları	İmalatı yapılan lastiklerin üzerindeki sakalcıkları kesen makine
X-Ray Kontrol üniteleri	Lastik kord dağılımı ve ürün kalitesine yönelik enjeksiyonlar
Enspeksiyon hatları	Lastiğin kalite kontrolünün yapıldığı hatlar
Kalıp temizleme	Pişirme kalıplarının temizliğinde kullanılan makinalar

CO ₂ ile Kalıp temizleme makinaları	Pişirme kalıplarının temizliğinde kullanılan üniteler
Lastik tamir üniteleri	Basit lastik özürlerinin tamir edildiği ünite
Yama presleri	Basit lastik özürlerinin tamir edildiği ünite
Boya makinaları	Lastiklerin kalıba yapışmasını önlemek için boyama yapıldığı ünite
Biyolojik Arıtma Ünitesi	İşletmeden kaynaklanacak evsel nitelikli atık suların arıtılması için oluşturulan ünite.
DAF Yağ arıtma sistemi	İşletmede pişirme preslerinden kaynaklanabilecek yağlı suların arıtımında kullanılacak ünite
Yağ Tutucu Üniteler	İşletme faaliyetleri esnasında oluşabilecek yağlı suların arıtılması için kullanılacak
Çamur susuzlaştırma ünitesi	Biyoloji arıtmadan çıkacak çamurların susuzlaştırılması için kullanılacak ünite
Kazan	Buhar temininde kullanılacak kazanlar
Kompresör	Sistemin hava ihtiyacının karşılandığı ünite
Revers-osmos su hazırlama	Su şartlandırma üniteleri
Ham su arıtma ünitesi	Ham suyun filtre edildiği üniteleri
İşlenmiş su stok tankı	Filtre edilmiş suyun stoklandığı tanklar
Yangın suyu pompa istasyonu	Yangın dizellerinin ve jokey pompalarının bulunduğu, yangın durumunda sisteme su besleyecek istasyon

Hammadde Özellikleri ve Temini

Lastik imalatı esnasında kullanılan hammaddeler aşağıda sıralanmıştır;

Karbon Karası

Gaz veya sıvı haldeki karbonlu hidrojenlerden kısmi yanma, termik parçalanma veya her iki türlü elde edilen ince dağılmış yapısal olarak grafit benzeyen karbon tane-ciklerine "Karbon Siyahı" adı verilir. Şu anda ihtiyacın tamamı yurt dışından ithalat yoluyla karşılanmaktadır. Karbon siyahı yapısına ve kullanım oranına bağlı olarak kauçuk bazlı maddelerin dayanıklılığını ve rengini geliştirmekte, genel performansını arttırmaktadır.

Doğal ve Sentetik Kauçuk

Kauçuk, bugünkü endüstrinin önemli hammaddelerinden bir tanesidir. Motorlu – motorsuz taşıt araçlarının tekerlekleri, ayakkabılar, elektrikli işlerde izolasyon malzemesi olarak kullanım gibi endüstride çok geniş bir kullanım alanı vardır. İşletmede iki tip kauçuk kullanımı söz konusu olacaktır.

- Doğal kauçuk,
- Sentetik kauçuk

Kauçuk aslında bir ağaç adıdır. Bu ağacın kendisinden ve özsuğu olan lateksinden elde edilen maddeler endüstride kullanım sahası bulmuştur. Son yıllarda tabii kauçuğun yanı sıra sentetik kauçuğun da üretilmesi ile pek çok kauçuk türü ortaya çıkmıştır. Kauçuğun en önemli özelliği yüksek bir elastikiyete sahip olması, yani yeniden eski haline dönebilen bir uzayabilirliğinin olmasıdır. Kauçuk işleme endüstrisinin gelişmesinin ve hemen her sektörde kullanılmasının temeline de bu vardır.

Silika

Lastik üretiminde karbon siyahı dışında kullanılan dolgu malzemelerinden bir tanesi silikadır. Mineral dolgu maddeleri olarak isimlendirilirler. Çok çeşitli mineral dolgu maddeleri bulunmakla birlikte genel olarak üç sınıfa ayrılmaktadırlar.

- Güçlendirici etkisi olanlar,
- Kısmen güçlendirici etkisi olanlar,
- Güçlendirici etkisi olmayan dolgu malzemeleri

Antioksidantlar

Yaşlanma ve kauçuk malzemenin kimyasal bir etki olmaksızın zaman içerisinde kısmen ya da tamamen bozulmasını ifade eden bir terimdir. Bozulmayla meydana gelen değişiklikler, çatlama, kırılma, sertleşme ve yorulma sonucu oluşabilecek durumları kapsamaktadır. Pişmemiş ya da vulkanize olmamış kauçuk yaşlanma eğilimindedir. Polimerde doymamışlık arttıkça yaşlanmaya karşı hassasiyet artar. Gerek doğal, gerekse sentetik kauçuklarda mamülün vulkanizasyon sonrası dış etkenlere karşı korunmasını sağlamak amacıyla katılan kimyasallara antioksidan denir.

Aktifleştiriciler

Vulkanizasyon yani lastiğin pişirilmesi işlemi için hızlandırıcı adı verilen organik maddelere ihtiyaç vardır. Vulkanizasyon işlemi hızlandıran ve çoğu zaman fiziksel özelliklere önemli ölçüde etki eden bu maddeler işlevlerini tam olarak yerine getirebilmek için ilave katkılara gereksinim duyarlar Hızlandırıcı aktivasyonunu sağlayan bu maddelere aktivatör denir. Aktivatörler olarak kullanılan en önemli madde çinko oksittir.

Hızlandırıcılar

Hızlandırıcılar adından da anlaşılacağı gibi vulkanizasyon hızını artırarak mamül özelliklerine olumlu etkiler yapan maddeler olarak tanımlanır. Farklı kimyasal yapı-larda olduklarından vulkanizasyon sırasında farklı etkiler meydana getirebilmektedir. Organik hızlandırıcıların temel etkileri aşağıda sıralanmaktadır. Kükürtle birlikte kullanıldığı zaman çapraz bağlanma reaksiyonu hızlanmaktadır. Mamülün yaşlanmaya karşı direnci artar.

Çelik Kord

Çelik Kord Araç lastiklerinin üretiminde kullanılan malzemedir. Araç lastiğinin kaliteli hale getirilmesi ve uzun ömürlü olabilmesi için kullanılmaktadır. Araç lastiklerinde sırt ya da darbe kuşağı bölgeleri vardır. Bu bölümler lastiği darbelere karşı korumaktadır. Yerli tedarik edilmektedir.

Topuk Teli

Lastiği jantın etrafında tutan bölgedir. Gerilmeye dayanıklı, uzamayan çelik tellerden üretilir.

Stearik Asit ve Kükürt

Lastik üretiminde aktivatör olarak kullanılmaktadır. Tehlikeli madde sınıfına giren tüm malzemelerin ve kimyasalların taşınması esnasında "Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması Hakkında Yönetmelik" hükümlerine uyulacaktır.

Hammadde Temini

20.000 m² kapalı alanda yıllık yaklaşık 1-1.5 milyon adet üretim yapacak bir binek lastik araç fabrikasının ihtiyacı olan hammadde türleri ve yaklaşık miktarları, bu hammaddeleri nerelerden temin edeceği Tablo R'de detaylı olarak verilmiştir.

Tablo R. Lastik imalatında hammaddeler ve temini

LASTİK MALZEMESİ	MİKTAR (kg/gün)	TEMİN EDİLMESİ PLANLANAN LOKASYON		
		ÜLKE 1	ÜLKE 2	ÜLKE 3
1 Doğal Kauçuk	57.386	Endonezya	Tayland	Malezya
2 Sentetik Kauçuk	55.762	Japonya	Tayvan	Kore
3 Karbon	73.532	Çin	Japonya	
4 Silika	1.270	Çin		
5 Sülfür	2.629	Yurtiçi	Kore	Tayland
6 Çinko Oksit	3.525	Yurtiçi	Vietnam	Tayland
7 Stearik Asit	1.603	Endonezya	Malezya	Çin
8 Hızlandırıcı	1.579	Çin	Danimarka	Japonya
9 Yaşlanmayı Önleyici Kimyasal	1.924	Çin	Danimarka	Japonya
10 Reçine	2.152	Çin	Endonezya	Japonya
11 Reçine	0	Yurtiçi	Belçika	Japonya
12 Kobalt	127	Kore	Çin	Fransa
13 Parafin Mumu	850	Çin	Japonya	
14 Parafin Özü Yağı	17.969	Almanya		
15 Bitkisel Yağ	0	Japonya	Almanya	
16 Diğerleri	666	Japonya	Çin	
17 Damak Teli	7.870	Yurtiçi	Kore	
18 Çelik Kord	16.592	Yurtiçi	Tayland	
19 6-Naylon	387	Endonezya		
20 66-Naylon	0	Yurtiçi	Endonezya	
21 Polyester	5.590	Yurtiçi	Endonezya	
22 Rayon	0	Almanya		
ARA TOPLAM	251.412			
YARDIMCI MALZEME	MİKTAR (kg/gün)			
1 Nafta	6	Yurtiçi	Japonya	Almanya
2 Yapışmayı Önleyici Madde	394	Japonya		
3 Ambalaj Kâğıt Malzemesi	100	Yurtiçi		

4 Fiber Ambalaj Malzemesi	20	Yurtiçi
5 Esnek Taşıyıcı	810	Yurtiçi
6 Tahta Palet	250	Yurtiçi
ARA TOPLAM	1.580	

Kaynak: Aksoy, 2014

Türkiye'de 1960'lı yıllardan beri lastik üretimi yapıldığı için makine ve diğer ekipmanların yerli tedariki noktasında iyi bir seviye yakalanmıştır. Ancak her lastiğe özel kalıp imalatı gibi firmaya özel bir takım know-how ve yüksek teknoloji içeren bazı ürün ve yarı mamullerin dışardan tedarik edilmesi yerine işletmeler kendi bünyelerinde çözüm oluşturmuşlardır.

Sülfür, çinko oksit, reçine, çelik kord, naylon ve polyester gibi yurt içi pazardan temin edilen ürünlerin yansira kauçuk, silika, karbon gibi yurtdışı pazarlardan tedarik edilen ürünlerin de Aksaray'da üretilme fırsatı vardır. Bunun için yan sanayicilerin Brisa'nın bölgede yapacağı yatırımdan kaynaklı hazır pazarı fırsat olarak görmesi ve Aksaray'a yerleşmesi söz konusu olacaktır. İl için uygulamada olan teşvikler sayesinde yurtdışı tedarikçi için yerli bir firma ile ortaklaşa yatırım yapmak ya da tek başına yatırım yapma seçeneği uygulanabilir görülmektedir.

3.6.4. Otomotiv Sektörünün Anadolu'ya Kayması

Marmara Bölgesi'nde sanayileşme söz konusu olduğunda;

- Gebze Organize Sanayi Bölgesi (GOSB)
- Gebze Plastikçiler Organize Sanayi Bölgesi (GEPOSB)
- Kocaeli-Gebze V (Kimya) Organize Sanayi Bölgesi
- TOSB-TAYSAD Organize Sanayi Bölgesi
- Kocaeli-Gebze Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
- Kocaeli-Gebze IV İstanbul Makine ve İmalat Sanayicileri Organize Sanayi Bölgesi
- Kocaeli-Gebze VI (IMES) Organize Sanayi Bölgesi
- Kocaeli-Alikahya Organize Sanayi Bölgesi
- Kocaeli-Arslanbey Organize Sanayi Bölgesi

gibi bu ve bunlara benzer daha birçok OSB'yi örnek vermek mümkündür. Dolayısıyla İstanbul, Kocaeli, Sakarya ve Bursa gibi iller gerek otomotiv sektörü gerekse diğer sektörler açısından doyuma ulaşmıştır şeklinde bir ifade kullanılabilir. Yeni gelecek yatırımların bu illerde oluşturacağı pozitiflik, o ile katacağı heyecan ve motivasyon noktasında bu konuda gelişime aç ve gerekli altyapısal hazırlıkları tam olan Anadolu illeri daha avantajlıdır. Özellikle otomotiv söz konusu olduğunda, yüksek heyecana sahip Aksaray'ın yatırım konusunda göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Coğrafi olarak avantajlı konumu, Mersin limanına yakınlığı, genç ve dinamik iş gücü, ekonomik

arsa maliyetleri ve üniversitesiyle yatırım yapılacak en uygun kentlerin başında geliyor. Aksaray'da otomobil alanında yapılacak ihtisas OSB ve bununla beraber gelecek yeni yatırımlar, bölgeyi, idarecileri ve bölge halkını çok mutlu ederken İstanbul, Kocaeli ve Bursa'da böyle bir yatırımın yapılıyor olması aynı etki ortaya çıkarmayacaktır. Çünkü bu iller artık sosyal ve psikolojik doyuma ulaşmıştır. Aksaray'ın örneğin yerli otomotiv projesi için uygun yer olarak seçilmesi, aynı zamanda bölgesel bir kalkınmaya da heyecan katar. Aksaray yatırımcısını ve Aksaray'da ki girişimcilik ruhunu daha da ateşler.

Diğer taraftan bahsi geçen illerdeki OSB'lerin kuruluşu Aksaray'a göre daha maliyetli olmaktadır. Çünkü bu illerin ekonomilerindeki büyüme gerek mevcut OSB gerekse yeni kurulacak olan OSB'ler için arsa fiyatlarını artırmıştır. Popüler ve büyük OSB'lerde 1.000 USD/m² kadar çıkan fiyatlar telaffuz edilmektedir.

Arsa fiyatlarında birincilik 3.000 USD yaklaşan metrekare fiyatıyla İkitelli OSB, 1.000 USD ile Dudullu OSB, 500-900 USD arasında değişen fiyatlarıyla Gebze, Dilovası, Hadımköy ve Tuzla takip ediyor (sahibinden.com). Bu bölgedeki fiyatların artışında, çevre düzenlemesinin tamamlanması, OSB'lerin, kavşak ve tünellerle şehir merkezlerine bağlanması ve bölgelerin etrafında yükselen sosyal tesis, konut ve alışveriş merkezleri de arsa fiyatlarını uçuran diğer etkenler olmuştur (Can, 2016). Bu açıdan bakıldığında Aksaray'daki fiyatlar ise 15-50 USD/m² arasında değişmektedir.

Sanayileşme süreci paralelinde değişen sosyal ve çevresel koşulların incelendiğinde, plansız gelişen sanayileşme, ekonomik fırsatlar sunduğu kadar kentsel yaşamı tehdit eden bir değişim de yaratmaktadır. Örneğin Gebze bölgesi, İstanbul'a yakınlık avantajı, firmaların bölgeyi seçimindeki en büyük etken olmuştur. Sosyal ve çevresel veriler, kentin o dönemdeki hızlı gelişime hazır olmadığını göstermektedir. Örneğin, çoğu firma, ulaşım avantajı nedeniyle D-100 karayolu çeperlerine yerleşmeyi seçmiştir. Fakat bu alandaki mevcut altyapı tüm firmaların ihtiyacını karşılayamamıştır. Söz konusu bölgelerde plansız yapılaşma ve gecekondulaşma gibi kentsel ve çevresel problemler görülmeye başlanmıştır. Gebze'de sanayi gelişiminin hızla arttığı, bu süreçte ortaya çıkan problemlerin planlı müdahaleler ile çözülememesi nedeniyle, kentsel, sosyal ve çevresel yapıda olumsuz sonuçlar doğurduğu, bu olumsuzlukların ise sürdürülebilir bölgesel gelişme için kritik koşulları ortaya koyduğu ifade edilebilir (Gezici vd., 2015). Sanayileşme, planlı bir şekilde yapıldığında, yani Aksaray ihtisas OSB gibi, o kenti topyekûn kalkındırma olanağını da beraberinde getirecektir.

Türkiye Elektrikli ve Hibrid Araçlar Platformu (TEHAD) yerli otomobil üretimi yapılacak saha merkezinin Anadolu'nun en az 3 bölgesine yayılmasının ülkenin otomotiv sektöründeki Marmara Bölgesi'ndeki sıkışmışlığı açacağı ve yeni otomotiv üsleri oluşacağını ifade etmektedir. Yerli otomobil geliştirilmesi, Türkiye'nin geleceği için çok önemli olduğu gibi projenin hayata geçirilmesiyle akü-batarya, elektrik motoru, sürücü kontrol ünitesi ve elektrikli otomobille ilgili birçok yeni teknoloji de ülkeye kazandırılacaktır.

Üretim yapılacak saha merkezi tek bir konumdan ziyade Anadolu'nun en az 3 böl-

gesine yayılmalıdır. Her 3 bölgeye ait il'de ayrı ayrı komponent ve teknoloji tabanlı üretim noktası olarak sınıflandırılmalıdır. Elektrikli otomobille birlikte sektöre elektrikli otomobil dönüşüm istasyonları, şarj istasyonları ve işletmeciliği, batarya geri dönüşüm fabrikaları, bakım atölyeleri gibi yeni iş alanlarının gireceğini belirterek, bu hamlenin istihdamın artmasında ve Türkiye gibi petrole bağımlı ülkelerde cari açığı azaltılmasında etkili olacağı söylenebilir (TEHAD, 2015).

3.7. PROJE FİKRİNİ DESTEKLEYİCİ UNSURLAR

Türkiye'de yatırım teşvikleri illerin, yıllık toplam ve fert başına düşen milli gelir rakamlarına göre altı bölgeye ayrılmıştır. Milli gelir seviyesi yüksek olan illere daha az, milli gelir seviyesi, zenginliği daha düşük olan illere daha fazla teşvik verilmiştir. Burada esas alınan unsur, kalkınmanın ve refah seviyesindeki artışın ülkenin her tarafına yayılabilmesidir. Bölgesel yatırım teşvik dağılımları Tablo 3.17'de gösterilmiştir.

Tablo 3.17. Bölgesel teşvik değerleri

DESTEK UNSURLARI	I	II	III	IV	V	VI
KDV İstisnası	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gümrük Vergisi Muafiyeti	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Vergi İndirimi Yatırımına Katkı Oranı (%)	OSB Dışı 15	OSB İçi 20	25	30	40	50
Sigorta Primi İşveren His. Desteği (Destek Süresi)	OSB Dışı 2 Yıl	OSB İçi 3 Yıl	5 Yıl	6 Yıl	7 Yıl	10 Yıl
Yatırım Yeri Tahsisi	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Faiz Desteği	Yok	Yok	✓	✓	✓	✓
Gelir Vergisi Stopajı Desteği	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	10 Yıl
Sigorta Primi Desteği (Destek Süresi)	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	10 Yıl

Kaynak: Yeni Teşvik Sistemi Aksaray AHİLER Raporu, 2015

Yatırım teşvikleri açısından Aksaray, yeni teşvik sisteminde 5. Bölgede yer almaktadır. Ancak ihtisas OSB sınırları içerisinde yapılacak bir yatırım 6. bölge teşvik ve desteklerinden yararlanabilmektedir. 5. ve 6. Bölge'de yatırım yapılması durumunda çeşitli destek tutarlarına ait örnek hesaplama Tablo 3.18'de verilmiştir.

Tablo 3.18. Bölgelere göre uygulanan teşvik miktarları

TEŞVİK	5. BÖLGE	6. BÖLGE
Yatırım Tutarı (TL)	5.000.000	5.000.000
Vergi İndirimi (%)	80	90
Yatırıma Katkı Oranı (%)	40	50
İndirilebilecek Vergi Tutarı (TL)	2.000.000	2.500.000
Yatırım Döneminde (%)	1.000.000	2.000.000
İşletme Döneminde (%)	1.000.000	500.000

Aksaray'ın 5. Bölgede bulunması sebebiyle bölgesel teşvik uygulamaları kapsamında OSB dışında yapılacak bir yatırımda devletin sağlayacağı yatırıma katkı oranı %40, kurumlar veya gelir vergisi indirimi oranı ise %80 olarak gerçekleşecektir.

Yani 5.000.000 TL'lik bir yatırımda;

Yatırıma Katkı Oranı: $5.000.000 \text{ TL} \times \%40 = 2.000.000 \text{ TL}$

Kurumlar Vergisi İndirimi = $\%20 \times \%80 = \%16$

Kurumlar Vergisi Oranı = $\%20 - \%16 = \%4$ olarak uygulanacaktır.

Bunun anlamı;

5.000.000 TL'lik toplam yatırımın, 2.000.000 TL'lik kısmının, devlet tarafından desteklenmesidir.

Eğer aynı yatırım Organize Sanayi Bölgesi'nde gerçekleştirilirse yatırım bir alt bölge desteklerinden (5. Bölge yerine 6. Bölge) faydalanacaktır. Bu durumda;

Yatırıma katkı oranı: $5.000.000 \text{ TL} \times \%50 = 2.500.000 \text{ TL}$ olacak,

Kurumlar veya Gelir Vergisi İndirim Oranı %90'dır.

Buna göre uygulanacak Kurumlar Vergisi İndirimi = $\%20 \times \%90 = \%18$

Kurumlar Vergisi Oranı = $\%20 - \%18 = \%2$ olarak uygulanacaktır.

5.000.000 TL'lik toplam yatırımın 2.500.000 TL'lik kısmı devlet tarafından desteklenecektir.

2.500.000 TL'lik bu tutarın %50'lik bölümü (1.250.000 TL) yatırım sırasında yatırımcının diğer faaliyetlerinden elde edilen kazançlarına indirimli gelir veya kurumlar vergisi olarak uygulanabilir. Yatırımcı, geriye kalan %50'lik bölümden (1.250.000 TL) ise yatırım işletmeye geçtikten sonra elde edilecek kazançtan indirimli gelir veya kurumlar vergisi uygulanması ile faydalanabilecektir.

Yeni teşvik sisteminde büyük ölçekli yatırımlar arasında da Motorlu Kara Taşıtlarının İmalatı Yatırımları Ana Sanayi Yatırımları için 200 milyon TL ve Yan Sanayi Yatırımları için 50 milyon TL asgari sabit yatırım tutarı olarak kabul edilmektedir. Büyük ölçekli yatırımlar kapsamında gerçekleştirilecek yatırımlarda, öngörülen yatırıma katkı tutarına ulaşıncaya kadar indirimli olarak uygulanmaktadır. İlgili oranlar 01/01/2016 tarihi itibarıyla başlanılacak yatırımlar için Tablo 3.19'da verilmiştir.

Tablo 3.19. Büyük ölçekli yatırımlardaki teşvik oranları

Bölgeler	DESTEK ORANLARI (%)		YATIRIMA KATKI ORANI (%)	
	Yatırıma katkı oranı (%)	Kurumlar vergisi veya gelir vergisi indirim oranı (%)	Yatırım Dönemi	İşletme Dönemi
1	25	50	0	0
2	30	55	10	10
3	35	60	20	20
4	40	70	30	30
5	50	80	50	50
6	60	90	80	80

Kaynak: Yeni Teşvik Sistemi Aksaray AHİLER Raporu, 2015

T.C. Kalkınma Bakanlığı'nın yayınladığı Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (2014-2023) belgesinde Aksaray, sanayi konusunda temel düzeyde altyapıya sahip ve sanayi kenti olma yolunda ilerleyen il olarak tabir edilmekte olup sanayisi güçlenen il olarak gösterilmektedir. Buna ilaveten TR71 Düzey 2 Bölgesi, Bölge Planı 2014-2023 uyarınca Aksaray ilinde orta ve yüksek teknolojili ürünlerin üretilmesi, katma değer ve girişimciliğin artırılması, ihtisaslaşma ve markalaşma hedeflerine büyüme odakları ile etkileşim halinde ulaşılabilecektir. İlin, büyük kent merkezlerine yakınlığı ve yeni teşvik sisteminde 5. Bölgede yer alıyor olması daha fazla yatırımcıyı çekmesi öngörülmektedir.

Bu proje, 10. Kalkınma Planı'nda belirtilen özel sektör öncülüğünde dışa açık ve rekabetçi üretim yapısının geliştirilmesi, verimlilik artışı ve otomotiv yan sanayisinin gelişim sürecinin güçlendirilmesi hedeflerine katkı sağlayacaktır. Bu proje ile sağlanacak verimlilik artışı, ekonomik büyümeye doğrudan katkı sağlamanın yanında, kaynakların etkin ve sürdürülebilir biçimde kullanılmasını da sağlayacaktır.

İhtisas OSB'nin kurulması, 10. Kalkınma Planı'nda belirtilen uluslararası düzeyde rekabetçi ve yüksek katma değerli yeni sektörler, ürün ve markalar ortaya çıkaracak, Ar&Ge ve yenilik programlarının hayata geçirilmesine, ayrıca Aksaray Üniversitesi ve özel sektör işbirliğini kolaylaştırarak, teşvik edici önlemler alınmasına ve ara yüzler oluşturulmasına katkıda bulunacaktır.

Kamunun otomotiv yan sanayi ihtiyaçlarının yurtiçinden karşılanma oranının artırılması için teknolojik kabiliyet ve yerli imalat payının geliştirilmesi, bu doğrultuda yerli ve yabancı sanayi ortaklık girişimlerinin kurulması hususu da desteklenecektir. Otomotiv sektöründe ithalat yapılarak karşılanan otomotiv sanayi parça ve aksamları, eşya taşıma araçları ve aksamları, traktör gibi yüksek katma değerli ürünlerin üretimleri artırılarak ürün çeşitliliğinin sağlanmasının temin edilmesi doğrultusunda çalışmalar yapılacaktır.

3.8. POTANSİYEL PAZAR ARAŞTIRMASI

Uluslararası pazarda aktif bir oyuncu olma, yeni bağlantılar bulup satış ve kar marjlarını artırma, iç pazardaki daralmalara karşı satış rakamlarını dengeleyerek pazar çeşitliliği oluşturma, üretim rakamlarının artışı, daha güçlü bir finansal yapı, teknolojik gelişmeleri benimseyerek rekabette avantajlı konuma geçme ve lojistik maliyetlerinin düşürülmesi gibi bir takım avantajları da beraberinde getirmektedir.

Otomotiv yan sanayisi için ihracat yapabilme yeteneği pazarın global ölçekli olması nedeniyle daha da mümkün görünmektedir. Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nde kurulacak firmalar hem yurt içi (Mercedes Benz-Türk A.Ş. gibi) pazar hem de yurtdışı pazarda aktif bir oyuncu olabilirler. Bu bağlamda otomotiv yan sanayi özelinde ihracat yapılabilecek bazı ülkelere yönelik bilgiler aşağıda verilmiştir.

3.8.1. Örnek pazar 1-Brezilya

Türkiye'nin Brezilya'ya olan oto yan sanayi ihracatı 2010 yılında 97 milyon USD olarak gerçekleşmiştir. Sevk edilen ürünler Tablo 4.20'de verilmiştir. En fazla ihracatın gerçekleştiği ürünler motor ve parçaları, lastikler, içten yanmalı motor aksam-parçaları, transmisyon milleri ve motor için elektrikli ateşleme cihazları olmuştur.

Tablo 3.20. Türkiye'den Brezilya'ya otomotiv yan sanayi ihracatı

GTİP KODU	ÜRÜN ADI
4011	Kauçuktan Yeni Dış Lastikler
4012	Kullanılmış Yenilenmiş Dış Lastikler, Dolgu Lastik, Sırt, Flaps
4016	Vulkanize Kauçuktan Diğer Eşya
7007	Emniyet Camları
7009	Cam Aynalar
8408	Dizel, Yarı Dizel Motorlar (Hava Basıncı İle Ateşlenen, Pistonlu)
8409	İçten Yanmalı, Pistonlu Motorların Aksam-Parçaları
8413	Sıvılar İçin Pompalar, Sıvı Elevatörleri
8415	Klima Cihazları-Vantilatörlü, Isı, Nem Değiştirme Tertibatlı
8421	Santrifüjle Çalışan Kurutma, Filtre, Arıtma Cihazları
8482	Her Nevi Rulmanlar
8483	Transmisyon Milleri, Kranklar, Yatak Kovanları, Dişliler, Çarklar
8484	Metal Tabakalı Contalar, Conta Takım Ve Grupları
8507	Elektrik Akümülatörleri, Separatörleri
8511	Motorlar İçin Elektrikli Ateşleme Cihazları
8512	Kara Taşıtlarının Aydınlatma, Sinyal Vb Tertibatı, Cihazları
8706	Kara Taşıtları İçin Motorlu Şasiler
8707	Kara Taşıtları İçin Karoserileri
8708	Kara Taşıtları İçin Aksam, Parçaları
9029	Diğer (Devir, Üretim, Mesafe, Hız vb.) Sayaçlar
9401	Oturmaya Mahsus Mobilyalar, Aksam-Parçaları

Kaynak: Şen, 2011

2014 ve 2015 yılına ait veriler ise Tablo 3.21'de verilmiştir.

Tablo 3.21. Brezilya'nın otomotiv yan sanayi dış ticaret ürünleri

GTİP	Potansiyel Ürün	Brezilya'nın Toplam İthalatı, 2014 (Milyon USD)	Türkiye'nin Brezilya'ya İhracatı, 2015 (Milyon USD)	Türkiye'nin Toplam İhracatı, 2015 (Milyon USD)	Türkiye'nin Brezilya'ya İhracatı 2014 (milyon USD)	Türkiye'nin Brezilya'ya İhracatı 2015 (milyon USD)
4011	Otomobil Lastiği	1.354,20	8.328	979,6	28,4	8.328
8702	Otobüs, Minibüs, Midibüs	209,7	45,8	1.199,10	1	45,8
8704	Kamyon, Kamyonet	3.026	0,1	4.249,10	1,2	0,1
8708	Kara Taşıtları İçin Aksam ve Parçalar	7.143,50	0,08	3.805,00	83,7	0,08

3.8.2. Örnek pazar 2-Avusturya

Avusturya'ya ülke pazarından yollanan oto yan sanayi ürünlerine ait GTİP kodları ve ürün açıklamaları Tablo 3.22'de verilmiştir.

Tablo 3.22. Türkiye'den Avusturya'ya otomotiv yan sanayi ihracatı

GTİP KODU	ÜRÜN ADI
8703	Otomobil, steysin vagonlar, yarış arabaları
4011	Kauçuktan yeni dış lastikler
8702	Toplu halde yolcu taşımağa mahsus motorlu taşıtlar
8409	İçten yanmalı, pistonlu motorların aksam-parçaları
8708	Kara taşıtları için aksam, parçaları
8431	Ağır iş makine ve cihazlarının aksamı, parçaları

Kaynak: OAİB, 2014

Avusturya'nın ürün bazında ithalatında öne çıkan ürünler Tablo 3.23'de verilmiştir.

Tablo 3.23. Avusturya başlıca oto yan sanayi ürünleri ithalatı

GTİP KODU	ÜRÜN ADI
8703	Otomobil, steysin vagonlar, yarış arabaları
2710	Petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar
8708	Kara taşıtları için aksam, parçaları
8409	İçten yanmalı, pistonlu motorların aksam-parçaları
8704	Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar
4011	Kauçuktan yeni dış lastikler

3.8.3. Örnek pazar 3-Ukrayna

Ukrayna otomotiv yan sanayi talebinin yaklaşık %90'ı ithalat yoluyla karşılanmaktadır. Diğer yandan ülkedeki aksam ve parça sanayi ürünlerinin önemli bir kısmını (%55-60) ihraç etmektedir. 2011 yılında otomotiv yan sanayi ürünlerinde dış ticaret açığı 500 milyon USD düzeyindedir. Ülkenin yan sanayi ithalatında 8708 GTİP'li kara taşıtlarının aksam-parçaları ve dış lastikler büyük ağırlığa sahipken (Tablo 3.24) diğer yan sanayi ürünlerinin ithal değerlerinde düzenli bir dağılım olduğu söylenebilir.

Tablo 3.24. Ukrayna'nın başlıca oto yan sanayi ürünleri ithalatı

GTİP KODU	ÜRÜN ADI
8708	Kara taşıtlarının aksam ve parçaları
4011	Dış lastikler
8483	Transmisyon milleri, kranklar, dişliler
8707	Kara taşıtları için karoseriler
8482	Rulmanlar
8407	Kıvılcım ateşlemeli, pistonlu, içten yanmalı motorlar
8408	Dizel ve yarı-dizel motorlar
401699	Vulkanize kauçuktan diğer eşya
8409	Motor aksam ve parçaları
8507	Elektrik akümülatörleri
8511	Motorlar için elektrikli ateşleme cihazları
842123	İçten yanmalı motorlar için yağ-yakıt filtreleri
841330	İçten yanmalı motorlar için yakıt, yağ, soğutma pompaları
854430	Taşıtlarda kullanılan kablo takımları
8484	Metal tabakalı contalar, conta takımları
700721	Taşıtlar için yapıştırılmış cam yapraklardan emniyet camları
842131	İçten yanmalı motorlar için hava filtreleri
4012	Kullanılmış, yenilenmiş dış lastik, dolgu lastik, sırt vb.
940120	Motorlu taşıtlarda kullanılan oturmaya mahsus mobilyalar
700910	Taşıtlar için dikiz aynaları
700711	Taşıtlar için uygun ölçü temperli cam
841520	Motorlu taşıtlar için klimalar
4013	Kauçuktan iç lastikler
681381	Fren balataları ve yastıkları-asbestsiz
8706	Kara taşıtları için motorlu şasiler
9104	Taşıtların gösterge tabloları için saatler ve benzerleri
681310	Fren balataları ve yastıkları-asbestli

Kaynak: Trademap, 2015

Otomotiv yan sanayi ithalatında en büyük kalem olan 8708 GTİP'li "Kara Taşıtlarının aksam parçaları" alt-grubu ithalatının ürün (6'lı GTİP'ler) bazında dağılımı Tablo 3.25'te yer almaktadır.

Tablo 3.25. Ukrayna'nın otomotiv aksam ve parçaları ithalatı

GTİP KODU	ÜRÜN ADI
870899	Motorlu araçlar için diğer aksam-parça
870829	Taşıtlar için karoseri aksam-parça ve aksesuarları-BYS
870880	Amortisörler
870830	Kara taşıtları için fren ve servo-frenler vb. aksam, parçaları
870870	Jant, tekerlek ve bunların aksam-parçaları
870840	Kara taşıtları için vites kutuları ve aksam, parçaları
870850	Kara taşıtları için diferansiyelli aksları vb. aksam, parçaları
870894	Direksiyon simitleri, kolonları, kutuları ve bunların aksam-parçaları
870893	Debriyajlar ve aksam-parçaları
870891	Radyatörler ve aksam-parçaları
870892	Egzoz susturucuları, boruları ve aksamı
870810	Tamponlar ve bunların aksam-parçaları
870821	Emniyet kemerleri
870895	Kara taşıtlarının hava ile şişmeli hava yastıkları (airbag); aksam, parçaları
870860	Akslar ve parçaları tahriksiz
870831	Monte edilmiş fren balataları
870839	Fren aksam-parçaları

Kaynak: Ukrayna Otomotiv ve Yan Sanayi Yerinde Pazar Araştırması, 2012

Türkiye'den Ukrayna'ya otomotiv aksam-parçası ihracatı başlıca kalemleri: Kara taşıtlarının aksam ve parçaları (GTİP:8708) dış lastikler olarak sıralanmıştır.

Tablo 3.26. Türkiye'den Ukrayna'ya otomotiv yan sanayi ihracatı

GTİP KODU	ÜRÜN ADI
8708	Kara taşıtlarının aksam ve parçaları
4011	Dış lastikler
8507	Elektrik Akümülatörleri
401699	Vulkanize kauçuktan diğer eşya
700711	Taşıtlar için uygun ölçü-şekilde temperli cam
8409	Motor aksam ve parçaları
940120	Motorlu taşıtlarda kullanılan oturmaya mahsus mobilyalar
8483	Transmisyon milleri, kranklar, yatak kovanları, dişliler
700721	Taşıtlar için yapıştırılmış cam yapraklardan emniyet camları
8512	Kara taşıtları için sinyal, aydınlatma vb. tertibatı
842123	İçten yanmalı motorlar için yağ-yakıt filtreleri
700910	Taşıtlar için dikiz aynaları
8482	Rulmanlar
841330	İçten yanmalı motorlar için yakıt, yağ, soğutma pompaları
842131	İçten yanmalı motorlar için hava filtreleri

841520	Motorlu taşıtlar için klimalar
8511	Motorlar için elektrikli ateşleme cihazları
4012	Kullanılmış, yenilenmiş dış lastik, dolgu lastik, sırt vb.
8484	Metal tabakalı contalar, conta takımları
681381	Fren balataları ve yastıkları-asbestsiz
8707	Kara taşıtları için karoseriler
8408	Dizel ve yarı-dizel motorlar
8407	Kıvılcım ateşlemeli içten yanmalı motorlar
4013	Kauçuktan iç lastikler
854430	Taşıtlarda kullanılan kablo takımları
9104	Taşıtların gösterge tabloları için saatler vb.

Kaynak: Ukrayna Otomotiv ve Yan Sanayi Yerinde Pazar Araştırması, 2012

3.8.4. Örnek pazar 4-Ürdün

Türkiye'nin 2009 yılında Ürdün'e olan oto yedek parça ihracatı 6,8 milyon USD iken 2013 yılında 9,1 milyon USD olmuştur. Ürün grubu itibariyle bakıldığında, Ürdün'e en fazla aküler, debriyajlar, akü aksamı, motor parçaları ihraç edilmektedir (Tablo 3.27).

Tablo 3.27. Türkiye'den Ürdün'e otomotiv yedek parça ihracatı

GTİP KODU	ÜRÜN ADI
850710	Kurşun asitli akümülatörler-pistonlu motorlar için
870899	Kara taşıtları için diğer aksam, parçaları
870893	Kara taşıtları için debriyajlar vb. aksam, parçaları
850790	Elektrikli akümülatörlerin aksam, parçası ve separatörler
840999	Dizel motorlar için aksam; parçalar
940120	Motorlu taşıtlarda kullanılan oturmaya mahsus mobilyalar
840991	Benzinli motorlar için aksam; parçalar
870829	Kara taşıtlarının diğer aksam-parçaları
870850	Kara taşıtları için diferansiyelli aksları vb. aksam, parçaları
870830	Kara taşıtları için fren ve servo-frenler vb. aksam, parçaları
848340	Dişliler, dişli sistemleri, bilyeli vidalar, dişli kutuları
870880	Kara taşıtları için süspansiyon sistemleri vb. aksam ve parçaları
840890	Diğer amaçlar için motorlar-dizel, yarı dizel
842131	İçten yanmalı motorlar için hava filtreleri
848310	Transmisyon milleri, kranklar
700711	Kara, deniz, hava, uzay araçları için uygun ölçü-şekilde cam
850720	Diğer kurşun asitli akümülatörler
870870	Kara taşıtları için tekerlekleri vb aksam, parça/aksesuarı

Kaynak: Beşli ve Emek, 2014

Ürdün'ün otomotiv yan sanayi ürünleri ithalatı aşağıda Tablo 2.28'de verilmiştir.

Tablo 3.28. Ürün gruplarına göre Ürdün'ün parça ithalatı

GTİP KODU	ÜRÜN ADI
840890	Diğer amaçlar için motorlar-dizel, yarı dizel
870899	Kara taşıtları için diğer aksam, parçaları
851140	Marş motorları
850710	Kurşun asitli akümülatörler-pistonlu motorlar için
870830	Kara taşıtları için fren ve servo-frenler vb. aksam, parçaları
840999	Dizel motorlar için aksam; parçalar
870829	Kara taşıtlarının diğer aksam-parçaları
870880	Kara taşıtları için süspansiyon sistemleri vb. aksam ve parçaları
870893	Kara taşıtları için debriyajlar vb. aksam, parçaları
851190	İçten yanmalı motorların elektrikli hareket tertibat aksamı
851220	Diğer aydınlatma/gözle görülebilen işaret cihazları
842123	İçten yanmalı motorlar için yağ-yakıt filtreleri
840991	Benzinli motorlar için aksam; parçalar
870891	Kara taşıtları için radyatörler vb. aksam ve parçaları
841581	Bir soğutucu ünite ve soğutma/ısıtma çevrimli klimalar
840734	Kara taşıtları için motorlar-silindir hacmi>1.000cm ³
870870	Kara taşıtları için tekerlekleri vb aksam, parça/aksesuarı
848410	İki ya da daha fazla metal tabakalardan yapılmış contalar
870810	Kara taşıtları için tamponlar vb. aksam, parçaları
841330	İçten yanmalı pistonlu motorlar yakıt, yağ/soğutma pompaları
870850	Kara taşıtları için diferansiyelli aksları vb. aksam, parçaları
848340	Dişliler, dişli sistemleri, bilyeli vidalar, dişli kutuları
848390	Transmisyon mili, krank, kovan, dişli kutuları vb. parçaları
840910	Hava taşıtlarının motor aksam-parçaları
850790	Elektrikli akümülatörlerin aksam, parçası ve separatörler
870840	Kara taşıtları için vites kutuları ve aksam, parçaları
850720	Diğer kurşun asitli akümülatörler
700711	Kara, deniz, hava, uzay araçları için uygun ölçü-şekilde cam
700721	Araçlar için, yapıştırılmış cam yapraklardan emniyet camları
848210	Bilyeli rulmanlar
840820	Kara taşıtları için motorlar-dizel, yarı dizel
848330	Yatak kovanları (rulmansız olanlar) mil yatakları
851110	Ateşleme bujileri
840790	Diğer amaçlı pistonlu, içten yanmalı motorlar
841582	Soğutma tertibatı bulunan diğer klima cihazları
850730	Nikel kadmiyumlu akümülatörler
842131	İçten yanmalı motorlar için hava filtreleri
848350	Volanlar, kasnaklar (kasnak blokları dâhil)
848310	Transmisyon milleri, kranklar
851230	Sesli işaret cihazları
848490	Diğer conta, poşet, zarf vb. takım-grupları
700910	Taşıtlar için dikiz aynaları

Kaynak: Beşli ve Emek, 2014

3.8.5. Örnek pazar 5- İran

İran 2011 yılında toplam 5,7 milyar USD oto yan sanayi ithalatı gerçekleştirmiştir. En fazla ithal edilen oto yan sanayi ürün grubu ve toplam ithalat içerisindeki payları şöyledir: Motor aksam ve parçaları (%13), içten yanmalı motorlar (%8), dış ve iç lastikler (%7), transmisyon mili, yatak ve kovan (%5), motorlu şasiler (%5), montaj karoseri ve aksamı (%4) dizel ve yarı dizel motorlar (%4). 2010 ve 2011 yıllarına ait İran oto yan sanayi ithalat miktarları Tablo 3.29'da verilmiştir.

Tablo 3.29. İran Oto Yan Sanayi İthalatı (1.000 USD)

GTIP KODU	ÜRÜN ADI	2010	2011
8409	Motor Aksam ve Parçaları	586.498	814.895
4011; 4012	Dış ve İç Lastikler	349.897	387.323
870870	Jant ve Tekerlek Aksamı	74.680	86.994
870829	Montaj Karoseri Aksamı	51.708	181.989
8483	Transmisyon Mili, Yatak, Kovan	136.930	222.219
700711; 700721	Oto Camları	1.649	13.324
870830	Fren ve Servo Frenler	0	242.441
870821	Emniyet Kemerleri	3.248	12.798
8511	Ateşleme Cihazları	49.779	93.984
8507	Akümülatörler ve Aksam- Parçaları	96.390	125.568
870893	Debriyaj ve Aksam-Parçaları	42.112	74.604
870850	Akslar	58.527	234.018
870891	Radyatörler	7.626	18.173
842123	Filtreler	15.315	34.315
8482	Bilyeli Rulmanlar	141.118	184.439
870840	Vites Kutuları	129.151	239.138
8706	Kara Taşıtları için Motorlu Şasiler	25.739	120.762
8707	Kara Taşıtları için Karoserleri	44.862	48.709
8512	Farlar ve İşaret Cihazları	34.551	97.175
870880	Amortisörler	6.236	101.123
401699	Motorlu Taşıtlar için Kauçuk Parçalar	6.100	33.936
870892	Egzozlar, Susturucular ve Egzoz Boruları	11.532	18.509
8408	Dizel-Yarı Dizel Motorlar	390.192	297.101
700910	Dikiz Aynaları	5.527	9.216
8407	İçten Yanmalı Motorlar	149.502	200.874
841330	Motorların Yakıt, Yağ, Soğutma Pompaları	32.453	37.190
870810	Tamponlar ve Parçaları	11.389	13.530
681320;681381	Fren Balataları	0	8.824
870894	Direksiyon Simitleri, Kolonları, Kutuları	26.549	111.307
9104	Motorlu Araçların Alet Tabloları İçin Saatler	1.011	923
940120	Motorlu Taşıtlarda Oturmaya Mahsus Mobilyalar	12.596	9.610

841520	Klimalar	24.081	14.004
8484; 848590	Metal Tabakalı Contalar, Conta Takim ve Gruplar	58.376	47.933
870895	Hava Yastıkları	0	34.661
870899	Diğer Aksam ve Parçalar	186.916	622.778
TOPLAM		2.772.24	5.716.464

Kaynak: Trademap, 2015

Türkiye 2012 yılında İran'a 308 milyon USD değerinde oto yan sanayi ürünü ihraç etmiştir. İran'a gerçekleştirilen oto yan sanayi ihracatımızın %20'sini montaj karoseri aksamı oluşturmaktadır. Bunun dışında ihracatı gerçekleştirilen diğer oto yan sanayi ürün grupları ve ihracatımız içerisindeki payları şunlardır: Akümülatörler ve aksam parçaları (%11), motor aksam ve parçaları (%9), transmisyon mili, yatak ve kovanı (%7), dış ve iç lastikler (%3). 2012 yılı İran oto yan sanayi ihracatımız bir önceki seneye göre %2,7 azalmıştır. İran toplam oto yan sanayi ithalatının %8,5'ini Türkiye'den gerçekleştirmektedir. 2009-2012 yıllarına ait Türkiye'den İran'a olan oto yan sanayi ihracatı miktarları Tablo 3.30'da verilmiştir (Bayar ve Ateşgöçü, 2013).

Tablo 3.30. Türkiye'nin İran'a Oto Yan Sanayi İhracatı (USD)

GTIP	ÜRÜN ADI	2009	2010	2011	2012
8409	Motor Aksam ve Parçaları	18.012.249	18.150.883	29.322.869	16.401.995
4011; 4012; 4013	Dış ve İç Lastikler	8.964.418	9.756.537	11.791.098	19.179.943
870870	Jant ve Tekerlek Aksamı	2.305.891	2.767.674	7.658.522	10.661.208
870829	Montaj Karoseri Aksamı	34.219.860	54.149.087	60.467.331	59.816.523
8483	Transmisyon Mili, Yatak, Kovan	15.702.011	18.672.602	15.950.424	14.169.465
700711;700721	Oto Camları	598.166	1.235.564	2.251.414	2.496.700
870830	Fren ve Servo Frenler	4.603.597	5.296.216	8.764.984	9.076.020
870821	Emniyet Kemerleri	585.960	885.587	1.527.059	17.135.561
8511	Ateşleme Cihazları	1.202.111	2.722.978	4.006.150	4.855.914
8507	Akümülatörler ve Aksam- Parçaları	29.749.695	18.744.875	15.785.502	17.135.561
870893	Debriyaj ve Aksam- Parçaları	5.350.234	6.649.128	9.799.020	13.931.542
870850	Akslar	4.783.837	8.712.975	19.240.272	15.200.138
870891	Radyatörler	986.992	1.776.765	1.329.018	730.445
842123;842131	Filtreler	2.781.712	3.338.077	3.641.677	2.416.971
8482	Bilyeli Rulmanlar	5.327.214	3.198.388	4.673.532	2.740.363
870840	Vites Kutuları	2.583.086	5.564.412	15.208.148	16.612.745
8707	Kara Taşıtları için Karoserleri	2.611.979	2.877.992	384.487	126.269
8512	Farlar ve İşaret Cihazları	3.749.164	5.080.784	5.475.951	5.019.371
870880	Amortisörler	2.006.354	3.531.588	3.693.733	5.985.928
401699	Motorlu Taşıtlar için Kauçuk Parçalar	3.006.671	4.809.229	7.899.450	5.435.781

870892	Egzozlar, Susturucular ve Egzoz Boruları	987.902	2.005.810	3.229.398	3.174.236
8408	Dizel-Yarı Dizel Motorlar	526.080	667.998	2.327.183	350.441
700910	Dikiz Aynaları	653.506	876.890	1.958.888	1.422.948
8407	İçten Yanmalı Motorlar	5.342.841	10.270.427	19.164.956	20.566.493
841330	Motorların Yakıt, Yağ, Soğutma Pompaları	801.848	1.318.604	1.438.335	1.577.872
870810	Tamponlar ve Parçaları	429.160	643.082	729.694	1.230.677
681320;681381	Fren Balataları	124.930	273.921	324.548	553.592
870894	Direksiyon Simitleri, Kolonları, Kutuları	3.027.997	5.297.061	6.259.356	6.407.100
9104	Motorlu Araçların Alet Tabloları İçin Saatler		6.090	6.966	5.705
940120	Motorlu Taşıtlarda Oturmaya Mahsus Mobilyalar	4.212.866	6.844.458	8.150.660	3.324.088
841520	Klimalar	5.660.460	10.410.318	10.510.598	4.276.316
8484	Metal Tabakalı Contalar, Conta Takim ve Gruplar	1.429.619	1.351.809	2.438.179	2.373.933
870895	Hava Yastıkları	630.603	1.148.878	1.714.730	1.293.079
870899	Diğer Aksam ve Parçalar	20.490.690	16.707.000	29.732.692	22.803.958
TOPLAM		193.449.703	235.743.687	316.856.824	308.488.881

Kaynak: TÜİK, 2013

Oto yan sanayi ürün gruplarının ithalatı bir önceki seneye göre artış göstermiştir. Klimalar dışındaki tüm oto yan sanayi ürün gruplarına ait ithalat azalmıştır. 2011 yılı İran oto yan sanayi ithalatı bir önceki yıla göre %111 artmıştır (Bayar ve Ateşoğlu, 2013).

Yukarıda örnek olarak verilen ülkelerin otomotiv yan sanayi ürünleri açısından talep durumları ortaya konmuştur. Bu pazarlardaki talep gören ürünlerin dikkate alınması ihracat potansiyeli açısından önem arz etmektedir. Ancak gerek bu ülkeler için ihracat amaçlı gerekse yerli pazara yönelik üretim birlikte de yapılabilir. Her iki alanda ürün tedariki yapmak firmanın ekonomik krizlerden etkilenmesini en aza indirecektir.

3.9. PROJENİN DİĞER PROJELERLE İLİŞKİSİ

Türkiye’de Otomotiv Sanayicileri Derneği’ne (OSD) kayıtlı toplam 15 ana otomotiv üreticisi vardır. 18 farklı üretim tesisinde faaliyette bulunmaktadır. Söz konusu 18 tesisin biri de Aksaray’da faaliyette bulunan Mercedes-Benz Türk A.Ş. kamyon fabrikasıdır.

Mercedes-Benz Türk’ün Türkiye’de işbirliği halinde olduğu 200’ün üzerinde tedarikçi var. Ancak bunların sadece 15-16 tanesi Aksaray’da faaliyette bulunmaktadır. Mercedes’in tedarikçi ilişkisinde yerleşme stratejisi kapsamında bu sayının artırıl-

ması gibi bir hedefi bulunmaktadır. Mevcut haliyle Mercedes-Benz Türk girdilerinin sadece %2’si Aksaray ilinden, %40’a yakını Türkiye’deki diğer illerden ve geri kalanı da yurtdışından sağlanmaktadır. Aksaray’dan sağlanan %2’lik girdi oranının Mercedes-Benz Türk’ün yerleşme stratejisi kapsamında artacak olması, otomotiv sektörünün Aksaray ili için bir iş koluna dönüşme potansiyelini de artıracaktır (Barca ve diğ., 2013). Mercedes-Benz Türk’ün yerli katkı oranını artırması için yan sanayinin tercih edilebilir konuma gelmesi gerekmektedir. Yeni kurulacak OSB ile Aksaray’ın tedarik pazar oranı artırılabilir.

3.9.1. Projenin Stratejik Plan ve Programlara Uygunluğu

Aksaray İli Otomotiv Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi, önceki bölümlerde bahsi geçen

- ✓ Girdi Tedarik Stratejisi (GİTES)
- ✓ Konya Ovası Projesi (KOP) Eylem Planı (2014-2018)
- ✓ 2023 Türkiye İhracat Stratejisinin Uygulamaya Aktarılması ve Sektörel Kırılımı
- ✓ 10. Kalkınma Planı

gibi plan, program ve/veya projeler dahilinde belirlenen hedeflere ulaşılması açısından doğru, etkin ve sonuç odaklı bir yatırım olacaktır.

3.9.2. Proje ile İlgili Geçmişte Yapılmış Etüt, Araştırma ve Diğer Çalışmalar

Proje konusuyla ilgili daha önce düzenlenmiş rapor, bilgi ve dokümana rastlanmamıştır ancak konuya yakın bazı çalışmalar literatürde mevcuttur. Bunlar;

- i. Barca M., Karadal H., Hızıroğlu M., 2013, Aksaray İli Rekabet Gücü Analizi ve Gelişim Stratejileri, Aksaray Ticaret ve Sanayi Odası Yayını
- ii. Özdemir Ramazan, 2012, Otomotiv Üst Yapı Sektörü ve Aksaray T.C. AHİLER Kalkınma Ajansı Aksaray Yatırım Destek Ofisi



4. PROJENİN GEREKÇESİ

Yan sanayicinin elektrik, doğalgaz, su gibi kaynakların temini ve çevresel kaygılar açısından problem yaşamayacağı bir coğrafi alanda hizmet veriyor olması yani sadece üretimine odaklı hareket edebiliyor olması önemlidir. Zira bu tarz dış unsurlar, işletme için problem olursa bu durum, kuruma üretim kaybı, maliyet artışı ve rekabet gücü kaybı olarak yansımaya sebep olacaktır. Bu perspektiften bakıldığında altyapı ihtiyaçlarının en vazgeçilmezi elektrik teminidir. Sanayide sadece elektriğin varlığı değil, kalitesi ve kesintisizliği, rekabetçi üretim için ise birim maliyetleri fevkalade önemlidir. Organize Sanayi Bölgeleri tüzel kişilikleri elektrik dağıtım lisansı alabildikleri için OSB içindeki kullanıcılar dağıtım şirketine ödenen kayıp/kaçak bedeli, iletim bedeli, dağıtım bedeli, perakende hizmet bedeli karşılıklarını ödemezler. Dolayısıyla elektriği ortalama % 20'leri varan daha düşük fiyatla alırlar. Aynı uygunluk doğalgaz tedariki içinde söz konusudur. Böylelikle üretim için gerekli malzeme, işgücü çok değişiklik göstermese de enerji, OSB'nin sağlamış olduğu bu imkân sayesinde daha az maliyetli olabilir.

OSB bünyelerinde itfaiye merkezi, yangın hidrant sistemi, ambulans, poliklinik, güvenlik kontrolü, tır parkı ve kantarı, eğitim ve konferans merkezi ve okul gibi hizmetler sunabilirler. Yine OSB'lerde bulunan işletmeler için (Kahraman, 2013);

- ✓ Emlak vergisinden inşaat bitim tarihini takiben bütçe yılından itibaren 5 yıl muafittir.
- ✓ Atık su bedelinden muafittir.
- ✓ Bina inşaat harcı ve yapı kullanma izni harcından muafittir.
- ✓ Belediyelerin çevre temizlik hizmetlerinden yararlanmayan işletmeler, çevre temizlik vergisinden muafittir.
- ✓ Tevhit ve ifraz işlemi harcından muafittir.
- ✓ Yapı denetim kuruluşlarına ödenecek hizmet bedeline %75 indirim uygulanır.

Bütün bunların yanında son teşvik düzenlemesi kapsamında OSB'lere dönük pozitif ayrımcılık yapılmıştır. Bölgesel ve büyük ölçekli teşvikler kapsamında OSB'lere yapılan yatırımlar bir alt bölge teşvikinden yararlanmaktadır. Bu durumda Aksaray'da kurulacak OSB için en üst düzey olan 6. Bölge teşvikinden faydalanmak mümkündür.

Faal haldeki Aksaray OSB aslında bir karma OSB gibi kimya, metal, plastik, gıda, makine, inşaat, maden ve otomotiv gibi farklı sektörlerden firmaları bünyesinde bulundurmaktadır. Dolayısıyla OSB'de özellikle bir konuda ihtisaslaşma söz konusu değildir. Ancak Aksaray İhtisas OSB kurulması sayesinde il'in potansiyeli olan otomotiv konusunda ihtisaslaşma söz konusu olabilecektir.

4.1.1. Hammadde ve Mal Tedarik Etme

Otomotiv ana ve yan sanayi; demir-çelik, alüminyum, petro-kimya, lastik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Eğer otomotiv yan sanayi için küme olma potansiyeli araştırılacak ise bahsedilen bu sektörlerin gelişmişlik, rekabetçilik seviyesi ve ürün tedariki yapılacak bu firmalarının Aksaray iline olan mesafesine bakılması gereken bir diğer faktördür.

Aksaray otomotiv sanayinde yer alan firmalar, girdilerinin büyük çoğunluğunu Bursa, Konya ve Ankara'dan temin etmektedirler. Ancak ölçek olarak küçük olan Aksaray'lı firmaların az sayıda üretimi gerçekleştirmek için satın aldığı girdilerin maliyeti de fazla olmaktadır. Otomotiv yan sanayi üretiminde girdilerin ağırlıklı olarak metal ve metal ilişkili girdiler olduğu bilinmektedir. Bu noktada, Türkiye'deki en büyük alüminyum üreticisi olan Konya-Seydişehir Alüminyum'un bölgede olması Aksaray'daki otomotiv yan sanayi firmaları için önemli bir avantajdır. Alüminyumun yanı sıra sektördeki üretim gücünü etkileyen diğer girdiler çelik, bakır, alüminyum, plastik malzeme, döküm, pik vb. olarak sıralanabilir. Şehirdeki firmalar çoğunlukla pik girdi ihtiyacını Kardemir Demir Çelik fabrikasından; demir ihtiyacını İskenderun Demir Çelik fabrikasından ve bronz pirinç ihtiyacını ise yerli ve yabancı tedarikçilerden temin etmektedir. Bununla birlikte bu ürünlerin tedarik zinciri sürecinde rol alan aktörlerden büyük çaplı bayilerinde Konya ve Kayseri gibi yakın illerde bulunmaları bir avantaj oluşturmaktadır (Barca ve diğ., 2013).

4.1.2. Tam Zamanında Üretim

Tam zamanında (Just-in-time-JIT) üretim/tedarik, en açık ifadeyle; son ürün üreticisinin ürününü tam satılacağı zamanda üretmesi, yan sanayicinin ise ilgili aksam ve parçayı son ürün üreticisinin tam istediği zamanda üretim ve teslimat yapması olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla, tüketicinin talebi ölçüsünde üretim yapılması, parça üreticisinden son ürün satıcısına kadar ki tüm işlemlerde stoksuz tedarik, üretim ve satışın sağlanması şeklinde bir zincir söz konusudur.

Sektör devleri olan Ford, Renault, Toyota, Honda, Mercedes, Volvo v.b. gibi firmalar üretimde zaman ile yarışarak ihtiyaç duydukları parçaları, tam zamanında, istedikleri kalitede ve eksiksiz olarak temin etmek isterler. Bu sebeple, otomotiv sektörü, kurumsal kaynak planlama (Enterprise Resource Planning-ERP) tarzı uygulamaları yoğun bir biçimde kullanmaktadır. İhtisas OSB'de kurulacak olan yan sanayi firmaları yanında mevcut yan sanayicilerinde OSB içindeki yapılanmaya katılımları onların

işleyişlerini, ana tedarikçilerine olan hizmet kalitelerini ve ana imalatçının anlık beklentilerine daha hızlı cevap verebilme kabiliyetlerini arttıracak, bunun için gereken altyapı yatırımlarını da OSB kurulumu esnasında verilecek teşviklerden faydalanarak gerçekleştirebileceklerdir (Küçükuysal, 2012).

4.9.3. Makine ve Donanım Tedarik Etme

Otomotiv yan sanayi firmalarının makine ihtiyaçları değerlendirildiğinde, makine imalatçıların genelde Marmara bölgesinde kümelenmiş olması Aksaray'daki firmaların makine alımlarında lojistik maliyetlerini artıracığından bir dezavantaj gibi görünmektedir. Ancak çoğunlukla firma kurulumunda ya da teknoloji yenilemede gündeme gelen makine alımlarının lojistik maliyetleri bu açıdan çok büyük bir öneme sahip değildir. Öte yandan Aksaray içinde otomotiv yan sanayi firmalarına hizmet verecek yeterlilikte kalıp ve modelleme firmalarının olduğu söylenebilir. Ancak talep miktarının azlığı kalıp ve modelleme firmalarının da en büyük problemidir. Bu problemin ihtisas OSB kurulmasıyla oluşacak talep artışı nedeniyle kısmen ortadan kalkacağı söylenilebilir (Barca ve diğ., 2013).

4.1.4. Dışarıdan Alınan Hizmetler

Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri tren hattının etüt-fizibilite çalışmalarına başlanmış olup Aksaray sınırları içerisinde iki adet istasyon planlanmıştır. Bunlar Sultanhanı ve Aksaray Merkez şeklindedir. Söz konusu hattın Antalya-Konya hattının 2023 sonuna kadar, Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri hattının ise 2035 yılı sonuna kadar tamamlanması planlanmaktadır. Turizm başta olmak üzere geçeceği şehirlere önemli katkılar yapması beklenen hattın yolcu ve yük taşımacılığına yönelik karma hızlı tren hattı olması beklenmektedir.

Ulaştırma yatırımları ile Bölge ve Aksaray Türkiye'nin bağlantı noktası haline gelecek, denizlere açılmasının yanında batı-doğu bütünleşmesinde bir köprü görevi üstlenecektir. Bölgenin demiryolu başta olmak üzere ulaştırma altyapısı güçlendirilecektir. Bu kapsamda Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri ve Kırşehir-Aksaray-Ulukışla demiryolu (yük-yolcu) hatlarının uygulama projeleri tamamlanacaktır.

Aksaray-Ulukışla hattının yapılmasının ardından Orta Anadolu'da üretilen ihracat mallarının Mersin ve Samsun Limanlarına taşınmasında ekonomik açıdan önemli avantajlar sağlayacaktır. Gerçekleştirilecek bu proje ile, kuzey-güney aksı olan Samsun-Mersin demiryolu hattı tamamlanmış ve Aksaray bu hattın en önemli noktasında yer almış olacaktır.

Ülke haritasına bakıldığında merkezi sayılabilecek konumu olmasına rağmen deniz ve demiryolu taşımacılığının olmaması, diğer illerle kıyaslandığında Aksaray için negatif bir durum teşkil etmektedir. Çünkü denizyolu taşımacılığı, gerek sanayi ham maddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin demiryoluna göre 3,5 kat, karayoluna göre 7 kat ve

havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması herhangi bir şehirdeki firmalara lojistik maliyeti avantajı sağlayan en önemli unsurdur (Barca ve diğ., 2013). Ancak bununla birlikte T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre Türkiye'de yurtiçi taşımacılığının %94,4'ünün karayolu ile yapıldığı dikkate alınırsa Aksaray'ın coğrafi konumundan kaynaklanan avantajı daha net bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

OSB'nin kurulmasıyla lojistik faaliyetlerinin de daha etkin bir hal alması beklenmektedir. Mal sevkiyatlarından kaynaklanacak hareketlilik, il'de lojistik merkez(ler)inin kurulmasına yol açacaktır. Ortak lojistik merkezlerinin kurulması ya da ambarlar aracılığıyla nakliyenin yapılması lojistik maliyetlerini düşürecektir. Bu sayede mevcut durumda İstanbul'a bir ürün yollayan ya da sipariş ettiği ürünü bekleyen bir yan sanayi kuruluşu sevkiyat için hem daha az maliyete katlanacak hem de daha kısa sürede ürünü temin edecek ya da yollayabilecektir.

Sonuç olarak;

Gelişmiş ülkeler seviyesi içerisinde güçlü bir ekonomi ile yer alabilmek için imalat (dolayısıyla otomotiv ana ve yan sanayi) sektörünün koordineli bir şekilde yürütüldüğü organize sanayi bölgelerinin teşvik edilerek kurulması önem arz etmektedir. İhtisas organize sanayi bölgeleri, üretim firmalarının bir arada oldukları, alt yapı hizmetlerinin daha kolay, ucuz ve etkin temin edildiği, bulunduğu bölgedeki işsizliği azaltma konusunda çeşitli olanaklara sahip, üretim, temin, satış ve lojistik kaynaklı yerleşim birimleridir. Ayrıca tedarik zinciri, üretim maliyetleri, kalifiye personel istihdamı, yenilikçi satış stratejileri ve pazarları gibi birçok hususta organize sanayi bölgesi, firmalara, değerli avantajlar sunabilmektedir. Bu durum dolaylı olarak işletmelerin rekabet gücünü ve kârlılıklarını artırırken kurulacak OSB ile otomotiv yan sanayi firmaları olumlu kazanımlar sağlayacaklardır.

Ayrıca ihtisas OSB'nin yan sanayi kuruluşlarını sadece parça üretimi yerine sistem üreticisi konumuna getirmek gibi bir faydası da olabilir. Ancak böylesi bir sistem tedariki söz konusu olduğunda üretilen sistem ve bileşenleri için laboratuvar desteği gerekmektedir. Yani sistemin ve sistemi oluşturan parçaların çalışma, kalite ve dayanıklılık testlerinin yapılması gibi uygulamalar da beraberinde gelmelidir. İhtisas OSB'de sistem üreticisi olmak isteyen sanayiciye de gerekli olanakları sağlayabilir.

İhtisas OSB'de lokal otoritelerle olan bürokrasi, atık su arıtma, yol, haberleşme altyapısı, ortak sağlık birimi, çevre emniyeti, elektrik, doğalgaz, su gibi kaynak kullanım kolaylığı, toplu satın alma, müşteri-tedarikçi ilişkisindeki firmaların birbirine yakın olması nedeniyle maliyet avantajı, müşterek girişimler gibi sinerji yaratan inisiyatiflerin varlığı işletmelerin üretim odaklı çalışabilmelerine olanak tanımaktadır. Buna ilaveten ihtisas OSB'de bulunmak aynı dili konuşan, aynı sektöre hizmet eden ve benzer sorunları aynı şekilde yaşayan sanayicilerle birlikte olmanın bir avantaj sağ-

layacağı, bu birliktelikten doğan yaptırım gücünün daha da etkin olacağı gerçeği yadsınamaz. Birden fazla yan sanayinin bir araya gelerek ortak projeler geliştirebiliyor olması otomotiv sanayinin gelişimini de büyük fayda sağlayacaktır. Bahis edilen olumlu yanları, ihtisas OSB'yi otomotiv yan sanayi sektörü firmaları için öncelikli tercih sebebi konumuna getirebilir.

4.2. ULUSAL VE BÖLGESEL DÜZEYDE TALEP ANALİZİ

Aksaray'da otomotiv sektörü Mercedes-Benz Türk AŞ odağında gelişmiş olup yabancı dil bilen (özellikle almanca bilen) mühendislere bünyesinde yer vermektedir. Aksaray gibi bir lokasyonda bu özelliklere sahip personel bulmak zor olsa da Mercedes'in sunmuş olduğu çalışma koşulları, ücret ve sosyal olanaklar il dışından kalifiye elemanların Aksaray'ı tercih etmelerini mümkün kılmaktadır. Hayat pahalılığı açısından Aksaray'ın diğer illere göre (İstanbul, Ankara, Adana, Kocaeli, Bursa vb.) daha makul olması işgücü maliyetleri açısından pozitif bir katkı sağlayacaktır.

Aksaray'da kurulacak OSB için ihtiyaç duyulan personel alanlarından olan makine ve endüstri mühendisliği bölümünün Aksaray Üniversitesi bünyesinde eğitim faaliyetlerine devam ediyor olması sektör için bir avantaj oluşturmaktadır. Ayrıca yönetim, kurumsallaşma, satış ve pazarlama, maliyet ve verimlilik, ihracat, insan kaynakları eğitimi ve diğer teknik konularda eğitim ve/veya danışmanlık hizmeti sunabilecek Aksaray Üniversitesi gibi bir kurumun varlığı bir avantajdır. Üniversite Sanayi İşbirliği Uygulama ve Araştırma Merkezi (USAKMER) bu anlamda hem nitelikli eleman ihtiyacının karşılanmasında hem de teknik anlamda destek sağlanması hususunda ve/veya ortak projelerin geliştirilmesinin önünü açacaktır.

Ayrıca üniversite varlığı Aksaray'ın sosyal yaşam kalitesini iyileştirilmesine katkı sağlayacağı için şehrin, sadece ücret kaynaklı değil aynı zamanda sosyal seviyesi iyi bir şehir olduğu için de tercih edilmesine olanak sağlayacaktır. Bu sayede otomotiv ana ve yan sanayinin ihtiyaç duyduğu nitelikli işgücüne ulaşmak bir sorun olmaktan çıkacaktır.

Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB firmaları arasındaki ortak hareket kültürünün oluşturulması, Aksaray Üniversite'si yardımıyla gereken teknik desteğin kendilerine sağlanması, üniversite-sanayi işbirliğinin oluşturularak vasıtasıyla Ar&Ge merkezleri ve laboratuvarların kurulması ihtisas OSB'nin gelişimi için önemlidir. Üniversitelerin sektöre yönelik, ilgili temsilcilerin aktif katılımıyla otomotiv yan sanayi ile ilgili sempozyum, çalıştay gibi etkinlikleri gerçekleştirmesi, üniversite-sektör yaklaşmasına katkı sağlayacaktır.

Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı uyarınca 2023 yılına uzanan süreç içerisinde motorlu taşıt aracı üreticisi, her biri yaklaşık 10 milyon adet/yıl kapasiteli en çok 5 şirketin kurulacağı öngörülmektedir. Yaşanmakta olan birleşmeler ve küresel işbirliği daha da artacağından, yan sanayinin de aynı paralellikte gelişimini sürdürmesi beklenmektedir.

Otomotiv sektöründe, yerli bir markaya sahip olunması ve markayı ayakta tutan teknolojinin eldesi, bu alandaki katma değerün ülke içerisinde kalması açısından büyük önem arz etmektedir. T.C. Sanayi, Bilim ve Teknoloji Bakanlığı'nın ajandasında en üst sırada bulunan bir konu olup 2019 yılı sonuna kadar yerli araç üretimi planlanmaktadır. Yerel yönetimler ile bağlı kuruluşlar da dâhil, tüm kamu kurum ve kuruluşlarının araç alımlarında ve kiralamalarında, üretilen yerli marka aracın tercih edilmesi amacıyla çalışma yapılması durumunda yerli marka aracın pazarda arzında da artış sağlanmış olacaktır. Bu sebeple yerli araç imalatı pazarda pozitif bir hareketlilik oluşturacağından yan sanayi de aynı şekilde bu etkiden faydalanacaktır.

Yerli araca bir başka bakış açısıyla bakıldığında; bir otomobilin prototip aşamasından seri üretim aşamasına geçmesi en az iki yıl alır. Tedarikçilerin belirlenmesi, montaj hattı kurulması ve kalıpların üretimi, onaylanması için en az iki yıl süre ve ciddi yatırım gerekir. Prototip ve testler başarı ile tamamlandıktan sonra tasarım dondurulur. Bu aşamadan sonra üretici firma tedarikçilerle görüşme sürdürebilir. İstanbul, Bursa ve Kocaeli gibi otomotiv sanayisi gelişmiş illerin öncelikle yerli otomotiv üretimi için düşünülmektedir. Ancak bu iller halihazırda sanayi yoğun bölgeler olduğu için bu ilave endüstriyel hareketliliği kaldıramayabilir. Devlet yerli üretim araç için böyle bir yatırıma teşvik verecekse, teşviki geliştirmekte olan bölgelere yönlendirmesi daha doğru olur. Bu açıdan bakıldığında Aksaray ve kurulması düşünülen ihtisas OSB, yerli otomobil için de doğru bir adres olarak görülebilir (Uslubaş, 2016).

Son olarak Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB için SWOT analizi yapılmıştır. SWOT Analizi, 1960'larda Harvard Üniversitesi'nin profesörleri olan Learned, Christensen, Andrews ve Guth tarafından geliştirilmiş bir tekniktir. Bir projede ya da bir ticari girişimde kurumun, tekniğin, sürecin, durumun veya kişinin güçlü ve zayıf yönlerini belirlemekte, iç ve dış çevreden kaynaklanan fırsat ve tehditleri saptamak için kullanılan stratejik bir tekniktir. Tüm bu bilgiler ışığında ihtisas OSB için belirlenen güçlü-zayıf yönler, fırsatlar ve tehditler Tablo 4.1'de verilmiştir.



Tablo 4.1. İhtisas OSB için SWOT analiz sonuçları

GÜÇLÜ YÖNLER	
GY1.	Çok önemli sanayi yatırımlarının varlığı (Mercedes-Benz Türk, Colin's, vb.)
GY2.	Endüstriyel alt yapısının gelecek vaat etmesi (OSB ve KSB'lerin varlığı)
GY3.	Coğrafi konumu itibarı ile yolların kesiştiği bir yerde olması ve ulaşılabilirliğinin yüksek olması
GY4.	Havaalanına, limana yakın bir bölge olması
GY5.	Güvenlik açısından uygun bir bölge olması ve 1. Derece deprem kuşağında yer almıyor olması
GY6.	Yatırım açısından bakir bir bölge olması
GY7.	Yeni teşvik sisteminde 5. Bölgede yer alması
GY8.	İhracat becerisi yüksek firmaların deneyimlerini diğer firmalara aktarılabilme potansiyeli
GY8.	Şehrin ve işletmelerin markalaşmanın önemi konusunda artan bilinci
GY9.	Eğitim altyapısının ve Üniversitenin bulunması
GY10.	Aksaray Üniversitesi'nin işletmelere destek sunabilme potansiyeli (USAKMER)
GY11.	Ara işgücü yetiştirebilecek her türlü eğitim kurumunun var olması
GY12.	Endüstriyel alt yapısının gelecek vaat etmesi
GY13.	İşgücü sorunu yaşanmaması
GY14.	Mercedes-Benz Türk A.Ş gibi global ölçekli iyi bir rol model varlığı
GY15.	Üretim ve teslimatta (düşük sipariş miktarları içinde) esneklik kabiliyeti
ZAYIF YÖNLER	
ZY1.	Sanayi işletmelerinin ortaklaşa ve birlikte hareket etme kültürünün gelişmemiş olması
ZY2.	Tedarikçi firmalarla ortak iş yapma kültürünün gelişmemiş olması
ZY3.	Kurumsal yapının etkinlik ve işlevsellik açıdan zayıf olması
ZY4.	Yenilikçilik, inovasyon ve markalaşmanın yetersizliği
ZY5.	Sanayi işletmelerinin yabancı pazarlara olan ilgisinin azlığı ve sanayi işletmelerinin iç pazara bağımlı olması
ZY6.	Otomotiv yan sanayi ürünlerinin uluslararası pazarlarda rekabet edebilecek kalite düzeyinde olmaması
ZY7.	Sektörel birliklerin yeterince gelişmemiş olması
ZY8.	Şehrin farklı sektörlerde ve ürünlerde kendi markasını yeterince oluşturamamış olması
ZY9.	Firmalarda mesleki bilgiye sahip kalifiye personel eksikliği
ZY10.	İşletmelerdeki iş gücünün iş disiplininin yoksun olması
ZY11.	İl genelinde profesyonel yönetici bulma zorluğu
ZY12.	Aksaray'lı firmaların Ar&Ge'ye yatırım yapmaları için gerekli sermaye gücünden yoksun olması
ZY13.	İşletmelerin TÜBİTAK, KOSGEB, Kalkınma Ajansı gibi kurumların verdiği desteklerden yararlanabilmeleri için proje geliştirme konusundaki eksiklikleri
ZY14.	Şirketlerde yenilikçi fikirlerin özgürce üretilmesini sağlayacak kültürün gelişmemiş olması
ZY15.	Kamu kurumları-özel sektör-üniversite arasında etkin, sürdürülebilir ve ürün odaklı bir işbirliğinin bulunmaması
ZY16.	Yan sanayi için etkin bir sinerji oluşturulamaması
ZY17.	Yeterli test merkezlerinin olmaması
FIRSATLAR	
FR1.	Otomotiv sanayisinin Anadolu'ya kayıyor olması
FR2.	Özellikle kamyon konusunda bir sektör hatta OSB kurulabilme fırsatı
FR3.	Şehre ikinci bir OEM'in çekilebilmesi

FR4.	Otomotiv sektörünün ülke ekonomisi için vazgeçilmez oluşu
FR5.	Teşvik kapsamında ve kalkınmada öncelikli bir il olması,
FR6.	Yeni bir müteşebbis kuşağın oluşum sürecinin yaşanması
FR7.	Üniversite varlığı ve iktisadi hayatın canlanması ile şehrin sosyal yaşam kalitesinin iyileştirilme potansiyeli
FR8.	İşsizliği azaltmak adına uygulanan politikalar
FR9.	İşletmelerin nitelikli ara eleman istihdamına giderek daha fazla önem veriyor olması
FR10.	Aksaray'da yıllar itibarıyla yatırımların artıyor olması
FR11.	Kent planlaması konusunda şehirlerin birbirleri ile yarışıyor olması
FR12.	Bilgi ve iletişim teknolojilerine ait altyapının hızla gelişmesi ve yaygınlaşması
FR13.	Devletin değişik kurumlar aracılığıyla AR&GE harcamaları için verdiği teşvikler
FR14.	Türkiye'de faaliyette bulunan firmaların tedarikçilerinden kalite ve teknoloji konusunda beklentilerinin artmış olması
FR15.	Çevre illerle Konya, Nevşehir gibi otomotiv yan sanayi kümesi ile işbirliği olanağının olması
FR16.	Lojistik sektörü yatırımları açısından cazibe merkezi
FR17.	Eşdeğer Parça Belgelendirme sistemi ile yan sanayi pazarının desteklenmesi
TEHDİTLER	
TH1.	Sektörel yoğunlaşma için büyük ana sanayi firmaların Aksaray yerine diğer illeri tercih edebilme ihtimali
TH2.	Yerel tedarikçilerin kalite standartlarının firmaların beklentilerini karşılamıyor olması
TH3.	Milli gelir düzeyindeki düşüklüğün bir kısır döngü halinde sermaye birikim ve hareketliliğini olumsuz etkileme potansiyeli
TH4.	Kayıt dışı çalışma koşullarının fazlalığı (komşu ülkelerden gelen kişiler)
TH5.	Başka şehirlerden profesyonel iş gücünün Aksaray'ı çalışmak için tercih etmiyor oluşu
TH6.	Şehirleşme düzeyinin düşük olması
TH7.	İşgücüne katılım oranının düşük olması
TH8.	Kayıt dışı çalışma koşullarının fazlalığı
TH9.	Ar&Ge faaliyetlerine verilen önemin az oluşu
TH10.	Artan enerji fiyatlarının rekabetçi üretime etkisi
TH11.	Yüksek girdi maliyetleri
TH12.	Doğu Avrupa ülkeleri, Çin ve Hindistan gibi ülkelerin yüksek katma değerli parçaları içeren yeni projelerde yer alabilme yetkinliğinin gelişmesi ve düşük maliyet sunabilmeleri
TH13.	Özellikle üretim için gereken hammaddede dışa bağımlılık



Tablo 5.1. İhtisas organize sanayi bölgeleri

OSB ADI	OSB'NİN BÜYÜKLÜĞÜ (m ²)	TOPLAM SANAYİ ALANI (m ²)	AKTİF FİRMA SAYISI
TOSB Otomotiv Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi	2.872.785	1.843.637	102
İMES OSB Kocaeli Gebze VI. Makine İhtisas Organize Sanayi Bölgesi	1.433,589	1.417.585	69
GEPOSB Kocaeli Gebze Plastikçiler Organize Sanayi Bölgesi	1.444.882	1.436.825	122
İDERİOSB İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi	3.710.264	3,660.247	497

Kaynak: <https://osbbs.sanayi.gov.tr>

Bu OSB'lerden GEPOSB ile ilgili bazı bilgiler aşağıda verilmiştir.

GEPOSB

Toplam 100 işletmenin kurulması planlanan bölgede Plastik OSB olarak kurulup faaliyete geçen GEPOSB'da; otomotiv, beyaz eşya, armatür, kozmetik ve ambalaj sektörleri için yarı ve tam mamuller, fiber optik kablo ve ilaç üretilmektedir. Bölgede ayrıca, plastik ürün üretmek için gereken makina ve ekipman üretimi de yapılmaktadır. Bu durum bölgedeki sanayiciye avantaj sağlamaktadır. Bölge içinde, fabrikaların ihtiyaçları doğrultusunda kalıpcı, tornacı gibi plastik sektörüne hizmet verebilecek 24.732 m² alanlı küçük bir sanayi sitesi de bulunmaktadır. Türkiye'nin örnek organize sanayi bölgelerinden birisi olup arazi ilgili arazi satın alımları ve altyapı projeleri için 30 milyon USD harcanmıştır.

Altyapı

Ulusal enter konnekte şebekesinden alınan 154 kV'lık enerji, GEPOSB Trafo Merkezinde 34,5 kV'a indirilerek Bölge dâhili şebekesinde bulunan Trafo binaları vasıtasıyla sanayicilere dağıtılmaktadır. Bölge Müdürlüğü'ne ait Ortak Sağlık Merkezi, İtfaiye ve Teknik Birimleri içeren Sosyal Hizmet Kompleksi mevcuttur. GEPOSB'da 16 derslik 500 öğrenci kapasiteli Türkiye'de ilk olarak Plastik konusunda eğitim veren okul olan PAGEV Anadolu Meslek Lisesi kurulmuştur.

İçme ve Kullanma Suyu

Su ihtiyacı ise İSU Yuvacık Barajı ve Denizli Göletinden temin edilmektedir. Su arızalarında sıkıntı yaşanmaması için 1.000 m³ kapasiteli yedek su deposu da vardır. Atık su arıtma tesislerinin 1.kademesi 1.500 m³/gün kapasiteli olup, inşaatı tamamlanmış deşarj izni alınarak işletmesine başlanmıştır.

5. PROJE YERİ / UYGULAMA ALANI

OSB kurulması öngörülen yerde varsa sanayi odası, ticaret ve sanayi odası, ticaret odasından en az birinin talepleri halinde il özel idaresi veya OSB'nin içinde bulunacağı il, ilçe veya belde belediyesinin, büyükşehirlerde ayrıca büyükşehir belediyesinin temsilcilerince imzalı ve valinin olumlu görüşünü muhtevi kuruluş protokolünün Bakanlıkça onaylanması ve sicile kaydı ile tüzel kişilik kazanır (4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu, Md.4/9).

4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu açısından durum böyleyken yer seçimi çalışmaları kapsamında Organize Sanayi Bölgeleri Yer Seçimi Yönetmeliği uyarınca aşağıdaki hususlar dikkate alınmalıdır.

- ✓ Yerin topografyası ve iklim koşulları,
- ✓ OSB'nin ana ve ara ulaşım yollarına olan uzaklığı,
- ✓ OSB'nin arazi durumu, toprak sınıfı ve mülkiyet durumu,
- ✓ OSB'nin doğalgaz ve elektrik hatlarına olan mesafesi,
- ✓ OSB'nin su kaynaklarına ve alternatiflerine olan mesafesi,
- ✓ OSB'nin yerleşim birimlerine olan mesafesi,
- ✓ Arazinin jeolojik ve jeoteknik yapısı,
- ✓ Alanın eğimli ya da düz oluşu,
- ✓ Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren firmalara olan optimum mesafesi.

5.1. ÖRNEK OSB'LER

Aksaray Otomotiv Yan Sanayi benzer ihtisas OSB'ler Tablo 5.1'de verilmiştir.

Doğalgaz Şebekesi

GEPOSB'da ana ölçüm istasyonu 6/19 bar basınçta ve 18.000 m³/saat kapasitede kurulmuştur. Haziran 2010 itibarıyla bölgede doğalgaz kullanan abone sayısı 72'e ulaşmış ve aylık olarak doğalgaz tüketimi 750.000 m³/saat seviyelerine gelmiştir.

Ayrıca ilk kurulum çalışmaları tamamlanıp yatırım onayı çıkmış, ÇED raporu alınmış, kurulması planlanan Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'ne benzer nitelikteki, Taşıt Araçları Yan Sanayi İhtisas OSB (TAİOSB) ile bilgiler ise şu şekildedir:

TAİOSB

Taşıt Araçları İhtisas Sanayici ve İşadamları Derneği (TAİSAD) 2010 yılında Yalova'da kurulmuş olup, 50 üyesiyle üreticiler arasında iletişim ve dayanışmayı geliştirerek dayanışma içerisinde yer alan şirketlerin dünyaya açılımını sağlayarak üyelerinin dış ticaret hacmini ve ihracatını arttırmaktır. Bu amaç doğrultusunda gerekli projeleri geliştirmek, faaliyetleri planlamak, yapmak, bu faaliyetler için gerekli bağlantıları, sistemleri ve organizasyonları kurmak en önemli faaliyet alanlarını oluşturmaktadır. OSB'de toplamda 50 fabrika kurulması planlanmaktadır.

TAİSAD kuruluş gayesindeki hedeflerini sağlamak adına, üyeleriyle birlikte TAİOSB'yi kurmuştur. Toplamda 300 milyonluk bir yatırım olup TAİOSB projesinin 50 firmanın toplam cirosunu 500 milyon USD, 2 bin kişilik istihdamı 7 bin kişiye, 100 milyon USD ihracatın da 300 milyon USD'a çıkartılması öngörülmektedir. OSB için atılan adımlar aşağıda verilmiştir:

- 2011 yılında Taşıt Araçları Yan Sanayi İhtisas OSB (TAİOSB) kurulum çalışmalarına başlanmıştır. Yalova Taşıt Araçları Yan Sanayi İhtisas OSB'nin yer seçimi ile ilgili çalışmalar T.C. Bilim ve Sanayi Bakanlığı, Sanayi Bölgeleri Genel Müdürlüğü bünyesinde kurulan yer seçim komisyonu marifetiyle gerçekleştirilmiştir.
- Öncelikle OSB de faaliyette bulunmak isteyen sanayiciler için talep toplanması yapılmıştır. Kurulacak olan OSB kapsamında yaklaşık 60 adet parsel için hali hazırda 40 yatırımcı 91 ha'lık alan için talepte bulunmuşlardır.
- Sonrasında gelen talepler ve büyüme potansiyeli doğrultusunda yerleşim alanı belirlenmiştir.
- OSB için yer belirlendikten sonra ise topoğrafik haritanın hazırlanması ve imar planına esas jeolojik-jeoteknik-jeofizik etüt raporunun hazırlanması aşamaları tamamlanmıştır.
- 2012 yılında harita çalışmaları tamamlanıp, jeoteknik ve jeolojik raporları ve toprak koruma projeleri onaylanmıştır.
- ÇED raporu da alındıktan sonra 31.07.14 tarihinde T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı onayı ile TAİOSB kurulum çalışmaları tamamlanmıştır.

OSB'nin yaklaşık 140 hektarı şahıs arazisi, 14 ha kısmı tescil harici, 6 ha alanı ise Lalederesi köy tüzel kişiliğine aittir. Proje alanı Yalova ili 1/25.000 Ölçekli İl Çevre Düzen Planında "Diğer Tarım Alanı" olarak öngörülmüş bölge baz alınarak belirlenmiştir. Arazi eğimi %10-20 arasında ve eğim yapısı güneyden kuzeye ve batıdan doğuya doğru şekillenmektedir. Proje alanı 1. Derecede deprem kuşağındadır. Bölgenin elektrik ihtiyacı OSB alanına yaklaşık 9 km, Yalova-Kocaeli karayoluna 1 km mesafede olan UEDAŞ'a ait Çiftlikköy ilçesinde yer alan 100 MW kurulu gücünde bulunan 154 kVA'lık indirici merkezden çekilen çift devre 2x477 özel Enerji İletim Hattı ile sağlanacaktır.

TAİOSB'de kurulacak olan işletmelerin ana üretim konuları araç yedek parçaları üretimi olacak olup, bu kapsamda (Çiftlikköy Taşıt Araçları Yan Sanayi İhtisas OSB (OSB) ÇED Raporu, 2013)

- ✓ Metal araç yedek parça imalatları,
- ✓ Plastik araç yedek parça imalatları,
- ✓ Araç Camı Şekillendirme İmalatları,
- ✓ Araç Yan Panel (Trim) İmalatları,

imalat kollarında üretim faaliyetleri gerçekleştirilecektir.



5.2. TOYOTA OTOMOTİV SANAYİ TÜRKİYE A.Ş. ÖRNEĞİ

Üretimde 20 yılı geçen Sakarya'da kurulu olan Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye, 2014 yılında 131 bin adet otomobil üretmiştir. Üretim esnasında montajda kullanılan parçalar 200 civarında yan sanayi firmasından tedarik edilirken, bu firmaların hemen hemen yarısını lokal firmalar oluşturmaktadır (yerlilik oranı %52-53 civarındadır). Ayrıca Batı Avrupa, Orta ve Doğu Avrupa, İngiltere ve Japonya'dan montaj parçaları tedarik edilmektedir. Türkiye'de toplam 83 yan sanayi firması ile çalışan Toyota, Verso ve Corolla modellerinin yaklaşık %88 oranında yerli parça girdisi ile üretmiştir.

Polonya ve İngiltere'den motor ve güç aktarma organları ithal ediliyor çünkü Avrupa'da merkezi üç motor ve şanzıman fabrikası bulunmaktadır. Bunun dışında kalan parçaları ülke içinde üretmeye dönük yerleştirme çalışmaları yoğun olarak devam etmektedir. Toyota, Türkiye'nin kalite ve fiyat rekabetçiliğinden azami fayda sağlamaya çalışarak, yerli parça tedarikini mümkün olan en yüksek seviyede tutmak ve her yeni projede yerlilik oranını arttırmak hedefindedir. Dolayısıyla Toyota'nın satın alma süreçlerinde yan sanayiciden en büyük beklentisi, kalite ve maliyet rekabetçiliğidir. Satın alma yapılan yan sanayinin küresel bazda en düşük maliyetli parçayı en yüksek kalite seviyesiyle üretmesini beklenmektedir. Bunun yanı sıra araç üretimi yapılan yere mümkün olduğu kadar yakın lokasyonda ki bir firmadan alım yapmak, bir şart olmamakla beraber, lojistik maliyetlerini optimize etmek için tercih edilen bir durumdur. Bunun dışında olmazsa olmazlar, iş güvenliği ve kalite faktörleridir. Yan sanayi firması ile uzun süreli ve güvene dayalı bir ilişki kurarak üretim ve sonrası süreçlerde yan sanayinin bunu muhafaza etmesi Toyota için önem arz etmektedir.

Toyota'nın çalışmakta olduğu yan sanayiciden beklentileri;

- Her projenin başlangıcından itibaren, hatta seri üretim başladıktan sonra da yan sanayinin kalite ve maliyetlerini sürekli iyileştirmesi ve küresel rekabetçilik seviyesine ulaşması
- Yan sanayi parça ve kalıbın tasarımını, geliştirilmesini ve üretimini bağımsız olarak kendi başına yapabilir hale gelmesi ve gerekli adımları atması
- Yan sanayinin belli parçalarda uzmanlaşması ve teknoloji üretir hale gelmesi, bunun sonucu olarak da kendi markasını üretir pozisyonu gelmesi

şeklinde özetlenebilir.

Ancak Toyota bu beklentileri gerçekleştirebilmesi adına yan sanayiciye destek olmaktadır. Öyle ki ürüne ait kalite ve maliyet iyileştirme aktivitelerini yan sanayi firmalarıyla ortaklaşa yürütmektedir. Bunun yanı sıra kalite ve proses olarak güçlü durumda olan yan sanayilerde Toyota Üretim Sistemi kurma çalışmaları yapılmaktadır. Toyota ile iş hacmi yüksek olan tedarikçilerin üyesi olduğu ve birbirlerinin uygulamalarından ve tecrübelerinden bilgi sahibi olmalarını olanaklı kılan "TEAM" adını verilen bir

organizasyon bulunmaktadır. Ek olarak problem çözme teknikleri gibi bazı temel Toyota kültürü eğitimleri de kendilerine verilmek suretiyle Toyota'nın talep etmiş olduğu seviyeye gelmelerine destek olunmaktadır.

Yan sanayici için uzun dönemde değişimin daha çok enerji ve çevre duyarlılığının artması yönünde yaşanacağı beklenmektedir. Daha az yakıt tüketen, alternatif yakıtlar kullanan, çevreci motor teknolojilerini en üst seviyeye taşıyan, hibrit teknolojilerini yaygınlaştıran ve hidrojenli araç teknolojilerini gündeme getiren bir yaklaşım olacağı öngörülmektedir.

5.3. MERCEDES-BENZ TÜRK VARLIĞI

2014 sonu itibari ile yaklaşık 320 milyon Euro yatırımı tamamlanarak, Aksaray Kamyon Fabrikası, son 12 yıldır Türkiye kamyon sektöründe pazar lideri olarak üretime devam etmektedir. Almanya ile aynı standart ve kalitede üretim yapan Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası, Türkiye pazarı dışında 70 ülkeye de kamyon ihracatı yapmaktadır. Brezilya ve Almanya'dan sonra Mercedes-Benz Kamyon Grubunun faaliyet gösterdiği en büyük üçüncü pazar konumunda olan Türkiye'de 2013 yılında yaklaşık 17.000 adetlik Mercedes-Benz kamyon satışı gerçekleştirilmiştir. Fabrika 2.000 m²'lik bir alanda 3 modern atölye ve 3 laboratuvarı da kapsayan eğitim merkezi de otomotiv üretimi konusunda teorik ve pratik eğitimler sunabilecek altyapıya sahiptir. 2014 yılında 17.500, 2015 yılında ise 19.688 kamyon üretimi gerçekleştirilmiştir.

Üretim hedefi sürekli olarak yukarı yönlü olan Aksaray fabrikasında 113 Milyon Euro'luk yeni yatırım ile ilave 1.200 kişi istihdam toplam çalışan sayısı 3.000 olacağı ifade edilmiştir. Toplam kapasitenin ise 25-30 bin araç olması hedeflenmektedir. Bu yatırımla, Mercedes-Benz Türk, Aksaray fabrikasında üretim kapasitesini % 100 oranında artırıyor. 1986'da üretime başlayan fabrikada 2015 sonuna kadar 355 milyon Euro yatırım yapılmıştı. Önümüzdeki üç yılda 113 milyon Euro yatırım daha yapılacak. Böylece fabrika çalışan sayısı da 2,5 kat artmış olacak. Türkiye, AB'de, otobüs ve hafif ticari araç üretiminde birinci, kamyon üretiminde ise ikinci sırada yer almaktadır.

Kamyon pazarı inşaat sektöründeki gelişmelerin de etkisiyle 2015 yılında % 7 oranında artış göstermiştir. Son 10 yılda, kamyon pazarındaki ortalama artış % 16 olurken 2015 yılında kamyon ihracatı % 10 oranında artmıştır. Bütün bu rakamlar, Türkiye'nin kamyon üretiminde ne kadar ciddi bir potansiyele sahip olduğunu göstermektedir. Bu nedenle, bu sektörde, önümüzdeki dönemde yeni yatırımların devam edecektir. Çünkü diğer büyük yatırımcılara referans konumunda da yer alan Mercedes-Benz Türk ilerleyen dönemlerde yeni yatırımların çekilmesinde de katkı sağlayacaktır. Dolayısıyla kısa-orta vadede mevcut yan sanayinin iş hacminin daha da artacağı ifade edilebilir.

Diğer bir husus ise fabrika'da seri üretimin aynı tip özellikte araç üretimi yapmıyor olmasıdır. Yani üretimde birbirini takip eden iki aracın farklı özelliklerde olabiliyor olması nedeniyle üretimin devamlılığı ancak yan sanayiden ürün tedarikinin istenildiği gibi olması ile sağlanabilmektedir. Bu noktada Mercedes markasının kalite anlayışı çok yüksek olduğundan ürün tedarik sağlayan firma, öncelikle Mercedes'in talep ettiği baz kriterleri yerine getirmeli, sonrasında ise kendi üretimine gelişen teknolojiyi de yakında takip ederek gerekli değişiklikleri entegre etmelidir. Zira ürün kalitesini yenileyemeyen tedarikçinin ürünü, montaj hattında kabul görmeyebilir. Buna ilaveten yan sanayiciden talep edilen ürün sadece Aksaray fabrikası için değil diğer Mercedes kamyon fabrikaları özellikle Almanya için de olabiliyor. Teklif alınırken ürüne göre 50-100-150 bin adet parça için teklif istenebilmektedir.

Bu bağlamda Mercedes'in yan sanayiden tedarik ettiği ürünler arasında aşağıdakiler vardır:

- Tır, dorse ve treyler tablaları, beşinci teker mafsalı, dorse ayağı gibi metal aksamlar,
- Plastik enjeksiyon ile üretilen ürünler,
- Ön ve arka tamponlar,
- Euro 4, 5 ve 6'ya uygun katalizör sistemi,
- Boylamasına Şasi taşıyıcısı,
- Karoser, kabin, kokpit,
- İç ve dış kabin/kokpit ekipmanlarıdır.

Bu ürünlerin yerleştirilmesi yani Aksaray'da üretilmesi mümkündür çünkü bu ürünler hacimli oldukları için yüksek taşıma maliyeti söz konusudur. Taşıma maliyeti yanında gelen parçanın montajı tamamlandıktan sonra ürün yani kamyon olarak tekrar bir Avrupa ülkesine ihraç edilmesi bu hacimli parçaların boşuna seyahat etmesi anlamına gelmektedir. Dolayısıyla bu durum Aksaray'da üretilen kamyon fiyatının rekabetçilik seviyesini de olumsuz etkilemektedir.

Yerleşme için iki farklı metodoloji mevcut. İlk olarak Mercedes'in halihazırda ürün aldığı global ölçekli yan sanayicilerin Aksaray'da konumlanmaları ya da Marmara Bölgesi'nden tedariki sağlanan parçaların Aksaray'da üretilmeye başlanması şeklinde özetlenebilir. Bu yeni girişimcilerin yatırımları şeklinde de olabilir yada Aksaray'lı lokal firmalarla birleşmeler şeklinde de hayat bulabilir.

Yurtdışındaki yada Aksaray dışındaki yan sanayi kuruluşu, Mercedes-Benz Türk'ün varlığı ve birkaç yılda bir kapasite artışı için yeni yatırımlar yapması nedeniyle, tek başına yada lokal bir partner ile birleşmek suretiyle Aksaray'da yatırım yapabilir. İhtisas OSB'nin sunacağı imkânlar, yan sanayicinin buraya yatırım yapmasını teşvik edici boyutlarda olacaktır.

5.4. BRİSA BRIDGESTONE SABANCI LASTİK SANAYİ VE TİCARET A.Ş. VARLIĞI

İzmit'teki 361.000 m²'lik kapalı alanda faaliyetlerini yürüten üretim tesisi ile Avrupa'nın 7.büyük lastik üreticisi olan Brisa, Türkiye lastik sanayisinin öncü firması konumunda yer alıyor. Yaklaşık 2.000 çalışana doğrudan istihdam sağlayan Brisa'nın ilk 25 yıl içinde gerçekleştirdiği toplam yatırım tutarı yaklaşık 800 milyon USD seviyesindedir. Dünya Lastik Üreticileri'nin 2011 yılı sıralamasında 34.sırada yer alan Brisa, Türkiye'nin en büyük sanayi kuruluşlarının belirlendiği "ISO 500" listesinde 46., "İMKB 100" listesinde 33.sırada, Uluslararası Marka Derecelendirme Kuruluşu "Brand Finance" tarafından gerçekleştirilen "Türkiye'nin En Değerli Markaları Araştırması"nda da 37.sırada yer alıyor. Lassa markası altında üretilen lastikler, 80'in üzerinde distribütör ve yerel iş ortağı aracılığıyla 60'ı aşkın ülkede araç sahipleriyle buluşuyor. 2012 yılında Lassa tabelalı satış noktası sayısı 39'a ulaştı. Bu mağazaların 7'si Avrupa ülkelerinde, 32'si ise Fas, Ukrayna, Gürcistan, Belarus ve Libya gibi Avrupa dışındaki ülkelerde hizmet veriyor. Renault, Toyota, Ford, Fiat, Honda, Hyundai, Mercedes Benz, BMC, Temsa, Isuzu, Otocar, Karsan, Türk Traktör ve MAN gibi otomotiv üreticileri için orijinal ekipman ürünleri geliştirme süreçlerinin koordinasyonunda Brisa çalışanları aktif rol alıyor.

1.500'e yakın tedarikçisi olan, 2012 yılından beri tüm faaliyetlerinin sosyal, ekonomik ve çevresel etkilerini kamuoyuyla paylaşan Brisa, sürdürülebilirlik vizyonunun bir parçası olarak "Brisa Sorumlu Satınalma Politikası"nı duyurdu. Yeni çerçeveye göre Brisa, sürdürülebilir bir tedarik zinciri için iş ortaklarıyla el ele vermektedir.

Yeni politika çerçevesinde Brisa ve iş ortakları karşılıklı olarak fayda elde ederken, kalite, verimlilik, maliyet, sevkiyat gibi operasyonel süreçlerde sürekli gelişim sağlanacak. Brisa iş ortaklarının iyileştirme projeleri yürüterek teknolojik gelişmeleri iş süreçlerine dâhil etmesi teşvik etmektedir. Tedarik süreçlerinde sürdürülebilirlik bilinciyle hazırlanan doküman sayesinde Brisa, tedarik zincirinde yer alan paydaşlarında sürdürülebilirlik bilincini artırmak ve çevreye duyarlı örnek faaliyetleri desteklemeyi hedeflemektedir. Brisa, bu politika çerçevesinde, topluma ve çevreye saygılı; iklim değişikliğine duyarlı, enerji verimliliği sağlamaya yönelik aktiviteler yürüten; temel insan hakları, iş etiği, iş sağlığı ve işçi güvenliği ile çalışan haklarını korumaya yönelik girişimlerde bulunan tedarikçilerle iş ortaklıkları kuracağını da altını çizmiş oldu. Brisa, tüm tedarikçilerinden Sorumlu Satınalma Politikası'na uyum için destek talep edecek ve uyum sürecini tamamlayamayan tedarikçilerle ticari ilişkisini sonlandıracak.

2014 Sürdürülebilirlik Raporu'na göre yerel tedarik oranını %5 oranında artırarak %38'e yükselten Brisa, sürdürülebilirlik bilincini iş ortaklarında yerleştirme çabasını sürdürüyor. Brisa, 2014 yılında denizyolu taşımacılığını %15 seviyesinde artırdı. Böylelikle karayolu taşımacılığının toplam sevkiyatlar içerisindeki payını %38'e düşürerek, lojistik faaliyetlerinden kaynaklanan karbon salımını azaltmayı sürdürebilmiştir.

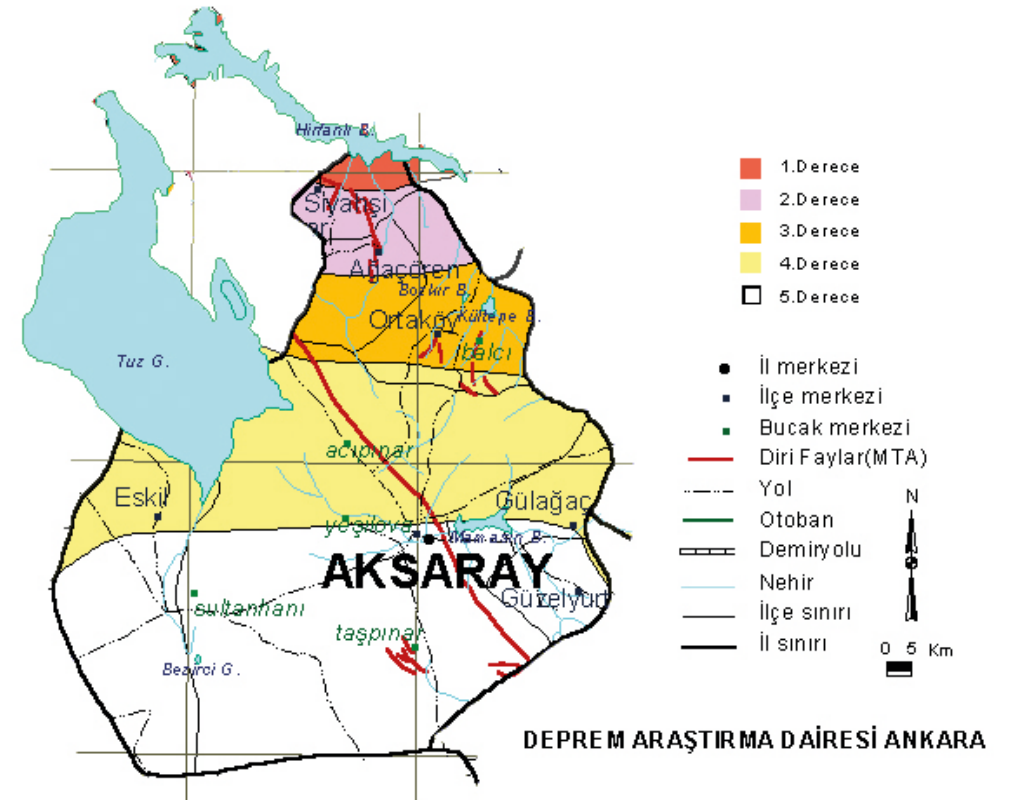
Brisa'nın Aksaray'daki ekonomik hayata getireceği hareketlilik fabrika için rutin bakım faaliyetleri, günlük operasyonel işler, temizlik, güvenlik gibi ürüne katma değeri direkt olmayan sahalarda olacaktır. Yani bu alanlarda gerekli personel altyapısı İl'den sağlanacaktır. Ancak ithalatı azaltmaya, İl genelinde yan sanayici firma sayısını ve ekonomik faaliyetleri arttırmaya yönelik olarak bu alanlar dışında da bazı alanlarda Aksaray'ın pay alması önemlidir. Ancak bunu söylerken Brisa'nın mevcut yan sanayi tedarikçilerini değiştirmesi, Aksaray'da yurt içinde bulunan mevcut tedarikçilerin Aksaray'a yeni fabrikalar açması ile olabilir. Diğer türlü halihazırda uzun süredir çalışmış olduğu tedarikçi firmasını değiştirmek yerine yakınında bir yerde olması Brisa için de tercih sebebi olabilir. Dolayısıyla otomotiv yan sanayi ihtisas OSB kurulumu Brisa'nın ham madde ve yarı mamül tedarik ettiği yerli tedarikçilerin Aksaray'a gelmeleri açısından da önemli bir fırsat olabilir.

Brisa karayolu taşımacılığının toplam sevkiyatlar içerisindeki payını düşürmek suretiyle, lojistik faaliyetlerinden kaynaklanan karbon salımını azaltmayı hedeflemektedir. Bu bağlamda tedarikçilerini alternatif senaryolar aramaya itmektedir. Brisa gibi büyük otomotiv firmalarına (Renault, Toyota, Ford, Fiat, Honda, Hyundai, Mercedes Benz, BMC, Temsa, Isuzu, Otokar, Karsan, Türk Traktör ve MAN) lastik tedariki yapan bir kuruluş için karbon emisyon azalımı oldukça önemli bir parametredir. Brisa gibi uluslararası arenada oyuncu olan işletmeler için sosyal sorumluluk açısından, tüketici nezdindeki itibar açısından ve rakiplerle rekabet açısından emisyon azalımı global ölçekte öne çıkan ve takip edilebilir bir parametre olmuştur. Brisa tedarikçilerinin Aksaray'a konuşlanmaları, lojistik faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonları azaltacaktır. Bu sayede tedarikçi firma Brisa'nın Sorumlu Satınalma Politikası gereğince üzerine düşeni yaparak sürdürülebilir ve uzun soluklu bir ticari birliktelik oluşturabilecektir.

Aksaray OSB'nde kuracağı 4,2 milyon adet lastik üretim kapasitesine sahip yeni üretim tesisini 2018 yılında devreye almayı planlayan Brisa'nın, Kocaeli fabrikasındaki mevcut 1.500'e varan yan sanayicisi bulunmaktadır. Aksaray fabrikası için mevcut yan sanayicilerinin bir veya birkaçının (realistik bir yaklaşımla), %1'lik kısmının (optimistik bir yaklaşımla) Aksaray'a yatırım yapmak isteyeceği ifade edilebilir. Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB kurulumu gerçekleşirse, bu bahsi geçen tedarikçi sayısının daha da fazla olacağı (10-20 firma gibi) tahmin edilmektedir.

5.5. OTOMOTİV YAN SANAYİ İHTİSAS OSB KURULUMU

Kurulması düşünülen OSB için yer seçimi esnasında depremsellik dikkate alınmalıdır. Türkiye Deprem Bölgeleri Haritası'na göre Merkez İlçe ve Güzelyurt İlçesi'nin 5. Derece deprem bölgesinde, Ortaköy, Sarıyaşlı ve Ağaçören İlçelerinin 2. Derece deprem bölgesinde, Eskiil ve Gülağaç İlçelerinin 4. Derece deprem bölgesinde olduğu bilinmektedir. Yani Aksaray'da kuzeyden güneye doğru 1. dereceden 5. derece yani tehlikesiz bölgeye kadar tüm deprem bölgeleri yer almaktadır (Şekil 5.1).



Şekil 5.1. Aksaray depremsellik haritası

2 milyon m²'lik bir alan Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB için yeterli olacağı öngörülmektedir. Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB'nin Aksaray OSB ile Aksaray Üniversitesi arasında kalan bölgede kurulması planlanmaktadır. Arazinin toplam büyüklüğü yaklaşık 200 hektardır. Arazinin mülkiyeti kamuya aittir. Arazinin mülkiyet durumu Tablo 5.2'de verilmiştir.

Tablo 5.2. Planlanan arazinin mülkiyet ve kadastru durumu

HAZİNE ARAZİLERİ	200 hektar
TOPLAM	200 hektar

OSB altyapı maliyet hesabında net sanayi parselleri dikkate alınmakta olup, T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nca belirlenen 2012 yılı birim fiyatı 131.500 TL/hektardır. Örneğin Yalova Gemi İhtisas OSB'nin birim altyapı maliyeti 150.939 TL/hektar olarak belirlenmiştir. Mevcut OSB uygulamaları ve Bakanlık birim fiyatları dikkate alındığında ilk etapta birim altyapı maliyetinin 131.500 TL/hektar olacağı tahmin edilmektedir. Bu durumda, Şanlıurfa Gıda İhtisas OSB (SUGOSB) için düşünülen 980 hektar OSB alanının %45'i sanayi parseli olarak kabul edildiğinde toplam altyapı yatırım maliyeti 57.991.500 TL olarak hesaplanmaktadır (SUGOSB Fizibilite Raporu, 2012).

OSB'lerin maliyeti alt ve üstyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesine yönelik olarak yapılan Sabit Sermaye Yatırımlarından oluşmaktadır. Yapılacak yatırımlar ve tahmini bedelleri aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 5.3. SUGOSB için serbest sermaye yatırım maliyetleri

FAALİYET	MALİYET (TL)	TOPLAM YATIRIMDAKİ ORANI (%)
Su Şebekesi Yapımı	4.670.945	6,41
Kanalizasyon Şebekesi Yapımı	4.670.945	6,41
Beton Parke Yol Yapımı	17.526.610	24,07
Tretuar Yapımı	3.451.186	4,74
Elektrik Şebekesi Yapımı	8.917.259	12,25
Bölgeye Enerji Nakil Hattı	7.077.190	9,72
Bölgeye Su Nakil Hattı ve Su Arıtma	1.415.438	1,94
Bölge İle Anayol Bağlantısı	8.917.259	12,25
Haberleşme Şebekesi Yapımı	1.344.666	1,85
Altyapı Projesi ve Uygulama İmar Planı Yapımı	1.552.817	2,13
Arıtma Tesis İnşaatı	8.040.800	11,04
Sosyal Tesisler ve Yönetim Binası İnşaatı	5.237.500	7,19
TOPLAM	72.822.615	

Kaynak: SUGOSB Fizibilite Raporu, 2012

SUGOSB için altyapı ve üst yapı ile birlikte birim yatırım maliyeti 190.400 TL/hektar olarak hesaplanmıştır. Diğer taraftan 215 hektar alana sahip Şanlıurfa I.OSB yatırım gerçekleştirmelerine bakıldığında arsa bedeli ve atık su arıtma tesisi yatırımı hariç OSB'nin altyapı inşaatı için yaklaşık 56.168.641 TL harcanmıştır. Dolayısıyla 261.250 TL/hektar şeklinde bir maliyet çıkmıştır (SUGOSB Fizibilite Raporu, 2012).

Aksaray İhtisas OSB için 200 Hektar alanda kurulacağı, bu alanın %60'nın sanayi parseline tahsis edileceği ve 225.000 TL/hektar kabulü ile toplam alt ve üstyapı yatırım tutarı (Sabit Sermaye Yatırımı, ot bedeli ile birlikte) 27,7 milyon TL civarında olması beklenmektedir.

TAİOSB örneğinde olduğu gibi toplamda 300 milyon USD bir yatırımla 50 firmanın yer alacağı ifade edilmiştir. Aksaray ihtisas OSB için 200 hektarda 90 firmanın yatırımı ile birlikte toplam OSB kurulum maliyetininin 413 milyon USD olması öngörülmektedir. Bu rakamın detayı aşağıdaki gibidir;

✓ Su Şebekesi Yapımı	1.188.000 TL
✓ Kanalizasyon Şebekesi Yapımı	1.728.000 TL
✓ Beton Parke Yol Yapımı	5.691.600 TL
✓ Tretuar Yapımı	1.819.800 TL
✓ Elektrik Şebekesi Yapımı	3.847.500 TL

✓ Bölgeye Enerji Nakil Hattı	2.624.400 TL
✓ Bölgeye Su Nakil Hattı ve Su Arıtma	523.800 TL
✓ Bölge İle Anayol Bağlantısı	3.037.500 TL
✓ Haberleşme Şebekesi Yapımı	769.500 TL
✓ Altyapı Proje ve İmar Planı Yapımı	575.100 TL
✓ Arıtma Tesis İnşaatı	2.980.800 TL
✓ Sosyal Tesisler ve Yönetim Binası İnşaatı	2.214.000 TL
✓ Ot bedeli	720.000 TL
✓ Fabrika Kurulum Maliyeti	1.170.000.000 TL

(1 adet ortalama fabrika kurulum maliyeti 13.000.000 TL*90 adet fabrika)

Toplam ihtisas OSB kurulumu 90 adet firma için 413 milyon USD olacağı öngörülmüştür. Kurulacak 90 firmanın faaliyetlerinden toplam elde edilecek cironun yaklaşık 83-234 milyon USD* olması beklenmektedir. Bu rakamın %20-40'lik kısmı ise ihracata yönelik olması beklenirken (toplam cironun %25'i) ithalatı azaltmaya yönelik ise 21-58 milyon USD'lik bir iyileştirme söz konusu olabilecektir.

*Türkiye'de faaliyette olan otomotiv yan sanayi kuruluşlarından farklı alanlarda üretim yapan firmaların çalışan başına yapılan ciroları belirlenmiştir. Buna göre 24.000-68.000 TL/kşi olmuştur. Toplam ciro bu rakamlara göre 10.000 çalışana göre hesaplanmıştır.



Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB kurulması planlanan arazinin haritası Şekil 5.2'de gösterilmiştir.



Şekil 5.2. İhtisas OSB'nin kurulması planlanan arazinin haritası

Şekil 5.2'de görüldüğü gibi D750 karayolu ile ihtisas OSB için düşünülen alan arasında kalan bölgede ihtisas OSB'ye dahil edildiği durumda ise 280 hektar'lık bir alan söz konusu olacaktır. Bu durumda kurulum maliyetleri aşağıdaki gibidir;

✓ Su Şebekesi Yapımı	2.663.200 TL
✓ Kanalizasyon Şebekesi Yapımı	2.419.200 TL
✓ Beton Parke Yol Yapımı	7.968.240 TL
✓ Tretuar Yapımı	3.547.720 TL
✓ Elektrik Şebekesi Yapımı	4.386.500 TL

✓ Bölgeye Enerji Nakil Hattı	3.674.160 TL
✓ Bölgeye Su Nakil Hattı ve Su Arıtma	733.320 TL
✓ Bölge İle Anayol Bağlantısı	2.252.500 TL
✓ Haberleşme Şebekesi Yapımı	2.077.300 TL
✓ Altyapı Proje ve İmar Planı Yapımı	805.140 TL
✓ Arıtma Tesis İnşaatı	4.173.120 TL
✓ Sosyal Tesisler ve Yönetim Binası İnşaatı	3.099.600 TL
✓ Ot bedeli	1.008.000 TL
✓ Fabrika Kurulum Maliyeti	1.170.000.000 TL
(1 adet ortalama fabrika kurulum maliyeti 13.000.000 TL)	

Toplam ihtisas OSB kurulumu 125 adet firma için (14.000 çalışan) 574 milyon USD olacağı öngörülmüştür. Kurulacak 125 firmanın faaliyetlerinden toplam elde edilecek cironun yaklaşık 115-328 milyon USD* olması beklenmektedir. Bu rakamın %20-40'lik kısmı ise ihracata yönelik olması beklenirken (toplam cironun %25'i) ithalatı azaltmaya yönelik ise 28-82 milyon USD'lik bir iyileştirme söz konusu olabilecektir.

5.6. KURUMSAL YAPILAR

Aksaray Ticaret ve Sanayi Odası, Aksaray İl Özel İdaresi, Aksaray Belediyesi, Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin kuruluşunda yer alabilecek kurumsal yapılardır. Bu yapılara ihtisas OSB'den faydalanabilmek için yeni yatırım yapmak isteyen firmalar da dâhil edilebilir.

5.7. OSB ÜRETİM SEÇENEKLERİ

Yapılan detay incelemeler neticesinde Aksaray İhtisas OSB için aynı ya da birbirine yakın sektör grubunda faaliyet gösteren firmaların birlikte yer alabileceği **on farklı alternatif** OSB kurulum konusu önerilebilir. Bu seçenekler aşağıda detaylandırılmıştır:

1. Karoser Parçaları

Presli ve/veya kaynaklı otomotiv paneli, şasi-gövde parçaları, yağ, yakıt vs. tüpleri ile yakıt tankı, döküm ve dövme parçalar, karoser benzeri parçalar

İç pazarda özellikle karoser konusunda uzmanlaşmış ve sektör tecrübesi olan firmaların varlığı bu alanda bir ihtisaslaşma zeminini oluşturmaktadır.

Tablo 5.4. Karoser parçaları

GTİP NO	ÜRÜN AÇIKLAMASI
8706	87.01 ila 87.05 Pozisyonlarında yer alan motorlu taşıtlar için şasisler
8707	87.01 ila 87.05 Pozisyonlarında yer alan motorlu taşıtların karoserleri
870829	Karoser aksamı

Böyle bir fabrikanın yatırımcıya maliyeti yaklaşık olarak 3-5 milyon TL civarındadır.

2. Hi-Tech Ürünler

Navigasyon sistemleri, bluetooth sistemleri, switchler, güvenlik sistemleri, ses ve görüntü sistemleri, direksiyon ve otomatik frenleme, gece görüş sistemleri, akıllı ulaşım sistemleri, konumlandırma ve navigasyon uygulamaları, elektronik kilit, immobilizer mekanizmaları, hız sabitleme gibi teknolojik ürünler

Tüm bu teknolojik ürünlerin yazılımsal ve donanımsal (ilgili cihaz montajı, araç içi elektrik tesisatı, kablolama vs.) olarak geliştirilmesi hem katma değerinin yüksek olması hem de bölgede elektronik ve yazılım sektörü altyapısının gelişebilmesi adına desteklenmesi gereken bir alandır. Bu alanda üretim yapacak bir fabrika için yaklaşık yatırım maliyeti 8-10 milyon TL'dir.

Kurulacak OSB'de otomotiv endüstrisinde ileri teknolojik ürünlere yönelik faaliyetlere yer verilebilir. Önümüzdeki yılların taşıt teknoloji konuları arasında hibritler, yakıt hücreli araçlar, elektrikli araçların ve bunların şarj istasyonlarının yaygınlaştırılması, araç imalatında nano-malzeme kullanımı, batarya ve şarj teknolojileri gibi hususlar dikkate sayılabilir. Diğer taraftan Aksaray'da faaliyette bulunan yan sanayiciler ürettikleri parçalardaki kalite anlayışını ana sanayicinin beklentisini karşılamak adına gerekli adımları atıyor ancak bir yan sanayide üretilen parçaların dayanımını, kullanım ömrünü, performansını ve etkinliğini test edebilecek, akredite olmuş ve sonucundan kimsenin kuşkusunun olmayacağı ayrıca Eşdeğer Parça Uygulaması için gereken testlerin de yapılabileceği, bir test laboratuvar ihtiyacı olacaktır. Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB'de bu tarz bir laboratuvar kurulumu da plan dâhiline alınabilir (Böyle bir laboratuvarın kurulum maliyeti yaklaşık 5 milyon TL olarak öngörülmektedir). Eşdeğer Parça Belgelendirmesi de bu laboratuvar kapsamına dâhil edilebilir.



3. Cam ve Ayna

Ön ver arka araç camı, yan camlar, iç ayna, dikiz aynası, güneşlik içi aynalar, sunroof ve komple cam üst tavan gibi ürünler

Taşıtlarda cam ve ayna türevi birçok ekipman kullanılmaktadır. Bunlar gelişen teknolojik yenilikler ile birlikte eskiden opsiyonel olarak sunulan birçok özellik artık standart donanım kapsamında tüketiciye sunulmaktadır. Sonuç olarak otomotiv imalatındaki cam ve türevi malzeme alanında kullanılan materyallerde çeşitlik kazanmıştır. Örneğin lamine, temperli ve reflekte camlar, plastik malzemeler, rezistans gibi yenilikçi ürün kullanımı yaygınlaşmıştır. Bu alan da yine Aksaray ihtisas OSB içerisinde yer verilebilecek potansiyel otomotiv yan sanayi kolu olarak ifade edilebilir.

Tablo 5.5. Cam ve ayna ürünleri

GTİP NO	ÜRÜN AÇIKLAMASI
700711	Kara, deniz, hava, uzay araçları için uygun ölçü ve şekilde cam
700721	Araçlar için, yapıştırılmış cam yapraklardan emniyet camları
700910	Taşıtlar için dikiz aynaları
700910	Dikiz Aynaları

Bu alanda ürün sağlayacak bir fabrika için yatırım maliyeti 10-30 milyon TL arasında değişmektedir.

4. Motor Parçaları

Enjeksiyon sistemleri, turbo sistemi, şanzıman, hava filtresi, aks milleri, vites kutusu, diferansiyel kutusu, aks, aktarma organları, süspansiyon, radyatör, egzoz, frenler ve servo-frenler

Otomotiv dünyasında teknolojisi en iyi bilinen fakat üretimi en zor ekipmanlardan birisi araç motorudur. Motor parçaları ve aktarma organları üretimi konusunda oldukça iyi bir iç pazar mevcuttur. Bu segmentte motor ve aktarma organları aksamlarından GTİP kodları da aşağıda verilen bu alanda OSB'de üretim yapacak firmalara yer verilebilir. Yaklaşık fabrika kurulum maliyeti 35-60 milyon arası alınabilir.

Tablo 5.6. Üretimi yapılabilir yan sanayi ürünleri

GTİP NO	ÜRÜN AÇIKLAMASI
870830	Kara taşıtları için fren ve servo-frenler vb. aksam, parçaları
870831	Monte edilmiş fren balataları
870839	Fren aksam parçaları
870840	Kara taşıtları için vites kutuları ve aksam, parçaları
870850	Kara taşıtları için diferansiyelli aksları vb. aksam, parçaları
870870	Jant ve Tekerlek Aksamı
870880	Amortisörler
870880	Kara taşıtları için süspansiyon sistemleri vb. aksam ve parçaları
870891	Radyatörler ve bunların aksam ve parçaları
870892	Egzoz susturucuları ve egzoz boruları; bunların aksam ve parçaları
870893	Debriyaj ve Aksam-Parçaları
870892	Egzoz susturucuları, boruları ve aksamı
870899-870829	Kara taşıtlarının diğer aksam-parçaları

5. Lastik Üretimi

Lastik üretiminde kullanılan yan sanayi ürünleri, pişirici presler, muhtelif lastik imal makineleri, kalıp imalatı, lastik pişirme kalıpları, lastik üretim dram parçaları, kord bezi üretimi

şeklinde sıralanabilir. Özellikle Mercedes-Benz Türk A.Ş. ve Brisa fabrikalarının varlığı bu sektörü Aksaray ihtisas OSB için cazip hale getirmektedir. Bu kapsamda aşağıda GTİP kodları verilen bu alanda OSB'de üretim yapacak firmalara yer verilebilir. Yaklaşık fabrika kurulum maliyeti 5-15 milyon TL mertebesinde.

Tablo 5.7. Lastik yan sanayi ürünleri

GTİP NO	ÜRÜN AÇIKLAMASI
84659900	Ağaç, Mantar, Kemik, Sert Kauçuk, Sert Plastik Maddeler vb. İşlemeye Mahsus Diğer Mak.
84775910	Kauçuk/Plastik İçin Şekil Vermeye Veya Döküm Yapmaya Mahsus presler
84778099	Kauçuk/Plastik Eşyalara Diğer Şekilde Biçim Verme Makineleri
84779010	Kauçuk/Plastik Eşyaları İşleyen/İmal Eden Mak. Dökme Demir/Çelik Döküm Aksam, Parçaları
84779080	Kauçuk/Plastik Eşyaları İşleyen/İmal Eden Mak. Diğer Maddelerden Aksam, Parçaları

6. Metal Aksam Parçalar

Rot başı, rotıl, salıncak, fren disk aynası, z-rot, rotmil, rot kolu, fren diski, balata, aks ve aks kafası, miller, burçlar, vidalı miller, silindirler, motor silindir kapağı, şanzıman, diferansiyel, radyatör, supap başlığı, supap, eksantrik mili, krank, karter, debriyaj baskı, diski ve rulmanı, piston, segman, gömlek, yatak, debriyaj seti, disk ve kampa-na, amortisör, viraj çubuk ve denge kolu, motor kaputu.

Otomotiv sanayinde kullanılan metal parçalar, hazır sac malzemeden veya döküm yapılarak bir parça üretilecek ise tasarımın yapılması, hammadde tedariki, uygun kalıp için hazırlık, alaşım hazırlama, döküm işlemi, soğutma, kalıptan çıkarma, tornalama, frezeleme, delme, diş çekme, taşlama, şekil verme, montaj ve sevkiyat şeklinde bir üretim sıralaması izlemektedir. Yaklaşık fabrika kurulum maliyeti 7-15 milyon TL'dir.

Tablo 5.8. Metal aksam ürünler

GTİP NO	ÜRÜN AÇIKLAMASI
8482	Her nevi rulman
8483	Transmisyon Milleri, Kranklar, Yatak Kovanları, Dişliler, Çarklar
848390	Transmisyon mili, krank, kovan, dişli kutuları vb. parçaları

7. Plastik Türevi Parçalar

Kauçuk ve lastik parçalar, plastik kaporta parçaları, filtre, kayış, conta, debriyaj seti, volan, triger ve alternatör kitleri, kayışlar, ön çamurluk, panel, tampon, komple ön panel, direksiyon simidi, muhtelif tutamaklar, kapı panelleri, torpido kutusu, acil çıkış kapakları, motor kompartımanı yardımcı parçaları

Otomotiv sanayinde kullanılan plastik türevli parçalar, tasarımın yapılması, hammadde tedariki, uygun kalıp için hazırlık, plastik döküm yada ısıl işlem, enjeksiyon, ekstrüzyon, şişirme ve presleme, montaj ve sevkiyat şeklinde bir üretim sıralaması izlenmektedir.

Tablo 5.9'da GTİP kodları ile birlikte verilen ekipman, aksesuar ve parçalar OSB'de hedef ürün olarak tercih edilebilir.

Tablo 5.9. Plastik türevli parçalar

GTİP NO	ÜRÜN AÇIKLAMASI
870810	Tamponlar ve bunların aksam ve parçaları
870895	Kara taşıtlarının hava ile şişmeli hava yastıkları ve parçaları
870894	Direksiyon simitleri, kolonları, kutuları ve bunların aksam parçaları
870810	Tamponlar ve bunların aksam parçaları

Yaklaşık fabrika kurulum maliyeti 6-26 milyon TL'dir.

8. Tekstil Türevi Parçalar

Araç kapı içi panelleri, araç içi koltuklar, araç içi taban döşemesi, araç içi tavan döşemesi, iç güneşlikler, arka bagaj havuzu, emniyet kemeri, airbag, araç içi izolasyon malzemeleri

Otomotiv sanayinde kullanılan tekstil türevli parçaların üretiminde PVC mamul, deri, kumaş ve/veya ahşap da kullanılmaktadır. Bu ürünler, tasarımın yapılması, hammad-

de tedariki, uygun kalıp için hazırlık, şekil verme, presleme, montaj ve sevkiyat şeklinde bir üretim sıralaması ile ana sanayiye sunulmaktadır. Yaklaşık fabrika kurulum maliyeti 12-19 milyon TL'dir.

Tablo 5.10. Tekstil türevli parçalar

GTİP NO	ÜRÜN AÇIKLAMASI
870821	Emniyet kemerleri
870895	Kara taşıtlarının hava ile şişmeli yastıkları (airbag), aksam parçaları
940120	Motorlu taşıtlarda kullanılan oturmaya mahsus mobilyalar

Otomotiv ana sektör kuruluşları koltuk gibi hacimli olduğu için lojistik açıdan maliyetli olacak bir ekipmanı, yerli pazardan temin etmeyi tercih etmektedirler. Bu yönde tercihte bulunurken istenilen kalite seviyesinin yerli üretimle sağlanabilmesi gerekmektedir. Türkiye'nin tekstil konusunda ileri seviye sektör tecrübesi bu kaliteyi sağlayabilmeyi mümkün kılmaktadır. Tekstil ürünü kaynaklı parça ve benzeri otomotiv yan sanayi üretim bileşenleri için hammadde tedariki ülke iç pazarından sağlanabiliyor olması bu alanı dikkat çekici yapmaktadır.

9. Cıvata, Hırdavat ve Bağlantı Elemanları

Cıvata, somun, perçin, saplama, segman ve pul gibi imalat sanayinde kullanılan bağlantı elemanları imalatı.

Montaj esnasında kullanılan bağlantı elemanları ufak olmasına rağmen adetli oldukları için önemli bir yer tutar. Otomotiv firmaları bu ürünleri montaj hatlarında bulundurmaları zorundadırlar. Yaklaşık fabrika kurulum maliyeti 2-9 milyon TL'dir.

Tablo 5.11. Tekstil türevli parçalar

GTİP NO	ÜRÜN AÇIKLAMASI
7318.11.00	Trifonlar
7318.12.10	Paslanmaz çelikten olanlar
7318.13.00	Çengelli ve halkalı vidalar
7318.14.91	Sac vidaları
7318.15.20	Vidalar
7318.15.20	Cıvatalar
7318.16.50	Emniyet somunları
7318.21.00	Yaylanmayı sağlayıcı rondelalar ve diğer sıkıştırma rondelaları
7318.22.00	Diğer rondelalar
7318.23.00	Perçin çivileri
7318.24.00	Kamalar ve kamalı pimler

10. Hibrit ve Elektrikli Araç

1511 TÜBİTAK Öncelikli Alanlar Araştırma Teknoloji Geliştirme ve Yenilik Projeleri Destekleme Programı ve 1003 TÜBİTAK Öncelikli Alanlar Ar-Ge Projeleri Destekleme Programı kapsamında 2012 yılından bu yana otomotiv alanında;

- ✓ Hibrit ve elektrikli araç teknolojileri,
- ✓ Elektrikli ve hibrit elektrikli araçlarda enerji yönetim sistemleri, elektrik motoru ve batarya teknolojileri,
- ✓ Elektrikli ve hibrit elektrikli araçların dinamiği ve kontrolü,
- ✓ Hibrit elektrikli araçlarda içten yanmalı motor performansı ve emisyon kontrolü,
- ✓ İçten yanmalı motorların geliştirilmesi,
- ✓ Hibrit elektrikli araçlara özel içten yanmalı motor tasarımı,
- ✓ Elektrikli araçlar için altyapı teknolojileri,

olmak üzere farklı konularda proje çağrıları açılmıştır. Yaklaşık fabrika kurulum maliyeti 20-100 milyon TL'dir.



8. İŞLETME DÖNEMİ GELİR VE GİDERLERİ

İşletme dönemi için ihtisas OSB'nin tahmini gelir ve giderleri bugünkü OSB değerleri dikkate alınarak ve 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri kanununun 12. maddesinde belirlenen aşağıdaki şartlara uygun olarak hazırlanmıştır.

- Müteşebbis heyete katılan kurum ve kuruluşların verdikleri iştirak payları
- Arsa tahsisi yapılan veya satışı yapılan ve OSB'de faaliyet gösterecek olan ve gösteren katılımcıların ödedikleri aidatlar ile arsa ve alt yapı katılım payları ve hizmet karşılıkları
- OSB alt yapı ve sosyal tesislerinin ihalesi için hazırlanan dosyaların satış bedelleri ile bölge içinde kurulacak olan işletmelerin projelerinin tasdik ve vize bedelleri
- Yönetim aidatları
- Su, elektrik, doğalgaz, sosyal tesis, arıtma ve benzeri işletme gelirleri ile iştirak gelirleri
- Arsa satışından sağlanan gelirler
- Bağışlar
- Bölge ortak mülklerinin kira ve hizmet gelirleri
- Banka faizleri
- Gecikme cezaları
- İlan ve reklam gelirleri
- Diğer gelirler

8. TOPLAM YATIRIM TUTARI VE YILLARA DAĞILIMI

Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB için yapılacak sabit sermaye yatırım maliyeti yaklaşık 27,8 milyon TL'dir.

Tablo 9.1. Yıllara göre OSB özet bütçe tablosu (200 hektar)

GİDER KALEMLERİ	GİDER TOPLAMI (TL)	YATIRIMIN YILLARA DAĞILIMI				
		YATIRIM SÜRESİ (Yıllık)				
		2016	2017	2018	2019	2020
Sabit Sermaye Yatırımı Toplamı	27.720.000	3.555.000	7.440.600	7.824.400	6.300.000	2.600.000
Su Şebekesi Yapımı	1.188.000	188.000	500.000	500.000		
Kanalizasyon Şebekesi Yapımı	1.728.000		728.000		1.000.000	
Beton Parke Yol Yapımı	5.691.600		1.691.600	2.000.000	1.000.000	1.000.000
Tretuar Yapımı	1.819.800		100.000	219.800	1.000.000	500.000
Elektrik Şebekesi Yapımı	3.847.500	1.847.500	1.000.000	500.000	500.000	
Bölgeye Enerji Nakil Hattı	2.624.400	624.400	1.000.000	1.000.000		
I Bölgeye Su Nakil Hattı ve Su Arıtma	523.800			323.800	200.000	
Bölge İle Anayol Bağlantısı	3.037.500		1.037.500	1.000.000	1.000.000	
Haberleşme Şebekesi Yapımı	769.500		69.500	700.000		
Altyapı Projesi ve Uygulama İmar Planı Yapımı	575.100	175.100	100.000	100.000	100.000	100.000
Arıtma Tesis İnşaatı	2.980.800			980.800	1.000.000	1.000.000
Sosyal Tesisler ve Yönetim Binası İnşaatı	2.214.000		1.214.000	500.000	500.000	
Ot Bedeli	720.000	720.000				
II Yatırım Dönemi Faizleri	100.000	0	10.000	20.000	30.000	40.000
III Toplam Yatırım Tutarı (I+II+III)	27.820.000	3.555.000	7.450.600	7.844.400	6.330.000	2.640.000

Kaynak: Kaya ve diğ., 2015

10. PROJENİN FİNANSMANI

Proje, Organize Sanayi Bölgeleri ve Küçük Sanayi Siteleri hizmetleri için Bütçe Kanunu ile T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı bütçesinin ilgili tertiplerine konulan ödeneklerden sağlanan kredi ile finanse edilecektir.

OSB ve KSS projelerinin kredilendirilmesinde kullanılacak kaynaklar; Bakanlık bütçesinin ilgili tertiplerine konulan ödeneklerden teşekkül eder. Kullanılacak kredi; 3143 sayılı T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 11. maddesi ile 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununun 14. maddesi uyarınca yatırım programında yer alan OSB'lerin etüt, proje, kamulaştırma, genel idare, altyapı inşaat giderleri ve KSS'lerin altyapı inşaat giderlerinin tamamı ile üst yapı inşaat giderlerinin %70'ine kadar olan kısmı içindir.

Kredi faiz oranı %2 olup geri ödeme süresi 5 yılı ödemesiz toplam 15 yıldır. Kredilerin faizi, ilgili OSB'nin banka hesabına geçtiği tarihten itibaren başlar, ikraz edilen bütün meblağın tamamen itfa edilmiş olacağı tarihe kadar devam eder ve her yılın 31 Aralık tarihinde gider vergisi ile birlikte, itfa döneminde ise anapara taksiti ile birlikte tahsil edilir.



11. KAYNAKLAR

1. Avusturya Pazar Araştırması Raporu, 2014, Orta Anadolu İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği (OAİB)
2. Aksoy B., 2014, Lastik Yatırım Ön Fizibilite Raporu, wordpress.com
3. Trade Statistics for International Business Development (Trademap), 2015, www.trademap.org
4. Başkak, M., ve Mihçioğlu, E., 2004, Otomotiv Endüstrisinde Ana Firma-Tedarikçi İlişkileri ve Bir Anket Uygulaması, Endüstri Mühendisliği Konferansları, Ege Üniversitesi Atatürk Kültür Merkezi, İzmir
5. Bayar G., ve Ateşgaoğlu Ü., 2013, İran İslam Cumhuriyeti Oto Yan Sanayi Yerinde Pazar Araştırması, T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü
6. Barca M., Karadal H., Hızıroğlu M., 2013, Aksaray İli Rekabet Gücü Analizi ve Gelişim Stratejileri, Aksaray Ticaret ve Sanayi Odası Yayını
7. Beşli M. S., ve Emek A, 2014, Ürdün Otomotiv Yedek Parça Yerinde Pazar Araştırması, T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü Ülke Masaları – I Dairesi, Ankara
8. Can M., 2016, OSB arazileri İstanbul'u solladı, Sabah Gazetesi Ekonomi Servisi
9. Gezici F., Salihoğlu T., Öztürk G., Karatuna Y., 2015, Endüstriyel Yer Seçim Süreçleri Bağlamında Kentlerde Yapısal Dönüşümler: Gebze Örneği, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yayını
10. Gümüş M., 2014, Aksaray Ticaret ve Sanayi Odası 10.02.2014 TR71/13/DFD/33 Aksaray İli Yatırım ve Tanıtım Kataloğu, Europa Danışmanlık
11. Gündüz R., İçel C., Şengören Z., Dere G., 2014, Rekabet Kurumu IV. Denetim ve Uygulama Dairesi Başkanlığı Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu <http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Sektor-Raporlari>Listesi>
12. Kahraman F., 2013, İşletmeler Açısından OSB'de Olmanın Avantajları, BTSO Ekonomi, <http://www.dosab.org.tr/>
13. Kaya D., Taylan O., Çağman S., ve Kılınc E., 2015, Karabük Eskipazar Metal ve Metal Ürünleri İhtisas OSB Ön Araştırma ve Bilgilendirme Raporu Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA) Raporu

14. Küçükuysal K., 2012, Otomotiv Yan Sanayi Sektöründe ERP ve Yalın Üretim Analizi Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Endüstri Mühendisliği Anabilim Dalı, İTÜ
15. Otomotiv Sanayi Çalışma Grubu Raporu, Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018, Ankara 2014, T.C. Kalkınma Bakanlığı (Onuncu Kalkınma Planı, 2014).
16. Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bülteni, 2015, Otomotiv Sanayi Derneği (OSD)
17. Otomotiv Yöneticileri Araştırması Türkiye Otomotiv Sektöründe Yeni Stratejik Yatırım Hedefleri 2015, KPMG Türkiye
18. Organize Sanayi Bölgeleri Bilgi Portalı (OSB Bilgi Sistemi), www.osbbs.sanayi.gov.tr
19. Özdemir R., 2012, Otomotiv Üst Yapı Sektörü ve Aksaray T.C.AHİLER Kalkınma Ajansı Aksaray Yatırım Destek Ofisi
20. Şen E., 2011, Brezilya Otomotiv Yan Sanayi Yerinde Pazar Araştırması T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü Ülke Masaları- I Daire Başkanlığı, Ankara
21. Şanlıurfa Gıda İhtisas OSB (SUGOSB) Fizibilite Raporu, 2012, Karacadağ Kalkınma Ajansı Raporu
22. TEHAD Web Sayfası
23. Türkiye İstatistik Kurumu Web Sayfası, TÜİK
24. Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2015 – 2018, T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü Raporu
25. Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı 2011 – 2014, T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü Raporu
26. Taşıt Araçları İhtisas Sanayici ve İş Adamları Derneği Yalova-Çiftlikköy Taşıt Araçları Yan Sanayi İhtisas OSB (OSB) ÇED Raporu, 2013, ALMER Çevre Denetim Müş. Müh. İş Sağ. ve Güv. Proje Tic. Ltd. Şti. Yayını, Ankara
27. Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV) web sitesi, <http://www.tepav.org.tr/>
28. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu 2014, Türkiye İhracatçılar Meclisi Yayınları
29. Ukrayna Otomotiv ve Yan Sanayi Yerinde Pazar Araştırması, 2012, T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü Ülke Masaları II Dairesi Başkanlığı, Ankara
30. Uluçol S., 2012, TR71 Bölgesi Sektörel Rekabet Edebilirlik Analizi, T.C.AHİLER Kalkınma Ajansı Raporu
31. Uslubaş S.,2016, Yan Sanayide Yerli Tartışması, Sayı: 1026, www.ekohaber.com.tr
32. Yeni Teşvik Sistemi Aksaray, 2015, AHİLER Raporu
33. 2023 Türkiye İhracat Stratejisinin Uygulamaya Aktarılması ve Sektörel Kırılımı Proje Raporu, 2015, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM)
34. 81 İl Durum Raporu, 2012, T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü Raporu, Ankara

EK 1

DİĞER BİLGİLER



1. AKSARAY SOSYO-EKONOMİK DURUM

1.1. FİZİKSEL VE İDARİ YAPI

Konum olarak Anadolu'nun ortasında bulunan kuzeyi güneye, doğuyu batıya bağlayan Aksaray, tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmış birçok ilklerin yaşandığı bir yerleşim yeri olmuştur. Aksaray, Orta Anadolu'nun ortasında; Kuzey-Güney, Doğu-Batı doğrultusunda bulunan kara yollarının en can alıcı kesişme yerindedir. 33–35 derece Doğu Meridyenleri ile 37–38 derece Kuzey Paralelleri arasında yer alan Aksaray'ın Kuzeyinde Kırşehir ve Ankara, Doğusunda Nevşehir, Güneydoğusunda Niğde, Güneyinde ve Batısında Konya, Kuzeybatısında Tuz Gölü bulunur. Orta Anadolu'nun ortasında kuzey-güney, doğu-batı doğrultusundaki karayollarının kesişme noktasında yer alan ve 1989 yılında il olan Aksaray, Kırıkkale, Kırşehir, Nevşehir ve Niğde illerini kapsayan TR71 Düzey 2 Bölgesi, coğrafi olarak İç Anadolu Bölgesi'nde ve büyük bölümü Orta Kızılırmak havzası içinde yer almaktadır.



Şekil 1. Aksaray il haritası

Yüzey şekilleri itibariyle düz bir alana yerleşmiş olan Aksaray tamamen ovalarla kaplıdır. Nevşehir ve Niğde sınırları uzantısında sönmüş volkanik sıra dağlar uzanmaktadır. Bunlar; Hasandağı (3.268 m.), Melendiz Dağları (2.898 m.), Ekecik Dağı (2.138 m.)'dir. Batıda ise Konya Ovası'nın büyük bir kesimi Aksaray sınırları içerisinde kalmaktadır. Melendiz Dağlarından çıkarak Tuz Gölüne dökülen Ulurmak, geniş bir plato meydana getirmektedir.

Türkiye ve dünya için çok önemli tuz kaynaklarından birisi olan Tuz Gölü ülkenin ikinci büyük gölüdür. Sayısız kuş türü için önemli bir üreme ve kışlama alanıdır. Derinliği bir çok yerde 0.5 metreyi dahi bulmaz. 1.500 m² olan gölün alanı suyun bol olduğu ilkbahar aylarında gölalanı 164.200 hektara ulaşır. Ayrıca Acıgöl, Kocagöl, Kartal Gölü, Öküz Gölü, Sarıgöl ve Uyuz Gölü gibi irili ufaklı göller vardır. Ulurmak nehri üzerinde kurulan Mamasın Barajı hem içme suyu hem de sulama için kullanılmaktadır ve toplam sulama alanı 23.640 ha'dır. Ortalama yılda 0,84 hm³ depolama hacmine sahip ve toplamda 1.500 – 2.000 ha net sulama alanına sahip 9 gölet bulunmaktadır.

Aksaray ilinde bulunan başlıca akarsular, Ulurmak, Ekecik Deresi, Karasu, Peçeneközü, Helvadere ve Eşmekaya Pınarı'dır. Aksaray ve çevresinde iki tip su kaynağına rastlanır. Kuzey ve doğu bölümünde çok sayıda fay ve vadi kaynakları yer alır. Bunlar Hasandağı kuzeyindeki vadilerde, Melendiz Dağlarının batı yamaçları ile eteklerini teşkil eden bölgelerdedir. Bu kırık kaynaklardan çıkan sular önce gölleri oluştururlar. Göller birleşerek Ulurmak'ın kaynağını teşkil ederler. Hasandağı çevresindeki kaynaklar genellikle vadi kaynaklarıdır. Tuz Gölü ve Konya Ovası bölümünde yer alan kaynaklar ise daha çok artezyen kuyuları şeklindedir. İlin 420.430 hektarı tarım arazisi, 277.803 ha'ı çayır mera arazisi, 12.528 ha orman arazisi ve 61.424 ha diğer tarım dışı araziler olarak dağılım göstermektedir. Aksaray'da çayır mera alanlarının oranı yüksek (%36), orman alanlarının oranı ise çok düşüktür (%2). Aksaray ilinde çayır mera alanlarının fazlalığı hayvancılık için bir potansiyel olmakta, ancak orman alanlarının azlığı yağış için kısıt teşkil etmekte ve erozyona neden olmaktadır. Arazilerin alt bölgeler bazında dağılımına baktığımızda en fazla tarım ve mera arazisine sahip bölgenin 1. alt bölgesi olduğu görülmektedir.

İlin yüzölçümü 7.997 km² ile Türkiye yüzölçümünün % 1,02'sine denk gelmektedir. Deniz seviyesinden yüksekliği ise 980 m'dir. Türkiye'nin 2.büyük gölü durumunda olan ve 1500 km² yüzölçümüne sahip Tuz Gölü'nün bir bölümü ilin sınırları içerisinde yer almaktadır.

İklimsel olarak Aksaray'da yıllık ortalama sıcaklık 11,5 °C'dir. Ocak ayındaki ortalama sıcaklık ise -0,2 °C olarak görülmektedir. En yüksek sıcaklık Ağustos ayında 38,4 °C olarak ölçülmüştür. En düşük sıcaklık ise Şubat ayında -29,0 °C olmuştur. Sıcaklık verileri Tablo 1.'de sunulmuştur.

Tablo 1. Uzun yıllar sıcaklık verileri

METEOROLOJİK PARAMETRE	AYLAR												
	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	YILLIK
Ortalama Sıcaklık (°C)	0,4	1,8	6,4	11,6	16,2	20,4	23,8	23,2	18,6	13	6,8	2,2	12,0
Maksimum Sıcaklık (°C)	19,4	21,6	29	31,8	33,8	36,9	40	38,8	36,5	32,8	25,8	22	40
Minimum Sıcaklık (°C)	-26,4	-29	-19	-7,5	-0,2	2,9	6,8	5,9	1,6	-6	-14	-20,3	-29

Kaynak: Aksaray Meteoroloji İstasyonu, 1970-2012 verileri

Aksaray Meteoroloji İstasyonu gözlem kayıtlarına göre, yıllık ortalama toplam yağış miktarı 344,20 mm'dir. En fazla yağış alan ay, 65,8 mm ile Ekim ayı ve en az yağış alan ay ise 3,8 mm ile Ağustos ayıdır. Yağış verileri Tablo 2'de sunulmuştur.

Tablo 2. Uzun yıllar yağış verileri

METEOROLOJİK PARAMETRE	AYLAR												
	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	YILLIK
Toplam Yağış Ort. (mm)	38,4	32	36,5	49,9	42,3	23,4	6,5	3,8	8,6	27	31,8	44	344,2
Maksimum Yağış Ort. (mm)	33	20,6	28,5	33,4	32,1	42,5	29,4	31,5	19,9	65,8	29,4	33,6	65,8

Kaynak: Aksaray Meteoroloji İstasyonu, 1970-2012 verileri

Kar yağışları, Kasım ayında başlamakta ve Nisan ayında sona ermektedir. Aksaray'da 13 gün kar yağışlı, 24 gün karla örtülü geçmektedir. En yüksek kar kalınlığı ise 45 cm olarak Aralık ayında tespit edilmiştir.

Aksaray'da 7 ilçe (Merkez, Ortaköy, Eski, Gülağaç, Güzelyurt, Ağaçören ve Sarıyahşi), 22 belediye ve 175 köy bulunmaktadır. Aksaray ilinin nüfusu, 2014 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi sonuçlarına göre 379.915 kişidir. Yüzölçümü bakımından en büyük ilçesi Merkez (4.589 km²), en küçük ilçesi Sarıyahşi (280 km²)'dir. (Kaynak: TÜİK, 2014)



Şekil 2. Aksaray ili ve ilçeleri haritası

İl'de sektörlere bakıldığında gıda, kimya plastik, inşaat, maden, makine, metal, mobilya, tarım, tekstil, plastik, kauçuk, maden, tarım aletleri, yem, kâğıt, gübre, yağ, cam ve otomotiv sektörleri olarak sayılabilir. İlde faal olan Aksaray OSB'de 5.144.221 m²'lik alanda tahsis yapılarak % 93'lük doluluk oranına ulaşılmıştır. Aksaray OSB'de 18 sektörde toplam 274 işletme vardır. Bunlardan, 146 tanesi üretime geçmiştir.

1.2. DEMOGRAFİK YAPI

Aksaray İli nüfusu 2013 yılında 382.806 olup nüfusun %49,77'si erkek, %50,23'ü kadındır. İlin nüfus yoğunluğu 51 kişi/km²'dir. Nüfusunun %69,33'lük kısmı il ve ilçe merkezlerinde, %30,67'lik kısmı ise köy ve beldelerde yaşamaktadır (Tablo 3 ve 4.)

Tablo 3. Aksaray İli yıllara göre nüfusu

YIL	ERKEK NÜFUSU	KADIN NÜFUSU	TOPLAM NÜFUS
2013	190.540	192.266	382.806
2012	188.945	190.970	379.915
2011	187.892	190.931	378.823

Kaynak: TÜİK, 2014

Tablo 4. Aksaray İli nüfus dağılımı

2013	NÜFUS	İL VE İLÇE MERKEZLERİ	BELDE VE KÖYLER	İL VE İLÇE MERKEZLERİ (%)	BELDE VE KÖYLER (%)
Merkez	273.999	189.977	84.022	69,33	30,67
Ağaçören	9.269	2.989	6.280	32,25	67,75
Eskil	26.178	17.033	9.145	65,07	34,93
Gülağaç	20.408	4.517	15.891	22,13	77,87
Güzelyurt	12.545	2.647	9.898	21,10	78,90
Ortaköy	34.792	18.539	16.253	53,29	46,71
Sarıyahşi	5.615	4.038	1.577	71,91	28,09

Kaynak: TÜİK, 2014

Nüfus bakımından en büyük ilçeleri sırasıyla Merkez, Ortaköy ve Eskil'dir. Nüfus bakımından en küçük ilçesi ise Sarıyahşi'dir. Yüzölçümü bakımından en büyük ilçesi Merkez, en küçük ilçesi Sarıyahşi'dir. Aksaray ilinde Aksaray Üniversitesi adıyla yeni bir üniversite kurulmuştur. Bu üniversite; Niğde Üniversitesi Rektörlüğüne bağlı iken adı ve bağlantısı değiştirilerek oluşturulan ve Rektörlüğe bağlanan fakülte ve yükseköğretim ile Rektörlüğe bağlı olarak yeni kurulan enstitülerden oluşmaktadır.

TÜİK tarafından gerçekleştirilen Türkiye 2014-2023 nüfus projeksiyonu çalışmasına göre nüfus beklentisi Aksaray için 379.050 kişi olacağı öngörülmektedir.

İlin gelecek yıllardaki nüfus projeksiyonu aşağıdaki şekilde öngörülmektedir.

Tablo 5. Aksaray İli nüfus projeksiyonu

2017	2020	2023
381.629	380.964	379.050

Kaynak: TÜİK, 2014

2012 yılı verilerine göre il genelinde işsizlik oranı %5,8 olup Türkiye genelindeki %9,2'lik oranla mukayese edildiğinde daha düşüktür. Sosyal güvenlik kapsamındaki nüfusun toplam nüfusa oranı ise %80,68 olarak kayıtlara geçmiştir. 2012 yılı verileri ışığında iş gücüne katılma oranı %48,6 iken istihdam oranı ise %45,8 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 6. Aksaray işgücüne katılım ve işsizlik oranları

	2010			2011			2012			2013		
	İşgücüne Katılma Oranı (%)	İşsizlik Oranı (%)	İstihdam Oranı (%)	İşgücüne Katılma Oranı (%)	İşsizlik Oranı (%)	İstihdam Oranı (%)	İşgücüne Katılma Oranı (%)	İşsizlik Oranı (%)	İstihdam Oranı (%)	İşgücüne Katılma Oranı (%)	İşsizlik Oranı (%)	İstihdam Oranı (%)
Aksaray	48,7	9,2	44,2	49,4	6,5	46,2	48,6	5,8	45,8	50,1	5,8	47,2
Türkiye	48,8	11,9	43	49,9	9,8	45	50	9,2	45,4	50,8	9,7	45,9

Kaynak: TÜİK, 2014

1.3. SOSYO-EKONOMİK YAPI

Aksaray'da gerek OSB olması gerekse Sütaş, Colin's, Mercedes-Benz Türk, Keskinlik, Poltyech gibi markaların yatırımlarının olması sanayi sektörünü açısından gelinen ileri seviyeyi göstermektedir. Büyük firmaların yer alması ve büyükşehir olan Konya ile ticari açıdan yoğun etkileşim içinde olunması, nüfusun yoğunlaşmasında, istihdamın ve üretimin artmasında etkili olmuş ve Aksaray Merkez İlçe'sini sosyo-ekonomik gelişmişlik açısından iyi bir seviyeye taşımıştır.

Aksaray İli şehirleşme oranı, kişi başına gayrisafi yurtiçi hâsıla ve sanayi iş kolunda çalışanların toplam istihdama oranı bakımından Türkiye ortalamasının altındadır. Yıllık nüfus artış hızı ve tarım kolunda çalışanların toplam istihdama oranı ise Türkiye ortalamasının üstündedir. SGK kayıtlarına göre, 2010 yılında 4.369 işletme ve 33.175 sigortalı çalışan bulunmaktadır.

1.4. ULAŞIM

Aksaray, çevre illere ve ülkenin diğer bölgelerine dört devlet yolu ile bağlanmaktadır. Kuzeyde E-90 yolu ile Ankara'ya doğuda Nevşehir'e, batıda Konya'ya ve güneyde E-90 karayolu ile Niğde ve Adana yolu ile bağlantılar kurulmaktadır. Konum olarak Türkiye'nin ortasında, bölgeler ve iller arası geçiş yolları üzerinde bulunması, An-



kara, Adana, Mersin, Kayseri ve Konya gibi büyükşehirlerle yakın ve komşu olması, ulaşım ve pazarlamada bölgeye önemli bir avantaj sağlamaktadır. Buna karşın etrafının büyük şehirlerle çevrelenmiş olması Bölgenin gelişiminin önünde önemli bir dezavantaj olarak da söylenebilir. Aksaray ilinde 495 km il ve devlet karayolu bulunmaktadır (Tablo 7).

Tablo 7. Aksaray yol uzunlukları (km, 2008-2013)

İLLER	İL VE DEVLET YOLLARI		OTOYOL		KÖY YOLU		DEMİRYOLU	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Aksaray	487	495	-	-	2.139	2.182	-	-

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2014

Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri tren hattının etüt-fizibilite çalışmalarına başlanmış olup Aksaray sınırları içerisinde 2 adet istasyon planlanmıştır. Bunlar Sultanburnu ve Aksaray Merkez şeklindedir. Söz konusu hattın Antalya-Konya hattının 2023 sonuna kadar, Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri hattının ise 2035 yılı sonuna kadar tamamlanması planlanmaktadır. Turizm başta olmak üzere geçeceği şehirlere önemli katkılar yapması beklenen hattın yolcu ve yük taşımacılığına yönelik karma hızlı tren hattı olması beklenmektedir.

Ulaştırma yatırımları ile Bölge ve Aksaray Türkiye'nin bağlantı noktası haline gelecek, denizlere açılmasının yanında batı-doğu bütünleşmesinde bir köprü görevi üstlenecektir. Bölgenin demiryolu başta olmak üzere ulaştırma altyapısı güçlendirilecektir. Bu kapsamda Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir-Kayseri ve Kırşehir-Aksaray-Ulukışla demiryolu (yük-yolcu) hatlarının uygulama projeleri tamamlanacaktır.

Aksaray-Ulukışla hattının yapılmasının ardından Orta Anadolu'da üretilen ihrac mallarının Mersin ve Samsun Limanlarına taşınmasında ekonomik açıdan önemli avantajlar sağlayacaktır. Gerçekleştirilecek bu proje ile, kuzey-güney aksı olan Samsun-Mersin demiryolu hattı tamamlanmış ve Aksaray bu hattın en önemli noktasında yer almış olacaktır.

1.5. TARIM

Aksaray'da tarım ve hayvancılık faaliyetleri yapılmakta olup, mevcut toprakların % 54,4'ü tarıma elverişli olup, geri kalan % 45,6'sı ise çayır, mera, bozuk ormanlık ve tarıma elverişsiz ormanlardır. 420.430 hektar olan tarım alanlarında; hububat, baklagiller, endüstriyel bitkiler, yumrulu bitkiler, meyve ve sebze yetiştirilmektedir. Tarıma elverişli arazilerin % 86'sında kuru, % 14'ünde sulu tarım yapılmaktadır. Aksaray ilçelerinde yetiştirilen ürünler Tablo 8'de verilmiştir.

Tablo 8. İlçe bazında yetiştirilen tarımsal ürünler

İLÇE	ÜRÜN GRUBU
Merkez	Buğday, Arpa, Yonca, Şekerpancarı, Nohut, Ayçiçeği (Çerezlik – Yağlık), Silajlık Mısır, Üzüm, Ceviz, Elma, Sebze, Kavun, Karpuz
Ağaçören	Nohut, Arpa, Çavdar, Buğday, Yonca, Ceviz, Kavun
Eskil	Buğday, Yağlık Ayçiçeği, Arpa, Şekerpancarı, Yonca, Dane Mısır, Silajlık Mısır
Gülağaç	Buğday, Arpa, Şekerpancarı, Patates, Yeşil Mercimek, Nohut, Kuru Fasulye, Çerezlik Kabak, Üzüm
Güzelyurt	Buğday, Arpa, Patates, Nohut, Fiğ, Kuru Soğan, Çilek
Ortaköy	Arpa, Nohut, Fiğ, Buğday, Şekerpancarı, Kuru Fasulye, Patates, Çerezlik Kabak, Ceviz, Elma, Üzüm
Sarıyahşi	Buğday, Arpa, Nohut, Şekerpancarı, Fiğ, Yağlık Ayçiçeği, Kavun, Karpuz

Kaynak: Aksaray İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü, 2013

%6,8 ile şeker pancarı üretiminde Türkiye'de üçüncü sırada yer almakta ayrıca çerezlik kabak üretiminde de Türkiye üretiminde üçüncü sırada yer almaktadır (Tablo 9).

Tablo 9. Tarımsal ürün üretim miktarları

ÜRÜN	ÜRETİM MİKTARI (ton)	ÜRETİCİ SAYISI	ÜLKE SIRALAMASI
Kabak (çerezlik)	2.977	242	3
Şekerpancarı	1.030.170	1.513	3
Arpa	228.358	13.670	8
Patates	209.306	244	8
Yonca	208.735	1.880	15

Kaynak: Aksaray İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü, 2013

1.5.1. Hayvancılık

İl genelinde Merkez ve diğer ilçelerde özellikle büyükbaş, küçükbaş ve kümes hayvan yetiştiriciliği ön plana çıkmaktadır. Yıllara göre hayvan varlığında büyükbaş, küçükbaş hayvan ve kümes hayvanları açısından değerler Tablo 10'da verildiği gibidir.

Tablo 10. Hayvan varlığı

YIL	SIĞIR	MANDA	KOYUN	KEÇİ	KÜMES HAYVANI
2009	96.689	665	313.162	11.104	338.983
2010	104.802	648	313.892	11.981	279.636
2011	117.952	544	315.354	13.110	302.651
2012	172.262	453	359.140	20.414	329.024
2013	220.092	772	375.031	33.831	321.945

(Kaynak: TÜİK, 2014)

2013 yılı özelinde ilçelerdeki durum ise Tablo 11'de verilmiştir.

Tablo 11. İlçeler bazında hayvansal üretim verileri

	SIĞIR SAYISI	KOYUN SAYISI	KEÇİ SAYISI	SÜT ÜRETİMİ (ton)	KÜMES HAYVANLARI SAYISI
Aksaray	220.092	375.031	33.831	304.450	321.945
Merkez	139.210	236.131	19.692	172.943	248.478
Ağaçören	6.952	26.500	5.598	13.456	6.399
Eskil	46.266	55.332	751	72.927	13.230
Gülağaç	6.920	14.020	1.241	11.426	31.685
Güzelyurt	3.978	8.410	1.023	6.404	8.403
Ortaköy	15.455	30.606	5.401	25.894	12.405
Sarıyahşi	1.311	4.032	125	1.400	1.345

2012 yılı TÜİK verileri uyarınca dana, düve, tosun, inek, manda gibi kesilen hayvan sayısı ve et miktarlarına göre büyükbaş karkas ağırlık ortalamasında Aksaray, 334 kg ortalama ile 4. sırada yer almaktadır.

1.6. TURİZM

Aksaray geçmiş medeniyetlere ev sahipliği yapmış bir kültür kentidir. Tarihsel ve kültürel dokusu ile gelen ziyaretçilerin ilgisini çekmenin yanı sıra; ilçelerinde bulunan doğal güzellikleri, gölleri, mağaraları, mesire ve dinlenme yerleri, kaplıcaları ile son yıllarda önemi artan bir yöre olmaktadır. Aksaray alternatif turizm türleri için adeta bir cennettir. Birçok alternatif turizm türüne imkan veren Aksaray'da öne çıkan alternatif turizm türleri şunlardır.

- İnanç Turizmi
- Kültür Turizmi
- Termal Turizm
- Ekoturizm

İnanç Turizmi ve Kültür Turizmi yapılabilecek destinasyonlar; Sultanhanı, Ağzıkarahan, Alayhan, Öresunhan, Saratlı ve Gaziemir yer altı şehirleri, Somuncu baba türbesi ve külliyesi,

Yunus Emre, Tapduk Emre, Kılıçarslan, Yusuf Hakiki Baba Türbeleri, Aksaray Müzesi, Azmi Milli Müzesi, Eğri Minare, İhlara Vadisi, Kilise Camii, Kızıl Kilise, Aksaray kültürü, Nora antik şehri, Selime Katedrali, Sofular Vadisi ve Ulu camidir.

Aksaray'da yapılabilecek ekoturizm faaliyetleri ve alanları Tablo 12'de verilmiştir.

Tablo 12. Ekoturizm faaliyet alanları

EKO TURİZMİ FAALİYET TÜRÜ	FAALİYETLERİN YAPILDIĞI/YAPILABİLECEĞİ BÖLGELER
Doğa Yürüyüşü	İhlara Vadisi vadi içi yürüyüşü, Tuz Gölü
Atlı Doğa Yürüyüşü	Selime bölgesi
Dağcılık	Hasan Dağı
Bisiklet	Güzelyurt, Selime bölgesi
Kuş Gözlemciliği	Tuz Gölü, Sarıyahşi Hirfanlı Barajı
Yayla Turizmi	Hasan Dağı
Kampçılık	Hasan Dağı, İhlara bölgesi
Kayak Turizmi	Hasan Dağı
Yamaç Paraşütü	Yuva kasabası Mamatlı Tepesi, Ekecik Dağı
Festival turizmi	Merkez, Güzelyurt, Sultanhanı
Termal Turizmi	Ziga Kaplıcaları, İlisu, Narlıgöl
Akarsu Turizmi	Melendiz Çayı, Uluirmak
Sportif Olta Balıkçılığı	Mamasun Barajı, Hirfanlı Barajı, Gülağaç, Balcı Göleti, Kültepe Göleti

Kapadokya'nın giriş kapısı olan Aksaray'da 2014 yılsonu itibariyle 15 adet turizm işletme belgeli, 25 adet ise belediye belgeli olmak üzere toplam 40 adet işletme hizmet vermektedir. Bu işletmelerin toplam oda ve yatak kapasitesi sırasıyla 1.048 ve 2.168'dir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2014).

2012, 2013 ve 2014 yıllarında Aksaray'ı ziyaret eden yerli ve yabancı turist sayıları incelendiğinde 2013 yılında bir artış yaşanmıştır. Son üç yıla bakıldığında Aksaray'da konaklayan yabancı turist sayısı yerli turist sayısından daha fazladır. 2014 yılı içerisinde Aksaray'da konaklayan turist sayısı bir önceki yıla kıyasla %20 düşüş göstermiş olup yaklaşık 133 bin kişiye gerilemiştir. Toplam geceleme sayısı ise yaklaşık 544 bin gece olmuştur. Almanya ve Hollanda'dan gelen turist sayısında ciddi düşüşler gözlenirken yerli turist sayısında da %16'lık bir düşüş yaşanmıştır.



1.7. EĞİTİM

Aksaray genelinde, 9'u resmi, 1'i özel olmak üzere toplam 10 bağımsız anaokulu; 1 Kız Meslek Lisesi bünyesinde, 3 Lise bünyesinde ve 183 ilköğretim okulu bünyesinde olmak üzere toplam 262 anasınıfı şubesinde 4.172 öğrenci; 2 Özel Eğitim Okulunda 115 öğrenci; 281 ilköğretim Okulunda 59.408 öğrenci; 60 Genel ve Mesleki ve Teknik Lisede 12.384 öğrenci olmak üzere, il genelinde toplam 71.907 öğrenci eğitim-öğretimini sürdürmektedir.

2013-2014 yılları arasında okul şube ve öğretmen başına düşen öğrenci sayıları aşağıdaki Tablo 13'te verilmiştir.

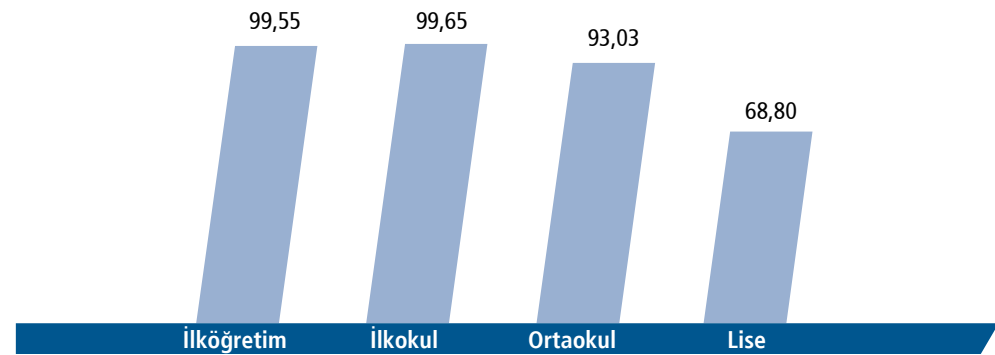
Tablo 13. Öğrenci sayıları

	İLKOKUL	ORTAOKUL	LİSE
Okul	142	187	282
Şube	22	24	23
Öğretmen	18	16	15

Kaynak: MEB, 2015

Okullulaşma oranı açısından ise Aksaray oldukça iyi bir konumdadır.

Okullaşma Oranı (%)



Şekil 3. Okullulaşma oranı

2. FİZİKSEL VE COĞRAFI ÖZELLİKLER

Türkiye'nin, doğusunu batıya, kuzeyini güneye bağlayan kavşak noktasında bulunan tek il olma özelliğini taşıyan Aksaray, Konya, Kayseri, Adana, Ankara gibi sanayi ve ticaret kentlerine çok yakın mesafelerde, E-90 karayolu üzerindedir. Ankara'ya 225 km, Konya'ya 148 km, Adana'ya 265 km uzaklıktadır. Aksaray sınırları içinde devlet yolları olarak 248 km, il yolları olarak 243 km olmak üzere toplam 491 km karayolu ağı bulunmaktadır ve bunun 206 km'sinde bölünmüş yol çalışmaları tamamlanmıştır. Ayrıca 2182 km köy yolu ağı bulunmaktadır. Aksaray, Kapadokya Nevşehir Havalimanına 100 km ve Mersin Limanı'na 265 km uzaklıktadır.

Halen demiryolu ağına bağlı olan Ulukışla İlçe'sine 111 km uzaklıkta olan Aksaray'ın, Ulukışla ve Kırşehir'i birbirine bağlaması planlanmaktadır. Ayrıca Kayseri ve Konya'yı Aksaray üzerinden birbirine bağlayacak Hızlı Tren Hattı da planlanmaktadır.

Aksaray ilinde 2010 yılında 553.243 MWh, 2011 yılında 561.652 MWh, 2012 yılından ise 641.665 MWh'lik elektrik enerjisi tüketimi yapılmıştır. 2012 yılı verileri ışığında kurulu güç ise 105,68 MW'tır. Kişi başı elektrik tüketim değeri ise 2011 yılı verileri uyarınca 1.466 kWh olarak kaydedilmiştir. Ayrıca il'de konut ve sanayide 2005 yılından bu yana doğalgaz kullanılmaktadır.

2.1. SOSYAL ALTYAPI

Aksaray ili şehirleşme oranı, kişi başına gayrisafi yurtiçi hâsıla ve sanayi iş kolunda çalışanların toplam istihdama oranı bakımından Türkiye ortalamasının altındadır. Yıllık nüfus artış hızı ve tarım kolunda çalışanların toplam istihdama oranı ise Türkiye ortalamasının üstündedir. 2013 yılı TÜİK verilerine göre Aksaray ilinde işsizlik oranı %5,8'tir ve iller arasında 7. sırada yer almıştır. Ekonomisi tarım ve hayvancılığa da-

yılı olan Aksaray'da, başta buğday olmak üzere şeker pancarı, arpa, patates, soğan, üzüm, elma, mısır, fasulye ve burçak yetiştirilmektedir. Platolardaki geniş otlaklarda çok sayıda koyun beslenmektedir.

SGK kayıtlarına göre, 2010 yılında 4.369 işletme ve 33.175 sigortalı çalışan bulunmaktadır. İlde Aksaray Organize Sanayi Bölgesi olmak üzere 1 OSB bulunmakta ve gelişimine devam etmektedir. Ayrıca, 3 tane Küçük Sanayi Sitesi (KSS) tamamlanmış olup 2 adet KSS kurulum çalışmaları devam etmektedir. Tamamlanmış KSS'ler Tablo 14'te verildiği üzere, 255 işyeri sayısı ve % 100 doluluk oranı ile Aksaray Merkez KSS, 301 işyeri sayısı ve % 86 doluluk oranı ile Aksaray Merkez (Örnek) KSS ve 250 işyeri sayısı ve % 72 doluluk oranı ile Aksaray Ortaköy KSS'dir.

Tablo 14. Küçük sanayi siteleri

KÜÇÜK SANAYİ SİTESİ	İŞYERİ SAYISI	FAAL İŞYERİ SAYISI	BOŞ İŞYERİ SAYISI	DOLULUK ORANI (%)
1 Aksaray Merkez KSS	255	255	0	100
2 Aksaray Merkez Örnek KSS	301	260	41	86
3 Aksaray Ortaköy KSS	250	180	70	72
TOPLAM	806	695	111	86



3. PROJENİN GEREKÇESİ

Türkiye'de otomotiv endüstrisi geldiği konum itibarıyla gelişmiş bir sektör haline gelmiştir. Buna paralel olarak otomotiv sektöründe tedarik zincirindeki en önemli halkalardan birisi olan yan sanayici kuruluşun da aynı düzeye erişebilmesi adına sahip olması gerektiği bazı özellikler vardır. Bu özellikler şu şekilde sıralanabilir:

- ✓ Trendleri izleyerek değişiklik ve değişkenliklere hazırlıklı olmalıdır.
- ✓ Sürdürülebilir olmak için eğitimi ve gelişimi ilke edinmelidir.
- ✓ Müşteri beklentilerini karşılayabilmek adına, tüm süreçlerde güncel teknolojiyi kullanmalıdır.
- ✓ Ana ve yan sanayi firmaları arasında güvene dayalı bir işbirliği sağlanmalıdır.
- ✓ Konusunda tecrübeli personel altyapısına sahip olmalıdır.
- ✓ Üretim planı oluştururken ani talep dalgalanmalarına da cevap verebilecek esnekliğe sahip olmalıdır.
- ✓ Yatırıma önem vermek suretiyle rekabetçi teknolojilere sahip olmalıdır.
- ✓ Yan sanayi kuruluş verimlilik, maliyetlerin aşağı çekilmesi, katma değeri yüksek teknolojik ürün(ler) geliştirme gibi konularda ana sanayici ile ortaklaşa faaliyetler gerçekleştirmelidir.
- ✓ Yan sanayici pazardaki rekabetçi konumunu sadece ürün fiyatına değil üretim kapasitesi, kalite, verimlilik, çalışan profili vb. üretime yönelik diğer kriterlerine de dayandırmalıdır.
- ✓ Tedarik anlaşmaları yapılırken uzun soluklu olmalı ki yan sanayici ilgili ürün(ler) için yapacağı yatırımlarını buna göre planlayabilsin. Aksi takdirde kısa süreli bir birliktelik riskleri de beraberinde getireceği için yapılan kısa süreli bir anlaşma neticesinde ürün(lerin) satış fiyatı diğer opsiyona göre yüksek olabilir.
- ✓ Yan sanayici, tedarik sağladıkları ana imalatçı firmanın talebini karşılamak adına Ar&Ge, Ür&Ge gibi faaliyetlere önem vermeli, bunun için bölümler açmalı, yetişmiş kalifiye personel istihdam ederek sürdürülebilir bir kalite anlayışını kurum kültürü olarak oluşturabilmelidir (Yaşar O, 2013).

Yan sanayicinin bu özellikleri kendi bünyesinde edinebilmesi için elektrik, doğal gaz, su gibi kaynakların temini ve çevresel kaygılar açısından problem yaşamayaacağı bir coğrafi alanda hizmet veriyor olması gerekmektedir. Zira bu tarz kurum dışı unsurlar, işletme için problem olursa bu üretim kaybı, maliyet artışı ve rekabet gücü kaybı olarak yansiyacaktır. Bu perspektiften bakıldığında altyapı ihtiyaçlarından vazgeçilmezi elektrik teminidir. Sanayide sadece elektriğin varlığı değil, teknik olarak kalitesi ve kesintisizliği, rekabetçi üretim için ise birim maliyetleri fevkalade önem kazanmıştır. Organize Sanayi Bölgeleri tüzel kişilikleri elektrik dağıtım lisansı alarak 2007'den itibaren lisanslı olarak yapabilmek hakkı kazanmıştır. OSB'ler iletim müşterisi olduklarında dağıtım şirketine ödemekte olduğu kayıp/kaçak bedeli, iletim bedeli, dağıtım bedeli, perakende hizmet bedeli karşılıklarını ödemez, bu hizmetleri kendisi üreterek, sadece maliyetlerini sanayicilerine yansıtmaktadır. Dolayısıyla bu ucuzlama ortalama % 20'leri aşmakta, yapılan yatırımların geri ödemeleri tamamlandığında daha üst oranlara çıkıp sürekli olabilmektedir. Doğalgaz tedariki hususunda ise OSB'ler, doğalgaz sağlayıcısı şirketlerden daha uygun fiyata doğalgaz temin etmekte ve bunu sanayicisine yansıtmaktadır. Aynı şekilde OSB'ler atık su arıtma tesisleri kurulumu ve işletmesi, katı atıkların bertarafı ve çevre mevzuatı kapsamında sanayicilerine hem mevzuat gerekliliklerini yerine getirme hem de daha uygun fiyatlı hizmet götürebilmektedirler. Bütün bunların yanında son teşvik düzenlemesi kapsamında OSB'lere dönük pozitif ayrımcılık yapılmıştır. Bölgesel ve büyük ölçekli teşvikler kapsamında OSB'lere yapılan yatırımlar bir alt bölge teşvikinden yararlanmaktadır.

OSB bünyelerinde itfaiye merkezi, yangın hidrant sistemi, ambulans, poliklinik, güvenlik kontrolü, tır parkı ve kantarı, eğitim ve konferans merkezi ve okul gibi hizmetler sunabilirler.

Yine OSB'lerde bulunan işletmeler (Kahraman, 2013);

- ✓ Emlak vergisinden inşaat bitim tarihini takiben bütçe yılından itibaren 5 yıl muafittir.
- ✓ Atık su bedelinden muafittir.
- ✓ Bina inşaat harcı ve yapı kullanma izni harcından muafittir.
- ✓ Belediyelerin çevre temizlik hizmetlerinden yararlanmayan işletmeler, çevre temizlik vergisinden muafittir.
- ✓ Tevhid ve ifraz işlemi harcından muafittir.
- ✓ Yapı denetim kuruluşlarına ödenecek hizmet bedeline % 75 indirim uygulanır.

Firma Ölçeği ve Kurumsallaşma

Bir otomotiv yan sanayi firması, ulusal ve uluslar arası pazarda rekabet edebilmek için KOBİ niteliğindeki aile şirketi niteliğinden çıkıp kurumsallaşmış, tam kapasite çalışabilen, spesifik enerji yoğunluğu düşük, maliyet avantajına sahip ve Ar&Ge

çalışmaları için kaynak ayırabilen bir yapıda olmalıdır. Aksaray'da yan sanayi kuruluşları çoğunlukla aile şirketi hüviyetindedir. OSB kurulumu sayesinde bu tarz yan sanayi firmaları yapısal değişim gerçekleştirip daha rekabetçi bir seviyeye ulaşabileceklerdir.

Aksaray ili Otomotiv Yan Sanayi Sektörü ve Destekleyici Endüstriler

Hammadde ve Ara Mal Tedarikçileri

Otomotiv ve otomotiv yan sanayi; demir-çelik, alüminyum, petro-kimya, lastik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Dolayısıyla, otomotiv yan sanayinin bir küme olma potansiyeli gösterilmesi açısından bakılması gereken bir diğer faktör, bahsedilen bu sektörlerin gelişmişlik ve rekabetçilik seviyesi ve firmaların Aksaray iline olan uzaklığıdır. Aksaray otomotiv sanayinde yer alan firmalar, girdilerinin büyük çoğunluğunu Bursa, Konya ve Ankara'dan temin etmektedirler. Ancak ölçek olarak küçük olan Aksaray'lı firmaların az sayıda üretimi gerçekleştirmek için satın aldığı girdilerin maliyeti de fazla olmaktadır. Otomotiv yan sanayi üretiminde girdilerin ağırlıklı olarak metal ve metal ilişkili girdiler olduğu bilinmektedir. Bu noktada, Türkiye'deki en büyük alüminyum üreticisi olan Konya-Seydişehir Alüminyum'un bölgede olması Aksaray'daki otomotiv yan sanayi firmaları için önemli bir avantajdır. Alüminyumun yanı sıra sektördeki üretim gücünü etkileyen diğer girdiler çelik, bakır, alüminyum, plastik malzeme, döküm, pik vb. olarak sıralanabilir. Şehirdeki firmalar çoğunlukla pik girdi ihtiyacını Kardemir Demir Çelik fabrikasından; demir ihtiyacını İskenderun Demir Çelik fabrikasından ve bronz pirinç ihtiyacını ise yerli ve yabancı tedarikçilerden temin etmektedir. Bununla birlikte bu ürünlerin tedarik zinciri sürecinde rol alan aktörlerden büyük çaplı bayilerinde Konya ve Kayseri gibi yakın illerde bulunmaları bir avantaj oluşturmaktadır (Barca ve diğ., 2013).

Tam Zamanında Üretim/Tedârik

Kanban veya tam zamanında üretim, hatta sıfır stoklu üretim olarak da adlandırılan bu üretim tarzı, ilk olarak Toyota firması tarafından geliştirilmiş olup, daha sonra tüm Japon firmaları tarafından uygulanmıştır. Bu üretim tarzında, yan sanayici firmaları ana firmaya çok sık zaman aralıklarıyla ve az miktarlarda, yani üretim sırasında gerekli olduğu kadar parça teslimatı yapacak şekilde iş programları yaptıklarından dolayı fabrikalardaki stok düzeyi minimum seviyededir. Bu da maliyetleri düşürücü bir etkidir. Tam zamanında (Just-in-time-JIT) üretim/tedarik, en açık ifadeyle; son ürün üreticisinin ürünü tam satılacağı zamanda üretmesi, yan sanayicinin ise ilgili aksam ve parçayı son ürün üreticisinin tam istediği zamanda üretim ve teslimat yapması olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla, tüketicinin talebi ölçüsünde üretim yapılması, parça üreticisinden son ürün satıcısına kadar ki tüm işlemlerde stoksuz tedarik, üretim ve satışın sağlanması şeklinde bir zincir söz konusudur.

Sektör devleri olan Ford, Renault, Toyota, Honda, Mercedes, Volvo v.b. gibi firmanın çok fazla tedarikçilerinin olması ve parça tedarikinde Kanban, JIT gibi uygulamalar sebebiyle zaman ile yarışarak ihtiyaç duydukları parçaları, tam zamanında, istedikleri kalitede ve eksiksiz olarak temin etmek isterler. Ancak satın alma siparişlerini aylık ya da haftalık olarak tedarikçilerine geçtikten sonra ana imalatçının satışlarındaki değişikliklere göre çekilen siparişlerin sürekli olarak revize edilebilir. Bu sebeple, otomotiv sektörü, kurumsal kaynak planlama (Enterprise Resource Planning-ERP) tarzı uygulamaları yoğun bir biçimde kullanmaktadır. Örneğin siparişlerin bir bilgi akış yazılımı üzerinden gerçekleştirmek, verilerin çok daha hızlı ve doğru bir şekilde güncellenmesini mümkün kılar. Bu sebeple yeni kurulacak olan yan sanayi firmaları yanında mevcut yan sanayicilerinde OSB içindeki yapılanmaya katılımları onların işleyişlerini, ana tedarikçilerine olan hizmet kalitelerini ve ana imalatçının anlık beklentilerine daha hızlı cevap verme kabiliyetlerini arttıracak, bunun için gereken altyapı yatırımlarını da OSB kurulumu esnasında verilecek teşviklerden faydalanarak gerçekleştirebileceklerdir (Küçükuysal, 2012).

Makine ve Donanım Tedarikçileri

Otomotiv yan sanayi firmalarının makine ihtiyaçları değerlendirildiğinde, makine imalatçılarının genelde Marmara bölgesinde kümelenmiş olması Aksaray'daki firmaların makine alımlarında lojistik maliyetlerini artıracığından bir dezavantaj gibi görünmektedir. Ancak çoğunlukla firma kurulumunda yada teknoloji yenilemede gündeme gelen makine alımlarının lojistik maliyetleri bu açıdan çok büyük bir öneme sahip değildir. Öte yandan Aksaray ili içinde otomotiv yan sanayi firmalarına hizmet verecek yeterlilikte kalıp ve modelleme firmalarının olduğu söylenebilir. Ancak talep miktarının azlığı kalıp ve modelleme firmalarının da en büyük problemidir. Bu problemin OSB kurulmasıyla oluşacak talep artışı nedeniyle kısmen ortadan kalkacağı söylenilebilir (Barca ve diğ., 2013).

Dışarıdan Alınan Hizmetler

Ülke haritasına bakıldığında merkezi sayılabilecek konumu olmasına rağmen deniz ve demiryolu taşımacılığının olmaması, diğer illerle kıyaslandığında Aksaray için negatif bir durum teşkil etmektedir. Çünkü denizyolu taşımacılığı, gerek sanayi ham maddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin demiryoluna göre 3,5 kat, karayoluna göre 7 kat ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması herhangi bir şehirdeki firmalara lojistik maliyeti avantajı sağlayan en önemli unsurdur (Barca ve diğ., 2013).

OSB'nin kurulmasıyla lojistik faaliyetlerinin de daha etkin bir hal alması beklenmektedir. Mal sevkiyatlarından kaynaklanacak hareketlilik, il'de lojistik merkez(ler)inin kurulmasına yol açacaktır. Ortak lojistik merkezlerinin kurulması ya da ambarlar aracılığıyla nakliyenin yapılması lojistik maliyetlerini düşürecektir. Bu sayede mevcut durumda İstanbul'a bir ürün yollayan ya da sipariş ettiği ürünü bekleyen bir yan sanayi

kuruluşu sevkiyat için hem daha az maliyete katlanacak hem de daha kısa sürede ürünü temin edecek yada yollayabilecektir.

Aksaray otomotiv yan sanayinin küme olma potansiyeline katkıda bulunacak destekleyici sektörlerden birisi lojistikdir. Bu anlamda şehirde bir lojistik köyün olmaması veya ortak lojistik firmaları gibi oluşumların sağlanamamış olması Aksaray otomotiv yan sanayi için bir dezavantaj oluşturmaktadır. Firmalar ya kendi lojistik olanaklarını kullanmakta veya ambarlar aracılığıyla bu ihtiyaçlarını gidermektedirler. Ancak firmalar birbirinden bağımsız ve işbirliği olmadan lojistik hizmeti satın aldığından özellikle küçük partiler halinde satın almalar veya satışlarda lojistik maliyetleri de yükselmektedir (Barca ve diğ., 2013).

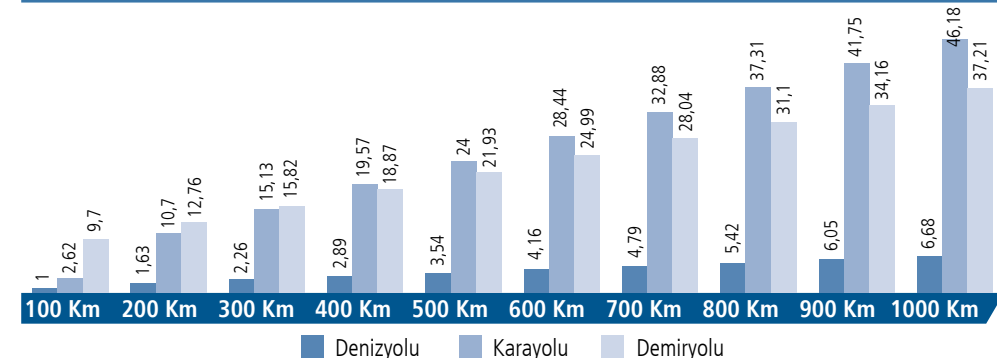
Taşıma maliyetleri için T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın hazırladığı "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu" uyarınca karayolu, denizyolu ve demiryolu taşıma maliyetleri, % 80 doluluk oranı ve 3300 DWT (bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık birimi)'lik gemi için gidilen mesafeye göre birim yük başına taşıma maliyetleri Tablo 15 ve Şekil 4'te verilmiştir.

Tablo 15. Farklı yük taşımacılığı türleri için birim taşıma maliyetleri

TAŞIMA MALİYETLERİ (\$/ton)										
ULAŞIM ARACI	100 km	200 km	300 km	400 km	500 km	600 km	700 km	800 km	900 km	1000 km
Denizyolu	1.00	1.63	2.26	2.89	3.52	4.16	4.79	5.42	6.05	6.68
Karayolu	6.26	10.70	15.13	19.57	24.00	28.44	32.88	37.31	41.75	46.18
Demiryolu	9.70	12.76	15.82	18.87	21.93	24.99	28.04	31.10	34.16	37.21

Kaynak: Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu, 2005

Taşıma Maliyetleri



Şekil 4. Taşıma maliyetleri.

Türkiye'de yurtiçi taşımacılığının %94,4'ünün karayolu ile yapıldığı dikkate alınırsa Aksaray'ın coğrafi konumundan kaynaklanan avantajı daha net bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Sonuç olarak;

Gelişmiş ülkeler seviyesi içerisinde güçlü bir ekonomi ile yer alabilmek için imalat (dolayısıyla otomotiv ana ve yan sanayi) sektörünün koordineli bir şekilde yürütüldüğü organize sanayi bölgelerinin teşvik edilerek kurulması önem arz etmektedir. İhtisas organize sanayi bölgeleri, üretim firmalarının bir arada oldukları, alt yapı hizmetlerinin daha kolay, ucuz ve etkin temin edildiği, bulunduğu bölgedeki işsizliği azaltma konusunda çeşitli olanaklara sahip, üretim, temin, satış ve lojistik kaynaklı yerleşim birimleridir. Ayrıca tedarik zinciri, üretim maliyetleri, kalifiye personel istihdamı, yenilikçi satış stratejileri ve pazarları gibi birçok hususta organize sanayi bölgesi, firmalara, değerli avantajlar sunabilmektedir. Bu durum dolaylı olarak işletmelerin rekabet gücünü ve kârlılıklarını artırırken kurulacak OSB ile otomotiv yan sanayi firmaları olumlu kazanımlar sağlayacaklardır.

3.1. ULUSAL VE BÖLGESEL DÜZEYDE TALEP ANALİZİ

Aksaray'da otomotiv sektörü Mercedes-Benz Türk AŞ odağında gelişmiş olup yabancı dil bilen (özellikle almanca bilen) mühendislere bünyesinde yer vermektedir. Aksaray gibi bir lokasyonda bu özelliklere sahip personel bulmak zor olsa da Mercedes'in sunmuş olduğu çalışma koşulları, ücret ve sosyal olanaklar il dışından kalifiye elemanların burayı tercih etmelerini mümkün kılmaktadır.

OSB'nin kurulması ile birlikte Aksaray'da nitelikli personel ihtiyacı olacaktır. Bu durum Aksaray'ın gelişmesi, Aksaray Üniversite'si mezunlarının iş bulma olanaklarının artması şeklinde yorumlanabilir. İlaveten hayat pahalılığı açısından Aksaray'ın diğer illere göre (İstanbul, Ankara, Adana, Kocaeli, Bursa vb.) daha makul olacağı için işgücü maliyetleri açısından bir avantaj oluşturmaktadır.

Ancak Aksaray'ın sosyal yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, çalışan tercihiinde sadece ücret kaynaklı değil aynı zamanda sosyal seviyesi iyi bir şehir olduğu için de olmasına sebep olacaktır. Bu sayede otomotiv ana ve yan sanayinin ihtiyaç duyduğu nitelikli işgücüne ulaşmak bir sorun olmaktan çıkacaktır.

Aksaray'da otomotiv ve otomotiv yan sanayinin gelişimine girdi sağlayacak bilgi kaynaklarının başında Aksaray Üniversitesi gelmektedir. Özellikle ihtiyaç duyulan personel alanlarından olan makine ve endüstri mühendisliği bölümünün Aksaray Üniversitesi bünyesinde eğitim faaliyetlerine devam ediyor olması sektör için bir avantaj oluşturmaktadır. Ayrıca yönetim, kurumsallaşma, satış ve pazarlama, maliyet ve verimlilik, ihracat, insan kaynakları eğitimi ve diğer teknik konularda eğitim ve/veya danışmanlık hizmeti sunabilecek Aksaray Üniversitesi gibi bir kurumun varlığı bir avantajdır. Üniversite Sanayi İşbirliği Uygulama ve Araştırma Merkezi (USAK-MER) bu anlamda hem nitelikli eleman ihtiyacının karşılanmasında hem de teknik anlamda destek sağlanması hususunda ve/veya ortak projelerin geliştirilmesinde bir avantaj sağlayacaktır (Barca ve diğ., 2013).

Diğer taraftan kurulması planlanan OSB'nin otomotiv yan sanayisinde bir atılıma neden olabilmesi için rekabet gücünün ve üretim kapasitesinin artırılması hususlarında yapılması gerekenler aşağıda Tablo 16 ve 17'de verilmiştir. Tabloda verilen hedefler ve yapılması önerilenler OSB kurulumu ile sağlanabilecektir.

Tablo 16. Otomotiv yan sanayi için aktiviteler

STRATEJİK HEDEF.1.6.: OTOMOTİV YAN SANAYİNİN ÜRETİM KAPASİTESİNİN ARTIRILMASI		
PROJE VE FAALİYET:		
• İkinci bir OEM'in (otomotiv ana firması) şehre yatırım yapması için Valilik, Sanayi ve Ticaret Odası ve siyasilerin dahil olduğu bir konseyin kurulup gerekli girişimlerin yapılması	• Konseyin kurulup kurulmadığı • Konseyin görüşüğü ana üretici sayısı	Aksaray Valiliği, Siyasiler, İl Sanayi Müdürlüğü, Sanayi ve Ticaret Odası, AGİAD
• Ortak ekipmanlarla atıl kapasite artırma yöntemlerinin geliştirilmesi	• Ortak ekipman kullanımı için ikna edilen firma sayısı	İl Sanayi Müdürlüğü, Sanayi ve Ticaret Odası, AGİAD
• Konya Otomotiv yan sanayi kümesi ile işbirliği protokollerinin imzalanması	• İmzalanan işbirliği sayısı	Aksaray Valiliği, İl Sanayi Müdürlüğü, ATSO, AGİAD
• Karoser alanında yeni bir ana firmanın şehre yatırım için çekilmesi	• Görüşülen karoser firması sayısı	Aksaray Valiliği, Siyasiler, ATSO, AGİAD
• Uzun vadede kamyon organize sanayi bölgesi kurma girişimlerine başlanması	• Fizibilite çalışmasının yapıp yapılmadığı	Aksaray Valiliği, Siyasiler, İl Sanayi Müdürlüğü, ATSO
STRATEJİK HEDEF.1.7.: OTOMOTİV YAN SANAYİNİN REKABET KAPASİTESİNİN ARTIRILMASI		
PROJE VE FAALİYET:		
• Otomotiv sektöründeki firmaların ticaret ve ürün kataloglarının hazırlanıp otomotiv ana sanayi firmalarına dağıtımının yapılması	• Katalogların hazırlanıp hazırlanmadığı	İl Sanayi Müdürlüğü, ATSO
• Yatırım destek ve koordinasyon merkezinin kurulması	• Merkezin kurulup kurulmadığı	İl Sanayi Müdürlüğü, ATSO
• Yatırımcılar için yerel teşvikleri içeren bir paket programının hazırlanması	• Teşvik paketinin hazırlanıp hazırlanmadığı	İl Sanayi Müdürlüğü, ATSO, AGİAD
• Yıllık geleneksel Otomotiv KOBİ haftasının düzenlenmesi	• Organizasyon altyapısının ilgili birimlerce hazırlanması	Sanayi Müdürlüğü, ATSO, ASÜ
• Ortak metal işleme merkezi kurulması (ortak hammadde tedarigi için)	• Metal işleme merkezinin kurulup kurulmadığı	İl Sanayi Müdürlüğü, ATSO, KOSGEB

Tablo 17. Aksaray'da otomotiv yan sanayi rekabetin artırılması için öneriler

PROJE ADI	AKSARAY'DA REKABETÇİ OTOMOTİV YAN SANAYİSİ
PROJE AMACI	Aksaray ilindeki Otomotiv yan sanayisinin rekabet kapasitesinin geliştirilmesi
PROJE HEDEFLERİ	<ul style="list-style-type: none"> Aksaray ilindeki Otomotiv yan sanayisini Ana sanayiye tanıtmak Yeni yatırımların desteklenmesini sağlamak Yeni yatırımcı çekmek Sektördeki işbirliğini geliştirmek
PROJEYİ HEDEFLERE ULAŞTIRACAK FAALİYET ADIMLARI	<ul style="list-style-type: none"> Proje Ekibinin kurulması Otomotiv sektöründeki firmaların ticaret ve ürün kataloglarının hazırlanıp otomotiv ana sanayi firmalarına dağıtımının yapılması Yatırım destek ve koordinasyon merkezinin kurulması Yatırımcılar için yerel teşvikleri içeren bir paket programın hazırlanması Yıllık geleneksel Otomotiv KOBİ haftasının düzenlenmesi Ortak metal işleme merkezi kurulması (ortak hammadde tedariği için)
PROJE TARAF LARI	
PROJEDEN SORUMLU/ LİDER KURULUŞ	- Ticaret Sanayi Odası
PROJE SPONSOR KURULUŞ	- Ahiler Kalkınma Ajansı - KOSGEB
PROJEDEN YARARLANACAK TARAFLAR	- Aksaray ilindeki Otomotiv yan sanayi firmaları
PROJENİN GERÇEKLEŞMESİNDE İŞBİRLİĞİ YAPACAK TARAFLAR	- AGİAD - Aksaray Üniversitesi - Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü

3.2. ULUSAL VE BÖLGESEL DÜZEYDE GELECEKTEKİ TALEBİN TAHMİNİ

Aksaray Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB firmalar arası ortak hareket kültürünün oluşturulması, Aksaray Üniversite yardımıyla gereken teknik desteğin kendilerine sağlanması, üniversite-sanayi işbirliğinin oluşturularak USAKMER vasıtasıyla Ar&Ge merkezleri ve laboratuvarların kurulması bölgenin istihdam ve göç sorunlarına çözüm getirebilecek uygulamalar olarak görülmektedir. Bu merkezler sektörün meslek içi eğitim ihtiyaçlarını da karşılayabilir. Bunun yanında üniversitelerde sektöre yönelik, ilgili temsilcilerin aktif katılımıyla otomotiv yan sanayi ile ilgili sempozyum, çalıştay gibi etkinliklerin gerçekleştirilmesi üniversite-sektör yakınlaşmasına katkı sağlayacaktır.

21-24 Mayıs 2016 tarihlerinde kapılarını açacak olan COMVEX Ticari Araçlar, Otobüs ve Tedarik Sanayi Fuarı olup özellikle ticari araç, otobüs ve otomotiv tedarik sanayinde önemli bir buluşma noktasıdır. Bir diğer ise Busworld Turkey 14-17 Nisan 2016 tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde gerçekleşecek. Uluslararası otobüs endüstrisi ve yan sanayi sektörünü bir araya getirerek özellikle Türkiye ve komşu ülkeler ile yeni iş ilişkilerinin kurulması ve varolan ilişkilerin güçlendirilmesi için kaçınılmaz bir fırsat olacaktır.

Bu tarz fuarlar sektörde bulunan firmalar için

- yeni siparişler alarak iç pazar payını arttırmak,
- mevcut müşterileri ve satışları korumak,
- marka bilinirliğini arttırmak,
- ihracat imkanlarını arttırmak,
- rakipleri takip etmek,
- potansiyel müşterilere ulaşmak,
- en son teknoloji ve tasarımları görmek ve tanıtmak,
- ürünleri alternatif ürünlerle karşılaştırmak,
- yeni dağıtım kanalları bulmak,
- satış sürecini hızlandırmak,
- yerel ve uluslararası arenada yeni pazarlar keşfetmek,
- ürünleri sergileyerek rakiplere karşı üstünlük sağlama şansı yakalamak adına,

önemli bir organizasyondur. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre otomotiv endüstrisine bakıldığında 2009 yılında 250 bin, 2013 yılında 440 bin, 2018 yılında 700 bin ve 2023 yılı hedefi ise 1 milyon kişinin istihdam edilmesi öngörülmektedir. 2013 yılında, ihracat 151,8 milyar dolar mertebelerinde gerçekleşmiş olup 21,3 milyar dolarla otomotiv sektörü en fazla katkıyı sağlayan sektör olmuştur. TİM ihracatçı eğilim anketi uyarınca otomotiv, makine (savunma ve iklimlendirme dahil), çelik, kimya, elektronik ve hazır giyim olmak üzere, önde gelen 6 sektörün 2014-2023 dönemindeki ihracat artış beklentisi 233,2 milyar dolar olarak belirtilmiştir (TİM, 2015).

10. Kalkınma Planı'nda bölgesel, yerel ve sektörel işgücü dinamikleri dikkate alınarak, başta kadın ve gençler olmak üzere tüm kesimler için nitelikli istihdam imkânlarının geliştirilmesi hedefi belirtilmiştir.

10. Kalkınma Planı uyarınca 2018'de

- ✓ istihdam oranında artış,
- ✓ işgücüne katılım oranında artış,
- ✓ kişi başı Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'da (GSYH) artış,
- ✓ tarım ve sanayi sektörlerinin ekonomideki katma değerinde artış,
- ✓ Ar&Ge harcamaları ve Ar&Ge personel sayısı artışı,

beklenmektedir.

Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı uyarınca 2023 yılına uzanan süreç içerisinde motorlu taşıt aracı üreticisi, her biri yaklaşık 10 milyon adet/yıl kapasiteli en çok 5 şirketin kurulacağı öngörülmektedir. Yaşanmakta olan birleşmeler ve küresel işbirliği daha da artacağından, yan sanayi de aynı paralellikte gelişimini sürdürecektir.

Otomotiv sektöründe, yerli bir markaya sahip olunması ve markayı ayakta tutan teknolojinin elde tutulması, bu alandaki katma değer in ülke içerisinde kalması açısından büyük önem arz etmektedir. Ayrıca, sanayiye yönelik stratejik kararların, ülke ihtiyaçları doğrultusunda alınabilmesi açısından yerli bir markaya sahip olmak gerekmektedir. Bu bağlamda, yerli marka üretimi günümüzde sıklıkla dile getirilen ve T.C. Sanayi, Bilim ve Teknoloji Bakanlığı'nın ajandasında en üst sırada bulunan bir konu olup 2019 yılı sonuna kadar yerli araç üretimi planlanmaktadır. Hâlihazırda kamuda yerli araç kullanımı ile ilgili yayımlanmış Bakanlık Genelgesi bulunmaktadır. Yerel yönetimler ile bağlı kuruluşlar da dahil, tüm kamu kurum ve kuruluşlarının araç alımlarında ve kiralamalarında, üretilecek yerli marka aracın tercih edilmesi amacıyla çalışma yapılması durumunda yerli marka aracın pazarda arzında da artış sağlanmış olacaktır. Bu sebeple yerli araç imalatı pazarda pozitif bir hareketlilik oluşturacağından yan sanayi de aynı şekilde bu etkiden faydalanacaktır.

Yerli araca bir başka bakış açısıyla bakıldığında; bir otomobilin prototip aşamasından seri üretim aşamasına geçmesi en az iki yıl alır. Tedarikçilerin belirlenmesi, montaj hattı kurulması ve kalıpların üretimi, onaylanması için en az iki yıl süre ve ciddi yatırım gerekir. Prototip ve testler başarı ile tamamlandıktan sonra tasarım dondurulur. Bu aşamadan sonra üretici firma tedarikçilerle görüşme sürdürebilir. Otomobil üreticileri pazara ve tedarikçilere yakın olmak isterler. Bu nedenle belirlenen bölgelerin tercih edilmesi normaldir. Zira İstanbul, Bursa ve Kocaeli gibi otomotiv sanayisi gelişmiş illerin öncelikle yerli otomotiv üretimi için düşünülmektedir. Ancak bu iller halihazırda sanayi yoğun bölgeler olduğu için bu ilave endüstriyel hareketliliği kaldıramayabilir. Devlet yerli üretim araç için böyle bir yatırıma teşvik verecekse, teşviki geliştirmekte olan bölgelere yönlendirmesi daha doğru olur. Bu açıdan bakıldığında Aksaray ve kurulması düşünülen ihtisas OSB, yerli otomobil için de doğru bir adres olarak görülebilir.



