BURSA SANAYİİ: BAZI GÖZLEM VE SONUÇLAR

BURSA'S INDUSTRY: SOME OBSERVATIONS AND CONCLUSIONS

Prof. Dr. Murat YÜLEK

Bursa Ticaret ve Sanayi Odası'nın 250 Büyük Firma çalışmasının ortaya koyduğu rakamlar her şeyden önce Bursa'nın bir otomotiv kenti olduğunu teyit ediyor. Ancak çalışma sonuçları bunun dışında birkaç önemli eğilime daha işaret ediyor.

Temel Gözlemler

Otomotiv sektörü geçen sene, 2007 yılından itibaren olduğu gibi diğer dört önemli sektörün toplamından daha yüksek ciro yapmış. Sektörün gerçekleştirdiği 13 milyar dolarlık ciro tekstil cirosunun üç katını aşıyor. Bunda, otomotiv sektörü cirosunun 2000 yılından itibaren beş katına çıkarken tekstil sektörünün nominal olarak yerinde sayması rol oynamış; ayrışma 2003 yılından itibaren başlamış.

Ciro açısından bakıldığında makine-metal sektörü ile gıda-tarım-hayvancılık sektörlerinin gösterdiği güçlü gelişme de dikkati çekiyor. Her iki sektör de ciro olarak 2000'li yılların başına göre yaklaşık on kat büyümüşler. Bu önemli bir yapı değişikliğine işaret ediyor. Bunlardan makine-metal sektörünün doğrudan ihracatının ciroya oranla yüzde 32 olması bu sektörün döviz kazandırıcı niteliğini de ortaya koyuyor.

Otomotiv sektörü kente 2010 yılında 2,6 milyar TL seviyesinde katma değer sağlamış. Bunun 1,4 milyar TL'si ücretlerden oluşuyor. Yani, sektör kente büyük miktarda birincil tüketim ve tasarruf gücü katkısı sağlamış. Buna karşılık, 1 milyar TL civarında muhasebe karı elde edilmiş. Otomotiv sektöründeki ana oyuncular yabancı ortaklığa sahip oldukları için bu karlar büyük ölçüde kent ve yurt dışına çıkıyor.

The figures which have been put forth by Bursa Chamber of Industry's 250 Large Firm study confirm that, above all, Bursa is an automotive city. However, apart from this, the study results designate a few significant tendencies

Basic Observations

Last year, the automotive sector realized a turnover higher than the total of the other four important sectors just like the year 2007. The 13 billion dollar turnover which was realized by the sector exceeds three times that of textile's turnover. While the automotive sector's turnover has increased five times since the year 2000, the textile sector's turnover coming to a standstill as nominal played a role in this result; this dissociation started from the year 2003.

When it is looked at from the point of view of turnover, the strong development which was shown by the machinery-metal sector and food- agriculture- animal husbandry sector draws attention. Both these two sectors have grown ten times compared to the years 2000; this indicates an important structural change. The direct export of machinery-metal sector being 32 per cent in comparison with turnover puts forth the characteristic of foreign exchange earning of this sector.

In the year 2010 the automotive sector secured added value to the city at the level of 2.6 billion TL. 1.4 billion TL of this is comprised of wages. Namely, the sector provided a large amount of primary consumption and saving power contribution; and around 1 billion TL accounting profit has been obtained. Because the main players have foreign partnerships these profits go out of the city and abroad.

The difference between the added value which is provided to the country (city) by the textile and automotive sector is less than the difference between turnovers. In other words, the textile sector produces a much higher added value in one TL turnover than the automotive sector.

Tekstil ile otomotiv sektörünün ülkeye (ve kente) sağladığı katma değer arasındaki fark cirodaki farka göre daha az. Bir başka deyişle, tekstil sektörü, otomotiv sektörüne göre, bir TL'lik ciroda daha yüksek katma değer üretiyor.

Tekstil sektörü ile otomotiv sektörü arasında önemli bir fark daha var. Bursa'nın otomotiv cirosu ve katma değerini iki ana oyuncu üretirken (Tofaş ve Oyak Renault) tekstil ciro ve katma değeri çok sayıda oyuncu tarafından üretiliyor. Bu da, tekstilin "katma değer verimini" ve istihdam kapasitesini artıran unsurlardan bir tanesi.

Rakamlar, otomotiv sektörünün, karlılık açısından da oldukça başarılı olduğunu gösteriyor. Kimya ve plastik kauçuk sektöründen sonra karlılığı en yüksek sektör otomotiv. Sektörün sermaye yoğun olduğu düşünüldüğünde bu performansın önemi daha da artıyor.

Karlılık rakamları tekstil açısından pek parlak görünmüyor. Sektör öz sermaye karlılığı açısından kent ortalamasının bir hayli altında kalıyor. Dahası, yatırılan öz sermayeye veya net aktiflere[1] oranla düşük ciro üretiyor. Tüm bunlar markalaşamamanın klasik göstergeleri. Bursa 'nın tekstil sektörü maalesef tekstil sektörünün "angarya kısmıyla" uğraşıyor. Sektörün geçen dönemde kan kaybetmesinin ana sebebi de bu.

Sonuçlar ve bazı sorular

Bursa Türkiye'nin önemli tarım ve sanayi kentlerinin başlarında geliyor. Bursa Ticaret ve Sanayi Odası'nın 250 Büyük Firma çalışması bir taraftan bunu teyid ediyor. Diğer taraftan ise önemli başarılarla birlikte risklerin altını çiziyor.

2000'li yılların başından itibaren güçlenen otomotiv sektörü, Bursa'yı artık bir tekstil değil otomotiv kenti haline getirmiş. Ancak bu durum büyük ölçüde iki büyük oyuncudan kaynaklanıyor. Bu kent açısından risk taşıyor: Tofaş ya da Renault fabrikası kapanırsa ne olacak?

Otomotiv sektörü kente büyük bir katma değer sağlıyor. Ancak katma değerin yüzde kırkını oluşturan karların ciddi bir kısmı da yurt dışına çıkıyor. Dolayısıyla diğer sektörlerle otomotiv arasındaki büyük katma değer farkı yerel ekonomi açısından bakıldığında düşüyor.

(1) Çalışmada toplam aktif rakamları verilmiyor. Net aktifleri toplam aktiflerin bir ölçütü olarak kullanıyoruz.

There is another significant difference between the textile and automotive sector. While Bursa's automotive turnover and added value has been produced by two main players (Tofaş and Oyak Renault), textile turnover and added value has been produced by many players. This is one of the factors which increase "Added Value Productivity" and employment capacity.
The figures show that the automotive sector is also successful from the profitability point of view. After chemical and plastic-rubber sector, the automotive sector is the sector which has the highest profitability. When it is considered that the sector is capital intensive, the importance of this performance increases much more.

Profitability figures are not seen as very satisfactory from the textile point of view. From the equity profitability point of view, the sector is quite far below the city's average. In addition, compared with equity or net assets[1] invested it produces a low turnover. These are all classic indicators of not being a trademark. Unfortunately, Bursa's textile sector struggles with the "plodding side" of the textile sector. This was the main reason for the textile sector losing blood in the last period

Conclusions and some Questions

Bursa is at the head of the list of Turkey's significant agriculture and industrial cities. On the one hand, Bursa Chamber of Industry's 250 Large Firms Study confirms this, and on the other hand, it underlines the risks in addition to the important triumphs.

The automotive sector which has grown stronger since the beginning of the years 2000 has made Bursa an automotive city, not a textile one any more. However, this situation stems from the two big players in some respect. This carries a risk for the city: If either Tofaş or the Renault factory closes down what will happen?

The automotive sector provides a large added value to the city. However, a significant part of the profits which constitutes forty per cent of the added value is transferred abroad. Consequently, if it is looked at from the regional economy point of view, the large added value difference between automotive and the other sectors decreases.

(1) In this study the total asset figures are not given. We use the net assets as criteria of total assets.

Kentteki otomotiv yan sanayi kümelenmesi ne kadar güçlü? İki ana oyuncu hariç tutulduğu zaman yan sanayi içinde Avrupa çapında oyuncu var mı? Yan sanayi kümelenmesinin güçlendirilmesi amacıyla analiz edilmesi faydalı olur.

Tekstil açısından durum iyi gözükmüyor. Ciro ve katma değer reel bazda artmıyor. Ciro ve muhasebe karları yatırılan sermaye ve aktif büyüklüklerine göre düşük. Ancak sektör hem kent hem de ülkemiz açısından istihdam ve döviz kaynağı olarak çok önemli. Yani sektörün ileriye dönük stratejik yol haritasının tartışılması gerekiyor. Özellikle hazır giyim sektörünün markalaşmadan başka çaresi yok. Aksi takdirde sektör önümüzdeki on yıllarda pazarın düşük fiyatlı-düşük marjlı kesiminde hayatını idame etmeye çalışacak. Bu bir çok işyerinin kapanması, konsolidasyon, ama her halukarda az para kazanmak manasına geliyor.

Makine-metal ve gıda-tarım hayvancılık sektörleri umut vaat ediyor. Ancak onların da karlılık ve rekabet güçlerinin tartışılması ve stratejik yol haritalarının çıkartılması gerekiyor.

How strong is the automotive spare parts industry's clustering in the city? When the two main players have been excluded, is there any player in the spare parts industry on a European scale? It will be beneficial to analyse this in order to strengthen the clustering of the spare parts industry.

The situation does not look good from the textile point of view. The turnover and added value is not increasing on a real basis. Turnover and accounting profits are low compared with the equity investment and net assets sizes. However, the sector is very important as an employment and foreign exchange resources both for the city and our country. In other words, the strategic road map directed towards the future of the sector should be discussed. In particular, there is no other way for the ready-to-wear garments sector to be a trademark. Otherwise, the sector will try to continue to exist in the low price- low margin side of the market. This means many workplaces will close down, consolidation will come about, but in many cases lees money will be earned.

Machinery metals and food-agriculture-animal husbandry sectors give us some hope. However, their profitability and competitive power should be discussed and their road map needs to be prepared accordingly.

	Kar / Özsermaye (%)	Ciro / Öz Sermaye (%)	Brüt katma değer / Ciro (%)	Brüt katma değer / Öz Sermaye (%)	Ciro/ Net aktifler (%)	İhracat / Ciro (%)
	Profit / Equity (%)	Turnover / Equity (%)	Gross added Value / Turnover (%)	Gross added Value / Equity (%)	Turnover / Net assets (%)	Export / Turnover (%)
AĞAÇ ORMAN ÜRÜNLERİ MOBİLYA TIMBER FOREST PRODUCTS AND FURNITURE	17.8	278.2	16.2	45.0	92.8	10.1
ÇİMENTO TOPRAK ÜRÜNLERİ VE MADENCİLİK CEMENT SOIL PRODUCTS AND MINNING	7.9	139.5	20.8	29.0	79.3	6.8
DERİ KÜRK VE AYAKKABI LEATHER FUR AND SHOES	13.8	437.4	7.7	33.8	181.7	39.0
ENERJİ - ELEKTRİK - ELEKTRONİK ENERGY ELECTRIC AND ELECTRONIC	20.1	205.1	13.1	26.8	60.5	5.2
GIDA TARIM VE HAYVANCILIK FOOD AGR. AND ANIMAL HUSBANDRY	12.3	326.8	13.1	42.9	145.9	6.6
İNŞAAT CONSTRUCTION	12.1	158.3	15.5	24.5	58.5	0.1
KİMYA CHEMICAL	31.7	526.7	8.0	42.1	287.3	1.1
MAKİNA - METAL MACHINERY AND METALS	9.4	236.2	12.7	29.9	119.9	32.0
MUHTELİF VARIOUS	20.2	945.2	6.8	64.0	336.0	0.1
NAKLİYE VE ULAŞTIRMA SHIPPING AND TRANSPORT	3.3	399.6	22.0	87.7	223.8	0.1
OTOMOTİV ANA VE YAN SANAYİ AUTOMOTIVE PRIMARY AND SPARE PARTS	26.2	530.6	13.1	69.4	195.5	56.2
PLASTİK KAUÇUK VE SÜNGER PLASTIC AND FOAM RUBBER	29.0	225.8	29.7	67.8	123.3	8.3
TEKSTİL VE KONFEKSİYON TEXTILE AND READY-TO-WEAR GARMENT	15.5	289.6	16.6	31.6	83.1	32.0
TURİZM TOURISM	1.7	58.6	16.9	9.9	49.5	8.9
TOPLAM / TOTAL	16.9	324.7	14.0	45.4	133.1	36.5