



İrem KIZILCA<sup>1</sup>

Araştırmacı, Ekonomi Çalışmaları

## DEVLET DESTEĞİ OLMADAN TEKNOLOJİ GELİŞTİRİLİR Mİ?

### Kore Otomobil Örneği<sup>2</sup>

Güney Kore dünyanın en büyük 5'inci otomobil üreticisi ve 6'ncı en büyük otomobil ihracatçısıdır. Çok değil henüz 1980'lerin başlarında Güney Kore dünyanın 30'uncu en büyük otomobil ihracatçısıyken Türkiye de hemen arkasında, 31'inci sırada gelmekteydi. 30 yıl içinde Güney Kore listede sırayı 28'inci, 10'uncu ve 2000'lerin başında 6'ncı en büyük üretici olarak hızla tırmanıp yerini sağlamlaştırırken Türkiye 2011 yılına kadar geçen sürede ancak 30'uncu sıradan 15'inciliğe yükselebilmiştir<sup>3</sup>

<sup>1</sup> <http://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1299/Irem+Kizilca>

<sup>2</sup> Bu değerlendirme notu Mart 2013'de yayınlanan "İç Pazarı Korumadan Yerli Otomobil Olur mu?" başlıklı notun revize edilmiş versiyonudur.

<sup>3</sup> OICA (Uluslar Arası Motorlu Araç Üreticileri Birliği), üretim istatistikleri.

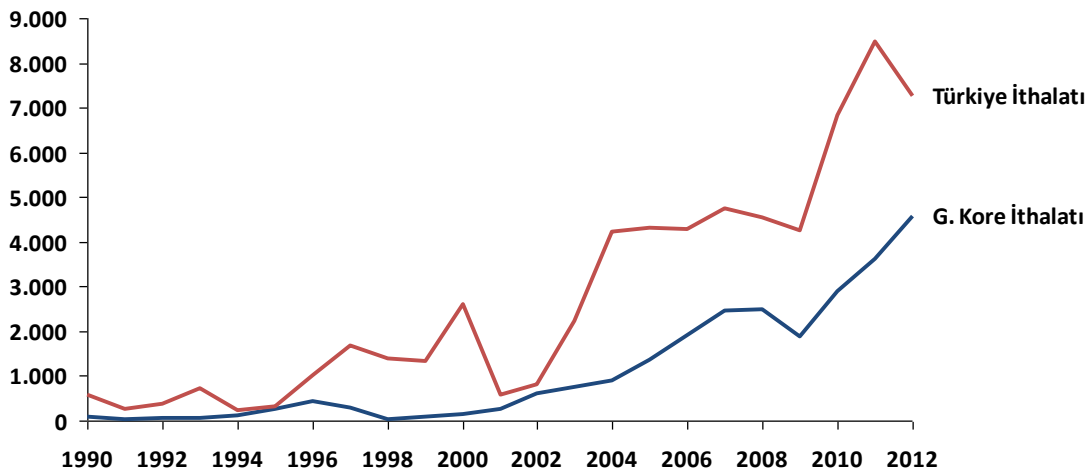
## DEVLET DESTEĞİ OLMADAN TEKNOLOJİ GELİŞTİRİLİR Mİ?

### Kore Otomobil Örneği

Rekabeti artırıcı sektörel endüstri politikalarının yeni yatırımları teşvik etmesinin yanı sıra büyüme ve refah üzerinde de pozitif etkisi vardır (Aghion et al. 2012)<sup>4</sup>. Sektörel hükümet yardımları yerinde ve doğru kullanıldığında yeni yatırım teşviklerine ek olarak bebek endüstrileri de korur ve ürün inovasyonuna pozitif ivme kazandırır. Güney Kore Hükümeti sektörel endüstri politikasının işlevselliğinin en büyük örneğini 80'lerin başında itibaren uygulamaya koyduğu politikalarla otomotiv endüstrisini dünyanın sayılı ihracatçılarından biri haline getirerek göstermiştir. Güney Kore'nin sanayi politikalarını uygulamadaki başarısı birçok TEPAV çalışmasında ve başka akademik çalışmalarda defalarca tartışılmıştır. Güney Kore'nin sanayi politikasının evrimi üç temel süreçle özetlenebilir: İmitasyon Süreci (1960'lar ve 1970'ler), Transformasyon Süreci (1980'ler) ve İnovasyon Süreci (1990'lar ve sonrası)<sup>5</sup>. Bu karşılaştırma önceki birçok çalışmada da olduğu gibi Güney Kore ve Türkiye'nin en büyük farklılığının Türkiye'nin sanayi politikalarını uygulamadaki eksikliği olduğunu bir kez daha önemle vurgulamaktadır. Ancak Güney Kore otomotiv endüstrisinin bu kadar kısa sürede gelişmesinin ve dünya çapında kendi markasını yaratmasının altındaki en önemli neden transformasyon sürecinde iç pazar dinamiklerini ortaya çıkaran ve yerli üreticiyi destekleyen hükümet politikaları olmuştur.

Fasıl 2 ayırımına göre sınıflanmış sektörel ihracat rakamlarına baktığımızda, Türkiye'nin ihracattaki lider sektörü "Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça ve aksesuar"ıdır<sup>6</sup>. Güney Kore için ise aynı sektör elektronik ve nükleer enerji sektörlerinden sonra 3'üncü sırada yer almaktadır. Bu sektörde Güney Kore dünyanın en büyük 6'ncı üreticisiyken Türkiye 17'ncidir. Biraz daha ayrıntılı olarak yalnızca insan taşınması için kullanılan motorlu taşıtlar sınıflandırmasına bakarsak, Türkiye ve Güney Kore'nin karşılaştırması toplam ithalat ve ihracat değerlerine göre aşağıdaki gibidir.

**Şekil 1: Türkiye ve Güney Kore'nin Otomobil İthalatı (1990-2012, milyon ABD\$)**



*Kaynak: Comtrade, TEPAV Hesaplamaları (Hs6 8703)*

<sup>4</sup> Aghion, P., M. Dewatripont, L. Du, A. Harrison ve P. Legros (2012). "Industrial Policy and Competition". NBER Working Paper, No. 18048.

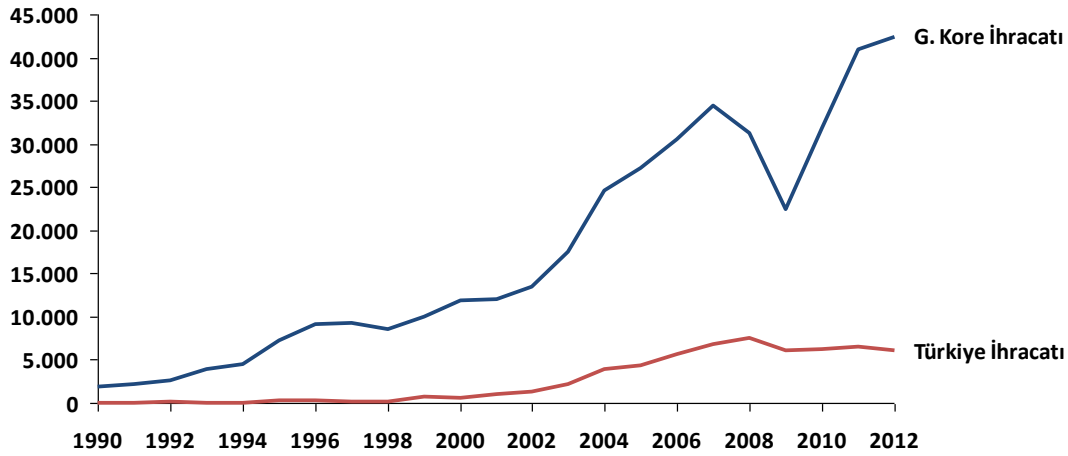
<sup>5</sup> Arslanhan, S. ve Y. Kurtsal (2010). "G. Kore İnnovasyondaki Başarısını Nelere Borçlu? Türkiye İçin Çıkarımlar". TEPAV Politika Notu

<sup>6</sup> Harmonize Sistem (HS)- 2 sınıflaması, 87. fasıl.

## DEVLET DESTEĞİ OLMADAN TEKNOLOJİ GELİŞTİRİLİR Mİ?

### Kore Otomobil Örneği

**Şekil 2: Türkiye ve Güney Kore'nin Otomobil İhracatı (1990-2012, milyon ABD\$)**



Kaynak: Comtrade, TEPAV Hesaplamaları (Hs6 8703)

Görüldüğü gibi Türkiye 1990'ların başından beri sürekli ithalat bağımlısı bir pazarken, 2003 yılına kadar otomotiv endüstrisi için Güney Kore'nin ithalatı oldukça düşük bir seviyede seyretmiştir. Buna karşılık 90'ların sonlarına kadar ihracat rakamlarına kıyasla otomobil ithalatı neredeyse yok denecek kadar azdır.

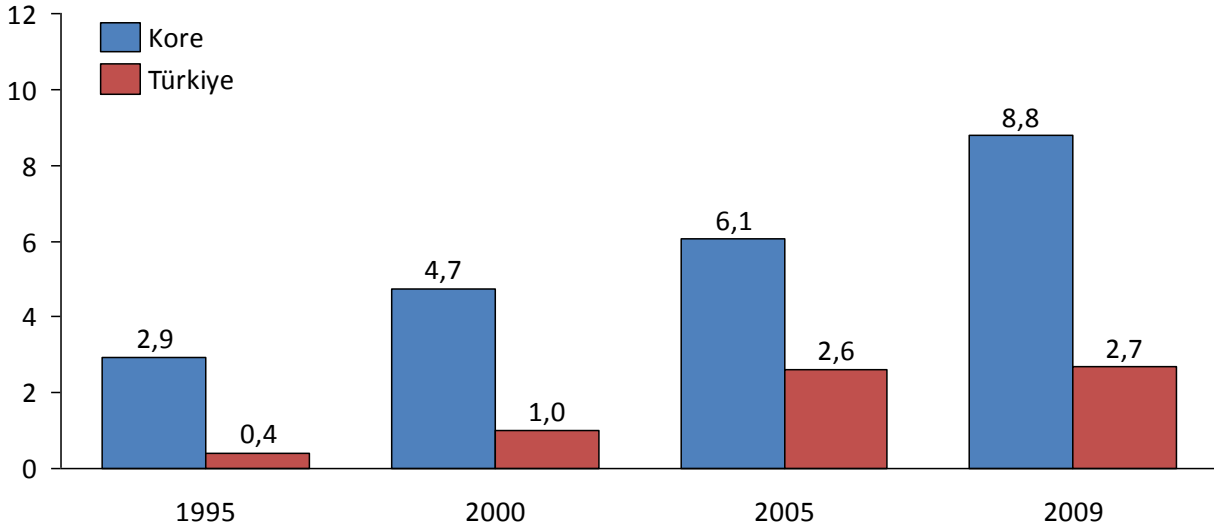
Güney Kore'nin 2010 yılı itibarıyla 4,5 milyonluk otomobil üretiminin 1,4 milyonluk kısmı yalnızca iç pazarda satılmaktadır. 2012 yılı itibarı ile kendi üretim kapasitesinin sadece yüzde 3'ü kadar dışarıdan alım yapmaktadır. Üretim kapasitesinin yanı sıra, iç pazar talebi de teşvik paketlerinin kalkmasına rağmen halen artmaktadır. Hükümetin 2009'da küresel krizin etkilerini azaltmak için uygulamaya soktuğu %30 vergi ve hurda indirimiyle iç pazarda da % 5'lik bir büyüme rakamına ulaşılmıştır.

**Tablo 1: Güney Kore Otomobil Üretimi ve Ticareti (2003-2012)**

Bin, adet	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>üretim</b>	3,178	3,469	3,699	3,840	4,086	3,827	3,513	4,272	4,657	4,562
<b>İç Pazar</b>	1,318	1,094	1,143	1,164	1,219	1,154	1,394	1,465	1,475	1,411
<b>İhracat</b>	1,815	2,380	2,586	2,648	2,847	2,684	2,149	2,772	3,152	3,171
<b>İthalat</b>	30	34	45	55	73	81	69	105	112	135
Not:	1 İç pazar satışları yalnızca yerli üretim araçları göstermektedir									
	2 İthalat ve ihracat değerleri gümrük verilerinden alınmıştır									

Kaynak: KAMA-Kore Otomotiv Sanayicileri Derneği 2013 Raporu

**Şekil 3: Taşıt İhracatı Toplam Katma Değerinin GSYİH'ye Oranı (%)**



Kaynak: OECD-DTÖ İstatistik Veri Tabanı

Güney Kore'nin artan otomotiv sektörü ihracatına ek olarak, ihracatın katma değeri de hızla artmaktadır. 1995 yılında Güney Kore'nin taşıt araçları ihracatının katma değeri GSYİH' sının yalnızca yüzde 2,9'u kadar iken 2009 yılına gelindiğinde GSYİH' sının yüzde 8,8'ine ulaşmıştır. Türkiye ise 90'ların ortasında sadece yüzde 0,4 olan payını 2009 yılında ancak yüzde 2,7'ye yükseltmiştir.

### **Güney Kore'de Yerli Pazarın Gelişme Hikâyesi**

Güney Kore otomotiv endüstrisinin gelişme hikâyesi 1955 yılında Koreli is adamı Choi Mu-Seong ve iki kardeşinin ABD ordusuna ait bir jeep'in motorunu modifiye etmeleri ile başladı. 1960 yılında üç kardeş "Sinjin" ismi ile ilk yerli otomobil firmalarını kurdular. 1962 yılında Güney Kore hükümeti "Otomobil Endüstrisi Teşvik Politikası" programını açıkladı, özellikle bebek endüstrileri korumayı amaçlayan program ve ortak teşebbüs ile iç pazarda üretim yapan firmalar dışındaki tüm yabancı firmaların üretimleri yasaklandı. 70'lerin sonuna kadar kurulan bütün üretici firmalar daha çok parça ihracatına dayalı yan sektörlerde üretim yapıyorlardı.

1970'lerin başında Toyota'nın Sinjin ile ortaklığını bozması sonrasında firma General Motors ile ortak oldu. Güney Kore'nin ihraç ettiği ilk otomobil "Pony" 1975 yılında "Hyundai Motors" firması tarafından üretildi. Aracın büyük kısmı ithal parçalardan oluşmasına rağmen 1976-1982 yılları arasında Güney Kore'de montajlanan ilk araç Kolombiya, Venezüella ve Ekvator gibi Güney Amerika ülkelerine ihraç edilmeye başladı<sup>7</sup>.

1979 yılındaki enerji krizinden büyük ölçüde etkilenen ve daralma yaşayan Güney Kore otomotiv endüstrisinin bu durgunluğu atlatması için hükümet 1982 yılında "Automobile Industry Rationalization

<sup>7</sup> Daechang, Lee (2002) Korean Automotiv Industry in Transition. Kia Economic Research Institute.

## DEVLET DESTEĞİ OLMADAN TEKNOLOJİ GELİŞTİRİLİR Mİ?

### Kore Otomobil Örneği

Policy" adı altında yeni bir politika uygulamaya başladı. Programın amacı temelde dört büyük otomotiv üreticisi, Hyundai, KIA, General Motors ve Asia Motors arasındaki rekabeti azaltmaktı. Bunun yanı sıra hükümet bir süreliğine izin verdiği ithalata açılma politikalarını da erteledi.

Güney Kore "Excell" modeliyle Amerika'ya 1986 yılında yani "Pony"nin Güney Amerika pazarına girmesinden ancak on bir yıl sonra adım attı. Pazara girdiği ilk yıllarda uygun fiyatıyla dikkat çeken model büyük bir çıkış yaptı. 1990'ların başına gelindiğinde Güney Kore'nin ABD'ye yaptığı "Excell" modelinin toplam ihracatı bir milyonu aştı, ancak aynı süreçte bazı teknik aksaklıklardan dolayı olumsuz geri dönüşler de aldı.

Güney Kore dünyanın en büyük pazarından çekilmek yerine marka tasarım, imalat ve uzun süreli ar-ge çalışmalarına daha da hız verdi, 1998 yılına gelindiğinde araçlarını 10 yıl – 100.000 mil garantili olarak satmaya başladı ve artık kalitesinin de yükseldiğine dikkat çekmiş oldu. 90'ların sonlarına doğru gelindiğinde ise Güney Koreli otomotiv üreticileri artık yalnızca kaliteli değil, yakıt tüketimi, çevreciliği ve ergonomikliği de ön planda tutan araçlar üretmeye başladılar.

Güney Kore otomotiv endüstrisi için bu gelişim sürecindeki en dikkat çekici ayrıntı ihracata başlamadan önce, yani henüz "transformasyon" sürecindeyken, hükümetin uyguladığı politikalar olmuştur. Hükümet bebek endüstrilere verdiği teşvik paketlerinin yanı sıra iç talebin yalnızca yerli üretim ile karşılanması için büyük çaba harcamıştır. Düşük ithalat rakamlarının en büyük nedeni transformasyon sürecinin sonuna kadar uygulanan yüksek vergi oranları olmuştur.

**Tablo 2: Güney Kore İthal araç Gümrük Vergisi Oranları (2003-2012)**

Oran (%)	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
	60	50	30	25	20	20	17	15	10	8

*Kaynak: KAMA-Kore Otomotiv Sanayicileri Derneği 2011 Raporu*

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi ithal araçlara uygulanan gümrük vergisi oranlarının normalleşmesi tam da Kore markalarının dünya pazarında değer kazanması ve tanınmasıyla aynı dönemdedir. İç pazarın %5'in altında büyümesi ve yüksek rekabet üzerine hükmet 90'ların sonlarına doğru iç pazarda otomotiv endüstrisine büyük baskı yapmaya başladı. Bunun üzerine daha da agresifleşen yerli otomobil üreticileri farklı çeşitlerde, farklı ihtiyaçlara hitap eden daha büyük ve çeşitli araçlar üretmeye başladılar. Hükümetin iç pazarda uyguladığı baskıcı politikalar Koreli üreticilerin dış pazarlara da yatırım ve ortaklık yapmasına destek oldu.

Güney Kore otomotiv pazarının %90'ı yerli markaların otomobillerinden oluşmaktadır ve toplam otomobil üretiminin %30'u iç pazarın talebini karşılamaktadır. Güney Koreli otomotiv imalatçıların iç pazarda elde ettikleri bu başarı iki alanda büyük rol oynamıştır: Birincisi firmalar tüketici ihtiyaçlarını daha kolay gözlemleyerek ihtiyaçlara uygun ürün yelpazeleri geliştirmiştir. İkincisi yabancı rakiplerinden kaynaklanması muhtemel güç savaşlarını engellemişlerdir. Böylelikle uygun ürün yelpazesine göre daha sağlam ve kullanışlı araçların inovasyon süreci de hızlanmış ve Güney Kore üretiminin üçte birini talep eden iç pazarından elde ettiği deneyimlerin de yardımıyla dünyanın en büyük otomotiv üreticilerinden biri haline gelmiştir.