

# HİNDİSTAN OTOMOBİL ENDÜSTRİSİNİN GELİŞİMİNDE DEVLETİN ROLÜ

*Araştırma Makalesi / Research Article*

Yavuz Tiftikçigil, B. & Öztürk, A. C., (2021).  
Hindistan Otomobil Endüstrisinin Gelişiminde  
Devletin Rolü. *Neşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi*  
*SBE Dergisi*, 11(2), 944-968.

Geliş Tarihi: 01.09.2020

Kabul Tarihi: 17.05.2021

E-ISSN: 2149-3871

Prof. Dr. Burcu YAVUZ TİFTİKÇİGİL  
İstanbul Medipol Üniversitesi, İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi, Ekonomi ve Finans Bölümü  
burcuyavuz79@hotmail.com  
ORCID No: 0000-0001-7422-6086

Dr. Ali Cem ÖZTÜRK  
Bağımsız Araştırmacı  
alicemozturkk@gmail.com  
ORCID No: 0000-0002-8326-4540

## ÖZ

Küreselleşmeyle birlikte üretim faaliyetleri kaynak ve karlılık açısından dünya genelinde yeniden dağılım göstermiş ve bazı bölgeler çeşitli endüstriler açısından cazibe merkezi haline gelmiştir. Hindistan'ın bu yeni düzende payına düşen sektörlerden biri de otomobil sektörü olmuştur. Nitekim Hindistan otomobil endüstrisi son on beş yılda büyük bir büyüme göstermiştir. Halihazırda ülke, otomobil üretiminde dünya dördüncüsü, ticari araç üretiminde ise dünya yedincisidir.

Otomotiv sektörü Hindistan'ın ekonomik büyümesinin önemli belirleyicilerinden biridir. Otomotiv endüstrisinin ekonomide geriye ve ileriye doğru ve imalat sanayi ile bağlantıları kuvvetlidir. Dolayısıyla bu sektör ekonomik büyüme açısından büyük bir çarpan etkisi yaratmaktadır. Hindistan, ülke dinamiklerini ve dünyadaki talep yapısını dikkate alarak küçük, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük fiyatlı otomobiller üretmeyi planlamaktadır ve halihazırda küresel otomobil üretim ağında önemli bir kompakt otomobil üreticisi olarak ortaya çıkmaktadır.

Hindistan'ın önemli bir otomotiv üretim merkezi olmasının temel sebepleri arasında devletin otomobil endüstrisine yönelik uyguladığı politikalar, emek başta olmak üzere ucuz üretim faktörlerinin olması, bazı tarihsel ve coğrafi nedenler, nüfus artışı ve ekonomik büyümeye bağlı olarak otomobile olan artan iç talep yer almaktadır.

Bu çalışmanın amacı Hindistan otomotiv sektörünü incelemek ve otomotiv endüstrisinde yaşanan gelişmelerde devlet politikalarının önemini ulusal belgeleri ve sektöre ilişkin resmi istatistikleri analiz ederek tespit etmektir. Çalışmada milli otomotiv endüstrisi içinde binek araçların konumu incelenecektir, ticari araçlar kapsam dışıdır.

**Anahtar Kelimeler:** Otomotiv Sektörü, Hindistan, Milli Otomobil Endüstrisi, Otomobil Misyon Planı, Make in India, Tata, Mahindra&Mahindra, Bajaj.

## THE ROLE OF THE STATE IN THE DEVELOPMENT OF THE INDIAN AUTOMOBILE INDUSTRY

### ABSTRACT

Globalization has led production activities to be redistributed around the world in terms of resources and profitability, and some regions have become a center of attraction for various industries. In this new structuring, one of the sectors that falls to India's share is the automobile sector. In fact, the Indian automobile industry has grown tremendously over the past fifteen years. Currently, the country is the biggest in the world in automobile production and the seventh in commercial vehicle production.

The automotive industry is one of the key determinants of India's economic growth. The automotive industry has strong links in the economy with the backward and forward manufacturing industry. Therefore,

this sector creates a great multiplier effect in terms of economic growth. India plans to produce small, fuel-saving, low-priced cars, taking into account the dynamics of the country and the demand structure in the world, and is currently emerging as an important compact car manufacturer in the global car production network.

The government's policies towards the automobile industry, having cheap production factors - especially labor-some historical and geographical reasons, increased domestic demand for cars due to population growth and economic growth are important in turning India into an important automotive production center.

The aim of this study is to examine the Indian automotive sector and to determine the importance of state policies in the developments in the automotive industry by analyzing national documents and official statistics on the sector. In the study, the position of passenger cars in the national automotive industry will be examined, commercial vehicles are excluded.

**Keywords:**Automotive Industry, India,National Car Industry, Automotive Mission Plan, Make in India, Tata, Mahindra&Mahindra, Bajaj.

## 1.GİRİŞ

Hindistan'da 1980'li yıllarda ekonomik reformlar konusunda önemli adımlar atılmıştır. Bu dönemde kısmi olarak ekonomik serbestleşme sürecine başlayan Hindistan devleti tam olarak serbest piyasa sistemine geçiş açısından sistematik yapılanmasını 1991'de gerçekleştirmiştir. Merkezi hükümetin ekonomik liberalleşme sürecinin üç sac ayağı mevcuttur: Piyasa güçlerine daha fazla güven, yabancı yatırımcı da dahil olmak üzere özel sektöre daha fazla rol ve devletin ekonomideki yerinin yeniden yapılandırılması. Bu çerçevede 1991 yılında uygulamaya konan reform programı bütçe açığının azaltılması, sanayi ve ticaret politikası, tarım politikası, altyapının geliştirilmesi, finansal gelişme, özelleştirme ve sosyal sektörün gelişmesini kapsamaktadır. Uygulanan politikalar sonucu Hindistan 1990'larda en hızlı büyüyen ekonomi olmuştur (Ahluwalia, 2002:67-68). Hindistan otomotiv, demir ve yazılım (*software*) sektörlerinde dünyada önemli bir konuma sahiptir. Bu gelişmelerde başarılı merkezi hükümetin küreselmeye ters düşmeyen ulusal ekonomi politikaları kilit öneme sahiptir.

Hindistan otomobil endüstrisi 1940'larda kurulmaya başlamıştır. 1950'lere geldiğinde önde gelen girişimciler ve devlet tarafından imalat sanayinin oluşturulması ve geliştirilmesi için çabalar artmıştır. 1990'larda Washington Uzlaşısı kapsamında başlatılan yapısal reformlarla birlikte otomotiv piyasasında da liberalleşme eğilimleri hız kazanmıştır. 1990'da merkezi hükümet endüstriye yönelik müdahalelerini azaltmış ve ortak girişim (joint venture) şeklinde yabancı yatırımları desteklemiştir. Bu tarihten itibaren birçok yabancı otomotiv üreticisi Hindistan'da yatırım yapmaya başlamıştır. 2000'li yılların başında gerçekleşen politika değişikliği ile birlikte komple yerli imalatlar üzerindeki tüm niceliksel ithalat kısıtlamaları ve otomobil üretimi için yerli içerik gereksinimi ortadan kaldırılmıştır. Benzer şekilde %100 doğrudan yabancı yatırıma izin verilmesi ve de lisanslamaya son verilmesiyle de birlikte sektördeki pazar uyumlu politikalar, geçmişte uygulanan korumacı politikalardan net bir şekilde ayrılmıştır. Bu değişiklikler Hindistan otomobil endüstrisinin, dünya otomobil endüstrisinde devam eden yapısal değişikliklere paralel olarak dönüştürülmesinde etkili olmuştur.

Hindistan'ın ucuz emek gücüne sahip olmasının yanı sıra ekonomik büyümesiyle birlikte özellikle orta gelirli sınıfın otomobil talebinin artması, yabancı firmaları Hindistan'da yatırım yapmaya iten ana unsurdur. Bu iki itici faktörün yanında merkezi devletin otomotiv piyasasına yönelik doğrudan ve dolaylı girişim politikaları ve uygulamaları otomotiv piyasasının gelişimini hızlandırmıştır. Bu politikalardan en önemlileri 2006-2016 yıllarını kapsayan birinci Otomobil Misyona Planı (*Automotive Mission Plan-AMP*) ve 2016-2026 yıllarını kapsayan ikinci Otomobil Misyona Planı'dır (AMP 2). Bu iki plan dışında otomotiv piyasasını destekleyici merkezi ve bölgesel politika uygulamaları söz konusudur. Make in India, Skill India ve Ulusal Otomotiv Test ve Ar-Ge Altyapısı Projesi (*National Automotive Testing and R&D Infrastructure Project- NATRIP*) bu uygulamalara örnek olarak verilebilir. Ayrıca Ulusal Otomobil Kurulu (*National Automotive Board-NAB*) ve Hindistan Otomobil Üreticileri Birliği (*Society of Indian Automobile Manufacturers-SIAM*) gibi kuruluşların üstlendiği roller de otomotiv piyasanın gelişmesine katkı sağlamaktadır.

Bu çerçevede çalışmada Hindistan otomotiv sektörünün gelişiminde devlet politikalarının yeri ve öneminin tespiti amaçlanmaktadır. Hindistan'ın imalat sanayinin gelişmesi amacıyla başta Make in India olmak üzere birçok planı ve projesi bulunmaktadır. Bu plan ve projeler yirmi beş sektörü ele almakta ve bu sektörlerle yönelik çeşitli devlet politikaları hayata geçirilmektedir. Bu sektörlerin en önemlileri yarattıkları katma değer ve istihdam açısından bilişim ve otomotiv sektörleridir. Çalışmada Hindistan'ın dünyanın en büyük otomotiv sanayilerinden biri haline gelmesinde devlet politikalarının etkisi Hindistan devletinin ulusal plan, program ve belgeleri incelenerek ve otomotiv sektörüne ilişkin resmi istatistikler derlenerek tespit edilmeye çalışılmıştır. Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Çalışmaya altyapı oluşturulması amacıyla ilk bölümde Hindistan'ın genel makroekonomik durumu değerlendirilmiştir. Bu bölümde liberal reformlar öncesi ve sonrası bazı makroekonomik değişkenler incelenmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde Hindistan otomobil endüstrisi genel büyüklükler açısından incelenmiştir. Bu bölümde Hindistan'da üretim yapan otomotiv markaları, araç türleri ve üretim miktarları, iç piyasa satış miktarları ve ihracat rakamları verilmiştir. Son bölümde ise Hindistan hükümetinin Haziran 1993'te yeni otomobil politikasını açıklamasıyla hız kazanan liberal politikaların genel olarak sanayi özelde ise otomotiv piyasasına etkisi incelenmiş, Hindistan otomotiv sektörünün gelişmesinin ardında yatan unsurlar tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu çerçevede devletin otomotiv piyasasına yönelik doğrudan ve dolaylı politikaları incelenmiştir. Doğrudan politikaların başında birinci ve ikinci Otomobil Misyon Planları gelmektedir. Make in India ve Skill India gibi ulusal politika ve planların yanı sıra vergi reformları, NATRIP, Bharat Stage-4 Emisyon Normları, akıllı şehirler ve kentsel dönüşüm programlarını içeren Kentsel Gelişim politikaları, enerji yatırımları gibi tamamlayıcı politika ve uygulamaların süreçteki etkisi tartışılmıştır.

## 2.HİNDİSTAN EKONOMİSİNE GENEL BİR BAKIŞ

Hindistan dünyanın en hızlı büyüyen önemli ekonomilerinden biridir. İstikrarlı büyüme yanında cari açık, işsizlik, enflasyon, mali konsolidasyon, sermaye hesabı liberalizasyonu ve doğrudan yabancı yatırımlar gibi diğer makroekonomik göstergelerdeki sürdürülebilir nitelikteki iyileşmeler Hindistan'ın başarısının altında yatan ekonomik faktörlerdir.

Hindistan ekonomisi son yıllarda büyük bir gelişme göstermiştir. Ülke, 3.05 milyar dolar GSMH seviyesine ulaşmış olup, Birleşmiş Milletler'in İnsani Kalkınma Endeksi sıralamasında ise 188 ülke arasında 131. sırada yer almaktadır. Piyasa fiyatlarından reel GSMH'nın büyüme oranı 2016'de %8.3' e kadar yükselmiş, enflasyon ise aynı yıl %4,5 seviyesinde gerçekleşmiştir (Tablo 1).

**Tablo 1:** Hindistan Ekonomisinde Temel Ekonomik Göstergeler

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ekonomik Büyüme (%)	8.5	10.3	6.6	5.5	6.4	7.4	8	8.3	6.8	6.5	4
Enflasyon (%)	12.3	10.5	9.5	10	9.4	5.8	4.9	4.5	3.6	3.4	4.8
Mal İhracatı (milyar \$)	176.8	220.41	301.48	289.56	336.61	317.54	264.38	260.33	294.36	322.49	323.3
Mal İthalatı (milyar \$)	266.4	350.03	462.4	488.98	466.05	459.37	390.74	356.7	444.05	507.62	478.8

Kaynak: [www.imf.org/external/datamapper/profile/IND](http://www.imf.org/external/datamapper/profile/IND) (Erişim Tarihi:24.04.2021)  
[trendeconomy.com/data/h2/India/TOTAL](http://trendeconomy.com/data/h2/India/TOTAL) (Erişim Tarihi:24.04.2021)

Hindistan ekonomisi yapısal olarak 1980 öncesi ve 1980 sonrası dönem olarak incelenebilir. Hindistan'ın ekonomik başarısının altında yatan en büyük neden olarak 1991 yılında başlatılmış olduğu ekonomik liberalizasyon politikaları gösterilmektedir. Hindistan'ın 1980 öncesi dönemde düşük oranda ya da diğer bir ifadeyle zayıf büyümesinin sebepleri arasında ise devletin ekonomiye ve üretime müdahale etmesi ve iyi yönetilemeyen ithal ikameci sanayileşme stratejisi genel olarak belirtilmektedir.

1980 yılından itibaren Hindistan ekonomi politikalarını oluştururken özel sektör girişimine önem vermiş, devletin iç üretim ve yatırımlar üzerindeki kontrollerini azaltarak sanayi sektörünün modernizasyonuna başlamış ve 1991 yılında ekonomide yapılan reformlarla piyasa odaklı büyüme stratejisine geçmiştir. Bu stratejiyle birlikte ulusal ekonomi politikaları liberalleşmiş, tarifeler azaltılmış, döviz kuru rejiminde reformlara gidilmiş ve yabancı yatırımcıların ekonomide önemli roller oynamasına izin verilmiştir. Bu önemli ekonomik adımlar Hindistan'ı dünya ortalamasının üzerinde büyüyen bir ekonomi haline getirmiştir. Burada hatırlanması gereken bir husus, ekonomide bu denli belirgin bir büyümenin sadece 1991 yılında başlatılan ekonomik reformlara bağlanmaması gerektiğidir. Hindistan'daki büyüme 1980'li yıllarda başlamıştır. Bu süreçte ekonomide ciddi bir sermaye birikimi olmuştur. Bazı sektörlerin ön plana çıktığı bu dönemde, ileride en fazla yatırım yapılması gereken alanların neler olduğu konusunda Hindistan devletine önemli ipuçları sunulmuştur. Hindistan'da 1950-1980 dönemi, ekonomide yoğun devlet müdahalesinin olduğu bir dönem olarak nitelendirilebilir. 1980 sonrası dönemde ise devlet ekonomideki yerini korumakla birlikte işletme-odaklı stratejiye (*pro-business strategy*) yönelik politikalara geçmeye başlamıştır. Burada devlet bazı işletme gruplarıyla bir araya gelerek devlet-özel sektör birlikteliğine yönelik destek politikalarına hız vermiştir. Devlet eliyle ekonomik büyüme öncelikli amaç, bu amacı gerçekleştirmek için ise özel işletmeler en önemli politik ve ekonomik müttefik olarak belirlenmiştir. Bu strateji her ne kadar bazı işletme gruplarını kucaklarken önemli bir grubu sistemin dışında bıraksa da 1980-1990 yılları arasında önemli oranda bir ekonomik büyümeye sebep olmuştur (Kohli, 2006a;1251-1252) ve (Nagaraj,2005;2163). Hindistan'ın 1990 öncesi dönemlere ilişkin bazı makroekonomik değişkenleri Tablo 2'de yer almaktadır.

**Tablo 2:** Hindistan Ekonomisine İlişkin Bazı Makroekonomik Veriler, (%)

Yıllar	1950-1964	1965-1979	1980-1990
GSMH'daki büyüme,%	3.7	2.9	5.8
Sanayideki büyüme,%	7.4	3.8	6.5
Tarımdaki büyüme,%	3.1	2.3	3.9
Brüt yatırım /GSMH,%	13	18	22.8

Kaynak: (Kohli, 2006a: 1254)

Hindistan'da 1980'lerde ekonomik reformlarda önemli adımlar atılsa da merkezi hükümet serbest piyasa sistemine geçiş açısından sistematik yapılanmasını 1991'de gerçekleştirmiştir. Merkezi hükümetin bu çalışmalarının üç sac ayağı mevcuttur: piyasa güçlerine daha fazla güven, yabancı yatırımcı da dahil olmak üzere özel sektöre daha fazla rol ve devletin ekonomideki yerinin yeniden yapılandırılması. Bu çerçevede 1991 yılında uygulamaya konan reform programı bütçe açığının azaltılması, sanayi ve ticaret politikası, tarım politikası, altyapının geliştirilmesi, finansal gelişme, özelleştirme ve sosyal sektörün gelişmesini kapsamaktadır. Uygulanan politikalar sonucu Hindistan 1990'larda en hızlı büyüyen ekonomi olmuştur (Ahluwalia, 2002;67-68). Tablo 3'te 1990

sonrası uygulanan ekonomik reformlar ile Hindistan'ın bazı makroekonomik değişkenlerindeki gelişmeler yer almaktadır.

**Tablo 3:** Ekonomik Reform Sonrası Hindistan Ekonomisine

İlişkin Bazı Makroekonomik Veriler, (%)

Yıllar	GSMH'daki büyüme, %	Sanayideki büyüme, %	İhracat, %GSMH	İthalat, %GSMH
1990	5.53	7.56	7.05	8.45
1991	1.06	0.59	8.49	8.49
1992	5.48	3.08	8.84	9.59
1993	4.75	5.20	9.83	9.82
1994	6.66	9.15	9.89	10.19
1995	7.57	10.89	10.84	12.02
1996	7.55	6.01	10.39	11.54
1997	4.05	4.40	10.69	11.93
1998	6.18	4.09	11.02	12.68
1999	8.5	5.87	11.45	13.36
2000	4	5.80	13.00	13.90
2001	4.82	2.57	12.56	13.43
2002	3.9	7.28	14.26	15.24
2003	7.86	7.08	14.95	15.64
2004	7.8	9.75	17.86	19.64
2005	9.3	9.57	19.61	22.40
2006	9.3	13.24	21.27	24.46
2007	9.8	8.02	20.80	24.89
2008	3.9	4.00	24.10	29.27
2009	8.5	8.84	20.40	25.87
2010	10.3	7.90	22.40	26.85
2011	6.6	3.63	24.54	31.08
2012	5.46	3.27	24.53	31.26
2013	6.39	3.79	25.43	28.41
2014	7.41	7.00	22.97	25.95
2015	8.00	9.58	19.81	22.11
2016	8.26	7.72	19.16	20.92
2017	6.8	6.35	18.78	21.94
2018	6.5	4.88	19.85	23.55
2019	4.18	0.92	18.41	21.14

Kaynak: <https://data.worldbank.org/country/india> (Erişim Tarihi: 24.04.2021)  
[https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP\\_RPCH@WEO/IND?zoom=IND&highlight=IND](https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/IND?zoom=IND&highlight=IND)  
(Erişim Tarihi: 24.04.2021)

### 3. HİNDİSTAN OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNE GENEL BİR BAKIŞ

Hindistan otomobil endüstrisi 1940'lerde kurulmaya başlamıştır. 1950'lere gelindiğinde önde gelen girişimciler ve devlet tarafından imalat sanayinin oluşturulması ve geliştirilmesi için çabalar artmıştır. 1950-1960 yılları arasında otomobil endüstrisindeki büyümede istenilen sonuçlara lisans hakkı (licence raj) nedeniyle ulaşılamamıştır. 1970'lerde devletin otomotiv ithalatına getirdiği kısıtlamalar sektörün büyümesine neden olmuştur. Fakat büyüme traktör, ticari araç ve *scooter* üretiminde olmuş, araba hala bir lüks mal olarak kabul edildiği için bu alanda ilerleme sınırlı kalmıştır. 1980'lerde başlatılan kısmi ekonomik liberalleşme hamleleriyle birlikte devlet yabancı firmaların iç piyasaya girmesine izin vermeye başlamıştır. Suzuki, Toyota ve Hyundai gibi çok uluslu otomobil üreticilerinin Hindistan piyasasına girmesi bu döneme rastlamaktadır. 1980'lerdeki kısmi liberalleşme hamleleri ve 1991'de ortaya konan yeni ekonomi politikaları otomobil endüstrisinin hızla yükselmesini sağlamıştır. 1990'da merkezi hükümet endüstriye yönelik müdahalelerini azaltmış ve deregülasyonu desteklemiştir. Deregülasyona yönelik politikalar ortak girişim (*joint venture*) şeklinde yeni yatırımların oluşmasını sağlamıştır. General Motors, Ford ve Daewoo bu süreçte yerli otomobil üreticileriyle birlikte üretim yapmak üzere Hindistan piyasasına girmişlerdir. Bu süreçle birlikte iç piyasa yanında dış talebe yönelik üretimin artırılması mümkün olmuştur. 2002 yılında devletin otomotiv piyasasındaki büyümeyi sürdürülebilir kılmak için geliştirdiği politikalar sektörün daha da büyümesini sağlamıştır. Devletin Ar-Ge faaliyetlerine verdiği mali teşvikler bu büyümeyi yaratan en önemli politika aracı olmuştur (Singh, 2017:6). 2000'li yıllar ile birlikte yerli mülkiyet kısıtlamasının kaldırılmasına istinaden Mercedes Benz, GM, Ford, Peugeot, Honda, Fiat, Volvo, Hyundai gibi sektörün önde firmaları yerel ortakları ile olan bağlantılarını kopararak, %100 kendilerinin sahip oldukları iştirakler kurmuşlardır. Bununla birlikte üzerinde asıl durulması gerekli noktalardan biri de bu kısıtlamanın kaldırılması ile birlikte birçok küresel otomobil parça üreticisi Robert Bosch, Delphi, Magna, Eaton, Visteon ve Hyundai Mobil gibi firmalar ülkeye giriş yapmıştır. Gelişen otomobil parçaları pazarı, yerli otomobil parçaları üreticileri ile otomobil üreticileri arasında aracılık oluşturarak Hint otomobil endüstrisinin gelişmesine ciddi katkı oluşturmuşlardır. Çünkü otomobil parça tedarikçileri ortalama bir otomobil değerinin neredeyse üçte ikilik bir kısmını teşkil etmektedir. Daha sonra devlet tarafından ortaya atılan Otomotiv Misyon Planı (2006-2015) ve Otomotiv Misyon Planı (2016-2026) Hindistan'ın otomotiv sanayi açısından uluslararası arenada en önemli üretim merkezlerinden biri olmasını sağlamıştır.

Hindistan otomobil endüstrisi 2015-2016 yılında üretilen 23,96 milyon araç sayısı ile dünyanın en büyük otomobil endüstrilerinden biri haline gelmiştir. Otomobil endüstrisi GSMH'nin %7,1'ini oluşturmaktadır. Hindistan'da otomobil piyasasının büyümesine neden olan sebeplerin başında artan gelir, orta sınıf ve genç nüfus sayesinde güçlü bir talep cephesinin ortaya çıkması gelmektedir.

IBEF (India Brand Equity Foundation) istatistiklerine göre ülkeye gelen doğrudan yabancı sermayenin %5,1'i otomobil sektörüne yöneliktir. Aralık 2000-Haziran 2017 tarihleri arasında sektöre yönelik doğrudan yatırım oranı 17,39 milyar dolardır. IBEF'e göre Avrupa ve Latin Amerika ile karşılaştırıldığında firmalar operasyonel maliyetler açısından %10-25 oranında tasarruf etmektedirler.

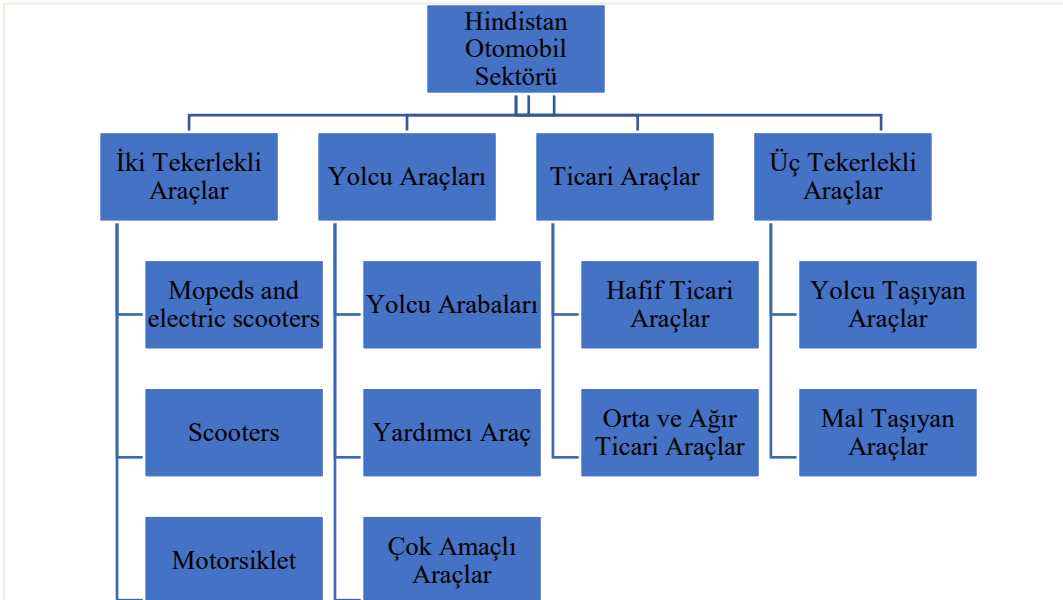
Otomotiv endüstrisi büyük oranda altı üretici firmanın nüfuzu altındadır: Tata Motors, Ashok Leyland, Mahindra&Mahindra, Hindustan Motors, Premier Automobiles ve Bajaj Auto (Automotive Mission Plan, 2000-2016:5). Hindistan'ın aktif konumdaki en önemli otomotiv markaları Tablo 4'de yer almaktadır.

**Tablo 4:** Hindistan Otomobil Markaları

Marka	Kuruluş Yılı ve Yeri
Tata Motors Limited	1945, Mumbai
Maruti Suzuki Limited	1981, Yeni Delhi
Hindustan Motors Limited	1942, Kolkata
Ashok Leyland Limited	1948, Chennai, Tamil, Nadu
Mahindra& Mahindra	1945, Mumbai, Maharashtra
Chinkara Motors Private Limited	1960, Mumbai, Maharashtra
Opel India Private Limited	1996, Gurgaon
Eicher Motors Limited	1948, Gurgaon
Bajaj Auto Limited	1945, Pune
Premier Limited	1941, Mumbai
Force Motors Limited	1958, Pune
ICML Motors	Punjab

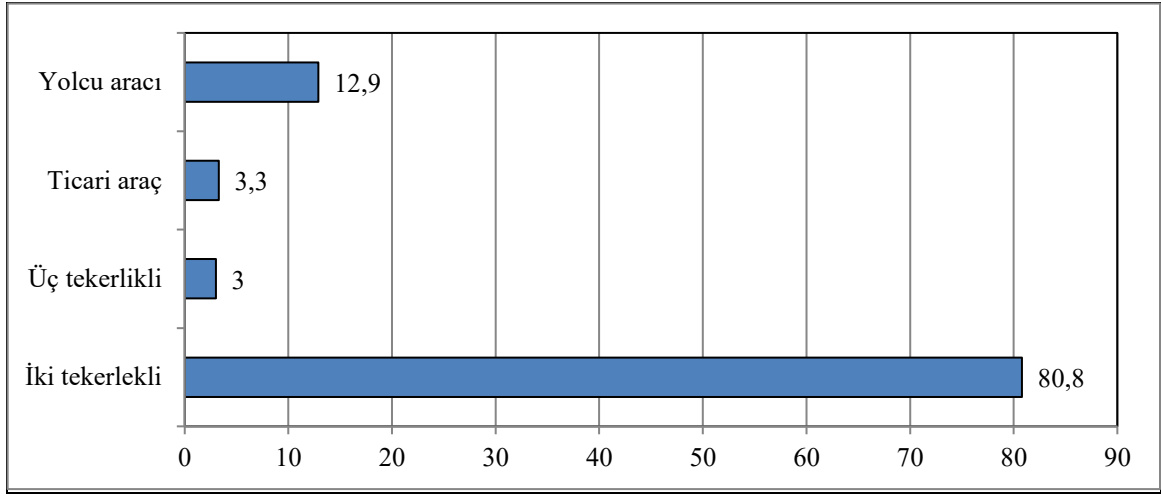
Kaynak: Global Cars Brands, Indian Car Brands Names-List and Logos of Indian Cars, <https://www.globalcarsbrands.com/indian-car-brands/> (Erişim Tarihi:24.04.2021)

Hindistan gerçekleştirmiş olduğu satışlarla dünyanın en büyük beşinci otomobil pazarı, ticari araç üretiminde ise dünyanın en büyük yedinci üreticisi konumundadır. Otomobil sektörü dört ana segmente ayrılmaktadır. Her segmentin bir ya da birkaç lideri bulunmaktadır (Şekil 1 ve Şekil 2). Hindistan otomotiv piyasası güçlü bir iç ve dış talebe sahiptir. İç talep açısından iki tekerlekli araçlar ve yolcu araçlarının baskın olduğu görülmektedir. Öyle ki 2019-2020’de iki tekerlekli araçlar iç talebin %80.8’ini, yolcu araçları ise %12.9’unu oluşturmuştur. Ticari araç ve üç tekerlekli aracın iç talepteki oranı ise %3.3 ve %3’tür. (Şekil 2). 2019-2020 döneminde 26,36 milyon araç üretilmiştir. Hindistan’da kırktan fazla şirket bu sektörde faaliyet göstermektedir (IBEF 2020-July: 9).

**Şekil 1:** Hindistan’da Üretilen Otomobil Araç Türleri

Kaynak: (IBEF, Automobiles, 2020-July:8)

Şekil 2: İç Piyasada Segment Dağılımı 2019, (%)



Kaynak: (IBEF, Automobiles, 2020-July:10)

Otomotiv sektörü Hindistan'ın ekonomik büyümesinin en önemli belirleyicilerinden biridir. Hindistan araba üretiminde dünya dördüncüsü, ticari araç üretiminde ise dünya yedincisidir. Ülkenin nüfusu ve gelir dağılımına uygun olarak en çok üretim yapılan araç türü iki tekerlekli araçtır. Bu kategoriye yolcu aracı takip etmektedir (Tablo5).

Tablo 5: Hindistan'ın Otomotiv Üretimi

Kategori	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
Yolcu Araç	3,087,973	3,221,419	3,465,045	3,801,670	4,020,267	4,026,047
Ticari Araç	699,035	698,298	786,692	810,253	895,448	1,112,176
Üç Tekerlekli Araç	830,108	949,019	934,104	783,721	1022,181	1,268,723
İki Tekerlekli Araç	16,883,049	18,489,311	18,830,227	19,933,739	23,154,838	24,503,086
Dört Tekerlekli (Quadricycle*)			531	1,584	1,713	5,388
<b>Toplam</b>	<b>21,500,165</b>	<b>23,358,047</b>	<b>24,016,599</b>	<b>25,330,967</b>	<b>29,094,447</b>	<b>30,915,420</b>

\*2015-2016 dönemi için sadece Ekim-Mart verileri mevcuttur.

Kaynak: SIAM, Automobile Production Trends, <http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=13>  
(Erişim tarihi: 30.08.2019)



Hindistan’ın çeşitli segmentlerde ana otomotiv üreticileri Maruti Suzuki, Tata Motors, Hero, Honda, Bajaj ve Piaggio’dur. 1999-2016 döneminde üretilen binek araçların %80’den fazlasını kompakt otomobiller oluşturmuştur. Bunu da %18 ile orta büyüklükteki araçlar takip etmiştir. Kompakt otomobil segmentindeki araçlarda Maruti Suzuki (%51 Pazar payı) ve Hyundai (%27 Pazar payı) bulunmaktadır. Buna karşılık orta ölçekteki otomobiller için pazar yapısı daha az yoğunlaşmıştır. Aşağı yukarı üreticilerin benzer pazar payları bulunmaktadır. Yolcu araçları kategorisinde Maruti Suzuki, ticari araç kategorisinde Tata Motors, iki tekerlekli araçta Hero ve üç tekerlekli araç üretiminde ise Bajaj piyasada lider pozisyonda bulunmaktadır. Bu şirketlere ait özet bilgiler Tablo 6’da yer almaktadır.

**Tablo 6:** Hindistan’ın Çeşitli Segmentlerde Ana Otomotiv Üreticileri

<b>Maruti Suzuki</b>	Yolcu araçları segmentinde piyasada lider konumdadır. 2018 yılında yolcu araçlarında %50 oranında piyasa payına sahiptir. 2017-2018 yılında bugüne kadar en yüksek satış rakamı olarak 1,779,574 adet araç satarak bir yıl önceye göre %13,4 büyüme kaydetmiştir.
<b>Tata Motors</b>	Ticari araçlar segmentinde 2018 yılında %44 Pazar payıyla lider konumdadır.
<b>Hero</b>	2018 yılında %37 pazar payıyla iki tekerlekli araç piyasasının lideridir.
<b>Honda</b>	2018 yılında %29 pazar payıyla iki tekerlekli araç piyasasında Hero’dan sonra gelmektedir.
<b>Bajaj</b>	2018 yılında %58,15’lik pazar payıyla üç tekerlekli araç piyasasında lider konumundadır.
<b>Piaggio</b>	2018 yılında %24,05 pazar payıyla üç tekerlekli araç piyasasında Bajaj’dan sonra gelmektedir.

Kaynak:( İBEF, 2018: 20)

2013-2018 yılları arasında ülke içi otomotiv satışı %7,01 oranında artış göstermiştir. Hindistan otomotiv sanayi 2016-2026 yılları arasında ihracatını beş kat artırmayı hedeflemektedir. Avrupa ve Latin Amerika otomobil üreticileriyle karşılaştırıldığında Hindistan otomobil üreticileri %10-25 oranları arasında operasyon maliyetinden tasarruf etmektedir. Nisan 2000-Aralık 2017 arasında otomobil sektörüne yapılan doğrudan yabancı yatırımlar 18.413 milyar ABD dolarıdır (IBEF,2018: 4). 2013’ten günümüze Hindistan’ın yurtiçi otomobil satış rakamları Tablo 7’de yer almaktadır.

**Tablo 7: Hindistan'ın Yurtiçi Otomobil Satış Rakamları**

Kategori	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
Yolcu Aracı	2,503,509	2,601,236	2,789,208	3,047,582	3,288,581	3,377,436
Ticari Araç	632,851	614,948	685,704	714,082	856,916	1,007,319
Üç Tekerlekli Araç	480,085	532,626	538,208	511,879	635,698	701,011
İki Tekerlekli Araç	14,806,778	15,975,561	16,455,851	17,589,738	20,200,117	21,181,390
Dört Tekerlekli (Quadricycle**)						627
<b>Toplam</b>	<b>18,423,223</b>	<b>19,724,371</b>	<b>20,468,971</b>	<b>21,863,281</b>	<b>24,981,312</b>	<b>26,267,783</b>

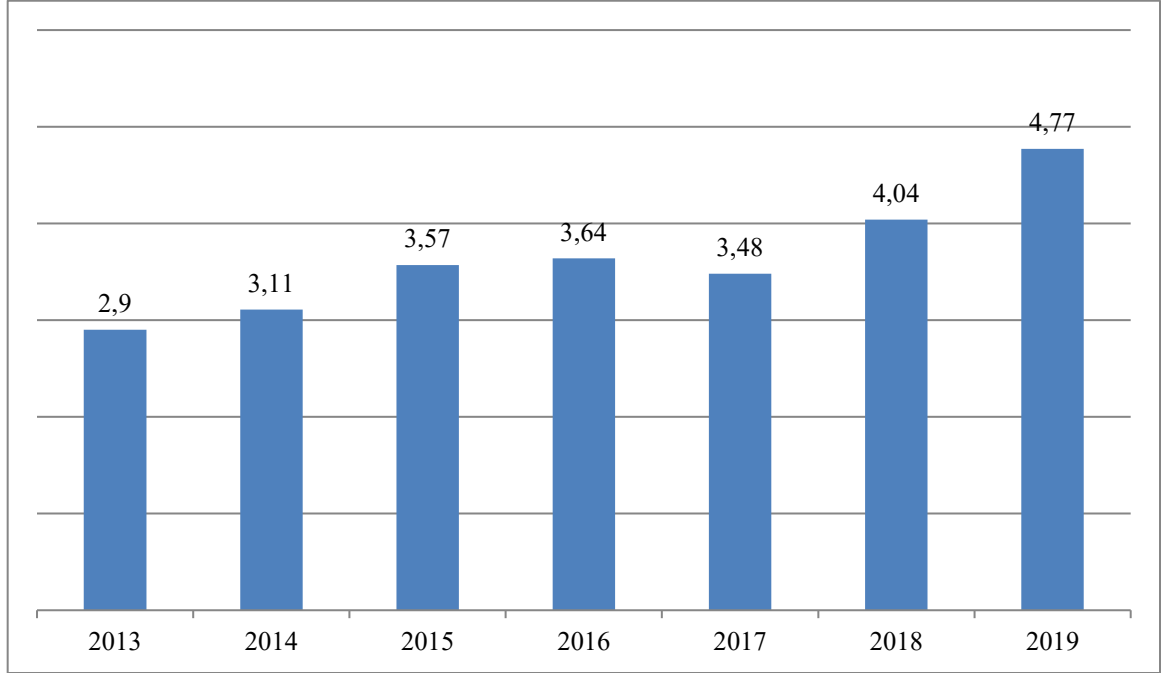
\*\*2018-2019 dönemi için sadece 18 Ağustos-Mart2019 verisi mevcuttur.

Kaynak: SIAM, Automobile Domestic Sales Trends,

<http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=14> (Erişim Tarihi: 30.08.2019).

Hindistan'da üretilen otomobil miktarının yaklaşık %15'i ihraç edilmektedir. Burada Hindistan otomobil endüstrisine yönelik olarak üzerinde durulması gerekli bir unsurda iç ve dış pazarlarda satılan otomobil fiyatları arasında önemli bir farkın olmamasıdır. Bu durumda dış pazarlarda satılan Hint otomobillerinin rekabet gücünün Hindistan'daki geçerli yüksek tarifelerden kaynaklanmadığını göstermektedir. Ülkenin en fazla otomotiv ihracatı yaptığı ülkeler İngiltere, İtalya, Almanya, Hollanda, Güney Afrika'dır. Bu ülkeler dışında ABD, Meksika, Sri Lanka, Bangladeş, Türkiye, Nijerya, Birleşik Arap Emirlikleri ve Kolombiya da ihracat yapılan ülkeler arasında yer almaktadır (Singh, 2017, s. 6., RIETER 2016, s. 5). Bazı çokuluslu otomobil firmaları global üretim ağı içerisinde, Hindistan'ı bir ihracat platformu olarak da kullanmaya başladıkları gibi bazı firmalar içinde Hindistan en önemli üretim üslerine dönüştürülmüştür.

Şekil 3: İhraç Edilen Otomobil Sayısı, Milyon adet, 2013-2019

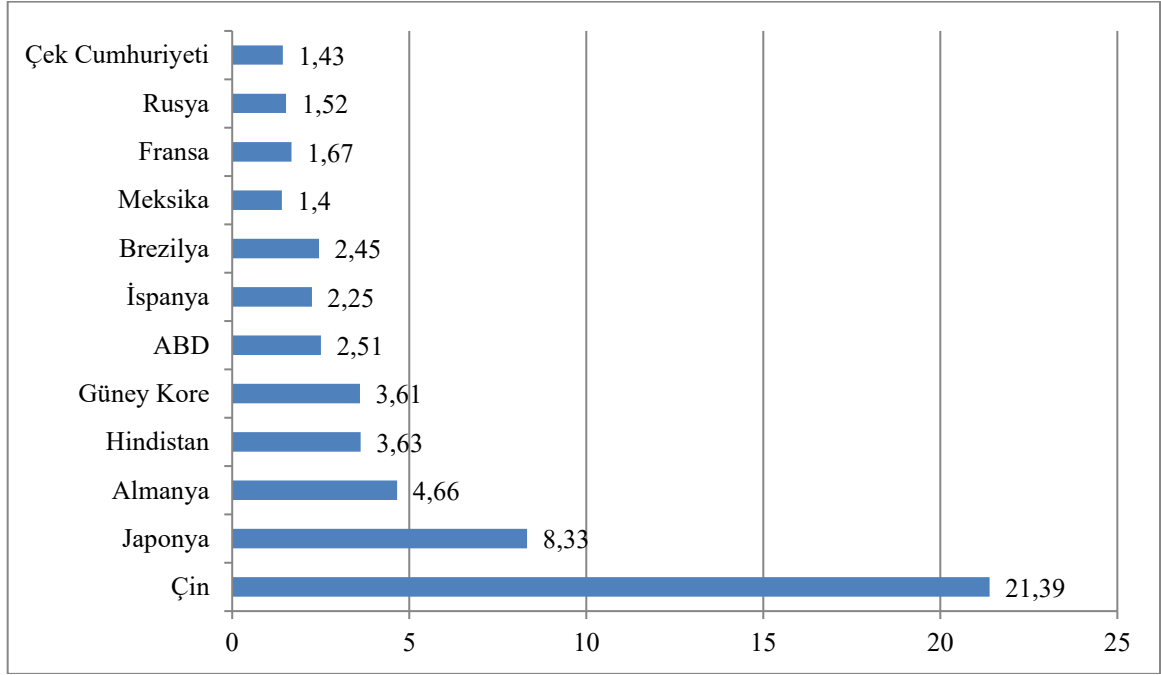


Kaynak: (IBEF ,2020-July:10)

Hindistan ayrıca otomotiv yan sanayi açısından da önemli bir üretim kapasitesine sahiptir. Bu durum yabancı yatırımcılar için Hindistan otomotiv piyasasını daha cazip hale getirmektedir. Bir çok küresel parça ve bileşen tedarikçisi Hindistan’da üretim tesisleri kurmuştur. En önemli otomotiv yan sanayi firmaları arasında Aisin Seiki (*airbag* sistemleri, direksiyon, elektronik kontrol üniteleri, araç navigasyon sistemleri, sensörler, denge kontrol sistemleri), Apollo (lastik), Delphi (kovertörler, klima sistemleri, yakıt enjeksiyon sistemleri, fren aksam ve parçaları), Bosch (yakıt-enjeksiyon sistemleri, fren sistemleri), Magneti Marelli (aydınlatma parçaları, iklim kontrol sistemleri, elektronik kontrol üniteleri, motor kontrol sistemleri), Visteon (ses sistemleri, sürücü bilgi sistemleri, ön-arka aydınlatma, ısıtma-soğutma sistemleri), ZF (aktarma organları, akslar, dişliler), Tata Group (çok sayıda aksam ve parça üretimi) bulunmaktadır (UİB,2018: 8).Tahrik ünitelerinin düzenlenmesi, montajı ve birlikte kontrolü, şanzıman sistemleri, taşıtlar için enstrümantasyon, soğutma, hava girişi, gaz egzozu veya araçlarda tahrik ünitelerinin yakıt temini ile ilgili düzenlemeler konusunda Hintli firmaların çoğunlukla patent başvuruları gerçekleştirmesi de parça ve bileşen endüstrisinin önemini göstermektedir.

Ayrıca, Hindistan’ın otomotiv piyasasında, özellikle de otomobil piyasasında devletin rolünü belirtmeden önce, ülkenin dünya genelinde yolcu araç üretimi içindeki konumuna bakılmasında fayda vardır. 2019 yılı verilerine göre Çin, yolcu aracı üretiminde tartışmasız dünya lideridir. En yakın rakibi Japonya’dan neredeyse üç kat fazla üretim yapmaktadır. Hindistan sırasıyla Çin, Japonya ve Almanya’dan sonra dördüncü sırada yer almaktadır. Hindistan’ı Güney Kore, ABD, Brezilya, İspanya,Meksika izlemektedir. Çek Cumhuriyeti’nin en fazla yolcu aracı üreten ilk 15 ülke içinde yer alması da dikkat çekicidir (Şekil 4).

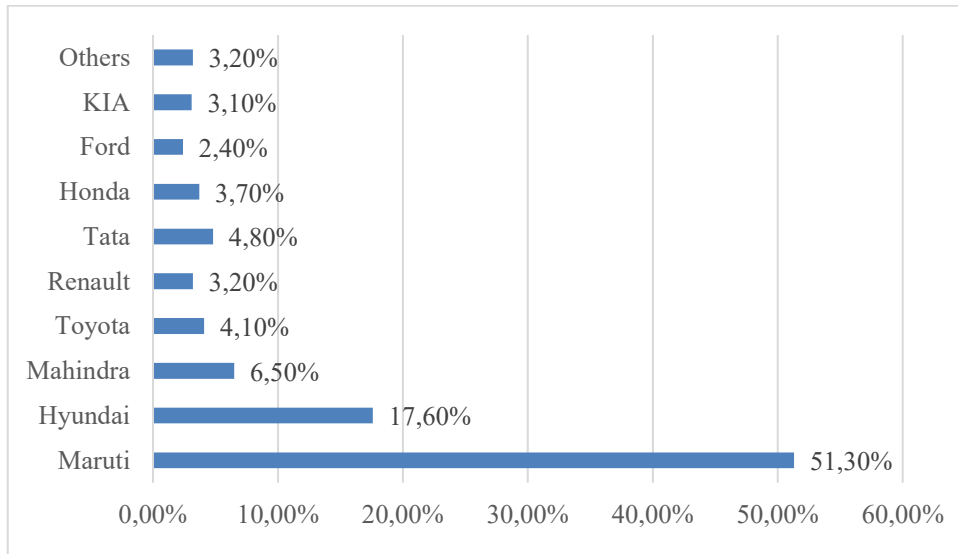
**Şekil 4: Ülkelere Göre Yolcu Aracı Üretimi, 2019, (milyon birim)**



Kaynak: OICA, Passenger car production in selected countries in 2019, by country (in million units), <https://www.oica.net/category/production-statistics/2020-statistics/> (Erişim Tarihi 24.04.2021)

Yolcu aracı üreten markaların Hindistan piyasasındaki üretim paylarına bakıldığında, yerli Maruti markasının %51 payla piyasa hakimiyetini elinde tuttuğu görülmektedir. Maruti'yi yaklaşık %18 payla Hyundai ve yaklaşık %7'lik payla Mahindra takip etmektedir (Şekil 5).

**Şekil 5: Hindistan'da Markaların Yolcu Aracı Piyasası Payları, 2018**



Kaynak: Trade Brains, Passenger car market share in India in 2018, by brand, <https://tradebrains.in/passenger-vehicles-industry-pv-india/> (Erişim tarihi: 24.04.2021).

**Tablo 8:** Hindistan’da Firma Bazlı Motorlu Taşıt Üretim Adetleri

Grup	2013	2014	2015	2016	2017
ASHOK LEYLAND	91,445	96,556	134,534	145,434	160,208
EICHER			46,701	56,084	
FIAT	35,650	32,518	7,941	7,330	33,518
FORD	122,330	151,102	159,822	242,548	268,706
G.M.	85,233	57,036	35,579	68,910	87,809
HONDA	118,997	184,656		158,651	
HYUNDAI	633,006	610,650	645,012	665,017	678,017
ISUZU	8,313	16,520			2,273
MAHINDRA	454,336	412,653	426,262	448,866	467,250
MITSUBISHI	1,980	1,380			
NISSAN	225,749	223,221		3,310,229	
RENAULT	80,394	53,657	50,877	139,992	128,365
SUZUKI	1,171,914	1,268,900	1,414,000	1,514,338	
TATA	624,159	473,034	494,307	529,115	390,625
TOYOTA	173,769	147,791	159,000	146,371	
VOLKSWAGEN	102,538	123,520	130,504	154,122	162,603

Kaynak: OICA, by manufacturer, make and country/region istatistiklerinden oluşturulmuştur.

<http://www.oica.net/category/production-statistics/> (Erişim Tarihi: 19.05.2020)

#### 4. HİNDİSTAN OTOMOBİL PİYASASININ GELİŞMESİNDE DEVLETİN ROLÜ

1991 yılında Hindistan’da uygulanmaya başlayan ekonomik reformlar Hindistan’ın sanayileşme politikasını ve dış ekonomik ilişkilerini önemli ölçüde etkilemiştir. Genel olarak hayata geçirilen ekonomik reformlar, literatüre Washington Uzlaşısı olarak geçen liberal ve piyasa ekonomisi esaslı düzenlemelerin bir uzantısı niteliğindedir. Bu çerçevede 1991 yılında başlayan reformlarla ithalat kotaları kaldırılmış (2001’de tamamıyla kaldırılmış), tarifeler yavaş yavaş düşürülmüş, ulusal para devalüe edilmiş, yabancı yatırım rejimi liberalize edilmiş, kambiyo rejimi ile ilgili sınırlamalar ortadan kalkmıştır. 1980’lerde başlatılan sanayi politikasındaki reformlar ise ruhsat alımında engellerin azaltılması, vergi teşvikleri, ticaret üzerindeki baskıların azaltılması, kamuya ait alanların özel sektöre açılması, iş kanununda yapılan düzenlemeler gibi çok farklı alana sirayet etmektedir. Tüm bu gelişmeler Hindistan’daki özel sektörün verimliliğini ve rekabet edebilme yeteneğini artırmıştır (Kohli, 2006b:1361-1362).

1991’de ortaya konulan reformlar arasında en önemli ilerlemelerden biri sanayi ve ticaret politikasında yaşanmıştır. Liberalleşme ve açıklık konusunda sağlanan mutabakat sonucu kademeli bir şekilde uygulamaya konulan reformlar on yıl içinde sanayi ve ticaret alanında büyük gelişmeler yaşanmasını sağlamıştır. Reformlar; özel girişimcinin devletten aldığı izinlerin ve diğer bürokratik işlemlerin azaltılması, girişimcilere elektrik ve su arzı gibi altyapı hizmetlerinin sağlanması, işçi sağlığı ve güvenliği, gecikmelerin azaltılması, yolsuzluğun önlenmesi gibi birçok alana sirayet etmektedir (Ahluwalia, 2002: 72).

Başarının en önemli anahtarı birbirini tamamlayıcı reformların uygulamaya konulmasıdır. Örneğin sanayi alanında meydana gelen reformların işgücü piyasasına yönelik reformlarla desteklenmesi Hindistan ekonomisinin başarısında kilit rol oynamaktadır. Reformların bütüncül bir yapı arz etmesi ve eyaletler arasındaki farkları kapatmaya yönelik kapsayıcı tedbirleri içermesi diğer önemli bir husus olarak değerlendirilebilir. Ayrıca Çin’in KOBİ’lerinin uluslararası başarısı

Hindistan'ın sanayi politikalarındaki reform paketine KOBİ'leri de almasını sağlayarak reformların daha kapsamlı hale gelmesini sağlamıştır (Ahluwalia, 2002: 72-73).

Tamamlayıcı reformlar açısından ele alınabilecek bir diğer gelişme eyalet hükümetleri ile merkezi hükümetin iş birliğine giderek Hindistan'da iş yapmayı daha önce hiç olmadığı kadar kolay hale getiren farklı alanlardaki reformları uygulamaya koymalarıdır. Reform ve uygulamaların bir defaya mahsus olmayıp süreklilik arz etmesinin yanı sıra sürecin Hindistan Endüstriyel Politika ve İlerleme Bakanlığı tarafından, Dünya Bankasının ve farklı sektör birliklerinin desteğiyle birlikte iş reformlarının uygulanmasına ilişkin mekanizması çerçevesinde kurumsallaştırılması Hindistan'ı gerek yerli gerekse yabancı yatırımcılar açısından kolay iş yapılabilir bir ülke konumuna getirmiştir (DEİK, 2017: VII).

Hindistan ekonomisinin büyümesinin ardında yatan diğer önemli nedenler arasında ticari işlere ilişkin fikri mülkiyet haklarıyla ilgili iyi işleyen bir yargı sisteminin ve eskilere dayanan yerli bir girişimci sınıfının bulunması yer almaktadır. Tata Grup bu sınıfa en iyi örneği oluşturmaktadır. Bu milli girişimci sınıf 1980 sonrası dönemde devletin serbest ticaret ve yatırım başta olmak üzere liberal politikalarını desteklemiştir. Ayrıca politik bir güce sahip olmamalarına rağmen daha küçük ölçekte fakat yüksek üretim teknolojisine sahip Infosys, Wipro, Ranbaxy, Bharat Forge gibi yerli girişimciler deniz aşırı yatırımlarını hızla artırmaktadırlar. Diğer bir etken ise Hindistan'ın sanayi kapasitesinin, Çin gibi gelişmekte olan ülkelere göre daha düşük olmasına rağmen sanayi ve ticaret alanında yapılan reformların imalat sanayinin ölçek ekonomilerine ulaşmasını sağlamış olmasıdır. Bunun sonucunda demir, petrol arıtma, petrokimya, çimento gibi sanayi alanlarının üretim ölçekleri teknolojide tam kapasiteye yakın üretim yapmaktadırlar. Hindistan'ın tasarruf oranı düşük olsa da finansal sisteminin derinliği bulunmaktadır ve uluslararası bağlantıları kuvvetlidir (Nagaraj, 2005: 2170).

#### ***4.1. Hindistan'ın Otomotiv Endüstrisine Yönelik Devlet Politikaları***

Hindistan devletinin sanayi alanında yapmış olduğu reformların otomotiv sanayinde yaratmış olduğu etkiler Hindistan'ın ekonomik büyümesini doğru analiz etmek için önemlidir. Dünyanın en hızlı büyüyen binek araç üreticilerinden biri olan Hindistan dünyanın en büyük ikinci iki tekerlekli ve en büyük beşinci ticari araç üreticisidir. Ayrıca dünyanın en büyük motosiklet üreticisi Hindistan'da yer almaktadır. Bunların yanı sıra ülke, dördüncü büyük yolcu aracı ihracatçısıdır. Ayrıca Hindistan SUV model araçlarda da bir ihracat merkezi olmaktadır. 1990'lardaki ekonomik liberalizasyondan sonra otomotiv sektörü ortalama %17 oranında büyümüştür. Bu büyümede devlet tarafından sağlanan vergi muafiyetleri büyük rol oynamıştır (Vaishali, 2017:3).

Hindistan otomotiv sanayi yeni teknolojiler geliştirme konusunda önemli adımlar atmaktadır. Emisyon miktarlarını azaltmak için elektrikli araç üretimi, motor teknolojileri ve alternatif yakıt üzerine Ar-Ge çalışmaları, devletin bu sektörde Ar-Ge aritirisi yapmaya yönelik politika ve teşvikleri Hindistan'ı cazibe merkezi haline getirmektedir. Merkezi devletin ya da eyaletlerin aldığı farklı türde birçok dolaylı vergiyi Mal ve Hizmetler Vergisi (GST: Goods and Services Tax) başlığı altında toplamaya ve standartlaştırmaya yönelik reformist çalışmaları, ülkenin bütünleşik bir piyasaya sahip olmasını sağlamaktadır. Ayrıca bu vergi politikası düzenlemesi hammadde maliyetlerini azaltıcı etkiye sahiptir (IBEF, 2018: 4, 6) ve (India Briefing, Temmuz 2018, RIETER 2016:3). Burada özellikle Hindistan'da iş süreçlerini hızlandırmak için uygulamaya konulan eyalet reformları, politika veya düzenleme reformları, süreç reformları ve sektörle ilgili reformlar olmak üzere üç kategori altında toplanabilir. Bu çerçevede Tamil Nadu ve Maharashtra eyaletlerinde otomotiv sektörüne yönelik reformlar uygulanmaktadır. Tamil Nadu Eyaleti otomotiv sektöründeki girişimcilere altyapı kurulumu, arazi iskontosu ve sermaye sübvansiyonu ve damga vergisi avantajı gibi alanlarda destek verirken, Maharashtra eyaletinde bu sektöre yönelik KDV iadesi gibi destekler verilmektedir (DEİK, 2017:72, 83). (Kalra ve Pant ,2013) yaptıkları çalışmada, Hindistan otomotiv sektörünün toplam kalite yönetimine, dolayısıyla başarısına etki eden faktörlerden en önemlilerini politika ve stratejik plan, kalite, müşteri odaklılık ve müşteri memnuniyeti olarak belirlemiştirlerdir.

Hindistan'ın otomotiv sektörünün yanında demir ve yazılım (*software*) sektörlerinde de başarılı olmasının en önemli nedenleri arasında küreselleşmeye ters düşmeyen ulusal ekonomi politikaları (*economic nationalism*) yer almaktadır. Her ne kadar başta IMF olmak üzere uluslararası kuruluşlar, borçlu olan gelişmekte olan ülkelere yapısal uyum programlarıyla ekonomik liberalleşmeyi önerse ve liberalleşme ile ulusal ekonomi politikalarının uyumlu olmadığını savunsa da liberalleşme ile ulusal ekonomi politikalarının birbirine engel olmadığı, aksine birbirini tamamladığı durumlar da mevcuttur. Bunun en iyi örneklerinden biri Hindistan ekonomisi olarak gösterilebilir. Hindistan'da ekonomik milliyetçilik devletin ekonomide ağırlığının bulunması, yabancı girişimcilere izin verilmemesi gibi bir temele oturtulmamıştır. Ekonomik serbestleşme politikalarının devleti, devletin de serbestleşme politikalarını zayıflatması durumu yaratılmamıştır (D'Costa ,2009:622, 624-626, 638, 641-642). 1991 yılında gerçekleştirilen ekonomik serbestleştirme politikalarından sonra yabancı firmalara otomotiv piyasasına giriş izni verilmiştir. Fakat bu girişlere Hindistan firmaları ile ortak girişim şeklinde izin verilmiştir. Yabancı firmalar kendi başlarına Hindistan piyasasına giriş yapamamışlardır. Bu durum hem teknolojinin içselleştirilmesini hem de yönetsel kontrolün sadece yabancı firmalara kalmasını engellemiştir (Mukherjee and Trilochan, 1996:M-75-76).

Liberalizasyon sonrası dönemde, Haziran 1993'te Hindistan hükümeti yeni otomobil politikasını açıklamıştır (Vaishali: 6). Söz konusu politika çerçevesinde Hindistan hükümetinin amacı, ülkeyi otomobil sektöründe küresel üretim merkezi yapmaktır. Bu doğrultuda otomobil sektörünü geliştirmek amacıyla birçok plan ve strateji devreye sokulmuştur. Bunlardan en önemlisi Otomotiv Misyon Planı: 2016-26'dır (*Automotive Mission Plan: 2016-26*). Hindistan devleti 2006-2016 yıllarını kapsayan Otomotiv Misyon Planı'nın ardından 2016-2026 arasını kapsayan ikinci planı (*Automotive Mission Plan: 2016-26*) uygulamaya koymuştur. Hindistan'ın Otomotiv Misyon Planı (2016-2026) Hindistan Hükümeti, Hindistan Otomobil Üreticileri Birliği (SIAM), Ağır Sanayi ve Kamu Teşebbüsleri Bakanlığı'nın birlikte oluşturduğu bir eylem planıdır. Ayrıca GST (*Goods and Services Tax-Mal ve hizmetler Vergisi*) gibi reformlar, 'Make in India' ve NEMMP 2020 (*National Electric Mobility Mission Plan-Ulusal Elektrik Mobilite Programı*) gibi girişimler, otomobil yan sanayinin ve yolların altyapısını geliştirmeye yönelik çalışmalar otomobil sektörünün gelişmesinde önemli rol oynayan politikalar. Yolların altyapı çalışmalarının geliştirilmesi Hindistan'daki otomobil ve diğer araçlara talebin artırılmasında çok önemlidir. Çünkü Hindistan dünyanın ikinci büyük karayolu ağına sahiptir. Ülkedeki şehirler, kasabalar ve köyler arası bağlantılardaki iyileştirme ile yol geliştirme faaliyetleri yıllar içerisinde giderek artırılmıştır. Hindistan Hükümeti'nin her 5 yıllık planda altyapı gelişimi için önemli bir yatırım düzeni belirleme politikası, ülke yollarının geliştirilmesine odaklanmayı da içermektedir.

#### **4.2. Otomotiv Misyon Planı (2006-2016)**

2007'de uygulamaya konulan birinci Otomotiv Misyon Planı (2006-2016) Hindistan'ın otomobil ve otomobil parçaları endüstrisinde tasarım ve üretim açısından önemli bir merkez haline gelmesini amaçlamıştır. 2016 sonu itibarıyla 145 milyar ABD doları üretim değeri, GSMH'nin %10'undan<sup>1</sup> fazlasını otomotiv sanayinin üretmesi ve 25 milyon kişilik istihdam olanağı yaratması programın ekonomik hedefleri olmuştur (Vaishali: 7).

Sektörün, lisanslamaya son verilmesi (*delicensing*), piyasanın doğrudan yabancı yatırıma tamamıyla açılması ve otomotiv bileşenlerinin serbest ithalatına izin verilmesiyle birlikte 1991 yılında 2 milyon olan araç sayısı, 2006 yılında 9,7 milyona ulaşmıştır. Hindistan'da orta sınıfın

<sup>1</sup> SIAM verilerine (2017) göre 2017'de otomotiv sektörünün GSMH'ye katkısı %7,1 olmuştur. Plan hedefi olan %10 tutturulamamış olsa da %7,1 oldukça önemli bir orandır. Otomotiv sektörü doğrudan ya da dolaylı olarak 32 milyon kişiye istihdam olanağı sağlayarak AMP 1 2006-2016'nın hedefinin üstüne geçmiştir.

artışının yanında satın alma güçlerinin yükselmesi, son yıllarda yaşanan güçlü ekonomik büyümenin otomobil imalat sanayide yarattığı olumlu etki, bu sanayide eğitilmiş işgücünün varlığı, maliyetlerin daha rekabetçi olması Hindistan hükümetini Otomotiv Misyon Planı hazırlamaya teşvik eden içsel faktörlerdir. ABD, AB ve Japonya otomotiv sanayisinin durgunluğa girmiş olması ise Hindistan'ı bu sanayi açısından bir cazibe merkezi haline getirmek açısından bir fırsat olarak görülmüştür. Buradaki çekicilikte Hindistan'ın bölgesel olarak yüksek iç pazar satış hedefine sahip olması elbette önemlidir. Bununla birlikte küresel otomobil üretiminde modüler teknolojiye geçişle birlikte üretim standartları evrenselleşmiştir. Böylece ABD, AB ve Japonya gibi sektörün önde gelenleri bölgesel olarak satış hedeflerini, standart üretim yapılarını sürdürebildikleri bölgesel montaj üsleri oluşturarak devam ettirmektedirler. Bu perspektif Hindistan'ın bir üretim merkezine dönüştürülmesinde oldukça önemlidir. Dolayısıyla da yabancı firmaların yatırımlarını ve yeni kapasitelerini Hindistan'a kaydırması için politikaların belirlenmesi planın dışsal güdüsünü oluşturmuştur. Böylelikle dünyanın önde gelen çoğu otomobil üreticisinin Hindistan'da köklü üretim tesisleri bulunmaktadır. İç ve dış yatırımcıların kararlarında daha bilgi sahibi olması, planın önceliklerindedir. 2006-2016 yıllarını kapsayan plan; ürün altyapı geliştirme, teknolojik adaptasyon, iş hukuku reformları, Ar-Ge faaliyetleri, maliye ve politika süreçlerinde değişim, insan kaynaklarının geliştirilmesi, iç ve dış talebin artırılması, çevre ve güvenlik konularını içermektedir (Automotive Mission Plan 2006-2016: ix, 31-44). Hintli şirketler sektör içerisinde gerekli operasyon ölçeğine uygun teknoloji seviyelerinde döküm, dövme ve hassas işleme ile imalat (kaynak, taşlama ve parlatma) konularındaki geleneksel güçlerini korumuşlardır. Özellikle mühendislikteki başarılarını yerel tasarım ve gereksinimlere uyarlamışlardır. Motor, şanzıman ve direksiyon parçalarında yüksek büyüme sağlamışlardır. Katma değer oranı yüksek olan motor parçaları, toplam üretimin en önemli unsurunu oluşturmuştur.

Hindistan otomotiv sanayi sadece bu sektöre özel desteklenmemektedir. Hindistan'ın ayrıca tüm endüstrileri kapsayan Ulusal İmalat Stratejisi bulunmaktadır. Bu ulusal planda teknoloji geliştirmek amacıyla yapılacak Ar-Ge faaliyetleri büyük önem arz etmektedir. (AMP 2006-2016, s. 13).

#### **4.3. Otomotiv Misyon Planı (2016-2026)**

Hindistan'ın Otomotiv Misyon Planı (2016-2026) (AMP 2) Hindistan Hükümeti, Hindistan Otomobil Üreticileri Birliği (SIAM: *Society of Indian Automobile Manufacturers*), Ağır Sanayi ve Kamu Teşebbüsleri Bakanlığı'nın birlikte oluşturduğu bir eylem planıdır. İlk 2006 yılında yapılan misyon planının devamı niteliğindedir. 2026 yılında piyasa büyüklüğünü 300 milyar dolara çıkarmayı hedeflemektedir. AMP 2016-2026, Hindistan otomotiv üreticileri, tedarikçileri ve traktör üreticileri açısından 10 yıllık gelişme planı niteliğindedir. Hindistan otomotiv sanayinin gelecek on yılının haritasını oluşturmaktadır.

2016-2026 yıllarını kapsayan AMP 2'nin hedefleri otomotiv sanayide mühendislik, imalat, ihracat ve otomobil yan sanayi açısından Hindistan'ı dünya sıralamasında ilk üç ülkeden biri yapmak ve gelecek on yıllık süreçte sanayideki büyümenin devam ettirilmesidir. Bu amaçlara ulaşmak için AMP 2; politika uyumlaştırılması, yönetsel düzenlemeler, sektörel uzun vadeli yol haritasının oluşturulması, Ar-Ge deneyimlerine ve teknolojiye ulaşımın sağlanması, kalifiye işgücü eksikliğinin giderilmesi ve üretim zinciri altyapı eksiklerinin giderilmesi konularında hedefler belirlemiştir (National Auto Policy, 2018: 4).

AMP 2, Hindistan otomotiv sanayini 'Make in India Projesi'nin lokomotif sektörü haline getirmeyi amaçlamaktadır. Çünkü otomotiv sanayinin gelecek on yılda Hindistan GSMH'nin %12'sinden fazlasını ve imalat sanayinin yaklaşık %40'ının oluşturması beklenmektedir. Ayrıca bu sektörün 'Skill India Programı'na da büyük katkı sağlaması Planın bir diğer amacıdır. Gelecek on yılda otomobil sektörünün 65 milyon kişiye doğrudan ya da dolaylı olarak istihdam olanağı sağlaması amaçlanmaktadır. Programın bir diğer önceliği ise toplu taşımalarda güvenli, verimli ve rahat bir ulaştırma sisteminin oluşturulmasıdır. Toplu taşımalarda otomobillerin yarattığı hava kirliliği, küresel ısınma ve trafik kazası gibi negatif dışsallıkları bertaraf etmek ve buna bağlı olarak halkı güvenli toplu taşıma imkanlarına ulaştırmak için gerekli politika düzenlemelerini yapmak planın öncelikli hedeflerindedir. AMP 2'nin önemli amaçlarından biri de gerek araç gerekse araba



yedek parçası toplam üretiminin %35-40'ının ihraç edilmesini sağlayarak dünyanın önde gelen otomotiv ihracat üslerinden biri olmaktır. Bu amaca ulaşmak için ise Plan'da rekabetçiliğin, teknolojik yeniliğin, altyapı yatırımlarının artırılması ve markalaşma için gerekli politikaların devlet ve özel sektör ile uygulanması gerekliliğine vurgu yapılmaktadır. Özellikle oto-elektronik ve tasarım mühendisliği alanlarındaki nitelikli işgücünün artırılmasına yönelik uygulamalar da AMP 2'nin önceliklerindedir (Autotechreview 2015, 19-20).

#### 4.4. Devletin Otomotiv Piyasasına Yönelik Diğer Politika ve Girişimleri

DEİK'in 2017 yılına ait raporunda Hindistan'daki fırsatlar; rekabetçi federalizm, Make in India-Üretim Programı, Akıllı Şehirler, düzenleyici çerçeve, herkes için barınma, Digital India, iş yapma kolaylığı, hijyen altyapısı, Skill India, karayolları ve otoyollar, otomobil sektörü, finansal katılım, yenilenebilir enerji, demiryolları ve inşaat başlıkları altında toplanmaktadır (DEİK, 2017: 2-3). Hindistan için başlı başına bir fırsat olan otomobil sektörü tüm diğer fırsatlardan doğrudan ya da dolaylı olarak etkilenmektedir.

2014 yılında Make in India adı altında uygulamaya konulan ulusal üretim programının hedefi ülkede yatırımları kolaylaştırmak, yenilikçiliği teşvik etmek, iş kolları geliştirmek, fikri mülkiyeti korumak ve sınıfının en iyisi üretim altyapısını inşa etmektir. (IBEF, Make in India, <https://www.ibef.org/economy/make-in-india> Erişim tarihi: 08.02.2019). Bu girişim Yeni Süreçler, Yeni Altyapı, Yeni Sektörler ve Yeni Anlayış olmak üzere dört temel üzerine kuruludur. Hükümet, 'Yeni Sektörler' temelini altında üretimde önemli rol oynayacağı düşünülen 10 kilit sektör belirlemiştir. Otomobil ve otomobil parçalarının da yer aldığı listede havacılık, uzay ve savunma, kimyasallar ve petrokimya, inşaat ekipmanları, malzemeleri ve teknolojisi, gıda işleme, altyapı geliştirme, bilişim teknolojileri ve elektronik, endüstriyel ekipmanlar ve makine, ilaç ve tekstil ürünleri yer almaktadır. Bu çerçevede kurulan 'Invest India' ajansı yatırımcılara yön vermek ve kılavuzluk yapmak amacıyla Yatırım İlişkileri Birimi'ni oluşturmuştur. Ayrıca İş Yapma Kolaylığı girişimi çerçevesinde Hükümet, yatırımcılar için elektrik, arazi satın alımı, vergi, onay ve izin gibi konularda kolaylaştırma sağlamak için 98 maddelik bir eylem planı hazırlamıştır. AMP 2 de 'Make in India' üretim programı kapsamında ele alınmaktadır. Uygulamadaki AMP, otomotiv sektörünü 'Make in India'nın lokomotifine haline getirmeyi hedeflemektedir (DEİK, 2017: 29). Hindistan otomotiv sektörünün gelişimine ilişkin devlet politikaları ve girişimlerinden bazıları Tablo 9'da yer almaktadır.

**Tablo 9:** Hindistan Otomotiv Sektörünün Gelişimine İlişkin Devlet Politikaları ve Girişimleri

Politika ve Girişimler	İçerik
Ulusal Otomotiv Test ve Ar-Ge Altyapısı Projesi (NATRIP)	Otomotiv sanayinin dünya standartlarında üretim yapabilmesi için dokuz adet Ar-Ge merkezinin kurulması planlanmıştır. Projenin bütçesi 388,5 milyon dolar olarak belirlenmiştir.
Ağır Sanayi ve Kamu Kuruluşları Departmanı (Department of Heavy Industries & Public Enterprises)	Küçük arabalardaki tüketim vergisinin azaltılması, Ar-Ge faaliyetlerinin bütçe dağılımın yeniden yapılması, Ar-Ge harcamalarının artırılması.
Hibrid ve Elektrikli Araçların Hızlı Uyumu Projesi (FAME-Faster Adaption&Manufacturing of Electric Hybrid Vehicles)	2020 yılına kadara Hibrid araçların üretimi ve uyumu devletin planlarını içermektedir. Devlet, nüfusu bir milyonun üzerinde seçilmiş 11 şehirde elektrikli otobüs, otomobil ve üç tekerlekli araç alımı ve alan temini için yatırımlar yapmaktadır.
Ulusal Otomobil Kurulu (NAB)	Ulusal Otomobil Kurulu (NAB); Hindistan'ın otomotiv Ar-Ge, tasarım yeniliği, teknik uzmanlık ve proaktif politika oluşturma alanında küresel ölçekte öne çıkarma ve potansiyelini artırmak amacıyla Ekim 2012'de Bakanlar Kurulu onayı uyarınca kurulmuştur. Bu kuruluş, otomotiv sektörüyle ilgili tüm konularda,

	<p>özellikle de NATRIP kapsamında kurulan test, belgelendirme ve otomotiv laboratuvarlarının yönetilmesi vb. konularda tek bir platform oluşturmayı hedeflemektedir.</p> <p>NAB, Devlet ve üreticiler arasında köprü görevi üstlenmektedir.</p>
Hindistan Otomobil Üreticileri Birliği (SIAM)	<p>SIAM; Hindistan'daki tüm büyük araç ve araç motor üreticilerini temsil eden kâr amacı gütmeyen bir kuruluştur. SIAM'ın vizyonu Hindistan'ın otomobil tasarımı ve üretimi için dünyada tercih edilen bir merkez haline getirmektir. Hindistan otomobil endüstrisinin sürdürülebilir kalkınmasını desteklemek, rekabet gücünün artırılmasına, araç maliyetlerinin düşürülmesine, verimliliğin artırılmasına ve global kalite standartlarına ulaşılmasına yardımcı olmak için kurulmuş bir birliktir. SIAM, Hindistan'daki Otomobil Endüstrisine bir pencere açmakta ve otomobillerle ilgili ekonomik ve ticari politikaların, düzenlemelerin ve standartların oluşturulmasında paydaşlarla yakın çalışmaktadır. Hindistan otomobil endüstrisi adına paydaşlara ekonomik ve istatistiksel bilgiler ile teknik ve kamu politikası hizmetleri sunmaktadır. Bunu başarmak için, SIAM; Hint otomotiv endüstrisinin rekabet gücünü arttırmak, Sürdürülebilir bir mobilite ve eko-sistemi geliştirilmesini teşvik etmek, alternatif enerji Araçlarının gelişimini teşvik etmek ve yenilikçi teknolojiler geliştirmek amacıyla çalışmalar yapmaktadır.</p>
Make in India Programı	<p>'Make in India'; yenilikçiliği teşvik etmek, iş becerilerini geliştirmek, fikri mülkiyeti korumak ve geliştirmek ve ülkede sınıfının en iyi üretim altyapısını oluşturmak hedeflerini güden ulusal bir kalkınma programıdır. Bu girişimin temel amacı, dünyanın dört bir yanından yatırım çekmek ve Hindistan'ın imalat sektörünü güçlendirmektir. Program, Ticaret ve Sanayi Bakanlığı tarafından yönetilmektedir. 'Make in India', mevcut işgücünü kullanmayı, ek istihdam olanakları yaratmayı, ikincil ve üçüncül sektörü güçlendirmeyi hedeflediğinden, Hindistan'ın ekonomik büyümesi için büyük önem arz etmektedir. Program aynı zamanda gereksiz yasaları ve düzenlemeleri ortadan kaldırarak, bürokratik süreçleri kolaylaştırarak, hükümeti daha şeffaf, duyarlı ve hesap verebilir hale getirerek Hindistan'ın İş Yapma Kolaylığı Endeksindeki sıralamasını iyileştirmeyi hedeflemektedir. 'Make in India' Programının odak noktası 25 sektördür. Bunlar: Otomotiv, havacılık, kimyasallar, IT &amp; BPM, eczacılık, inşaat, savunma sanayi, elektrikli makineler, gıda, tekstil ve konfeksiyon, limanlar, deri, medya ve eğlence, sağlık, madencilik, turizm, demiryolları, otomobil parçaları, yenilenebilir enerji, biyoteknoloji, uzay, termal enerji ve otoyollar ve elektronik sistemler'dir.</p>
Skill India Programı	<p>'Skill India' Hindistan'da sanai, girişimcilik becerilerini eğitmek ve geliştirmek için 15 Temmuz 2015'te başlatılan kapsamlı bir programdır. 'Skill India' bugün Hindistan toplumunun, yerel ve yabancı şirketlerin ve hükümetlerin her kesimini içeren büyük bir projedir. 'Skill India' programı, ülkenin gün geçtikçe artan işgücünü iş beceri ve bilgisiyle donatıp eğitmeyi planlamaktadır. Hindistan'ın sanayileşme ve ekonomik büyümesine önemli ölçüde katkıda bulunmalarına yardımcı olacağı düşünülen Programla, ülkedeki 400 milyondan fazla kadın ve erkeğe 2022 yılına kadar çeşitli sanayi ve ticaret alanlarında becerilerini geliştirme konusunda eğitilecektir.</p> <p>Bu Program kapsamında otomotiv, tarım, inşaat ve gayrimenkul, perakende, tekstil ve giyim, dokumacılık ve el işçiliği, gıda işleme, turizm, konaklama ve seyahat sektörlerinde beceri geliştirme</p>

eğitimi verilmesi planlanmaktadır. Bu çerçevede 2014 yılında Beceri Geliştirme ve Girişimcilik Bakanlığı kurulmuştur.

Kaynak: (IBEF, Automobiles, May 2018: 19)

Department of Heavy Industry. National Automotive Board. (08.02.2019).

SIAM, About Us. <http://www.siamindia.com/about-us.aspx?mpgid=1&pgidtrail=2> (Erişim Tarihi:08.02.2019).

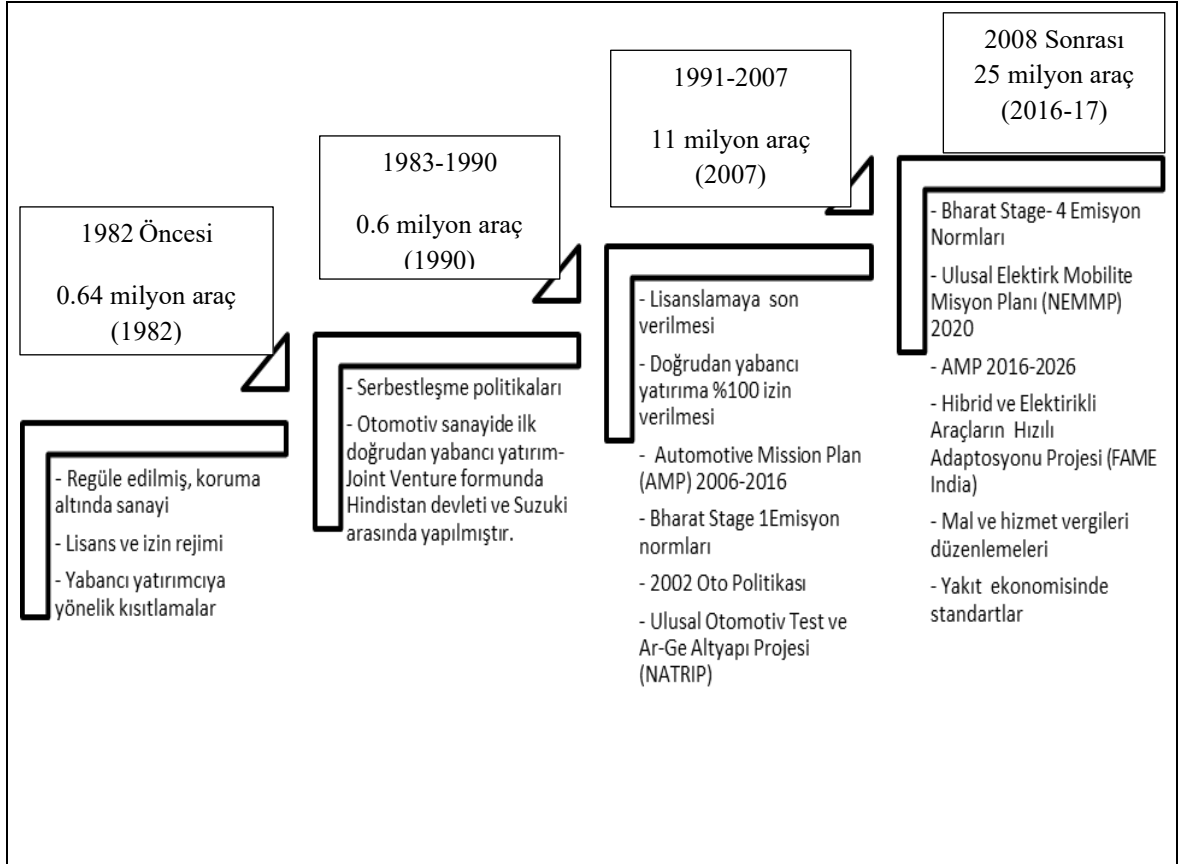
IBEF, Make in India, <https://www.ibef.org/economy/make-in-india> (Erişim tarihi: 08.02.2019).

Skill India Program – Mission, Features, Advantages, Differences, <https://surejob.in/skill-india.html>, (Erişim tarihi: 08.02.2019).

DEİK 2017, ss. 59-61.

Sonuç olarak Hindistan'ın ekonomik başarısının altında yatan ana nedenin, ülkenin geçiş yaptığı piyasa odaklı büyüme stratejisi (*pro-market strategy*) olduğu görüşü genel kabul görmekte ve söz konusu strateji değişikliği üç nedene dayandırılmaktadır. Bu nedenler: 1991 yılında gerçekleşen liberalleşme reformlarından önce, on yıl boyunca Hindistan'ın büyümesinde düzelme görülmesine rağmen 1990'lı yıllara gelindiğinde endüstriyel büyümenin ivme kazanamamasıdır. Hindistan'ın bölgeleri arasında gerçekleşen düzensiz büyüme, piyasa mantığına ters düşmektedir. Bu büyümede piyasa odaklı büyüme stratejisi kadar Hindistan'ın demokratikleşme yönünde attığı adımlar da etkili olmuştur (Kohli, 2006a:1251). Tüm bu ekonomik reformlar ve bu reformların otomotiv piyasası açısından değerlendirilmesi Şekil 6'da toplu halde yer almaktadır.

Şekil 6: Hindistan Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi



Kaynak:( National Auto Policy 2018: 9)

## SONUÇ

Ülke ekonomilerinin büyümesi büyük ölçüde kilit öneme sahip sanayilere bağlıdır. Son dönemlerde özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından otomotiv sektörü ekonomik büyüme için önem arz etmektedir. Otomotiv sektörü; teknoloji, Ar-Ge, istihdam ve uluslararası rekabet açısından ülke ekonomilerinde itici güce sahiptir. Bu sektör ileri ve geriye doğru bağlantılarının yüksek olması sebebiyle ekonomide çarpan etkisi yaratmaktadır.

Literatürde Washington Uzlaşısı olarak yer alan liberal ve piyasa ekonomisi esaslı düzenlemeler 1991 yılında Hindistan'da uygulanmaya başlanmış ve bu ekonomik reformlar Hindistan'ın sanayileşme politikasını ve dış ekonomik ilişkilerini önemli ölçüde etkilemiştir. Bu çerçevede 1991 yılından itibaren tarifeler düşürülmüş, devalüasyona gidilmiş, yabancı yatırım rejimi serbestleştirilmiş ve kambiyo rejimi ile ilgili sınırlamalar ortadan kalkmıştır. 1991'de ortaya konulan reformlar arasında en önemli ilerlemelerden biri de sanayi ve ticaret politikasında yaşanmıştır.

Hindistan'ın ekonomik başarısının altında 1990'lardan sonra başlattığı ekonomik reformların yanında bazı tarihsel ve coğrafi nedenler de bulunmaktadır. 1800'lü yıllarda topraklarından önemli ticaret yollarının geçtiği Çin ve Hindistan dünya ticaretinin yüzde ellisini gerçekleştirmekteydi. Bu iki ülkenin son on yılda ekonomik büyüme verilerindeki eğilim incelendiğinde geçmişteki bu başarılarını gelecekte de elde edebilecekleri yönünde bir öngöründe bulunulabilir. Ayrıca Hindistan'daki kültürel ve sosyal zenginlik ve devletin ekonomi politikalarıyla uyumlu hareket eden Tata şirketinin sahipleri gibi sermaye sahibi köklü ailelerin varlığı ve bu ailelerin Hindistan'ın bağımsızlığını kazandıktan sonra ekonomide oynadıkları rol Hindistan'ın ekonomik olarak yükselişinde kilit öneme sahiptir.

Hindistan 2050'de dünyanın ilk üç büyük ekonomisinden birisi olmayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede karşılaştırmalı üstünlüğü olduğu madencilik, makine, bilgisayar ve otomotiv sektörlerinde önemli politikalar ortaya koymaktadır. Hindistan demir, kömür ve petrol açısından önemli rezervlere sahiptir. Dünya demir cevherinin dörtte biri Hindistan'da bulunmaktadır. Ayrıca küresel piyasada avantajlı bir konuma sahip olduğu yazılım sektöründe de net ihracatçı durumundadır.

Hindistan ekonomisi için en önemli sektörlerden diğeri otomotivdir. Hindistan'ın küreselleşmeye ters düşmeyen ulusal ekonomi politikaları bu sektörün gelişmesini sağlamıştır. Özellikle yabancı transferini mümkün kılan teknolojilerin yokluğunda sadece ticaret koruması sağlamanın, küresel olarak rekabetçi bir otomobil endüstrisi oluşturmak için etkili strateji olmadığını göstermektedir. Burada dış pazara katılım yoluyla öğrenme sürecinin geliştirilmesi, dış pazarlardaki rekabet yoluyla kapasitenin ilerletilmesi ve de Hindistan'da üretim üslerinin kurulabilmesi için parça ve bileşen üreticilerinin ülkeye giriş yapmalarının sağlanması sektörün gelişimine temel oluşturmaktadır. Hindistan 2008'de yaşanan küresel krizin otomotiv piyasasında yarattığı daralmayı bir avantaja çevirmiştir. Suzuki'nin Alto modeli ve Tata'nın Nano modeli uygun fiyatlı küçük otomobiller olarak hem iç piyasada orta gelirli sınıfın talebini karşılamak, hem toplumu iki ya da üç tekerlekli araçlar yerine daha güvenli araçlara yönlendirmek, hem de daralan küresel piyasada uygun fiyat avantajı elde ederek otomobil ihracatının düşmesini engellemek amacıyla üretilmişlerdir. Bu bağlamda özellikle Suzuki, iç piyasada en çok satılan marka olmayı başarmış ve şirket büyüklüğünü artırmıştır. Suzuki ve Tata'nın bu başarısı Hyundai, Renault ve Fiat gibi şirketlerin Hindistan piyasasına olan ilgilerinin artmasına neden olmuştur. Tata'nın İngiliz markaları olan Land Rover ve Jaguar'ı 2008 yılında 2,3 milyar dolara ABD'li otomotiv şirketi Ford'dan alması Hindistan

otomotiv piyasasının küresel ölçekte gücünü gösteren önemli bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Hindistan'ın çok uluslu otomotiv şirketleri tarafından tercih edilmesinin en önemli sebepleri arasında artan iç talep, uygun üretim maliyetleri ve devletin bu sektöre yönelik uygulamalarının Hindistan'da iş yapma kolaylığı getirmesidir.

Kamu politikaları ve bunun iş dünyasına etkileri ekonominin büyümesinde kilit öneme sahiptir. Hindistan devletinin uyguladığı kamu politikalarının otomotiv sektörüne doğrudan ya da dolaylı açıdan birçok etkisi bulunmaktadır. Otomotiv sektörünü doğrudan etkileyen en önemli iki girişim 2006-2016 yıllarını kapsayan birinci Otomobil Misyon Planı ve 2016-2026 yıllarını kapsayan ikinci Otomobil Misyon Planı'dır. Bu planlar dışında tamamlayıcı yönde ulusal ve bölgesel ölçekte çeşitli planlar ve girişimler devlet tarafından uygulanmaktadır. Bu iki ana politikayı destekler nitelikteki Make in India, Skill India, Start-up India ve Digital India gibi diğer çeşitli program ve girişimler, Ulusal Otomotiv Test ve Ar-Ge Altyapısı Projesi (NATRIP), Bharat Stage-4 Emisyon Normları, akıllı şehirler ve kentsel dönüşüm programlarını içeren Kentsel Gelişim politikaları, enerji yatırımları, Sosyal Güvenlik Altyapısının iyileştirmesine yönelik politikalar, GST gibi tek vergi sistemi kurmaya yönelik vergi reformları, finansal sistemin geliştirilmesine ve derinleşmesine yönelik politikalar, girişimcilik programları, iş yapma kolaylığını sağlamaya yönelik merkezi hükümetin ve eyaletlerin uygulamaya koyduğu reformlar otomotiv sektörünün gelişmesinde önemli rol oynamaktadır.

Devletin otomotiv sektöründe uygun, istikrarlı, tahmin edilebilir ve sürdürülebilir politik ve ekonomik reformları ve planlı bir şekilde bu politikaların uygulanması ve gözlemlenmesi, başarıdaki kilit faktördür. Tüm bu politika uygulamaları birbirini tamamlayıcı niteliktedir. Dolayısıyla Hindistan hem yerli hem de yabancı üretici için güvenli bir ekonomik ortam arz etmektedir. Hindistan'da ekonomik ve sosyal kalkınma için topyekûn bir mücadele söz konusudur. Merkezi hükümet, eyaletler, özel sektör, mesleki birlikler ve hatta yabancı yatırımcılar hep birlikte hareket etmektedirler. Yapılan reformlar oldukça kapsayıcıdır. Politika düzenleme, süreç ve sektörlerle ilgili olmak üzere üç başlık atında toplanan reformlar vergilerden, iş kurma süreçlerine kadar sirayet etmektedir.

Sonuç olarak, özelde Hindistan'ın otomotiv sektöründeki başarısının nedenlerini tarihsel ve coğrafi faktörler, büyüyen iç ve dış talep, yenilik fırsatları, artan yatırımlar, 1980'lerden itibaren sürdürülebilir bir şekilde artan devlet politikaları ve destekleri, eylem planları, eyaletlerde uygulamaya konulan tamamlayıcı nitelikteki reformlar ve Hindistan ekonomisinde güçlü ve geleneksel şirketlerin varlığı olarak sıralamak mümkündür.

## KAYNAKÇA

Ahluwalia,M.S.(2002). Economic Reforms in India Since 1991: Has Gradualism Worked?. *Journal of Economic Perspectives*- 16(3),Summer 2002, 67–88.

Athukorala,P and Veeramani,C.(2019). From Import Substitution to Integration into Global Production Networks: The Case of the Indian Automobile Industry.*The MIT Press Journal*,36(2), [https://www.mitpressjournals.org/doi/full/10.1162/adev\\_a\\_00132](https://www.mitpressjournals.org/doi/full/10.1162/adev_a_00132)adresinden 16 Mayıs 2020 tarihinde edinilmiştir.

Autotechreview Report .(2015). *Automotive Mission Plan 2016-2026 – A Certain Raiser*, October 2015,4(10).

Capital.(1 Ocak 2008). Çin+Hindistan: ‘İki’nin Gücü,<https://www.capital.com.tr/yonetim/liderlik/cin-hindistan-ikinin-gucu>, adresinden 14 Şubat 2019 tarihinde edinilmiştir.

D’Costa, A. P.(2009). Economic Nationalism in Motion: Steel, Auto, and Software Industries in India.*Review of International Political Economy*, 16:4, 620-648.

DEİK, Hindistan Fırsat Analizi, Nisan 2017, <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2017/05/hindistan-firsat-analizi.pdf> , adresinden 13 Şubat 2019 tarihinde edinilmiştir.

Department of Heavy Industry, Ministry of Heavy Industries & Public Enterprises, Government of India, *National Automotive Board*, <https://dhi.nic.in/UserView/index?mid=1349>, adresinden 08 Şubat 2019 tarihinde edinilmiştir

Dholakia,R.H. (1994).Spatial Dimension of Acceleration of Economic Growth in India, *Economic and Political Weekly*,29(35), (Aug. 27, 1994), 2303-2309.

Government of India.(2018). *National Auto Policy, March 2018*.Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises.

Hambrock,J. and Hauptmann,S. Industrialisation In India, [https://www.tcd.ie/Economics/assets/pdf/SER/1999/Hambrock\\_Hauptman.pdf](https://www.tcd.ie/Economics/assets/pdf/SER/1999/Hambrock_Hauptman.pdf) adresinden 02 Mayıs 2019 tarihinde edinilmiştir.

IBEF, Automobiles, May 2018, <https://www.ibef.org/download/Automobiles-Report-May-2018.pdf> adresinden 08 Şubat 2019 tarihinde edinilmiştir.

IBEF, Automobiles, July 2020, <https://www.ibef.org/download/Automobiles-July-2020.pdf> adresinden 24 Nisan 2021 tarihinde edinilmiştir.

IBEF (India Brand Equity Foundation), Make in India, <https://www.ibef.org/economy/make-in-india> adresinden 08 Şubat 2019 tarihinde edinilmiştir.

India Briefing, (3 July 2018). Works, Businesses in India Remain Hopeful, <https://www.india-briefing.com/news/gst-reforms-india-business-17177.html>, adresinden 02 Şubat 2019 tarihinde edinilmiştir.

Kalra, N. and Pant, A.(2013). Critical Success factors of Total Quality Management in the Indian Automotive Industry (NCR). *Internaional Journal of Economy, Management and Social Sciences*, 2(8), Ağustos 2013, 620-625.

Kohli, A. (2006a). Politics of Economic Growth in India, 1980-2005, Part I: The 1980s. *Economic and Political Weekly*, 41(13), (Apr. 1-7, 2006a), 1251-1259.

Kohli,A.(2006b) Politics of Economic Growth in India, 1980-2005: Part II: The 1990s and Beyond. *Economic and Political Weekly*,41(14), (Apr. 8-14, 2006b),1361-1370.

Mukherjee, A. and Sastry, T. (1996).Automotive industry in emerging economies – A Comparison of South Korea, Brazil, China and India. *Economic and Political Weekly*, Nov. 30, 1996, M75-M78.

Nagaraj, R.(2005).Industrial Growth in China and India: Preliminary Comparison. *Economic and Political Weekly*, 40( 21), (May 21-27, 2005), 2163-2171.

Parhi,M.(2008). Indian Automotive Industry: Innovation and Growth.India S&T and Industry, Retrieved May 16, 2020 from the <https://nistads.res.in/all-html/Indian%20Automotive%20Industry.html>

RIETER .(2016). End User’s Perspective: Impact of Steel Prices on the Automotive and Machinery Industry.*Platts Steel Markets Asia Conference,18th November 2016*.

Özpeynirci E.(19 Kasım 2008).Otomotivde Paranın Yolu Hindistan ve Çin’den Geçiyor, *Hürriyet Gazetesi*.

SIAM, Automobile Domestic Sales Trends, <http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=14>, adresinden 30 Ağustos 2019 tarihinde edinilmiştir.

SIAM, Automobile Production Trends, <http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=13>, adresinden 30 Ağustos 2019 tarihinde edinilmiştir.

SIAM (Society of Indian Automobile Manufacturers), About Us, <http://www.siamindia.com/about-us.aspx?mpgid=1&pgidtrail=2>, adresinde 8 Şubat 2019 tarihinde edinilmiştir.

SIAM, Statistics, <http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=14>, adresinden 30 Ağustos 2019 tarihinde edinilmiştir.

Singh,V.(2017). Growth of Automobile Industry and its Economic Impact: An Indian Perspective. *International Journal of Commerce and Management Reserach*, 3(8), Ağustos 2017, 6-10.

Skill India Program – Mission, Features, Advantages, Differences, <https://surejob.in/skill-india.html>, adresinden 08 Şubat 2019 tarihinde edinilmiştir.

Uludağ İhracatçı Birlikleri (UİB), Hindistan Ülke Raporu (Otomotiv Sektörü Açısından), Ar-Ge Şubesi, Temmuz 2018. <http://www.uib.org.tr/tr/kbfile/hindistan-ulke-raporu>, adresinden 14 Şubat 2019 tarihinde edinilmiştir.

Vaishali,P.(2018).Growth of Automobile Industry in India-Post Liberalisation. *Macroeconomic Term Paper, University of Delhi*, Retrieved August 28, 2018 from the <https://viden.io/knowledge/automobile-industry-in-india/attachment/4973/dte-vaishali-sec-a-eco-h-pdf-1/preview>.

## EXTENDED SUMMARY

### Purpose

The purpose of this study is to determine the factors that contribute to development of Indian automotive industry and the importance and place of government policies in development of the sector. Within the historical development of these policies both Indian's general macroeconomic variables and the impact that created among general quantities of automobile industry are tried to be established.

### Methodology

Direct and indirect politics of government are determined to automotive sector's building and sector's historical development. The determinant of government has been demonstrated through different policies that applied in different stages of automobile industry. Especially the development of sector is emphasised through consisted from interaction of extrinsic factors based on global environment with completed politics on reforms within economical deregulation process, traditional structure and internal factors

### Finding

Automotive sector has a great impact for economic growth in developing countries. The sector has driving force in the economies in terms of technology, R&D, recruitment and international competition. In addition, the automotive industry creates a multiplier effect in the economy due to its high backward and forward linkages.

India began implementing liberal and market economy-based economic reforms in 1991, and these reforms, which are regularly implemented, have significantly affected industrialization policy and foreign economic relations. Reducing the tariffs, going through devaluation, liberalizing the foreign investment regime and eliminating the restrictions on the foreign exchange regime are the most considerable practices of the period.

Besides the economic reforms that started after 1990, some historical and geographical reasons come to the forefront in India's economic success. In addition, the cultural and social wealth in India and the existence of well-established families with capital that act in harmony with the state's economic policies and their role in the economy after gaining independence of India have a key role in the economic rise of India.

India aims to be one of the top three largest economies in the world by 2050. Within this framework, it sets out important policies in the mining, machinery, computer and automotive sectors, where it has a comparative advantage. India has important reserves in terms of iron, coal and oil. Also in software industry, in which it has an advantageous position in the global market, it is a net exporter.

Another important sector for the Indian economy is automotive. The national economic policies of India, which is not contradict to globalization, have enabled this sector to develop. Especially, in the absence of technologies that enable foreign transfer it shows that providing only trade protection is not an effective strategy for building a globally competitive automobile industry.

Development of the sector through participation to the foreign market, increasing the capacity through foreign market competition and enabling the part and component manufacturers to establish production in India provide a basis for the improving of the sector. India has turned the constriction into an advantage in automotive market which is caused by the global finance crisis in 2008. As affordable small cars, Suzuki's Alto model and Tata's Nano model are produced in order to prevent the fall of exportation in terms of meeting the demand of the middle-income class in the domestic market, directing society to safer vehicles instead of two or three-wheeled vehicles, and obtaining affordable price advantage in the shrinking global market. In this context, especially Suzuki has managed to become the best-selling brand in the domestic market and increased the company size. This success of Suzuki and Tata caused companies such as Hyundai, Renault and Fiat to increase their interest in the Indian market. The fact that Tata had bought the British brands Land Rover and Jaguar from US based auto company Ford in 2008 for \$ 2.3 billion dollars, can be evaluated as an important development that shows the power of Indian automotive market on a global scale. One of



the most important reasons for India to be preferred by multinational automotive companies is the increasing domestic demand, optimal production costs and the state's implementations for this sector to facilitate doing business in India.

### **Conclusion**

The reasons for the success of India in the automotive industry are historical-geographical and cheap production factors -especially labor-, growing domestic and foreign demand, innovation opportunities, increased investments, government policies and supports that have increased sustainably since the 1980s, action plans, complementary reforms implemented in the states and the presence of strong and traditional companies in the Indian economy.

Public policies and their impact on the business world have a key role in the growth of the economy. Especially the public policies implemented by the Indian state have many direct or indirect effects on the automotive industry. The two most important initiatives that directly affect the automotive industry are the First Automotive Mission Plan covering 2006-2016 years and the Second Automotive Mission Plan covering 2016-2026 years. Apart from these plans, government implemented various plans and initiatives in a complementary way on a national and regional scale. Other various programs and initiatives that support these two main policies such as Make in India, Skill India, Start-up India and Digital India, and Urban Development policies including National Automotive Testing and R&D Infrastructure Project, Bharat Stage-4 Emission Norms, smart cities, and urban transformation programs, and energy investments, Policies to improve the Social Security Infrastructure, Tax reforms to establish a single tax system such as GST, policies for the strengthening and deepening of the financial system, entrepreneurship programs, reforms that implemented by central government and states to provide ease of doing business play an important role in the development of the automotive industry.

As a government, having proper, stable, predictable and sustainable political and economic reforms on automotive industry and implementing and monitoring of these policies in a planned way are accepted as key factors in success. All these political practices are complementary to each other. Therefore, India offers a safe economic environment for both domestic and foreign producers. There is a total struggle for economic and social development in India. Central government, states, private sector, professional associations and even foreign investors act together. Implemented reforms are quite inclusive.