

GÜMRÜK BİRLİĞİ SÜRECİNDE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YAPILAN  
YABANCI SARMAYE YATIRIMLARI VE ÜLKE EKONOMİSİ ÜZERİNDEKİ  
ETKİLERİ

Eldiar AKMATOV

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İktisat Anabilim Dalı  
Danışman: Prof. Dr. Rıdvan KARLUK

Eskişehir  
Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Ocak 2008

## YÜKSEK LİSANS TEZ ÖZÜ

GÜMRÜK BİRLİĞİ SÜRECİNDE OTOMOTİV SANAYİNE YAPILAN YABANCI  
SERMAYE YATIRIMLARI VE ÜLKE EKONOMİSİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Eldiar AKMATOV

İktisat Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ocak 2008

Danışman: Prof. Dr. Rıdvan KARLUK

Otomotiv sanayi, diğer sanayi dalları ve ekonominin diğer sektörleri ile olan ilişkilerinden dolayı ekonominin lokomotifini kabul görmekte ve aynı zamanda istihdam yaratma gücü, üretim potansiyeli ile dünya ekonomisinde önemli bir yer tutmaktadır. Sektör, demir-çelik, petro-kimya, lastik gibi temel sanayi dallarında ve başka birçok dallarda başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Sektör, gerçek ve güvenilir vergi geliri sağlayan sektörlerin başında gelmektedir.

Otomotiv sektörü, günümüzde gıda ile tekstilden sonraki üçüncü büyük sektördür. Günümüzde Türk otomotiv ana sektörü doğrudan 30-40 bin adama dolaylı olarak yarım milyon insana iş imkanı sağlamaktadır. Ülke ekonomisinin gelişmesine, istihdama, refah artışlarına, üretime, milli gelire olan katkısı ve yarattığı geniş boyutlu ekonomik dinamik ve sürükleyiciliği nedeniyle otomotiv sanayi Türkiye içinde sanayileşme ve kalkınma anahtarlarından biri olarak görülmektedir.

Gümrük Birliği itibariyle Türkiye’de dünya çapında otomobil üreten büyük beş yabancı sermayeli firma faaliyet göstermektedir. Bunlardan Fiat 1968, Renault 1969, Toyota 1994, Honda ve Hyundai 1997 yılında üretime başlamıştır. Bugün, bu firmaların sağladığı 19 bin 060 adet civarındaki istihdamla sektörde faaliyet göstermekte ve ülke kalkınmasına önemli katkılarda bulunmaktadır. Sektördeki firmalar lisans altında üretim yapmakta olup, dünya otomotiv sanayinde çok güçlü firmalarla yabancı sermaye ortaklığı kurmuşlardır.

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, dünyada ve Türkiye’de otomotiv sanayinin gelişimi, Türkiye’de otomotiv sanayinin ithal ikameci ve dışa açık sanayileşme dönemindeki gelişimleri anlatılmıştır. İkinci bölümde otomotiv sanayinin kriz dönemlerindeki durumları ve temel sorunlarına değinilmiştir. Üçüncü bölümde ise otomotiv sektörünün üretimleri, satışları, ihracatları, rekabet gücü, sektörün güçlü ve zayıf yanları, fırsatları ve tehditleri verilmiştir.

### **ABSTRACT**

Automotive industry is accepted as locomotive of economy because of its relation with other industrial branches and other sectors of economy, and has a very important place in world’s economy with its employing and production capacity. It makes demand for main industrial branches like iron-steel, petroleum-chemistry, tire and other branches, and it leads to technological development. It also takes the lead of actual and reliable tax income sectors.

Automotive industry is the third big sector following food and textile industries. Today, turkish main automotive sector is directly employing 30-40 thousand person, and indirectly employing half million person. Automotive industry plays key role of country’s economic development, contribution to employment, prosperity, production, national income and creation on large scale economic dynamic and lead in Turkish industry and progress.

According to customs unity, there are 5 big foreign invested factories have activities in Turkey. From them, Fiat started its production in 1968, and so do others; Renault in 1969, Toyota in 1994, Honda and Hyundai in 1997. Today, these factories are employing about 19060 person and make important contributions to country’s development. These companies are making production under licences, and have foreign invested partnership with other biggest companies in the world.

This study is composed of three section. In the first section, have been explained automotive industrial growth in the world and Turkey, import substitution for industrialization and external gap for industrialization in Turkey. In the second section, have been discussed the conditions during crisis and main problems of the industry. In the third section, have been discussed production, sales and export, competitive position, strong and weak sides, opportunities and threats of the automotive industry

## JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Eldiar Akmatov'un " GÜMRÜK BİRLİĞİ SÜRECİNDE OTOMOTİV SANAYİNE YAPILAN YABANCI SARMAYE YATIRIMLARI VE ÜLKE EKONOMİSİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ başlıklı tezi ..... tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, İktisat Anabilim dalında Yüksek Lisans tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

**Adı Soyadı****İmza**

Üye (Tez Danışmanı) : Prof. Dr. Rıdvan KARLUK

Üye : .....

Üye : .....

Üye : .....

Üye : .....

Prof. Dr. Nurhan AYDIN

Enstitü Müdürü

**ÖZGEÇMİŞ**

Eldiar AKMATOV

İktisat Anabilim Dalı  
Yüksek Lisans**Eğitim**

Y.Ls. 2004 Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir / Türkiye

Ls. 1998 Kommersial Enstitüsü, Hesap-Finans Fakültesi, Finas ve Kredi Bölümü,  
Jalalabat / Kırgızistan**Kişisel Bilgiler**Doğum yeri ve yılı: Kırgızistan, 05 Aralık 1980  
İngilizce, Rusça ve Türkçe

Cinsiyet: Erkek

Yabancı dil:

## İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZ .....	ii
ABSTRACT .....	iii
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI .....	iv
ÖZGEÇMİŞ .....	v
TABLolar LİSTESİ .....	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	xi
GİRİŞ .....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### DÜNYA VE TÜRKİYE EKONOMİSİNDE OTOMOTİV SANAYİ

1. DÜNYA EKONOMİSİNDE OTOMOTİV SANAYİ .....	5
1.1. Dünyada Otomotiv Sanayi ve Tarihsel Gelişimi .....	5
2. TÜRKİYE EKONOMİSİNDE OTOMOTİV SANAYİ .....	8
2.1. İthal İkameci Sanayileşme Döneminde Otomotiv Sanayi .....	8
2.2. Dışa Açık Sanayileşme Döneminde Otomotiv Sanayi.....	12

## İKİNCİ BÖLÜM

### EKONOMİK KRİZLERİN OTOMOTİV SANAYİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ VE TEMEL SORUNLAR

1. KRİZLERİN OTOMOTİV SANAYİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ .....	14
1.1. Otomotiv Sanayinde Yabancı Sermayeli Kuruluşlar ve Kapasiteleri .....	14

1.2. Türkiye – AB Gümrük Birliği'nin Türk Otomotiv Sektörüne Etkileri ...	16
1.3. Güneydoğu Asya Krizi'nin Türk Otomotiv Sanayi Üzerindeki Etkileri .	20
1.4. 2001 Ekonomik Krizi'nin Otomotiv Sanayi Üzerine Etkileri.....	24
<b>2. OTOMOTİV SANAYİ'NİN TEMEL SORUNLARI .....</b>	<b>26</b>
2.1. Yetersiz ve İstikrarsız İç Talep.....	26
2.2. Kapasite Fazlalığı.....	27
2.3. İthalat Artışı.....	28
2.4. Satış Vergi Yüksekliğinin Yabancı Yatırımcılar açısından Yarattığı Sorunlar.....	29
2.5. Ana ve Yan Sanayi Arasında İşbirliği Eksikliği .....	30

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE – AB GÜMRÜK BİRLİĞİ SONRASI OTOMOTİV SANAYİ DURUMU

<b>1. TÜRK OTOMOTİV SANAYİNDEKİ YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI VE GELİŞİMİ .....</b>	<b>31</b>
1.1. Yabancı Sermaye Tanımı .....	31
1.2. Üretim.....	32
1.3. Pazar .....	39
1.4. İhracat .....	51
1.4.1. İhracatın Ülkelere Göre Dağılımı.....	55
1.5. Sektörün Rekabet Gücü.....	59
1.5.1. Açıklanmış Göreceli Üstünlük.....	60
1.5.2. İthalat Sızma Oranı.....	61
1.5.3. Uzmanlaşma Katsayısı.....	62
1.5.4. Dış Rekabete Açıklık.....	63



1.5.5. İhracat Piyasa Payı .....	63
1.5.6. İhracat/İthalat Oranı .....	64
1.6. Otomotiv Şirketlerinin Yarattığı İstihdam ve Ciroları.....	65
1.7. Otomotiv Sanayi Firmalarının Ödedikleri Vergiler ve Ücretler .....	68
1.8. SWOT Analizi .....	70
1.8.1. Binek Otomobili Üretimi Yapan Firmaların Güçlü Yanları .....	70
1.8.2. Binek Otomobili Üretimi Yapan Firmaların Zayıf Yanları .....	71
1.8.3. Sektörün Güçlü ve Zayıf Yönleri.....	72
1.8.4. Sektörle İlgili Fırsatlar ve Tehditler .....	73
SONUÇ .....	76
KAYNAKÇA.....	82

## TABLOLAR LİSTESİ

Tablo No.	Sayfa
1. Otomotiv Ana Sanayi Firmaları Hakkında Genel Bilgiler-2006 .....	15
2. Yıllara Göre Üretim Miktarları ve Kapasite Kullanım Oranları .....	16
3. Türkiye’de Otomotiv Sanayi Talebi .....	21
4. Türk Otomotiv Sanayi Üretimi.....	22
5. Otomobil Talep, Üretim ve Dış Ticareti .....	22
6. 1998-1999 Ocak-Mayıs Dönemi Türk Otomotiv Sanayi Üretimi (Adet).....	23
7. Otomobil Üretim/İthalat/İhracat .....	26
8. Otomotiv Sanayi Üretim, Talep ve Satışları (Adet).....	27
9. Kapasite Kullanım Oranları (%).....	27
10. 1996-2006 Arası İthal Otomobil Değişimleri % .....	28
11. Otomobil Üretim/Otomobil İhracat (1996/2006) (Adet) .....	34
12 Yıllar İtibariyle Ekonomik Göstergelerin Değişimi (%) .....	34
13. Otomobil Firmalarının Yıllar İtibariyle Üretimleri (1996-2006 Adet).....	37
14. Otomobil Firmalarının 2006 Yılı Üretim Kapasiteleri ve Payları .....	38
15. 2001–2006 Yılları Model Bazında Üretimleri.....	39
16. Otomotiv Sektörü Yıllık Satışları.....	40
17. Yerli Otomobil Satışları ( 2006 Aylık ) .....	46
18. Otomotiv Firmalarının Yıllar İtibariyle Satışları (1996-2006 Adet) .....	46
19. Toplam Pazar ( <b>x1000</b> ) .....	48
20. Otomobil Pazarı (x1000).....	50
21. Motorlu Taşıtların İhracatının ve Üretim İçindeki Payının Gelişimi (Adet).....	52
22. Otomobil İhracatı (1996 - 2006) (ABD USD) .....	54
23. Firma Bazında İhracat (Adet).....	55
24. Firma Bazında Aylık İhracat 2006 (Adet) .....	55
25. Motorlu Taşıtların İhracatı (Tüm Ülkeler dahil) (DİE Verileri) .....	56
26. AB Ülkelerine Yapılan Otomobil İhracatı.....	57
27. AB Ülkelerine Yapılan Otomobil İhracatı.....	58
28. AB Ülkelerine Yapılan Otomobil İhracatı.....	59

<b>29. Açıklanmış Göreceli Üstünlükler .....</b>	<b>60</b>
<b>30. İthalatın Sızma Oranı.....</b>	<b>61</b>
<b>31. Uzmanlaşma Katsayısı .....</b>	<b>62</b>
<b>32. Dış Rekabete Açıklık .....</b>	<b>63</b>
<b>33. İhracat Piyasa Payı.....</b>	<b>64</b>
<b>34. İhracat/İthalat Oranı.....</b>	<b>64</b>
<b>35. Otomotiv Sanayi İstihdam Durumu ( Bin Kişi).....</b>	<b>66</b>
<b>36. Otomotiv Sanayi İstihdamı .....</b>	<b>67</b>
<b>37. Otomotiv Sanayi Firmalarının Ciroları (YTL) .....</b>	<b>68</b>
<b>38. Otomotiv Firmalarının Ödedikleri Vergiler ve Ücretler (2005 YTL) .....</b>	<b>69</b>
<b>39. Otomotiv Firmalarının Ödedikleri Vergiler ve Ücretler (2006 YTL) .....</b>	<b>69</b>
<b>40. Otomotiv Sanayi Yatırımları .....</b>	<b>70</b>
<b>41. Binek Otomobili Üretimi Yapan Firmaların Güçlü Yanları .....</b>	<b>71</b>
<b>42. Binek Otomobili Üretimi Yapan Firmaların Zayıf Yanları.....</b>	<b>72</b>
<b>43. Sektörün Güçlü ve Zayıf Yönleri .....</b>	<b>73</b>
<b>44. Sektörle ilgili Fırsatlar ve Tehditler.....</b>	<b>74</b>

**ŞEKİLLER LİSTESİ**

<b><u>Sekil No.</u></b>	<b><u>Sayfa</u></b>
1. Otomotiv Satış Vergileri (%) .....	29
2. Otomobil Üretim/İhracat (1996/2006) .....	33
3. Toplam Üretim ve Otomobil Üretimi (x1000) .....	38
4. Toplam Pazar (x1000) .....	47
5. Otomobil Pazarı (x1000) .....	49
6. Otomobil Pazarı (Adet) .....	50
7. İhracat/Üretim (1996/2006).....	51

## GİRİŞ

Dünyada ilk otomobil üretimine 18. yüzyılda başlanmış, daha sonra 1900'lü yıllarda ABD'de, 1940'lı yıllarda ise Avrupa'da sırasıyla seri üretimlere geçilmiştir. Otomotiv sanayinin kurulmasıyla birlikte geliştirilmiş olan 'Kütleli üretim' modeli, süreç içerisinde ekonomide ağırlığını arttırmış ve sektörün önder bir güç olarak sanayileşmiş ülkelerde sürükleyici bir niteliğe kavuşmasını sağlamıştır.

1990'lı yıllardan günümüze kadar geçen süreç içerisinde emperyal ülkelerde ulaşılan sermaye birikiminin boyutu yeni ekonomik yönelimlerle birlikte tüm ekonomik sektörler gibi otomotiv sektörünü de büyük çapta etkilemiş ve uygulanan küresel politikalar sonucunda merkez ülkelerdeki teknoloji ve bilgi üretimi geliştirilmiş, çevre ülkelerde ise klasik/emek yoğunluklu sanayi üretimi taşeronlaştırılmıştır. Kapitalist küreselleşme politikalarının günlük hayatın en küçük hücresine sızdığı bu süreçte, ulus ötesi konuma ulaşan sermaye tüm dünyayı tek bir mekan olarak tanımlayarak ulus ötesi sermayenin hizmetine sunmakta ve dünya ölçeğinde geliştirdiği uluslar arası finans kuruluşlarının baskı ve örgütlenmesi ile uluslar arası düzenlemelerle kendini kısıtlayacak yükümlülüklerden arındırmaktadır.

Otomotiv sanayi, yarattığı katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve teknolojik gelişmeye öncülük etmesi dolayısıyla ülkelerin kalkınmasında önemli bir rol oynamakla tüm sanayileşmiş ülkelerin lokomotifini kabul edilmektedir. Sektör, demir ve çelik, lastik ve plastik, dokuma, cam, boya, elektrik ve elektronik gibi bir çok sektörden girdi alması ve pazarlama, tamir, bakım ve yedek parça satışları, finansman ve sigortacılık hizmetlerinde yarattığı geniş iş hacmi ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de ilerlemesinde oynadığı rolü nedeniyle de ekonomilerde sürükleyici bir özelliğe sahiptir. Bu sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir.

Otomotiv sektörü, genel olarak karayolu taşıt araçları (binek otomobili, otobüs, midibüs, minibüs, çekici, kamyon ve traktör) ile bu araçların imalatında kullanılan parçaları imal eden bir sanayi dalı olarak tanımlanmaktadır.

Türkiye’de taşıt araçları üretimine ilk kez 1950’lerin ortalarında başlanmış, üretim 1960’ların ortalarında hız kazanmıştır. 1950’li yıllarda bazı prototip araçların üretilmesinden sonra, ilk montaj hattı 1954’te orduya jip ve kamyonet temini için kurulmuştur.

1955’te kamyon ve 1963’te otobüs montajına başlanmıştır. Bunu takip eden üç yıl içinde, binek otomobil üreten montaj fabrikaları (Tofaş-Fiat, Oyak-Renault, Otosan-Ford) imalata başlamıştır. 1966’da otomotiv sanayi kendi modellerinin montajına da başlamıştır. İki büyük otomobil üreticisi Tofaş-Fiat ve Oyak-Renault, İtalyan ve Fransız lisanslarıyla 1971’de imalat hatlarını kurmuşlardır. Son yıllarda ise Japon ve Güney Kore’li otomobil üreticileri Türkiye’de ortak girişimler başlatmışlardır. 1999 yılında ise özgün tasarımı Türkiye’de geliştirilen kamyonların İspanya, Portekiz ve İngiltere’ye ihracatına başlanmıştır.

Türk otomotiv sanayinde ilerleme, özellikle Türkiye-AB arasında gerçekleştirilen Gümrük Birliği’nden sonra hız kazanmıştır. Gümrük Birliği sonrası dünya çapında üretim yapan Toyota, Hyundai ve Honda gibi büyük otomotiv firmaları üretim yapma kararı almışlardır. Günümüzde Türkiye’de, binek otomobil üreten firmalar; Oyak-Renault, Tofaş-Fiat, Toyota Türkiye, Hyundai Assan ve Anadolu Honda’dır. Türkiye otomotiv lisansları altında üretim yapan bu firmalar sayesinde Türkiye dünya üretim merkezlerinden biri olma yolunda ilerlemektedir.

Otomotiv sektörü pek çok açıdan Türkiye ekonomisi içinde lokomotif sektör konumundadır. Başlangıçta Türkiye’de ithal ikamesi modeli üstüne kurulan otomotiv sektörü bugün ulaştığı noktada gıda ve tekstil sektöründen sonra ülkenin üçüncü büyük sektörü olarak kabul edilmektedir. Sektör gerek yarattığı katma değer, gerek doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve ithalata yönelik döviz tasarrufu gücü oranında dış ödemeler dengesi üzerinde sağladığı pozitif katkılar, gerekse sektörün içinde yer alan üretici işletmelerin ödedikleri ve sektör ürünlerinin satışlarından elde edilen vergi gelirleri ile devlet bütçesi içinde önemli bir yer tutmaktadır.

Bütün bu özelliklerin yanı sıra, sektör ileri teknolojinin Türkiye'ye transferinde önemli bir rol oynamaktadır. Sözkonusu teknolojinin kullanımı için yetiştirdiği nitelikli iş gücü bu ülkenin stratejik öneme sahip diğer sektörleri için de çok önemli bir potansiyel oluşturmaktadır.

Günümüzde otomotiv sanayinde çok yoğun bir rekabet yaşanmaktadır. Bu rekabet, gelişmiş pazarlarda yüksek teknolojiye sahip yeni model geliştirme, gelişmekte olan pazarlarda ise alım gücüne uygun araç üretimini zorunlu kılmaktadır. Özellikle doymuş pazarlarda satışları müşteri eğilimleri belirlemekte ve daha sık aralıklarla ürün geliştirme başarıda önem kazanmaktadır. Ayrıca, otomotiv ürünlerinde uluslararası çevre normlarına uygunluk, güvenlik, hafiflik, yakıt tasarrufu ve kompozit malzeme kullanımı öne çıkmaktadır. Otomotiv sanayinde gözlenen diğer gelişmeler ise, yaşanan yoğun rekabet sonucunda azalan kar marjları, kapasite fazlalığı, artan AR-GE harcamaları ve yeni teknoloji kullanımına yönelik yüksek yatırım gerekliliği nedeniyle şirketler arasında birleşme yoluyla güç birlikteliklerinin artış göstermesidir.

Kısaca otomotiv sanayi; ülkenin, hammadde imalat ve savunma sanayilerinin gelişmesinde, istihdamın arttırılmasında, sosyal ve ekonomik gelişmenin sağlanmasında, milli gelirin arttırılmasında ve geniş bir tabana yayılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu anlamda otomotiv sanayi ülkenin ekonomik ve sosyal gelişmesini destekleyen bir özellik arz etmektedir.

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde özellikle otomotiv sektörü için büyük önem taşıyan Gümrük Birliği süreci ve bu sektörün bu süreçteki attığı adımları verilmiştir. Ayrıca, otomotiv sektörünün dünyadaki ve Türkiye'deki gelişim süreçleri anlatılmıştır.

İkinci bölümde, Türkiye'de otomotiv sektöründe sabit yatırım yapan beş yabancı sermayeli firmanın (Toyota Türkiye, Anadolu Honda, Tofaş-Fiat, Oyak-Renault ve Hyundai Assan) üretimleri, satışları, ihracatları detaylı olarak verilmiştir. Ayrıca bu firmaların krizlerdeki durumları, rekabet etme hususları grafiksel ve sözel olarak anlatılmıştır.

Üçüncü bölümde, bu firmaların yarattıkları istihdam durumları, yaptıkları yatırımları, elde ettikleri ciroları, ödedikleri vergiler ve ücretleri grafiksel ve sözel olarak sunulmuştur.

Daha sonra otomotiv sanayinin önemli sorunları, başka bir deyişle iç piyasada çeşitli nedenlerle oluşan yetersiz ve istikrarsız iç talepleri, kapasite fazlalığı, ithalat artışı, vergi yüksekliğinin yabancı yatırımcılar açısından yarattığı sorunlar grafiksel ve sözel olarak verilmiştir.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### DÜNYA VE TÜRKİYE EKONOMİSİNDE OTOMOTİV SANAYİİ

#### 1. DÜNYA EKONOMİSİNDE OTOMOTİV SANAYİ

Günümüzde inanılmaz boyutlara ulaşan otomotiv sanayinin tarihi 200 yıldan aşkın bir tarihe sahiptir. Bu kadar uzun bir tarihi geçmişe sahip olan otomotiv sanayi faaliyetleri, başlangıçta otomobil üretimi ile başlamış ve Birinci Dünya Savaşı yıllarında ticari araç üretimi de gerçekleştirilerek, toplam üretim içerisinde otomobil ağırlıklı olmak üzere sürekli bir gelişim ve değişim içerisinde olmuştur.

##### 1.1. Dünyada Otomotiv Sanayi ve Tarihsel Gelişimi

Otomotiv sanayi, başta Almanya ve Fransa olmak üzere Avrupa'da doğmuş, daha sonra Amerika Birleşik Devletleri(ABD)'nde gelişip, güçlenmiştir. İlk yıllarda, motorlu araç üretiminde güç kaynağı olarak buharlı, elektrikli ve içten yanmalı motorların hepsinden faydalanılmıştır. Özellikle başlangıç yıllarında buharlı ve elektrikli motorlar kullanılmakta ise de belirli bir süre içerisinde içten yanmalı motorlar piyasanın tamamına yakınına oluşturmuştur.

Buhar gücünden faydalanarak çalışan araçlarda, yanmayı sağlamak için devamlı olarak yüksek miktarda yakıt ve su gerekmesi ve bu araçların çok ağır oluşları zamanla kullanımı azaltmıştır. Elektrikli motorların ise temiz, sessiz ve basit idareli oluşu önemli bir üstünlük olarak görülmesine rağmen, akünün büyük ve ağır oluşu ve sıkça doldurulması gerekliliği, bu motorların da kullanımını sınırlandırılmıştır. İçten yanmalı motorların üretimi ile, buhar gücüyle çalışan motorların ve elektrikli motorların yukarıda bahsedilen olumsuzluklarından kurtulmuş; hafif, yakıt tasarruflu ve işlevsel bir güç kaynağına kavuşulmuştur.

1769 yılında Fransız Yüzbaşı Nicholas Joseph Cugnot, buhar gücüyle çalışan ilk aracı, üç tekerlekli olarak ve silahları çekmede kullanılmak amacıyla üretmiştir. Ancak,

saatteki hızı 3-4 km olan bu aracın çok yavaş ve yeterli işlevde olmayışı kullanımını engellemiştir. Daha sonra, 1801 yılında İngiliz Richard Trevithick tarafından bir başka buharla çalışan araç üretilmiş ve bunun da oldukça ağır olması güçlük teşkil etmiştir. Bu çalışmalar, 1805 yılında Amerikan Oliver Evans'ın yine buharla çalışan ancak daha çok limanda kullanılmak üzere düşünülmüş ve trafikte de kullanılan bir başka araç üretimiyle sürdürülmüştür. Zaman içerisinde bu çalışmalar geliştirilmiş ve örneğin, 1829 yılında Sir Goldswort Guyney isimli bir İngiliz saatte 25 km hız yapabilecek buharla çalışan aracı yapmıştır.

İçten yanmalı motorun ilk keşfi 1860 yılında Etienne Lenoir tarafından Paris'te gerçekleştirilmiştir. Bu tarihten dört yıl sonrada Köln'deki Gasmotorenfabrik Deutz AG fabrikasında içten yanmalı sabit motorların üretimine başlanmıştır. Bu fabrikanın kurucularından olan Otto, 1876 yılında ilk olarak dört silindri içten yanmalı benzinli motorun üretimini gerçekleştirmiştir. Ancak, içten yanmalı motorlu, bugünkü anlamda modern bir otomobilin ilk olarak üretimi ise 1886 yılında Karl Benz ve Gottlieb Daimler tarafından gerçekleştirilmiş ve otomobil kullanımı bu yıllardan sonra hızlı bir şekilde Avrupa'da yayılmıştır. Ayrıca, 1893 yılında Amerika'da da içten yanmalı motorlu otomobil üretimi başlamış ve gittikçe de üretim ve kullanımı artmıştır. Dünya genelinde otomobil marka sayısı, 1880'de 8 adetten, 1885'te 50 ye, 1890 da ise 500 adede ulaşmıştır. Bu araçların; küçük atölyelerde, basit işleme aletleriyle, standart dışı ve emek yoğun olarak yapıldığı göz önüne alınırsa, başlangıç yıllarında hızlı bir gelişme gösterdiği anlaşılmaktadır.

Günümüzde içten yanmalı motorlu araçlarda görülen önemli özelliklerin büyük bir bölümü: çoklu silindirler, V silindir, elektrikli ateşleme, karbüratör vb'lerin tamamının üretimi Birinci Dünya Savaşı yıllarına kadar gerçekleştirilmiş ve araç üzerine uyarlanması sağlanmıştır.

Standart ölçülere ve büyük miktarlarda otomobil üretimine ise Henry Ford'un Model T üretimi ile başlanmıştır. Daha sonraki bölümlerde de görüleceği üzere, Model T üretiminde uygulanan seri üretim tekniği, yalnızca otomotiv sanayinde değil, diğer tüm sanayilerde de bir devrim niteliği taşımaktadır. Geniş pazar imkanları iyi

değerlendirilerek yapılan büyük miktarlarda araç üretimiyle, düşük maliyette üretim sağlanmıştır. Seri üretim tekniğiyle üretilen bu otomobiller, 1920'de ABD'deki araçların yüzde 65-70'ini, Dünyada ise yüzde 50'sini oluşturmuşlardır.

Ticari araç üretimi ise otomobil üretimine göre daha sonraki yıllarda meydana gelmiştir. Örneğin, karavan(ev araba) ve otobüs üretimine 1912 yılında, kamyon üretimine ise Birinci Dünya Savaşı yıllarında başlanmıştır. Dizel motorunun icadı 1892 yılında olmasına rağmen ticari araçlarda kullanımı ilk olarak 1908 yılında İsveç Saurer firmasınınca gerçekleştirilmiş ancak, yaygın olarak kullanımı özellikle 1930'lardan sonra olmuştur. Otomobilde ilk dizel motor kullanımına ise 1952 yılında Mercedes firmasınınca başlanmıştır.

20. yüzyılın ilk yıllarında Dünya otomotiv sanayinin çok hızlı bir büyüme gösterdiği söylenebilir. 1900 yılında Fransa ve ABD ağırlıklı olmak üzere yılda toplam 9.500 adet olan üretim, daha sonraki yıllarda seri üretimin de sağladığı düşük fiyat üstünlüğüyle oluşan talep artışı sayesinde, 1915 yılında yılda 1.000.000 adet üzerinde olmuştur. 1900-1915 yılları arasında üretimde yıllık ortalama yüzde 37'lik bir artış sağlanmıştır.

1950 yılına kadar, özellikle Birinci ve İkinci Dünya Savaşı yılları ağırlıklı olmak üzere dünya motorlu araç üretiminin yüzde 80'inden fazlası ABD önderliğinde gerçekleştirilmiştir. 1950'li yıllara gelindiğinde Avrupa ülkeleri motorlu araç üretiminde kendilerini ciddi olarak hissettirmişlerdir. 1960 yılında, ABD'nin toplam üretimdeki payı yüzde 47,9'a düşmüş, Almanya'nın payı yüzde 12,5'e, İngiltere'nin yüzde 11'e, Fransa'nın ise yüzde 8,3'e ulaşmıştır.

Japonya, 1960 yılından sonra otomotiv sanayinde çok hızlı bir gelişme göstermiş ve 1960 yılında yüzde 4,9 olan dünya üretimi içerisindeki payı 1980 yılında 11 milyon adetlik bir üretim miktarıyla yüzde 28,6'lık bir paya ulaşmış ve motorlu araç üreticisi ülkeler içerisinde birinci sıraya yükselmiştir. Japonya'nın bu başarısında, daha sonra açıklanacağı üzere, 1970'li yıllardan sonra dünyanın en büyük motorlu araç ihracatçısı ülke olma konumu etkili olmuştur. Daha sonraki yıllarda Japon otomotiv firmalarının

uluslararası yatırımları hız kazanmış, bu durum da ihracat pazarlarında daralmaya sebebiyet verdiği için, Japonya'da ki yerleşik işletmelerin üretimlerinde nispeten düşüşler olmuştur.

1980'li yılların ortalarından sonra ise, Japonya'ya benzer bir şekilde, ihracata dayalı bir büyüme başarısı Güney Kore'de gözlenmekte olup; Güney Kore, dünya otomotiv sanayi içerisinde önemli bir konuma ulaşmıştır. Güney Kore'nin bu başarısı sadece Doğu Asya'da değil dünyada önemli otomotiv sanayi üreticisi haline getirmiştir.

1980'den sonra ve özellikle 1990'lı yıllarda, ABD, Japonya ve Avrupa'nın otomotiv sanayinde gelişmiş ülkelerinin dışındaki diğer ülkelerde otomotiv sanayi üretiminin giderek arttığı ve üretimin yüzde 40'ının söz konusu ülkelerde üretilir konuma geldiği görülmektedir. Bu duruma, otomotiv sanayinde büyük üreticilerin üretimlerini kendi ülkelerinden ziyade, bazı rekabetçi üstünlüklere sahip diğer ülkelere kaydırmaları ve bu ülkeleri üretim merkezi olarak seçmeleri etkili olmaktadır.<sup>1</sup>

## 2. TÜRKİYE EKONOMİSİNDE OTOMOTİV SANAYİ

### 2.1. İthal İkameci Sanayileşme Döneminde Otomotiv Sanayi

1929 Büyük Dünya Bunalımı ve devam eden yıllarda yaşanan İkinci Dünya Savaşı korumacı, ithal ikameci politikaları gündeme getirmiştir. Bu süreçte devletin ekonomiye müdahalesi ve teorik ve pratik altyapısının uluslararası Keynesçilikle atılmış olması savaş sonrasında ithal ikameci birikim modelinin AGÜ'lerde benimsenmesinin ön hazırlığı olmuştur. Bu çerçevede tek merkez devlet konumundaki ABD'den yayılan üretken sermaye, çevre ülkelerdeki sanayileşmenin yönünü belirlemiştir.

1950'de Demokrat Parti'nin iktidar olmasından 1954 yılına kadar, dışa kapalı ve korumacı, içe dönük iktisat politikaları hızla terk edilmiş, serbest dış ticaret rejimi

---

<sup>1</sup> Atilla, BEDİR. **Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi**. İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü. Yayın No DPT: 2660, Ankara: 2 Kasım 2002. s 1-5

benimsenerek, dış pazarlara yönelik bir kalkınma anlayışı izlenmiştir. Ancak, ithalat artışının dış açıkları kronik hale getirmesiyle, ekonomik yapı dış yardım, kredi ve yabancı sermaye yatırımlarına dayanarak ayakta durabilen bir duruma gelmiştir.

Kronikleşen dış açıkların finanse edilme biçimi ise döviz bağımlılığı koşullarının yaratılma sürecini hızlandırmada büyük rol oynamıştır. Bu yıllarda her yıl dış açık verilmeye başlanmasına rağmen ülkeye verilen dış yardımlar döviz kıtlığı koşullarının oluşmasını bir süre engellemiştir. Bu süreç ise ilerde döviz bağımlılığını giderek belirgin hale getirmiştir.

1954 yılından itibaren gerek dış ticarete gerek tarım sektöründe meydana gelen tıkanmalar sonucunda tarıma ve dış ticarete dayalı sanayileşme politikası terk edilerek, yerine sanayileşmeye öncelik veren korumacı, ithal ikamesine yönelik politikalar tercih edilmiştir. Türkiye bu dönemden itibaren iç pazara yönelik, tüketim malları üretimini ön plana çıkaran bir ithal ikameci sanayileşme sürecinde yol almaya başlamıştır.<sup>2</sup>

Temelleri 1950'li yıllarda atılan Türk otomotiv sanayinin gelişimi 1960'ların sonu ve 1970'li yılların başında kurulan montaj fabrikalarının belirli kapasite ve yerlilik payına ulaşmaları ile oluşmuştur. Türkiye'de, 1950'li yıllardan sonra ulaştırma altyapısının geliştirilmesi ve karayolu ağırlıklı bir ulaştırma ve taşımacılık düzeninin kurulması, kentleşmedeki artış, gelir seviyesindeki yükselme gibi nedenler otomotiv ürünlerine talebin artışına sebep olmuş ve bu talep ilk yıllarda ithalat ağırlıklı olarak karşılanmıştır.

1954 yılında Türk Willys Overland Ltd.'nin orduya jip ve kamyonet üretmesiyle Türkiye'de ilk kez otomotiv sanayi ürünleri imalatı başlamıştır. Söz konusu yatırımı, 1955 yılında Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş.'nin kamyon fabrikası ve daha sonrada Otosan ve Çiftçiler A.Ş.'nin ikinci ve üçüncü kamyon fabrikaları izlemiştir. Otobüs üretimi ise 1963 yılında İstanbul Otobüs Karseri San. A.Ş. tarafından Magirüs otobüslerinin montajı ile başlatılmıştır.

---

<sup>2</sup> Nadir, EROĞLU, **Türkiye'de İktisat Politikalarının Gelişimi, (1923 – 2003)**, Marmara Üniversitesi. Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma Ve Uygulama Merkezi, Ekim 2003, İstanbul, s. 4 - 5

İlk Türk otomobili ise 1961 yılında Eskişehir Devlet Demiryolları fabrikasında üretilmiştir. ‘Devrim’ adı verilen otomobil dört adetlik örnek model üretimle sınırlı kalmıştır. Söz konusu yıllarda talebin 5.000 adetinin altında kaldığına dayanılarak, talep yetersizliği nedeniyle ekonomik ölçeğin çok altında bir üretimin yapılamayacağı gerekçesiyle üretimi sürdürülemediği görülmüştür.

1960’lı yıllarda ‘ithal ikamesi’ amacı ile kurulmaya başlanan Türkiye’deki otomotiv sanayi, başlangıçta iç pazar ihtiyaçlarına dönük olarak traktör ve yük taşıyan ticari araçların üretimini gerçekleştirmiştir. 1970’li yıllarda otomobil üretimi içinde küçük ölçekli yatırımlara başlanmıştır. Fakat talep yetersizliğinden büyük firmalar kurulamamıştır.

Nitekim, Türkiye’de ithal ikamesi politikasının hüküm sürdüğü 1980’e kadar olan dönemde, örneğin yabancı otomobil ithaline izin verilmeyen otomotiv sektöründe üretilen otomobil sayısının otomobil talebinden çok az olması nedeniyle rekabetin olmaması, otomobil fiyatlarının otomobil kalitesinin çok üzerinde seyretmesine yol açmıştır.

İstatistik verilere göre, 1950 yılında Türkiye’deki toplam otomobil parkı 13.400 adet olup, yıllık ortalama yüzde 17 büyümeye 1955 yılında 30.000 adede çıkmıştır. Ancak söz konusu yıllarda araç sahipliği oldukça düşüktür. Örneğin, 1954 yılında otomobil başına nüfus (kişi) sayısı, ABD’de 3, Fransa’da 16, İtalya’da 64, Meksika’da 105, Brezilya’da 141, Türkiye’de ise 804’tür.

#### ***A) Montaj Sanayi Talimatı Ve Otomotiv Sanayine Etkileri***

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda yer alan otomotiv sanayinin sanayileşmedeki itici gücünden yararlanma ilkesine uygun olarak hazırlanmış olan Montaj Sanayi Talimatı, otomotiv sanayinin gelişmesinde önemli katkı sağlamıştır. 14 Nisan 1964 tarihinde yayımlanan söz konusu Talimat, üretimde ithalata bağımlılığın azaltılması ilkesine dayanmakta olup; genel olarak korumacı ve müdahaleci bir niteliğe sahiptir. Otomotiv üretiminde yerli katkının artırılmasını hedefleyen Talimatta yerlilik

oranı, döviz tasarruf oranı ile hesaplanmaktadır. Söz konusu oran ticari araçlarda 1964 yılında yüzde 23, 1967 yılında yüzde 45-65, 1970 yılında yüzde 55-70 ve 1980 yılında ise yüzde 75-85 olarak belirlenmiştir. Yerlilik oranlarına ulaşılabilmesi için, ithalattaki koruma oranları yüksek tutulmuş, yerli katkı oranlarındaki artışa paralel olarak ithali yasak parçalar listesi genişletilmiş ve firmalara sağlanan döviz tahsisi de azaltılmıştır.

Otomobilde ilk ciddi üretim 1966 yılında ANADOL otomobilin üretimi ile başlamıştır. Yıllık üretimi en fazla 7.200 adet olan ANADOL marka otomobilin üretimi 1982 yılına kadar devam etmiş ve toplam 87.000 adet üretilmiştir.

### ***B) TOFAŞ ve OYAK-RENAULT Fabrikalarının Kuruluşu:***

Sırasıyla 1968 ve 1969 yıllarında Bursa Organize Sanayi Bölgesinde kurulan TOFAŞ ve OYAK-RENAULT firmaları, her biri yılda 20.000 adet kapasiteyle, 1971 yılında üretime başlamışlardır. TOFAŞ, kuruluşunda yüzde 22,5 hisseye sahip bulunan Fiat firmasının lisansı ile Fiat 124, OYAK-RENAULT firması ise kuruluşunda yüzde 44'lük hisseye sahip bulunan Renault firması lisansı ile Renault 12 otomobilini üretmek üzere kurulmuşlardır.

Otomotiv ana sanayi üretimi içerisinde otomobil imalatının payı yüzde 70'ler civarında olup, bu firmaların Türk otomotiv sanayinin gelişim sürecinde temel belirleyici olduğu hususu genel kabul görmektedir. Ayrıca, her iki firma, üretime başladığı yıllarda araç üretiminde önem arz eden bazı yan sanayi ürünlerinin yatırımlarını da yapmışlardır.

Otomobil üretiminde yerlilik oranı üretime başlama yılından 1,5 yıl sonra % 67, 5 yıl sonra ise % 85 olarak öngörülmüştür. 1978 yılı itibariyle yaklaşık % 70-75 yerlilik oranı ve montaj için gerekli tedarikin de değer olarak yaklaşık yüzde 50.sini yan sanayi firmalarından temin eder bir yapı sağlanmıştır.

## 2.2. Dışa Açık Sanayileşme Döneminde Otomotiv Sanayi

Ekonomik sıkıntılara ek olarak petrol fiyatının yükselmesi döviz ihtiyacını önemli ölçüde artırırken buna bir de dış borç bulmada karşılaşılan sorunlar eklenince, Türkiye üretimde kullanılan girdilerini ithal edememeye başlamış, temel mallarda ortaya çıkan kıtlıklar ise karaborsayı doğurmuştur.

Ekonomideki bu tıkanmanın aşılabilmesi için yeni dış kaynak arayışına girilmiştir. Dünya Bankası, Uluslar arası Para Fondu gibi dış kaynak sağlayan kuruluşlar bu yardımları ekonomide yapısal bir dönüşüm yapılması şartına bağlamışlardı. Bunun üzerine 1980 yılında bu yapısal dönüşümleri de içeren ‘24 Ocak Kararları’ olarak anılan bir dizi önlem uygulamaya konulmuştur.

Söz konusu önlemlerle ‘ithal ikameci’ kalkınma politikasından ‘ihracata yönelik’ sanayileşme politikasına geçilmiş, 80’li yıllar boyunca bu kararlara çeşitli eklemeler yapılmış, değişikliklere gidilmiş fakat ana tema değiştirilmemiştir. Yapılan düzenlemelerle, ekonominin dışa açılması, piyasa mekanizmasının geliştirilmesi, kamu kesiminin sınırlanması, enflasyonun kontrol altına alınması, yabancı sermayenin teşviki hedeflenmiştir.

Otomotiv sanayi 1980’li yıllara kadar sürdürülen ithal ikamesi politikaları iç pazara dönük, çok sayıda firmadan oluşan bir yapı içinde faaliyet göstermiştir. 1980 sonrası dışa açılma politikaları ve bu yıllarda benimsenen liberal ekonomi politikaları çerçevesinde sektörün dışa açık, modern teknoloji kullanan, ekonomik ölçeklerde üretim yapabilen, fiyat ve kalite açısından uluslararası rekabet gücüne sahip bir konuma gelmesi amaçlanmıştır. Ancak, söz konusu yıllarda da otomotiv sektöründe koruma oranlarının yüksek tutulmasına bağlı olarak üretimde istikrarlı bir artış sağlanmış ise de, bu şekilde uzun dönemli bir korumacılık anlayışı sektörün yurt içi pazara dönük, az sayıda ürün çeşitliliğinde bir üretim yapısında devam etmesine ve rekabetçilik kazanamamasına neden olmuştur. 1980’li yılların sonlarından itibaren koruma oranları önemli ölçüde indirilmiş, ekonomik ölçekteki yeni yatırımlar ve belirli büyüklükteki tevsî yatırımları desteklenmiştir. Bu düzenlemeler, sektörü uluslararası rekabete açmayı ve kapasiteleri ekonomik ölçüğe çıkarmayı hedefleyicidir.



01.01.1996 tarihinden itibaren geçilen AB ile Gümrük Birliği kapsamında, otomotiv sektörü yeniden özel önem taşıyan sektörler kapsamında değerlendirilerek, AB ile tamamen serbest ticaret kabul edilmesine rağmen, üçüncü ülkelere karşı 2001 yılına kadar Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) üzerinde bir koruma kararlaştırılmıştır. Ayrıca, kullanılmış otomobil ithalatının da belirli bir süre için yasaklanması benimsenmiştir.

Bugün, otomobil üreten 5 yabancı sermayeli firma sağladığı 19 bin 060 kişilik istihdamla sektörde faaliyet göstermekte ve ülke kalkınmasına önemli katkılarda bulunmaktadır. Sektördeki firmalar lisans altında üretim yapmakta olup, dünya otomotiv sanayinde çok güçlü firmalarla yabancı sermaye ortaklığı kurmuşlardır.

Otomotiv yan sanayinde de, 1000'in üzerinde firma faaliyet göstermekte olup, ana sanayinin ihtiyaç duyduğu parçaların tamamına yakını üretilebilmektedir. Ancak, uluslararası pazarlarda rekabet ederek ihracat yapabilen, belirli ölçüğe ulaşmış firma sayısı 250 – 300 civarındadır.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Atilla, BEDİR, a.g.e, s. 26-28

## İKİNCİ BÖLÜM

### EKONOMİK KRİZLERİN TÜRKİYE OTOMOTİV SANAYİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ VE TEMEL SORUNLAR

#### 1. KRİZLERİN OTOMOTİV SANAYİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

##### 1.1. Otomotiv Sanayinde Yabancı Sermayeli Kuruluşlar ve Kapasiteleri

1996 yılında AB ve Türkiye arasında Gümrük Birliği anlaşması tamamlanmıştır. Gümrük Birliği her iki taraf için de yararlı olacağı öngörülmüştür. Ayrıca anlaşma, Türkiye pazarını daha fazla rekabete açmıştır. Bu da Türkiye otomotiv pazarının gelişmesine, daha kaliteli ve kullanışlı otomobillerin üretilmesine neden olmuştur. 1996 yılından itibaren Türkiye'ye dünya çapında büyük yabancı otomotiv şirketleri yatırım yapmaya karar vermişlerdir. Yatırım yapmalarındaki en önemli etkenlerinden biri dinamik iç pazar ve Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan önemli merkezde bulunmasıdır. Ayrıca Türkiye otomotiv pazarı yabancı yatırımcılar açısından cazip konumdadır. Gümrük Birliği'nin tamamlanması yabancı otomotiv şirketlerinin Türkiye pazarına olan ilgisini arttırmıştır.

Günümüzde Türkiye'de otomobil üreten dünya çapında da üretim tesisleri bulunan beş yabancı sermayeli firma bulunmaktadır. Bu firmalardan Toyota ve Honda Japonya, Hyundai Güney Kore, Fiat İtalya ve Renault ise Fransa'ya aittir. Bu firmalar gerek ekonomiye gerek istihdama yaptıkları katkılarından dolayı Türkiye otomotiv sanayi için büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, bu yabancı sermayeli firmalar teknolojik yenilikleri kullanarak son model otomobil üretmektedirler. Bunun da Türkiye otomotiv sanayinin gelişmesinde büyük önemi vardır. Bunun yanı sıra otomotiv sektörü en önemli gelir kaynaklarından birini oluşturmaktadır. Otomobil üreten bu beş yabancı sermayeli firmaların üretim tesisleri Sakarya, Kocaeli ve Bursa illerinde bulunmaktadır. Firmaların ikisinde yabancı sermaye oranı % 100'dür. Bu firmalardan Renault ile Fiat Türkiye'deki faaliyetlerine 1971 yılında başlamışlardır. Toyota 1994, Hyundai ve

Honda ise 1997 yılından itibaren faaliyetlerini sürdürmektedirler. Bu firmaların gerek üretim adetleri gerekse ihracat gelirleri giderek artmaktadır.

Aşağıdaki Tablo-1’de Türkiye’de otomobil üreten beş yabancı sermayeli firma isimleri, üretim yeri, yabancı sermaye payları verilmiştir.

**Tablo-1 Otomotiv Ana Sanayi Firmaları Hakkında Genel Bilgiler-2006**

FİRMALAR	ÜRETİM YERİ	ÜRETİME BAŞLAMA TARİHİ	LİSANS	SERMAYE (1000YTL)	YABANCI SERMAYE (%)	KAPALI ALAN (1.000 M2)	TOPLAM ALAN (1.000 M2)
TOYOTA TÜRKİYE	Sakarya	1994	Toyota Türkiye	150.165	100	166	824
A.HONDA	Kocaeli	1997	Honda Motor Co	100.000	100	44	298
O.RENAULT	Bursa	1971	Oyak Renault	323.300	51	224	418
TOFAŞ FİAT	Bursa	1971	Tofaş Fiat	500.000	37,8	339	935
HYUNDAİ ASSAN	Kocaeli	1997	Hyundai Motor Co	206.220	70	100	1.000

Kaynak: OSD, **Türk Otomotiv Sanayi Genel İstatistik Bülteni**, Ocak 2006, s. 1

Aşağıdaki Tablo-2 incelendiğinde otomotiv firmalarının üretimlerindeki artışla beraber kapasite kullanım oranları (K.K.O) da artmıştır. 1996 yılında K.K.O % 42 olan otomobil üretiminde 1999’da Güneydoğu Asya krizi nedeniyle % 32’ye kadar düşmüştür. Krizin sona ermesiyle kapasite kullanım oranı 2000 yılında otomobil üretiminde de % 50 olarak gerçekleşmiştir. Ancak, 2000 Kasım ve 2001 Şubat aylarında Türkiye’de meydana gelen finansal kriz nedeniyle bu rakam otomobilde % 25’e gerilemiştir. Krizin sona ermesiyle otomotiv sektörü toparlanmış ve 2003 yılında kapasite kullanım oranı toplamda % 52, otomobilde % 40, 2006’da ise toplamda % 85, otomobilde % 72 olarak gerçekleşmiştir. 2006 yılında otomobil kapasitesi bir önceki yıla göre % 5 oranda azalmıştır. Bu azalma Mayıs 2006’da yaşanan devalüasyonun etkileri sonucunda meydana gelmiştir.

**Tablo-2 Yıllara Göre Üretim Miktarları ve Kapasite Kullanım Oranları**

Yıllar	T.Üretim (Adet)	Kapasite (Adet)	K. K. O (%)	Oto.Üretim (Adet)	Kapasite (Adet)	K. K. O (%)
1996	325,460	672,116	41	207,757	493,284	42
1997	399,923	814,285	51	242,780	548,731	44
1998	405,002	810,004	46	239,937	593,864	40
1999	325,297	897,681	36	222,041	685,744	32
2000	468,381	931,576	50	297,476	599,718	50
2001	285,737	982,573	29	175,343	694,831	25
2002	357,217	1.029,564	35	204,198	709,761	29
2003	562,466	1.080,1555	52	294,116	741,384	40
2004	862,035	1.183,740	73	447,152	776,004	58
2005	914,359	1.200,636	76	453,663	785,004	58
2006	1.024,987	1.261,931	81	545,682	758,923	72

Kaynak: [http://www.mmo.org.tr/mmo/oda\\_gorusleri/otomotiv.htm](http://www.mmo.org.tr/mmo/oda_gorusleri/otomotiv.htm), s. 5

## 1.2. Türkiye – AB Gümrük Birliği'nin Türk Otomotiv Sektörüne Etkileri

01.01.1996 tarihinde Ankara Anlaşması ve Katma Protokol hükümleri kapsamında Türkiye ve AB arasında Gümrük Birliği uygulamaya konulmuştur. Gümrük Birliği, Türkiye'nin AB ile ekonomik bütünleşme hedefine yönelik ortaklık ilişkisinin en önemli aşamalarından birini oluşturmaktadır. Ekonomik bir bütünleşme olan Gümrük Birliği, aynı zamanda dışa dönük büyüme politikası çerçevesinde ülkelerin taraf olduğu en geniş kapsamlı ticari bir yapılanma olmuştur.

Ayrıca Ankara anlaşması, ekonomik bütünleşmeler içerisinde Türkiye ve AB gümrük alanları arasında sanayi mallarının serbest dolaşımı, taraflar arasında gümrük vergilerin ve miktar kısıtlamalarının kaldırılması, Birlik kapsamı dışında ise ortak bir gümrük tarifesinin uygulanması olarak tanımlanmaktadır.

1 Ocak 1996 tarihi itibarıyla AB'den sanayi ürünü ithalatında gümrük vergileri sıfırlanırken, üçüncü ülkeler için uygulanan vergiler, AB'nin belirlediği Ortak Gümrük tarifesi seviyesine çekilmiştir. İthalat rejimi, AB'nin OGT'ne uygun şekilde 8 veya 12'li bazda CN Cod Sistemine göre düzenlenmiştir. % 10.97 olan üçüncü ülkelerden sanayi ürünleri ithalatında ağırlıklandırılmış koruma oranı Toplu Konut Fonu'nun (TKF)

kaldırılmasıyla % 5.8 oranına çekilmiştir. AB ülkelerinden sanayi ürünleri ithalatında ağırlıklı % 5 civarında olan koruma ise kaldırılmıştır. Yeni Rejim ile birlikte 15.500 ürünün gümrük vergileri sıfırlanırken, sanayi ürünleri ithalatında TKF kesintisi kaldırılmış, demir-çelik 132 madde de üç yıllık geçiş dönemi uygulamaya konulmuştur.<sup>4</sup>

OKK'nın 15 maddesi, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile Katma Protokol'ün 19/2 maddesindeki yetkiye dayanılarak, Türk otomotiv ana sanayi ürünlerinin ağırlıklı bir bölümü "Hassas Maddeler" adı altında değerlendirilmiş ve AB dışı ülkelere yapılacak ithalatta, 01 Ocak 1996 tarihinden itibaren 5 yıl süre ile AB Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) üzerinde tarife uygulama imkanını vermiştir. Bu düzenlemeye uygun olarak 01 Ocak 1996 – 31 Aralık 2000 tarihleri arasında 2000 cc üzerindeki otomobil ile otobüs hariç otomobil, kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs ve traktör ürünlerinde AB OGT'si üzerinde gümrük vergisi uygulanmıştır. 01 Ocak 2001 tarihi itibarıyla de AB OGT'si uygulamasına geçilmiştir. Gümrük Birliği'ne dahil ülkelere OGT'si % 10 olmasına rağmen 1999 yılı itibarıyla Türkiye'nin otomotiv ana sanayinde üçüncü ülkelere karşı uyguladığı koruma ortalama % 25 civarındadır. Türkiye'nin beş yıllık bir geçiş süresinin sonunda OGT ile aynı seviyeye indirilmesi öngörülen gümrük vergilerinin uyum oranları, yıllar itibarıyla yüzde 10, 10, 15, 15, ve 50 olması öngörülmüştür.

Ayrıca, 1/95 sayılı OKK'nın 12'nci maddesine ilişkin sanayi mallarında yeni/kullanılmış mal ayırımı yapılmadığından sektör açısından ikinci el motorlu taşıt aracı ticareti konusunda, Türk Hükümeti tek taraflı bir bildirim yapmış ve kullanılmış motorlu taşıt aracı ticaretini "belirli bir süre" için yasaklayacağına ilişkin beyanda bulunmuştur.

1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı, Gümrük Birliği çerçevesinde Türkiye'nin ticarete teknik engellerin kaldırılmasına ilişkin AB mevzuatını Türk mevzuatına aktarmasını hükme bağlamıştır. Son derece kapsamlı olan bu alanda uyum sağlanması gereken mevzuat listesi 2/97 sayılı OKK kararı ile belirlenmiş ve Türkiye'nin 31 Aralık

<sup>4</sup> S. Rıdvan KARLUK, 'AB ve Türkiye' Beta Yayınları, 8. baskı İstanbul 1998, s. 712

2000 tarihine kadar standardizasyon, ölçüm, kalibrasyon, kalite, akreditasyon, test ve belgelendirme alanlarındaki mevzuatını Topluluk mevzuatına uyumlaştırması gerektiği belirtilmiştir.<sup>5</sup>

Türkiye'nin uzun yıllardan beri Avrupa ile bütünleşme çabası ve bunun bir sonucu olarak gerçekleştirilen Gümrük Birliği Anlaşması yabancı yatırımcıların Türk otomotiv sektörüne yatırım yapmalarında büyük etkisi olmuştur. AB'nin gerçekleşmesiyle Türk otomotiv sektörüne olan ilgi daha da artmıştır. Ayrıca, Türkiye pazarının büyüklüğü yabancı yatırımcılar, özellikle Doğu Asya ve Avrupa'dan gelen yatırımcılar açısından cazip konuma gelmiştir. 1993 yılında Toyota ve Gümrük Birliği sonrasında da Honda ve Hyundai gibi büyük firmalar önemli yatırımlar yaparak üretime başlamışlardır. Söz konusu firmaların yatırım kararlarının yalnızca Türkiye'nin iç pazarına yönelik olmadığı, diğer etkenlerle birlikte Avrupa pazarının da yatırım kararlarında önemli bir rol oynadığı bilinmektedir. Ayrıca yabancı sermaye ortaklı yerli firmalar daha çok kar elde edebilmek için daha fazla ürün çeşitliliğine ve ihracata ağırlık veren yeni yatırımlara yönelmişlerdir.

1980'lerden bugüne ihracata dönük büyüme stratejisi çerçevesinde dış ticarete liberal politikaları benimseyen Türkiye ekonomisi, Gümrük Birliği ile Dünya ekonomisi ve ticaretinde önemli bir bloğa entegrasyonunu gerçekleştirmiştir. Bu suretle kendi iç pazarını uluslararası normlarla uyumlaştırmıştır. Bu çerçevede Türkiye bir yandan AB pazarına göre diğer üçüncü ülkelere göre daha avantajlı giriş imkanı sağlarken bir yandan da, iç pazarını AB ve diğer üçüncü ülkelerin rekabetine açmıştır.

Gümrük Birliği, ithalatın artmasında etkili olmuştur. Ayrıca, ticaretin gelişiminde önemli paya sahiptir ve bunun yansısı en önemli katkısı rekabet hukuku ile rekabet ortamını geliştirmesi, tüketici haklarının korunması, uluslararası, normlara uyumdaki etkisi ve uluslar arası ticaret hukukunun özellikle fikri ve sınai

---

<sup>5</sup> DPT, **Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği**, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Yayın No DPT: 2495, Ankara: Kasım 1999, s. 86-87

mülkiyet haklarına yönelik uygulamaların yerleşmesinde olmuştur. Bu sayede Türkiye'ye güvenin sağlanması için gerekli ortam yaratılmıştır. Dolayısıyla, Gümrük Birliği'nin on yıllık uygulama dönemi içerisinde olumlu ve olumsuz yansımaları olmuştur.

1996 yılında Gümrük Birliği'ne girilmesi ile ithalatta yaşanan artış otomotiv sanayinin içine girdiği olumsuz koşulları daha da ağırlaştırmıştır. Otomobil sanayinde, iç pazar talebinin çok üzerinde kapasitenin oluşması ve üretimin çok sayıda firma tarafından paylaşılması sonucu hem otomobil firmaları hem de bu otomobillere yönelik parça imal eden yan sanayi firmaları kapasitelerinin altında üretim yapmaya zorlanmıştır.

Türkiye-AB Gümrük Birliği'nin gerçekleştiği 1996 yılından sonra koruma oranlarının düşmesi ve uygulanan makro ekonomik politikalarının (genişletici maliye ve para politikaları, TL'nin değerinin yüksek tutulması vb.) bu kaybı telafi edecek nitelikte önlemler içermemesi sebebiyle ithalatta ve dış ticaret açığında hızlı bir yükselme gözlenmiştir.

Kısaca, Gümrük Birliği sonrasında ithalatın ihracattan daha hızlı arttığı gözlenmekle birlikte, ithalattaki artışın iç ve dış makro ekonomik gelişmelere bağlı bir seyir izlediği, özellikle ekonominin daraldığı dönemlerde ithalatta buna paralel düşüşlerin yaşandığı, ekonomik büyümenin canlandığı dönemlerde ise ithalatta paralel gelişmelerin ortaya çıktığı görülmektedir. Bu durum, esasen, Türkiye'nin ithalatının üretim ve ihracata dönük ara ve yatırım mallarından müteşekkil olmasının bir sonucudur.

Sonuç olarak, Gümrük Birliği, yürürlüğe girmesinden itibaren Türk otomotiv sanayini yoğun uluslararası rekabet ile karşı karşıya bırakmış, aynı zamanda Türkiye'nin yeni dünya düzeni ile entegre olmasını sağlayacak zorlayıcı bir süreci de başlatmıştır. Bu doğrultuda sektörler, dinamik yapıları ve üretimdeki esneklikleri sayesinde bu rekabet ortamına uyum sağlayabilmişlerdir.

### 1.3. Güneydoğu Asya Krizi'nin Türk Otomotiv Sanayi Üzerindeki Etkileri

1996 yılında Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği'nin gerçekleşmesinden bir yıl sonra bazı Asya ülkeleri ciddi bir mali krizle karşı karşıya kalmıştır. Tayland'ta Temmuz 1997'de başlayan kriz kısa bir sürede Endonezya, Malezya ve Filipin'lere yayılmıştır. Kasım 1997'de ise Güney Kore'nin de bu krizden etkilenmesiyle daha da genişlemiştir. Mali krizin etkileri, bu ülkelerinin para birimlerinin önemli oranda değer kaybetmesi, yurtiçi faiz oranlarının yükselmesi, menkul kıymetler piyasalarının çökmesi, uluslararası sermayenin bu ülkelere hızla çıkması, banka ve şirket kapanmaları ile iç talebin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmuştur. Ayrıca, kriz bu ülkelerdeki otomotiv sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir.

Krizin etkisi, özellikle doğu Asya ülkelerinin otomotiv sektöründe de etkisini göstermiştir. Kriz, sadece doğu Asya ülkeleriyle sınırlı kalmamış, Türkiye'de de kendini hissettirmiştir. 1998 yılında talepte bir önceki yıla göre % 5,4, otomobil üretiminde % 1,2'lik bir azalma meydana gelmiştir.

Aşağıdaki Tablo-3'ten anlaşıldığı gibi, ekonomik gelişmeye bağlı olarak otomotiv sanayi yurtiçi talebi 1995 yılında 234.279 adet olarak gerçekleşmiştir. 1996 yılında ise bir önceki yıla göre % 1'lik bir azalma olmuştur. Bu azalma Gümrük Birliği sonra tarifelerin sıfırlanmasından kaynaklanmıştır. Tarifelerin sıfırlanmasıyla ithal otomobiller daha ucuz hale gelmiştir. Bu da yerli otomobillere olan talebin azalmasına neden olmuştur. 1997 yılında ise otomobil talebi yüksek oranda artmıştır. Bu yüksek artış, Gümrük Birliği sonrasında ucuzlayan ithal araçlara tarifelerin sıfırlanmasıyla olmuştur. Ancak, kriz 1998 yılında etkili olmuştur ve bir önceki yıla göre % 4.8 oranında azalmıştır. Talebin istikrarlı bir artış göstermemesi ve kriz nedeniyle faizlerin yükselmesi otomobil talebini olumsuz yönde etkilemiştir.

Gümrük Birliği ile birlikte Güneydoğu Asya Krizi'nin Türk otomotiv sanayi üzerindeki toplu etkisini görülebilmek için 1995-1998 yılları arasında Türk otomotiv sanayi'nin temel ekonomik göstergeleri aşağıda verilmiştir.



**Tablo-3 Türkiye’de Otomotiv Sanayi Talebi****(Adet)**

Tipler	Yıllar				Değişim Oranı (%)		
	1995	1996	1997	1998	1996/95	1997/96	1998/97
Otomobil	234.279	231.832	345.193	328.527	-1.0	48.9	-4.8
Çekici	2.300	3.179	4.528	3.716	38.2	42.4	-17.9
Kamyon	19.521	29.422	43.511	44.096	50.7	47.8	1.3
Kamyonet	27.678	52.485	93.939	94.269	89.9	78.9	0.4
Minibüs	9.310	13.570	19.486	18.464	45.8	43.6	5.2
Otobüs	311	938	4.303	404	201.6	358.7	-90.6
Midibüs	3.319	5.425	6.575	8.013	63.5	21.2	21.8

Kaynak: DPT, **Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği**, Yayın No DPT: 2495, Ankara: Kasım 1999, s 96  
1994 yılı fiyatlarıyla, milyar TL. olarak verilmiştir.

Aşağıdaki Tablo-4 incelendiğinde 1995 yılında otomobil üretimi 232.412 adet olarak gerçekleşmiştir. Gümrük Birliği’nin gerçekleştiği 1996 yılında ise bir önceki yıla göre üretimde % 10.6 azalma meydana gelmiştir. Bu azalma AB menşeli otomotiv sanayi mallarına olan tarifelerin sıfırlanmasından kaynaklanmıştır. Yani, tüketiciler yerli üretimi malları yerine daha çok ithal malları tercih etmişlerdir. Talebin azalmasıyla yerli otomobil üretimi azalmıştır. Türkiye-AB Gümrük Birliği’nin gerçekleşmesiyle 1997 yılında artan yurtiçi talebe bağlı olarak otomotiv sanayi üretiminde de önemli artışlar görülmüştür. Ancak, 1997 yılı ortalarında Uzak Doğu ülkelerinde başlayan Güneydoğu Asya Krizi ve 1998 yılında da Rusya’ya yayılan kriz, 1998 yılı son çeyreğinden itibaren Türk otomotiv sanayini olumsuz olarak etkilemeye başlamıştır. 1998 yılında otomobil üretimi bir önceki yıla göre % 1.2, 1999 yılında ise 1998’e göre % 7.5 azalmıştır. Talebin istikrarlı bir artış göstermemesi ise faizlerin yükselmesinin otomobil talebini olumsuz yönde etkilemesiyle ilgilidir. Talebin azalması ise üretimin düşmesine neden olmuştur. Diğer yandan ithal otomobillere olan tarifelerin sıfırlanmasıyla ithal otomobillere olan talep artmış, yerli otomobillere olan talep ise azalmıştır, bu da yerli üretimin düşmesinde etkili olmuştur.

**Tablo-4 Türk Otomotiv Sanayi Üretimi****(Adet)**

Tipler	Yıllar					Değişim Oranı (%)			
	1995	1996	1997	1998	1999	1996/95	1997/96	1998/97	1999/98
Otomobil	232.412	207.757	242.780	239.937	222.041	-10.6	16.9	-1.2	-7.5
Çekici	433	52.590	55.565	60.500	27.435	19.3	5.6	8.8	-54.7
Kamyon	19.326	29.058	43.045	30.605	13.096	50.4	48.1	-28.9	-57.3
Kamyonet	16.808	21.032	32.435	45.517	37.551	25,1	54.2	40.3	-17.6
Minibüs	7.645	10.171	12.935	13.910	12.894	33.0	27.1	7.5	-7.4
Otobüs	1.279	2.499	3.449	3.040	2.327	95.3	38.0	-11.9	-23.5
Midibüs	3.537	5.856	9.060	10.275	9.953	65.6	54.7	13.4	-3.2

Kaynak: DPT, a.g.e, s 96

Aşağıdaki Tablo-5'te otomotiv sanayi içinde gerek üretim miktarı ve gerekse yaratılan istihdam açısından önemli bir yere sahip olan otomobil sanayinin 1995-1999 yılları arası gelişimi incelenmiştir.

**Tablo-5 Otomobil Talep, Üretim ve Dış Ticareti****(Adet)**

Konular	Yıllar					Değişim Oranı (%)			
	1995	1996	1997	1998	1999	1996/95	1997/96	1998/97	1999/98
Talep	234.279	231.832	345.193	328.527	275.503	-1,0	48,9	-4,8	-16
Üretim	232.412	207.757	242.780	239.937	222.041	10,6	16,9	-1,2	-7,5
İhracat	32.764	33.404	22.612	32.377	77.459	1,9	-32,3	43,2	139,2
İthalat	34.651	57.479	125.025	120.967	131.215	65,9	117,5	-3,2	8,4
İhracat/ Üretim (%)	14.1	16,1	9,3	13,5	34,8				
İthalat/ Talep (%)	14.8	24,8	36,2	36,8	45,4				

Kaynak: DPT+OSD, a.g.e, s. 96

Güneydoğu Asya Krizi'nin, otomobil üretiminde olumsuz etki yaratması ve buna bağlı olarak yurtiçi talebin sınırlı olması, artan ithalata birlikte ihracatın da yeterli düzeyde yapılamaması otomobil üretimini olumsuz yönde etkilemiştir. Yukarıdaki Tablo-5'ten görüldüğü üzere 1997 yılında otomobil ihracatı bir önceki yıla göre % 32,3 azalarak 22,612 adet, 1998'de ise 1997'e göre % 43 artarak 32,377 adet olarak gerçekleşmiştir. Satışlarda ise, 1997'de 344,835 adet olan otomobil satışları kriz nedeni ile 1998'de bir önceki yıla göre % 8,5 azalarak 315,590 adet, 1999 yılında ise bir önceki yıla göre % 8,6 azalarak 288,667 adet olarak gerçekleşmiştir. 1998'de Türk

otomotiv sanayi ürünlerine olan düşük talep, Güneydoğu Asya Krizi'nden ziyade Gümrük Birliği dolayısıyla artan ithal otomobil talebi olmuştur.

Yukarıdaki Tablo-5'ten görüldüğü gibi Gümrük Birliği sonrasında otomobil ithalatı yüksek oranda artmıştır. 1997 yılında otomobil ithalatı bir önceki yıla göre % 117,5 artmıştır. Krizin etkisiyle 1998 yılında bir önceki yıla göre % 3,2 azalmış, 1999 yılında ise bir önceki yıla göre % 8,4 oranında artmıştır. Söz konusu ithalatın yüzde 75'i AB ve EFTA ülkelerinden yapılmıştır.

1998 yılı son çeyreğinden itibaren etkisini göstermeye başlayan Kriz, 1999 yılının ilk aylarında oldukça derinleşmiştir. 1999 yılı Mayıs ayı itibariyle ise krizin etkilerinin özellikle otomobilde giderek azaldığı aşağıdaki Tablo-6'dan anlaşılmaktadır. 1999 yılı ilk beş aylık otomobil üretimi bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 31 azalmasına rağmen, bu değer Mayıs ayında -% 3 olmuştur.

**Tablo-6 1998-1999 Ocak-Mayıs Dönemi Türk Otomotiv Sanayi Üretimi (Adet)**

Tipler	Ocak-Mayıs		Mayıs Ayı Üretimi		Değişim Oranı (%)	
	1998	1999	1998	1999	5 Aylık	Mayıs
Otomobil	101.389	70.150	22.684	22.036	-31	-3
Çekici	315	6	65	6	-98	-91
Kamyon	16.214	4.678	3.509	922	-71	-74
Kamyonet	17.661	13.290	3.813	3.734	-25	-2
Minibüs	4.738	4.520	1.157	1.119	-5	-3
Otobüs	1.425	967	338	173	-32	-49
Midibüs	4.071	4.315	762	961	6	26
Toplam	143.813	97.926	32.328	28.951	-32	-10

Kaynak: DPT, a.g.e, s 99

### *Alınan Tedbirler*

Güneydoğu Asya Krizi'nin otomotiv sektörü üzerindeki olumsuz etkilerinin giderilebilmesi amacıyla:

- Tüketici kredilerine uygulanan KKDF kesintisi yüzde 11’den yüzde 8’e düşürülmüştür. Böylece tüketici kredilerinin maliyetinin azalması ve yurtiçi talebin artması hedeflenmiştir.
- Otomotiv malları satış sonrası bakım-onarım hizmetleri yeniden düzenlenmiş ve ithalatın bir ölçüde denetim altına alınması sağlanmıştır.
- Eximbank kaynaklarının artırılmasıyla yan sanayi ihracatının olumlu yönde artması beklenmiştir.
- 1600 cc’nin altındaki otomobillerden alınan yüzde 12’lik ek taşıt alım vergisi belirli bir süre için yüzde 6’ya indirilmiştir.

Genel olarak, Türk otomotiv sanayinin karşılaştığı sorun, yeterli düzeyde ihracat yapılamadığından Gümrük Birliği sonrası yurtiçi yabancı araç talebi nedeniyle artan ithalatın üretime olumsuz yansımaları ve Güneydoğu Asya Krizi’nin de etkisiyle 1998 yılında daralan yurtiçi talep nedeniyle üretimde büyük oranda düşüş olmasıdır.

Krizden kurtulmak amacıyla kısa dönemde yerli araca talep artırıcı önlemler alınmasıyla birlikte sektörün orta dönemdeki geleceği açısından ihracatçı bir yapıya kavuşması için stratejik planlamaya dayalı tedbirler dizisi hazırlanarak hızla uygulamaya konulması önem kazanmıştır.<sup>6</sup>

#### **1.4. 2001 Ekonomik Krizi’nin Otomotiv Sanayi Üzerine Etkileri**

Likidite krizi ile reel faizlerin hızla artması ile derinleşen kriz istikrar programının sürdürülme olasılığını ortadan kaldırmıştır. Dalgalı kur sistemine geçilmiş, enflasyonla mücadele birinci öncelik olmaktan çıkarılmıştır. Mali piyasalarda önemli dalgalanmalar, istikrarsızlık ve belirsizlik meydana gelmiştir. Sınai ve ticari faaliyetler durmuş, üretici ve yatırımcı için ise orta vadeli perspektif bulunamamıştır. Böylece, Türkiye yeni bir platforma, yeni bir atmosfere girmiştir. 2001 yılında daha düşük bir büyüme hızı

---

<sup>6</sup> BEDİR, a.g.e, s 95-100

gerçekleşeceği beklenmiştir. Vergi oranları daha yüksek olacak veya yeni vergiler gündeme geleceği tahmin edilmiştir.

Otomobil alımlarının büyük çoğunluğu bankalar ve özel finans kuruluşları aracılığıyla sağlanmaktaydı. Ancak kişilerin gelir seviyelerinde meydana gelen dengesizlikler, fiyatlardan önemli ölçüde etkilenmelerine neden olmuştur. Tüketici kredilerinin tahsil edilememesi nedeniyle kredilere de kısıtlama getirilmiş, faiz oranlarında yükseltmelere gidilmiştir. Bu istikrarsızlık karşısında gelir düzeylerinin düşmesi, insanları, otomobil almaya yönelik birikim yaratamaz duruma getirmiştir. Yaşanan ekonomik gelişmeler neticesinde, otomobil talebinin azalması, otomotiv pazarının gözle görülür oranda daralmasına neden olmuştur.

Sektördeki küçülme nedeniyle çalışanlarda ileriye yönelik bir güvensizlik oluşmuştur. Bu güvensizlik de mal alımı ve / veya yatırım yapma konusunda bir ertelemeyi de beraberinde getirmiştir.

Firmalar açısından, Türkiye'nin daha önce belirlenmiş istikrar programına güvenerek yatırımı olan ve döviz bazında borçlanmış olan firmaların kredi borçları 2000 yıl sonu ile karşılaştırıldığında % 114 oranında artmıştır.

Aşağıdaki Tablo-7'de 2001'de Türkiye'de meydana gelen ekonomik krizin otomobil sektörü üzerindeki etkileri verilmiştir. Tablo'dan anlaşıldığı gibi ekonomik krizin meydana geldiği yıllarda ihracat hariç toplam ve otomobil üretiminde büyük oranda azalmalar meydana gelmiştir.

2000 yılında otomobile olan talep miktarı 466.400 adet olarak gerçekleşmiştir. 2001'de krizin meydana gelmesiyle talep, bir önceki yıla göre % 78 azalarak 102.145 adet olarak gerçekleşmiştir. Kriz, 2002'de de etkisi göstermiş ve bir önceki yıla göre % 7.5 azalarak 94,537 adet olarak gerçekleşmiştir. Talepteki azalmalara bağlı olarak toplam ve otomobil üretiminde de azalmalar olmuştur.

Toplam üretim, 2000 yılında 468,381 adet, 2001’de ise bir önceki yıla göre % 39 azalarak 285,737 adet olarak gerçekleşmiştir. Krizin sona ermesiyle 2002’de bir önceki yıla göre % 25 artarak 357,217 adet olmuştur. Otomobil üretimi ise 2001 yılında 2000’e göre % 41 azalarak 175,343 adet, 2002 yılında ise bir önceki yıla göre % 16 artarak 204,198 adet olarak gerçekleşmiştir. Toplam ihracat, 2001’de bir önceki yıla göre % 93 artarak 202,158 adet, 2002’de ise %29 artarak 261,934 adet olarak gerçekleşmiştir. 2001 yılında otomobil ihracatı % 58 artarak 142,288 adet, 2002’de ise 166,851 adet olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo-7 Otomobil Üretim/İthalat/İhracat**

(Adet)

Yıllar	2000	2001	2002	2003
Talep	466.437	102.145	94.537	232.806
Toplam Üretim	468.381	285.737	357.217	562.466
Otomobil Üretimi	297.476	175.343	204.198	294.116
Toplam İhracat	104.744	202.158	261.934	358.745
Otomobil İhracatı	90.026	142.288	166.851	213.587
Talep Değişimi %		-78	-7,5	
Toplam Üretim Değişimi %		-39	25	
Otomobil Üretim Değişimi %		-41	16	
Otomobil İhracatı Değişimi %		58	17	

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 26

## 2. OTOMOTİV SANAYİNİN TEMEL SORUNLARI

### 2.1. Yetersiz ve İstikrarsız İç Talep

Dünyada ve Türkiye’de meydana gelen ekonomik krizler, Türk otomotiv sektörünü ciddi bir biçimde etkilemiştir. Otomotiv sektörü talebi, yaşanan ekonomik krizler nedeniyle büyük düşüşler yaşamıştır. Krizler nedeniyle oluşan yetersiz ve istikrarsız iç talep, üretimi büyük ölçüde etkilemiştir. Talebin beklenenin çok altında seyretmesiyle birlikte büyük istikrarsızlık göstermesi sektörün yatırım, ihracat performansını olumsuz etkilemiştir. Otomotiv firmalarının ihracatlarını devam ettirebilmeleri için rekabetçi bir maliyet düzeyi sağlamaları gereklidir. Bu nedenle, iç talebe yönelik yeterli bir üretim yapılabilmesi önemli bir avantaj oluşturabilecektir.

Yetersiz iç talep ve krizler otomotiv firmalarını yıpratmış, fakat daha çok ihracat yaparak bu sıkıntılarını gidererek kendi gücünü korumuştur. Aşağıdaki Tablo-8'de otomotiv sanayi üretimi, talebi ve satışları verilmiştir.

**Tablo-8 Otomotiv Sanayi Üretim, Talep ve Satışları (Adet)**

Yıllar	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Talep</b>	231.832	345.193	326.804	275.503	466.437	102.145	94.537	232.806	453.748	435.703	440.827
<b>Talep %</b>		49	-5	-16	69	-78	-7	146	95	-4	1
<b>Oto Satış (Yerli+İthal)</b>	239,715	344,835	315,590	288,667	466,726	131,438	90,615	227,036	451,209	438,597	373,219
<b>T. Üretim</b>	325.460	399.923	405.001	325.291	468.381	285.737	357.217	562.466	862.035	914.359	1.024.987
<b>Oto Üretimi</b>	207.757	242.780	239.937	222.041	297.476	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 27-38

Yukarıdaki Tablo-8'den anlaşıldığı gibi otomotiv talebi, küresel krizin meydana geldiği 1998 yılında bir önceki yıla göre % 5, 1999 yılında ise 1998'e göre % 16 oranında azalmıştır. Türkiye'de 2001'de meydana geldiği ekonomik krizde ise talep bir önceki yıla göre % 78, 2002'de ise bir önceki yıla göre % 7.5 oranında azalmıştır.

## 2.2. Kapasite Fazlalığı

2003 yılına kadar otomotiv ana sanayine olan iç talebin yetersiz oluşu ve artan ithalatla birlikte yeterince ihracatın yapılamaması nedeniyle kapasite kullanım oranları düşük düzeyde kalmıştır. Bu durum üretim maliyetleri üzerinde olumsuz etki yapmıştır.

**Tablo-9 Kapasite Kullanım Oranları (%)**

Yıllar	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Otomobil Üretimi</b>	207.757	242.780	239.937	222.041	297.476	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682
<b>Kapasite</b>	493,284	548,731	593,864	685,744	599,718	694,831	709,761	741,384	776,004	785,004	758,923
<b>Otomobil K.K.O</b>	42	44	40	32	50	25	29	40	58	58	72

Kaynak: DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007 – 2013), s. 16

Yukarıdaki Tablo-9'dan görüldüğü gibi Güney Doğu Asya ve Şubat 2001'de Türkiye'de meydana gelen krizler gerek toplam taşıt araçlarda gerekse otomobilde kapasite kullanım oranlarının düşmesinde etkili olmuştur. Kriz etkisinin şiddetli olduğu 1999 yılında K.K.O % 32'ye kadar gerilemiştir. 2001 krizinde ise K.K.O % 25 olarak gerçekleşmiştir.

### 2.3. İthalat Artışı

Gümrük Birliği sonrası gerek otomotiv ana sanayinde gerekse alt sektörü olan otomobil ithalatında yüksek oranda artışlar meydana gelmiştir. Otomobile olan yetersiz düzeydeki iç taleple birlikte ithalatın iç talepteki payının da artması iç pazara yönelik yerli üretimi kısmıştır.

**Tablo-10 1996-2006 Arası İthal Otomobil Değişimleri (Adet)**

Yıllar	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Üretim	207.757	242.780	239.937	222.041	297.476	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682
Üretim %	11	17	-1	-7..5	34	-41	16	44	52	1	20
İthalat	57.479	150.704	120.967	131.215	258.987	72.259	55.096	153.769	311.668	301.889	255.494
İthalat %	165	162	-20	8	97	-72.1	-24	179	103	-3.2	-15.4
Yerli Satış	182.239	219.810	204.054	157.452	207.739	59.179	35.519	73.267	139.541	136.708	117.725
Y. Satış %	6	21	-7	-33	32	-72	-40	108	90	-2	-14

Kaynak: OSD.

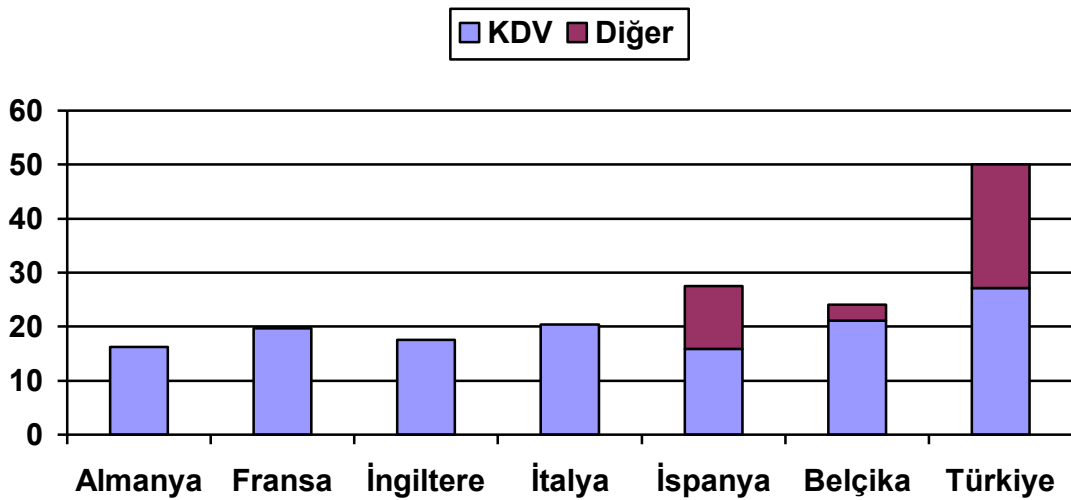
Yukarıdaki Tablo-10 incelendiğinde otomobil ithalatı değişimi, 1998'de bir önceki yıla göre % 20'lik bir azalma meydana gelmiştir. Azalmada, Temmuz 1997'de Tayland'ta başlayan mali kriz etkili olmuştur. Daha sonra Şubat 2001'de Türkiye'de meydana gelen ekonomik krizde ithalat bir önceki yıla göre % 72 azalarak 72.259 adet, 2002'de bir önceki yıla göre % 24 azalarak 55.096 adet olmuştur. Ancak krizin aşılmasıyla ithalat % 179 artarak 153.769 adet olmuş ve yüksek artış 2004'te de sürmüştür. 2005'te bir önceki yıla göre % 32 azalarak 301.889 adet, 2006 yılında ise bir önceki yıla göre % 154 azalarak 255.494 adet olarak gerçekleşmiştir. 2005'ten itibaren ithalatın düşme eğiliminde olduğu gözlenmektedir.



## 2.4. Satış Vergi Yüksekliğinin Yabancı Yatırımcılar Açısından Yarattığı Sorunlar

AB ülkelerinde otomobil satış vergileri yaklaşık yüzde 20'ler civarındadır ve satış vergilerin ağırlığını genelde KDV oluşturmaktadır. Ancak, Türkiye'de KDV+DİĞER VERGİLER olup AB ülkelerinin çok üstünde seyretmektedir.

Şekil-1 Otomotiv Satış Vergileri (%)



Kaynak: Atilla Bedir, **Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi**, DPT, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Yayın No DPT: 2660, Kasım 2002. s. 32

Not: AB ülkeleri vergi oranları, üretimde önemli bir yeri olan silindir hacmi 2000 cc araçlar için hesaplanmıştır. Türkiye'deki vergi oranı ise, üretimin ağırlıklı olduğu silindir hacmi 1600 cc'ye kadar olan araçlar için geçerli olup, daha büyük hacimli ve lüks araçlar için uygulanan vergiler daha yüksektir.

Yukarıdaki Şekil-1'da görüldüğü gibi Türkiye'de otomobil satışlarından alınan vergiler AB ülkelerine mukayese çok yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Otomobil vergilerinin yüksek oluşu, talep üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır.

12 Haziran 2002 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanan Özel Tüketim Vergisi Kanunu (ÖTV)'ile KDV dışındaki vergiler tek vergi haline getirilmiştir. ÖTV ile mevcut vergi sisteminin basitleştirildiği, KDV ve ÖTV olarak iki tür verginin uygulandığı, ancak yaklaşık olarak eski vergi düzeyinin korunduğu görülmüştür. Bu kapsamda; KDV'ye ilave olarak, satış ve üretimin ağırlıkta olduğu silindir hacmi 1600

cc'nin altındaki otomobillerde % 27 ÖTV, silindir hacmi 1600-2000 arasında % 46 ÖTV ve silindir hacmi 2000 cc'nin üzerindeki otomobillerde % 50 ÖTV getirilmiştir.<sup>7</sup>

### 2.5. Ana ve Yan Sanayi Arasında İşbirliği Eksikliği

Sanayileşmiş ülkelerde ana ve yan sanayi ilişkileri sağlam bir işbirliğine dayanmaktadır. Bu da o ülkenin otomotiv sanayi firmaları için rekabetçi üstünlük kazandırmaktadır. Ancak, Türkiye'de ana ve yan sanayi işbirliği açısından AB ülkelerine kıyasla daha düşük seviyede olduğu gözlenmiştir. Ana ve yan sanayi ilişkileri konusunda yapılan çalışmalarda belirtilen tespitlerin bazıları aşağıda verilmiştir.

- Otomotiv ana ve yan sanayinde gerekli seviyede işbirliği sağlanamamıştır.
- Ana ve yan sanayi arasında verimlilik artışı, maliyet düşürme ve ürün geliştirmeye yönelik müşterek faaliyetlerde istenilen düzeye ulaşamamıştır.
- Ana ve yan sanayi arasındaki ilişkilerde sözleşme çerçevesinde çalışma düzeyi oldukça yüksektir. Ancak, sözleşme süreleri genelde kısadır.
- Yan sanayici seçiminde fiyat faktörü geçmişe göre önemini kaybetmiş olsa da ana sanayi firmalarının yan sanayi ile ilişkilerinde fiyat faktörü halen öncelik açısından öne çıkmaktadır.
- Sözleşmelerin genelde kısa süreli olması, verilen siparişlerin yatırım yapmayı ekonomik kılacak büyüklükte olmayışı ve değişken bir yapı arz etmesi, enflasyonist bir ortamda girdi fiyatlarındaki artışların zaman satış fiyatına yansıtılamaması, ödemelerdeki gecikmeler yan sanayiciyi zor durumda bırakmaktadır.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Atilla Bedir, a.g.e, s. 32-33

<sup>8</sup> Kaynak: DPT, a.g.e, s. 33-34

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE – AB GÜMRÜK BİRLİĞİ SONRASI TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SANAYİNİN DURUMU

#### 1. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDEKİ YABANCI SERMAYE YATIRIMLARI VE GELİŞİMİ

##### 1.1. Yabancı Sermaye Tanımı

Yabancı sermaye, bir ülkenin karşılığını sonradan ödemek üzere dış kaynaklardan sağlayacağı ve ekonomik gücü ile ulusal varlıklarına ekleyebileceği mali, teknolojik, bilgisel (know-how) ve hizmetsel kaynaklara denilmektedir.

Yabancı sermaye, konuyu değerlendiren ve adlandıran ülkenin yada yerin sermayesi değildir. Bu sermaye, merkez olarak çıkılan ülkenin yada yerin dışındaki dünya ülkelerinden herhangi birinden gelmiş olabilir. Yani o ülkenin, o merkezin yada o yerin ulusal varlığı durumunda değildir. Başka bir bölgeden, başka bir ülkeden, başka bireyler, kurumlar, devletler yada yatırımcılar tarafından o yere getirilmiş ve o ülkenin ulusal varlıklarına ödünç olarak, geçici olarak veya sürekli olarak eklenmiş bir dış varlık durumundadır. Bu dış varlık, geldiği yerde sürekli olarak kalabilir, geçici olarak kalabilir. Anılan varlığın çalıştırılması sonucu elde edilen karlar dışarıya transfer edilebilir veya varolan sermayeye eklenerek o ülkedeki yatırımlar artırılabilir. Yabancı kaynak, varolan yatırımı tümüyle satın alma , varolan bir tesisi işletmek üzere kiralama yada sıfırdan yatırım yeni yatırım yapma biçiminde gelebilir.

Gümrük Birliği ile ilgili süreç, 1994 yılı krizinin sanayi üzerindeki olumsuz etkileri ile ilgili ciddi önlemler alınmadan başlamıştır. 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (OKK) gereği AB’nden ithalatta tüm tarifelerin sıfırlanması ile ithalatta artış oranı beklenenin de üzerinde olmuş ve bu aşırı artış sürekli ve kararlı bir nitelik kazanmıştır.

Gümrük Birliği'nin oluşumunu gerçekleştiren 06 Mart 1995 tarih ve 1/95 sayılı AB-Türkiye OKK'nı izleyen 2/95 sayılı Karar ile AB dışı ülkelerden yapılacak motorlu taşıt araçları ithalatı, OGT üzerinde gümrük vergisine tabi tutulmuştur. 1996/2000 yıllarını kapsayan bu uygulama ile Türkiye, otomobilde 1996 yılı için % 10 olan AB OGT'si yerine % 33 oranını uygulamıştır. Geçen 5 yıl içinde her yıl belirli oranda azalan söz konusu gümrük vergisi, 1 Ocak 2001 tarihinden itibaren AB OGT düzeyine indirilmiştir. Gümrük Birliği ile birlikte pazardaki talep artışı tümü ile ithalat ile karşılanmış ve ithalatın toplam pazardaki payı artmıştır.

1996 yılında Türkiye'nin, AB arasındaki Gümrük Birliği'nin tamamlanmasıyla otomotiv sektörü ve onun alt sektörü olan otomobil üretimi, ihracatı ve pazarında da önemli ölçüde artışlar meydana getirmiştir. Genel olarak, Gümrük Birliği'nin ithalatın artmasında itici güç olduğu söylenebilir.

Türk otomotiv sanayi pek çok açıdan Türkiye ekonomisi içinde lokomotif sektör konumundadır. Sektör gerek yarattığı katma değer, gerek doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve ithalata yönelik döviz tasarrufu gücü oranında dış ödemeler dengesi üzerinde sağladığı pozitif katkılar, gerekse sektörün içinde yer alan üretici işletmelerin ödedikleri ve sektör ürünlerinin satışlarından elde edilen vergi gelirleri ile devlet bütçesi içinde önemli bir yer tutmaktadır. Bütün bu özelliklerin yanı sıra, sektör ileri teknolojinin Türkiye'ye transferinde önder bir rol oynamaktadır.

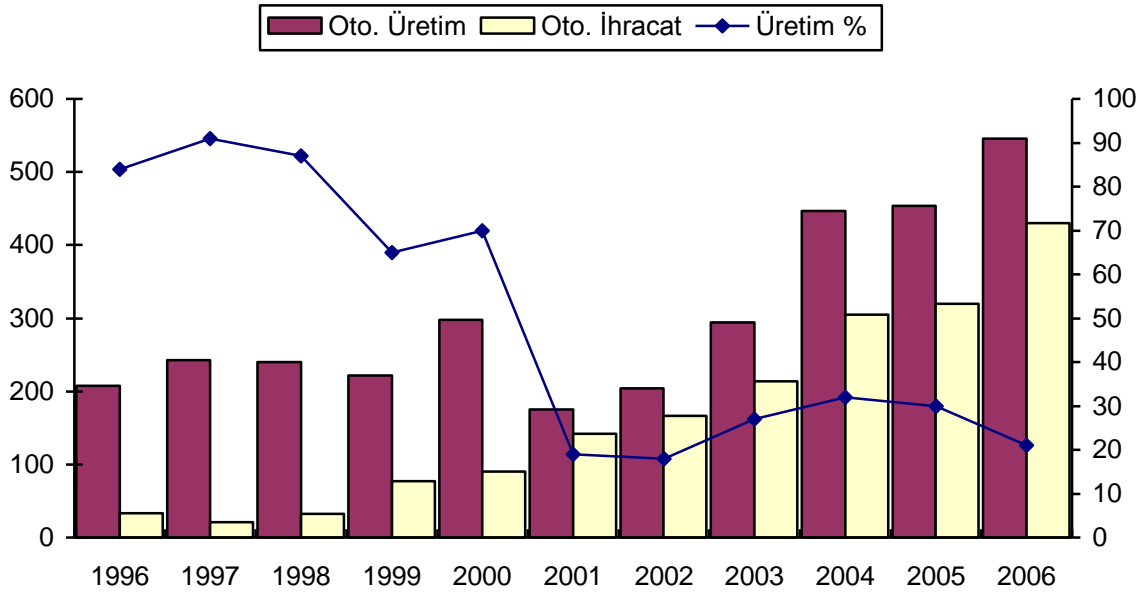
## **1.2. Üretim**

1996 yılında Gümrük Birliği'nin gerçekleşmesiyle otomotiv sektörü büyük önem kazanmıştır. Bu önemli tarihten itibaren Toyota, Honda ve Hyundai gibi dünya çapındaki büyük otomotiv firmaları üretim yapmaya karar vermişlerdir. Bu firmaların Türkiye dışında bir çok ülkede üretim tesisleri bulunmakta ve aynı zamanda kalite açısından da dünya sıralamasında ön safhada yer almaktadırlar. Ayrıca Türkiye'de otomobil üreten Fiat ve Renault gibi büyük firmalar da faaliyet göstermektedir. Böylece, Türkiye'de otomobil üreten firmaların sayısı beşe yükselmiştir. Bu yabancı

sermayeli otomobil firmaları teknoloji transferinde, istihdamda ve Türk ekonomisinin gelişmesinde önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır.

Aşağıdaki Şekil-2 otomobil üretiminin otomobil ihracatı içindeki payını göstermektedir. 1996 yılında Türkiye'nin AB arasındaki Gümrük Birliğine girmesiyle otomotiv sanayi ve onun alt sektörü olan otomobilin üretimi, ihracatı ve pazarında da önemli ölçüde artışlar meydana gelmiştir. Ancak, bununla beraber Gümrük Birliği ithalatın da hız kazanmasına neden olmuştur. Tarifelerin sıfırlanmasıyla ithal otomobiller Türk tüketiciler açısından daha avantajlı hale gelmiştir. Talebin azalmasıyla otomobil üretimi azalmıştır. Şekilden anlaşıldığı gibi otomobil üretiminin otomobil ihracatı içindeki payı 2001 yılına kadar hızlı bir şekilde düşüş göstermiştir. Bu tarihten itibaren genel olarak sabit bir trend izlemiştir. Genel olarak, Gümrük Birliği, ithalatın artmasında önemli bir payı olduğu söylenebilir.

**Şekil-2 Otomobil Üretim/İhracat (1996/2006) (Adet)**



Kaynak: OSD, a.g.e, s. 15

Aşağıdaki Tablo-11'de otomobil üretiminin otomobil ihracatı içindeki payı rakamsal olarak verilmiştir. Tablodan görüldüğü gibi otomobil üretiminin otomobil

ihracatı içindeki payı 1996 yılında % 84 iken 2006 yılında ise % 21'e düşmüştür. Bu düşüş, 2001'de Türkiye'de meydana gelen finansal kriz nedeniyle üretimin düşmesinden kaynaklanmıştır.

**Tablo-11 Otomobil Üretim/İhracat (1996/2006) (Adet)**

Yıllar	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
T. Üretim *	325.460	399.923	405.001	325.291	468.381	285.737	357.217	562.466	862.035	914.359	1.024.987
Oto. Üretimi	207.757	242.780	239.937	222.041	297.476	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682
T. İhracat *	39.252	31.174	37.926	92.051	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078	706.402
Oto. İhracatı	33.404	21.051	32.377	77.459	90.026	142.288	166.851	213.587	305.072	319.825	430.420
O. Üretim/ O.İhracat %	84	91	87	65	70	19	18	27	32	30	21

Kaynak: OSD, **a.g.e**, s. 15

(\*) Toplam Ana Sanayi, Traktör dahil

Aşağıdaki Tablo-12'te otomotiv sektörünün yıllar itibariyle (1996-2006) temel ekonomik değişimleri verilmiştir. 2006 yılında sanayi enflasyonu % 12.33, ABD doları ise % 6.70 olarak gerçekleşmiştir. ABD doları değişiminin sanayi enflasyonunun altında gerçekleşmesi ithal malın tüketiciler açısından cazip konuma gelmesine neden olmuştur.

**Tablo-12 Yıllar İtibariyle Ekonomik Göstergelerin Değişimi (%)**

Parametreler	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ÜFE	84,9	91,0	54,3	62,9	32,5	88,6	30,8	14,0	13,9	2,66	11,58
TÜFE	79,8	99,1	69,7	68,8	39,1	68,4	29,8	18,4	9,3	7,72	9,65
SAN. ENF-NU	80,6	91,2	47,1	76,7	29,5	96,0	29,7	12,6	14,8	3,15	12,33
ABD \$	76,1	90,8	52,2	72,2	24,4	117,0	13,8	-115,5	-4,1	-5,60	6,70
EURO	**	**	**	48,0	14,1	103,9	31,9	1,9	3,8	-5,90	9,00
JAPON YENİ	55,6	69,7	76,2	91,7	12,7	89,9	26,6	-6,0	0,1	11,21	1,40

Kaynak: OSD, **Haber Bülteni**, Ankara: Aralık 2006, s. 4

Yukarıdaki Tablo-11, 1996 - 2001 ve 2002 – 2006 Dönemindeki Gelişmeler olarak iki ayrı alt başlık altında aşağıdaki gibi incelenmiştir:

### A) 1996 - 2001 Dönemindeki Gelişmeler

1995 yılında Türkiye’de otomobil üretimi 233.412 adet olarak gerçekleşmiştir. Türkiye-AB Gümrük Birliği’nin gerçekleştiği 1996 yılında toplam taşıt araçları üretimi 325.460 adet, otomobil üretimi ise 207.757 adet olarak gerçekleşmiştir. 1996 yılında otomobil üretiminde bir önceki yıla göre % 11 oranında azalma meydana gelmiştir. Bu azalmada AB ve Türkiye arasında otomotiv sanayi mallarındaki tarifelerin sıfırlanmasıyla tüketicilerin yerli malları yerine ithal malları tercih etmesi etkili olmuştur. Bu da yerli üretimin azalmasına neden olmuştur. Otomobil üretiminin toplam taşıt araçları üretimi içindeki payı % 64 olarak gerçekleşmiştir.

1997 Yılında toplam taşıt araçları üretimi bir önceki yıla göre % 23 artarak 399.923 adet, otomobil üretimi ise % 17 artarak 242.780 olarak gerçekleşmiştir. Otomobil üretiminin toplam taşıt araçları üretimi içindeki payı % 61 olarak gerçekleşmiştir. 1998 yılında ise Güneydoğu Asya Krizi, otomobil üretiminde olumsuz etki yaratmıştır. Buna bağlı olarak yurtiçi talebin sınırlı olması, artan ithalata birlikte ihracatın da yeterli düzeyde yapılamaması otomobil üretimini olumsuz yönde etkilemiştir.

Toplam taşıt araçları üretimi bir önceki yıla göre % 1 artarak 405.001 adet, otomobil üretimi ise, 1996 yılında bir önceki yıla göre % 1.2 azalarak 239.937 adet olarak gerçekleşmiştir. Otomobil üretiminin toplam taşıt araçları üretimi içindeki payı % 59 olarak gerçekleşmiştir.

Güneydoğu Asya Krizi, 1999 yılının ilk çeyreğine kadar etkisini sürdürmüştür. 1999 yılında toplam taşıt araçları üretimi bir önceki yıla göre % 19.7 azalarak 325.291 adet, otomobil üretimi ise % 7.5 azalarak 222.041 adet olarak gerçekleşmiştir. Toplam taşıt araçları üretimi içindeki otomobil payı % 68 olarak gerçekleşmiştir.

Güneydoğu Asya Krizi’nin yarattığı etkilerin ortadan kalkması ve 2000 yılında hükümetin izlediği ekonomik politikalar sonucunda tüketici kredi faizlerinin düşmesi ile birlikte ithalatta, satışlarda ve ihracatta olduğu gibi üretimde de rekorlar kırılmıştır.

2000 yılında toplam taşıt araçları üretimi bir önceki yıla göre % 44, otomobil üretimi ise % 34 artmıştır. Otomobil üretiminin toplam taşıt araçları üretimi içindeki payı % 63.5 olarak gerçekleşmiştir.

Otomotiv sanayinde Aralık 2000 tarihinden sonra taşıt araçlarına olan talep ortalama % 70 ve bazı ürünlerde % 80'e ulaşan oranlarda gerilemiştir. 2001'de taşıt araçlarına olan talep % 64, otomobile olan talep % 42 azalmıştır. Ekonomik kriz, bireylerde kişi başına gelirin reel anlamda azalmasına ve daralan ekonomi nedeni ile gelecek ile ilgili beklentilerde güven kaybına yol açmıştır. Bu nedenle bireyler, tüketim ve yatırım harcamalarını ertelemiş ve geleceğin garantisi için döviz ve altın gibi diğer araçlara yönelmişlerdir. Bu bağlamda önce otomobil talebi büyük bir hızla gerilemiş ve bunu yatırım aracı olan ticari araçlar izlemiştir. Toplam taşıt araçları üretimi bir önceki yıla göre % 39, otomobil üretimi ise % 41 azalmıştır. Toplam taşıt araçları üretimi içindeki otomobil payı % 61 olarak gerçekleşmiştir.

### **B) 2002 - 2006 Dönemindeki Gelişmeler**

2000 ve 2001'deki ekonomik krizlerin etkileri devam etmiştir. IMF ile uygulanan ekonomik program gereği pazarda beklenen genişleme gerçekleşmemiştir. 2001 yılında dalgalı kur sistemine geçilmesiyle birlikte kurlarda önemli bir dalgalanma gerçekleşmiş bu da enflasyon rakamlarının yüksek çıkmasında etkili olmuştur. 2002 yılı itibariyle, kurlarda dalgalanmanın aşırı olmaması, enflasyon oranlarının 2001 yılına göre daha düşük düzeylerde gerçekleşmesini sağlamıştır.

2002 yılında toplam taşıt araçları üretimi bir önceki yıla göre % 25, otomobil üretimi ise % 16 artmıştır. Otomobil üretiminin toplam taşıt araçları üretimi içindeki payı % 57 olarak gerçekleşmiştir. 2003 Yılında ekonomik ve siyasal istikrarın sağlanması, enflasyon ve faizlerin düşmesiyle taşıt araçları üretiminde büyük ilerlemeler olmuştur. Ekonomideki bütün bu olumlu gelişmelerle beraber kişi başına reel gelirdeki artış, taşıt araçlarına olan talebi arttırmıştır. Bireyler, ertelemiş oldukları tüketim ve yatırım harcamalarını değerlendirmeye yönelmişlerdir.



2003 yılında toplam taşıt araçları üretimi bir önceki yıla göre % 57, otomobil üretimi ise % 44 artmıştır. Otomobil üretiminin toplam taşıt araçları üretimi içindeki payı % 52 olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılında ise toplam taşıt araçları üretimi bir önceki yıla göre % 53, otomobil üretimi ise, % 52 artmıştır. Otomobil üretiminin toplam taşıt araçları üretimi içindeki payı % 52 olarak gerçekleşmiştir.

2005 yılında toplam taşıt araçları üretimi bir önceki yıla göre % 6, otomobil üretimi ise, % 1.4 artmıştır. Otomobil üretiminin toplam taşıt araçları üretimi içindeki payı % 50 olarak gerçekleşmiştir. 2006 yılında ise toplam taşıt araçları üretimi bir önceki yıla göre % 12, otomobil üretimi ise % 20 artmıştır. Otomobil üretiminin toplam taşıt araçları üretimi içindeki payı % 53 olarak gerçekleşmiştir.

Aşağıdaki Tablo-13'te otomotiv firmalarının yıllar itibariyle (1996-2006) üretimleri verilmiştir. Tablo'dan anlaşıldığı gibi küresel krizin ortaya çıktığı 1998'de bir önceki yıla göre % 1.2, 1999 yılında ise bir önceki yıla göre % 7.5 azalmıştır. Yükselişe geçen otomobil üretimi 2001'de meydana gelen ekonomik krizle bir önceki yıla göre % 41 oranda azalmıştır. Krizin geçilmesiyle otomobil üretimi tekrar yükselişe geçmiştir.

**Tablo-13 Otomobil Firmalarının Yıllar İtibariyle Üretimleri (1996-2006 Adet)**

Firmalar	Toyota Türkiye	Anadolu Honda	Oyak Renault	Tofaş-Fiat	Hyundai Assan	Toplam
1996	27.936	-	82.027	97.793	-	207.757
1997	24.626	-	98.326	113.181	6.647	242.780
1998	14.513	8.351	95.976	98.971	22.126	239.937
1999	9.142	6.649	127.026	68.510	10.714	222.041
2000	14.715	9.721	143.378	109.695	19.967	297.476
2001	2.862	5.134	96.860	65.690	2.717	175.343
2002	38.899	5.384	100.131	51.383	8.401	204.198
2003	70.839	10.970	132.257	66.093	13.957	294.116
2004	134.377	15.581	197.353	70.564	29.277	447.152
2005	158.566	11.236	179.669	72.790	31.402	453.663
2006	176.688	18.322	228.593	79.729	42.350	545.682

Kaynak: OSD, **Otomotiv Sanayi Firmalarının 1963 – 2005 Yılları Arasındaki Model Bazında Üretimleri**, s. 62 - 111

Aşağıdaki Tablo-14'te 2006 yılında otomobil üreten beş firmanın kapasitelerine göre üretim payları verilmiştir. Burada, ilk sırayı üretim kapasitesi yıllık 266 bin adet ile Oyak-Renault, 2. sırayı 250 bin adet ile Tofaş-Fiat, 3.sırayı ise 150 bin adet ile Toyota Türkiye almıştır.

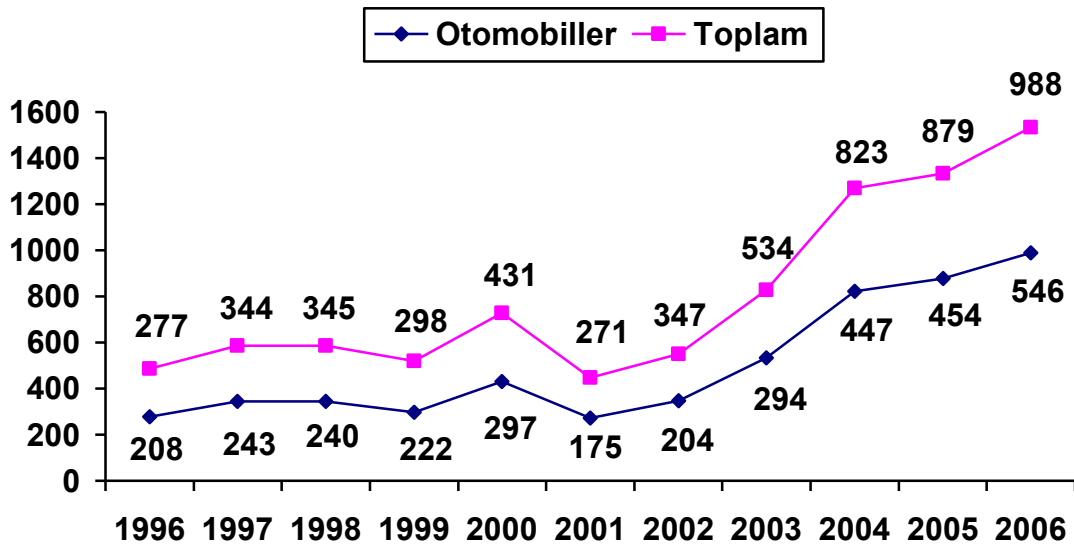
**Tablo-14 Otomotiv Firmalarının 2006 Yılı Üretim Kapasiteleri ve Payları**

Yıllar	Toyota Türkiye	Anadolu Honda	Oyak Renault	Tofaş Fiat	Hyundai Assan
Otomobil	150.000	30.000	266.000	250.000	100.000
Pay (%)	19	4	30	32	13
Üretim	176.688	18.322	228.593	79.729	42.350
Pay (%)	32	3	42	15	8

Kaynak: OSD, **Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bülteni**, Aralık 2006, s 11

Aşağıdaki Şekil-3'de Toplam ve Otomobil Üretiminin grafiksel çizimi verilmiştir. Grafikten anlaşıldığı gibi toplam üretim ve otomobil üretim, küresel krizin ortaya çıktığı 1998 yılının sonu, 1999 yılı başlarında ve Türkiye'de ekonomik krizin meydana geldiği 2001 yılında düşüşler meydana gelmiştir. 2002 yılından sonra toplam üretim, otomobil üretime göre daha çok artış gösterdiği anlaşılmaktadır.

**Şekil-3 Toplam Üretim ve Otomobil Üretimi (x1000)**



Kaynak: OSD, a.g.e, s 3

Aşağıdaki Tablo-15’te otomobil üreten beş firmanın (2001-2006) model bazında üretim adetleri verilmiştir.

**Tablo-15 2001–2006 Yılları Model Bazında Üretimleri**

Firmalar	Modeller	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Toyota Türkiye	(1.301 - 1.600 CC - SEDAN)	2.862	28.982	39.591	38.648	48.085	63.191
	(1.301 - 1.600 CC - Station Wagon)	0	6.400	22.086	22.348	22.524	28.120
	(1.601 - 2.000 CC - SEDAN)	0	1.433	2.048	68.684	85.181	83.313
	(1.601 - 2.000 CC - Station Wagon)	0	2.084	7.114	4.697	2.776	2.064
	Toplam	2.862	38.899	70.839	134.377	158.566	176.688
Anadolu Honda	(1.301 - 1.600 CC - SEDAN)	5.134	5.384	10.970	15.581	11.236	16.694
	1601-2000 cc – Station Wagon	0	0	0	0	0	1.628
	Toplam	5.134	5.384	10.970	15.581	11.236	18.322
Oyak Renault	(< 1.300 CC - Sedan)	0	0	0	5.002	4.501	36.354
	(1.301 - 1.600 CC - Sedan)	51.172	61.758	98.481	182.769	116.897	0
	(1.301 - 1.600 CC -Hatchback)	185	0	0	0	0	179.568
	(1.301 - 1.600 CC - Station Wagon)	20.984	18.135	7.492	0	0	0
	(1.601 - 2.000 CC - SEDAN)	918	1.528	19.552	9.582	58.271	0
	(1.601 - 2.000 CC - Statin Wagon)	23.601	18.710	6.732	0	0	12.671
	Toplam	96.860	100.131	132.257	197.353	179.669	228.593
Tofas Fiat	(< 1.300 CC - SEDAN)	8.841	12.417	23.781	17.283	23.561	14.321
	(< 1.300 CC - HATCHBACK)	6.012	3.892	6.557	11.641	9.856	2.988
	(< 1.300 CC - STATION WAGON)	17.420	3.230	2.231	10.808	11.005	15.237
	(1.301 - 1.600 CC - SEDAN)	3.273	2.187	7.746	12.378	10.859	21.171
	(1.301 - 1.600 CC –HATCHBACK)	356	196	33	28	246	736
	(1.301 - 1.600 CC - Station Wagon)	2.568	4.813	3.824	3.056	4.238	14.474
	(1.601 - 2.000 CC - SEDAN)	136	1	0	0	0	10.802
	(1.601 - 2.000 CC - Station Wagon)	27.084	24.647	21.921	15.370	13.025	0
	Toplam	65.690	51.383	66.093	70.564	72.790	79.729
Hyundai Assan	(< 1.300 CC - SEDAN)	2.030	5.614	10.582	19.288	18.239	0
	(1.301 - 1.600 CC - SEDAN)	687	2.787	3.375	9.989	13.163	42.344
	1301-1600 cc - HATCHBACK	0	0	0	0	0	6
	Toplam	2.717	8.401	13.957	29.277	31.402	42.350
Genel Toplam		173.263	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682

Kaynak: <http://www.osd.org.tr/cata2006.pdf>, s. 12-16

### 1.3. Pazar

1996 yılında Gümrük Birliği’nin gerçekleşmesiyle Türk otomotiv sektörleri büyük önem kazanmıştır. Sektör, tekstilden sonraki en karlı ikinci bir sektör haline gelmiştir. Ancak, Birlik içinde tarifelerin sıfırlanmasıyla ithal otomobillerin iç piyasada satışları artmış, yerli otomobil satışlarında ise düşüşler olmuştur.

**Tablo-16 Otomotiv Sektörü Yıllık Satışları****(Bin Adet)**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Oto Satış (Yerli+İthal)	239,715	344,835	315,590	288,667	466,726	131,438	90,615	227,036	451,209	438,597	373,219
T. Taşıt Araç Satışı	337,172	525,242	486,126	407,284	660,077	195,426	175,046	400,711	745,812	763,186	669,604
Yerli Oto Satışı	182,239	219,810	204,054	157,452	207,739	59,179	35,519	73,267	139,541	136,708	117,725
İthal Oto Satışı	57,479	125,025	111,536	131,215	258,987	72,259	55,096	153,769	311,668	301,889	255,494
İthal/T. Oto %	24	36	35	45	55	55	61	68	69	69	68
Yerli/T. Oto %	76	64	65	54	44	45	39	32	31	31	31
Yerli/T. Taş Araç %	54	42	42	39	31	30	20	18	19	18	18
T.Oto/T.Taş Araç %	71	66	65	71	71	67	52	57	60	57	56

Kaynak: OSD, a.g.e, Aralık 2006, s. 18

Yukarıdaki Tablo-16, 1996 - 2001 ve 2002 – 2006 Dönemindeki Gelişmeler olarak iki ayrı alt başlık altında aşağıdaki gibi incelenmiştir:

#### A) 1996 - 2001 Dönemindeki Gelişmeler

1995 yılında Motorlu taşıt araçları pazarı 280.238 adet, toplam otomobil satışları ise 216.611 adet olarak gerçekleşmiş ve bu rakamın 194.960 adedini yerli, 21.651 adedini ise ithal otomobillerden oluşturmuştur. 1996'da Motorlu taşıt araçları pazarı bir önceki yıla göre % 20 artarak 337.172 adet, Toplam otomobil pazarı ise bir önceki yıla göre % 11 artarak 239.718 adet olmuştur. Yerli oto satışları bir önceki yıla göre % 7'lik bir azalışla 182.239 adet, ithal oto satışı ise bir önceki yıla göre % 65 artarak 57.479 adet olarak gerçekleşmiştir. Toplam otomobil pazarının, toplam taşıt araçları pazarı içindeki payı % 77 olarak gerçekleşmiştir. 1996 yılında otomobil ithalatının % 63.1'i AB ve EFTA ülkelerinden yapılmıştır.

1997 yılında motorlu taşıt araçları pazarı bir önceki yıla göre % 56 artarak 525.242 adet otomobil satılmıştır. Toplam otomobil pazarı ise bir önceki yıla göre % 44'lük bir artışla 344.835 adet olmuştur. Bunun 219.810'nu yerli, 125.025'ni ise ithal otomobil pazarı oluşturmuştur. Yerli otomobil pazarı bir önceki yıla göre % 21, ithal otomobil pazarı ise % 46 oranında azalmıştır. Toplam otomobil pazarının, toplam taşıt

araçları pazarı içindeki payı bir önceki yıla göre % 1.6 azalmıştır. 1997 yılında otomobil ithalatının % 64'ü AB ve EFTA ülkelerinden yapılmıştır.

1997 yılı sonu başlayan ve 1998'de tüm şiddetiyle devam eden Güneydoğu Asya Krizi, taşıt araçları üretiminde olduğu gibi satışlarını olumsuz etkilemiştir. Bireylerin reel gelirlerinde meydana gelen azalmaya bağlı olarak taşıt araçlarına olan talep azalmıştır. Bu da taşıt araçlarının yurt içi satışında düşüşe neden olmuştur.

1998 yılında toplam 486.126 adet motorlu taşıt aracı satılmış ve bir önceki yıla göre % 8.5'lik bir azalış göstermiştir. Toplam otomobil pazarı ise bir önceki yıla göre % 8.5 oranında azalarak 315.590 adet olmuştur. Bu rakamın 204.054'ünü yerli, 111.536'sını ise ithal otomobil pazarı oluşturmuştur. Yerli otomobil pazarı bir önceki yıla göre % 7.2, ithal otomobil pazarı ise % 11 oranında azalmıştır. Toplam otomobil pazarının, toplam taşıt araçları pazarı içindeki payı % 65 olarak gerçekleşmiştir. 1998 yılında otomobil ithalatının % 74.6'sı AB ve EFTA ülkelerinden yapılmıştır.

1999 yılı otomotiv sektörü için kötü bir yıl olmuştur. Küresel kriz, 1999'un ilk çeyreğinde hafiflemeye başlamıştır. Toplam taşıt araçları pazarı bir önceki yıla göre % 16.3 oranında azalış göstererek 407.284, Toplam otomobil pazarı ise bir önceki yıla göre % 9 oranında azalarak 288.667 adet olmuştur. Bu rakamın 157.452'sını yerli, 131.215'sini ise ithal otomobil pazarı oluşturmuştur. Yerli otomobil pazarı bir önceki yıla göre % 23, ithal otomobil pazarı ise % 18 oranında artış göstermiştir. Toplam otomobil pazarının, toplam taşıt araçları pazarı içindeki payı % 71 olarak gerçekleşmiştir.

2000 yılında hükümetin izlediği ekonomik politikalar sonucunda tüketici kredi faizlerinin düşmesi ile birlikte üretimde, ithalatta, satışlarda ve ihracatta rekorlar kırılmıştır. Fakat, Kasım 2000 krizi ile birlikte tüm bu gelişmeler tersine dönmüştür. 2000 yılında uygulanan ekonomik program sonucu döviz kuru sıkı denetim altında tutulurken enflasyon oranının hedeflenen düzeyi aşması sonucu yabancı para birimleri TL karşısında ucuzlamışlardır. Bu gelişme, ithalata büyük bir destek sağlamış ve özellikle EURO bölgesinden yapılan ithalata hız kazandırmıştır.

Toplam Taşıt Araçları pazarı, 2000 yılında bir önceki yıla göre % 62 oranında artarak 660.077 adede ulaşmıştır. Toplam Otomobil Pazarı ise 466.726 adet olarak gerçekleşmiştir. Bu rakamın 207.739'unu yerli, 258.987'sini ise ithal otomobiller oluşturmuştur. Ancak, pazardaki bu gelişme ile birlikte, ithalatın toplam otomobil pazar içindeki payı 2000 yılında bir önceki yıla (% 45) göre artış göstererek % 55 seviyesine ulaşmıştır. 2000 yılında toplam 466.726 adet otomobil satılmış ve en yüksek düzeye ulaşılmıştır.

2001 yılında yaşanan ekonomik krize rağmen, uzun bir dönem Euro ve bağlı para birimlerindeki artışın ithal otomobil fiyatlarına yansıtılmaması ve stoktaki araçların satılmasına yönelik olarak düzenlenen kampanyalar sayesinde ithal otomobillerin, toplam otomobil pazar içindeki payı % 55 seviyesini korumuştur. Ancak toplam taşıt araçları içindeki payı ise bir önceki yıla göre azalma göstererek % 39'dan % 37'ye düşmüştür. Yerli otomobil satışlarının, toplam otomobil satışları içindeki payı bir önceki yıla (% 44) göre çok az bir artışla % 45 olarak gerçekleşmiştir. Toplam taşıt araçları içindeki payı ise bir önceki yıla (% 31) göre çok az bir azalışla % 30 olarak gerçekleşmiştir. Toplam otomobilin, toplam taşıt araçları içindeki payı ise bir önceki yıla (% 71) göre azalış göstererek % 67'lere kadar gerilemiştir.

2001 yılında otomobil ithalatında AB'nin payı % 91'e yükselmiştir. Ancak, Uzak Doğu Ülkelerinin payı % 5, Doğu Avrupa Ülkelerinin payı ise % 4 seviyesine düşmüştür.

## **B) 2002 – 2006 Dönemindeki Gelişmeler**

2002 yılında, 2000 ve 2001'deki ekonomik krizlerin etkileri devam etmiştir. IMF ile uygulanan ekonomik program gereği pazarda beklenen genişleme gerçekleşmemiştir. 2001 yılında dalgalı kur sistemine geçilmesiyle birlikte kurlarda önemli bir dalgalanma gerçekleşmiş bu da enflasyon rakamlarının yüksek çıkmasında etkili olmuştu. 2002 yılı itibarıyla, kurlarda dalgalanmanın aşırı olmaması, enflasyon oranlarının 2001 yılına göre daha düşük düzeylerde gerçekleşmesini sağlamıştır.

2002 yılındaki toplam otomobil satışı 90.615 adet olmuştur. Bu rakamın 35.519 adedi yerli otomobili, 55.096'sı ise ithal otomobillerden oluşmuştur. 2002 yılında yerli otomobil pazarı % 39 oranında azalarak 90,615 adet olmuştur. 2002 yılında ithalatın pazar payı % 61'e kadar yükselmiştir. İthalatın pazar payının yükselmesinde yıl içinde dövizdeki artışların enflasyonun altında kalması ve dövizdeki artışların ithal otomobil fiyatlarına tam olarak yansıtılmaması önemli bir etken olmuştur.

2002 yılı içinde dövizdeki dalgalanma istikrarlı bir trend izlemiştir. Euro'nun Aralık ayında ABD Doları karşısında değer kazanmış olmasına rağmen, 2002 yılı bütün olarak değerlendirildiğinde Euro'nun enflasyonun altında değer kazanmış olması, yıl boyunca ithal otomobil fiyatlarının tüketici lehinde gerçekleşmesine neden olmuştur. 2002 yılı ithal araç fiyatlarındaki artış Euro artışının 22 puan altında iken, yerli araç fiyatlarındaki artış ise TÜFE'nin sadece 2 puan altında gerçekleşmiştir.

Gümrük Birliği ile birlikte ithalatın pazar payı istikrarlı bir şekilde artarken, AB ve AB dışı ülkeler arasında 5 yıllık dönem için uygulanan özel Gümrük Tarifeleri farkı nedeni ile ithalat AB lehinde büyük artış göstermiştir. 2002 yılında Otomobil ithalatında AB'nin payı % 91'e yükselmiş olup, Uzak Doğu Ülkelerinin payı % 6, Doğu Avrupa Ülkelerinin payı ise % 3 düzeyine düşmüştür.

2002 yılı uzun yıllardır çalışmalarını devam eden ihracat projelerinin önemli sonuçlarının alınmaya başlandığı bir yıl olmuştur. 2002 yılı sektör ihracatı 2001 yılına göre % 28 artarak 4.3 milyar ABD Dolarına yükselmiştir. Otomobil ihracatı 2001 yılına göre % 33 artışla 1.3 milyar ABD Dolarına ulaşmıştır. 2001 yılına göre 2002 yılında toplam ana sanayi ihracatı % 42 artmıştır.

2003 yılında, ekonomik ve siyasal istikrarın sağlanmasıyla birlikte oluşan güven ortamı içinde, geçmiş dönemlerde ertelenmiş olan talep açığa çıkmıştır. Ayrıca, ithal otomobil satışlarının Toplam Pazardaki payının artmasında, enflasyonun ve faizlerin düşmesinin de önemli bir payı olmuştur. Reel faizlerdeki düşüşe paralel olarak daha uygun koşullarda tüketiciye sunulan tüketici kredileri, hem toplam hem de kredili satışları arttırmıştır. Ekonomideki bütün bu olumlu gelişmelere ek olarak, 2003 yılı

Ağustos ayında hurdaya ayrılan araçlara ÖTV indiriminin sağlanması yönünde Hükümet tarafından yapılan düzenlemeler sonucunda, Eylül-Ekim aylarından itibaren özellikle otomobil satışlarında % 20 dolayında ek talep artışı olmuştur.

2003 yılında toplam pazar 400 bin ve otomobil pazarı 227 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. Toplam taşıt araçları pazarında 2003 yılı sonunda ithalatın pazar payı % 38 düzeyinde gerçekleşmiştir. Otomobil pazarı ise % 151 oranında artarak 227 bin adet olmuştur. Toplam pazar içinde ithal otomobillerin payı % 68'lik bir oranla tarihin en yüksek pazar payına ulaşmıştır. Dövizdeki artışların enflasyonun altında kalması ve dövizdeki artışların ithal otomobil fiyatlarına tam olarak yansıtılmaması, toplam otomobil pazarın % 68'inin ithal ürünlerden oluşmasına neden olmuştur. 2003 yılında ithal otomobil satışları, 2002 yılına oranla AB Ülkelerinden % 150, Doğu Bloku Ülkelerinden % 320, Uzak Doğu Ülkelerinden % 150 oranında artmıştır.

2004 yılı toplam araç satışları, sektör için iyi bir yıl olan 2003 yılına göre artmış ve rekor bir yıl olan 2000 yılı değerlerini de geçerek 745.812 adet olarak gerçekleşmiştir. Bu sonuçta, 2003 yılında sağlanan ekonomik ve siyasal istikrarın devam etmesi ile birlikte, 2003 yılında açığa çıkan ertelenmiş olan talebin 2004 yılında da artarak devam etmesi etkili olmuştur. Ayrıca, 2001 yılı krizinden sonra uygulamaya konan istikrar programı konusunda Hükümete olan güvenin artması, başarılı uygulanan programın da enflasyon ve faizleri beklentilerin üzerinde düşürmesinin, satışların artmasında önemli bir paya sahip olduğu söylenebilir. 2004 yılının ilk yarısında reel faizlerdeki düşüşün beklentilerden daha fazla olmasına paralel olarak daha uygun koşullarda sunulan tüketici kredileri, hem satışları hem de kredili satış oranını arttırmıştır. Daha sonra Hükümet ileri bir önlem olarak, 2004 yılı Ekim ayında binek otomobillerinde ÖTV oranlarını arttırmıştır. Buna bağlı olarak otomobil satışları tekrar düşme eğilimine girmiştir.

2004 yılında toplam pazar 745 bin, otomobil pazarı 451 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. Bunun 311.668 adedi ithal, 139.541 adedi de yerli otomobillerden oluşmuştur. Ekonomideki bütün bu olumlu gelişmelere rağmen, TL'nin reel olarak değer kazanmaya devam etmesi, EURO değerinin enflasyon değerinin altında



gerçekleşmesi, ithal otomobillerin cazibesini arttırmış olup, toplam otomobil pazarın % 69'unun ithal ürünlerden oluşmasına neden olmuştur. Bu durumun, yüksek cari işlemler açığında etkili olduğu düşünülerek, açığı düşürmeye yönelik önlemler kapsamında, Hükümet tarafından, 2004 yılı Mayıs ayında hurdaya ayrılan araçlara uygulanan ÖTV indirimi % 50 oranında azaltılmıştır. Buna bağlı olarak, 2004 yılı Haziran ayından itibaren yüksek otomobil talebi frenlenmiş ve pazar daralmaya başlamıştır.

Toplam taşıt araçları pazarında 2004 yılı ithal otomobillerin pazar payı % 42 düzeyinde gerçekleşmiştir. Bu oran son 12 yıllık dönemde ithalatın elde ettiği en yüksek oran olmuştur. Ancak yerli otomobillerin toplam otomobil pazarı içindeki payı yıllar itibariyle sürekli azalış göstererek % 31 düzeyine kadar inmiştir. Aynı şekilde yerli otomobil satışının toplam taşıt araçları satışı içindeki payı sürekli azalarak % 19 olarak gerçekleşmiştir.

2005 yılında, taşıt araçları satışında da bir azalma olduğu görülmektedir. Bu yıl toplam 763.186 adet motorlu taşıt aracı satılmış ve bir önceki yıla göre % 2'lik bir azalış göstermiştir. Toplam otomobil pazarı ise bir önceki yıla göre % 3 oranında azalarak 438.597 adet olmuştur. Bu rakamın 136.708 adedini yerli, 301.889 adedini ise ithal otomobil pazarı oluşturmuştur. Yerli otomobil pazarı bir önceki yıla göre % 2, ithal otomobil pazarı ise % 3.2 oranında azalmıştır. Pazardaki daralmanın nedeni ise Nisan 2005'te benzin fiyatlarındaki % 40'lık artıştan kaynaklanmıştır. Toplam otomobil pazarının, toplam taşıt araçları pazarı içindeki payı % 57 olarak gerçekleşmiştir.

2006 yılında toplam taşıt araçları pazarı bir önceki yıla göre % 12.3 oranında azalış göstererek 669.604 adet, toplam otomobil pazarı ise bir önceki yıla göre % 15 oranında azalarak 373.219 adet olarak gerçekleşmiştir. Bu rakamın 117.725 adedini yerli, 255.494 adedini ise ithal otomobil pazarı oluşturmuştur. Yerli otomobil pazarı bir önceki yıla göre % 14, ithal otomobil pazarı ise % 15.4 oranında azalış göstermiştir. İç pazardaki daralmanın nedeni, Mayıs 2006'da yaşanan devalüasyonun etkileri sonucunda meydana gelmiştir. Bu devalüasyonun etkileri sonucunda yerli pazarda büyüme beklentisinin aksine daralma gerçekleşmiştir. Ancak daralmanın etkisi üretim ve ihracatta kırılan rekorlarla hafiflemiştir.

Aşağıdaki Tablo-17'den görüldüğü gibi, 2006 yılında 51.791 adetle en çok otomobil satışı yapan firma Oyak Renault olmuştur. Oyak Renault'u, 21.421 adet ile Tofaş Fiat takip etmiştir. 3.sırayı 16.270 adet ile Toyota Türkiye, 4.sırayı 15.519 adet ile Hyundai Assan, en son olarak 12.724 adet ile Anadolu Honda almıştır.

**Tablo-17 Yerli Otomobil Satışları ( 2006 Aylık )**

Tipler \ Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Toplam
<b>Toyota</b>	1.237	1.312	1.333	1.365	1.386	1.746	1.762	1.179	1.923	1.323	1.067	637	16.270
<b>Honda Türkiye</b>	307	1.102	926	366	519	1.322	1.444	1.227	1.416	1.140	1.297	1.568	12.724
<b>Oyak Renault</b>	3.620	3.211	3.427	4.325	5.525	7.411	5.309	367	4.616	3.605	4.486	4.915	51.791
<b>Tofaş Fiat</b>	965	1.505	2.575	2.620	3.177	3.157	1.167	1.003	975	430	937	1.920	21.421
<b>Hyundai Assan</b>	1.001	921	887	1.764	3.594	1.285	502	678	1.344	597	1.397	1.559	15.519
<b>Toplam</b>	7.130	8.051	9.148	10.440	14.201	14.921	10.184	4.454	10.274	7.095	9.184	10.599	117.681

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 22

Aşağıdaki Tablo-18'de otomobil üreten beş firmanın yıllar itibariyle satış adetleri verilmiştir. Bu Tablo'dan krizlerin ortaya çıktığı 1998, 1999 ve 2001 yılında azalmalar meydana geldiğini görüyoruz. 2006'daki azalmalar ise Mayıs 2006'da yaşanan devalüasyonun etkileri sonucunda meydana gelmiştir. Bu daralma üretim ve ihracattaki yükselme ile hafiflemiştir.

**Tablo-18 Otomotiv Firmalarının Yıllar İtibariyle Satışları (1996-2006 Adet)**

Firmalar	Toyota	Honda Türkiye	Oyak Renault	Tofaş-Fiat	Hyundai Assan	Toplam
<b>1996</b>	-	-	-	-	-	182,239
<b>1997</b>	25,526	6,517	87,718	90,372	11,677	219,810
<b>1998</b>	16,636	10,715	82,431	73,563	20,709	204,054
<b>1999</b>	13,690	8,820	65,298	57,493	12,151	157,452
<b>2000</b>	10,143	9,457	91,281	80,590	16,268	207,739
<b>2001</b>	4,128	3,366	31,752	15,351	4,582	59,179
<b>2002</b>	4,364	3,148	26,643	8,628	2,502	35,519
<b>2003</b>	7,521	4,640	32,779	21,774	6,553	73,267
<b>2004</b>	14,716	8,457	63,091	34,537	18,740	139,541
<b>2005</b>	15,464	9,561	56,236	34,149	21,298	136,708
<b>2006</b>	16,270	12,724	51,791	21,421	15,519	117,725

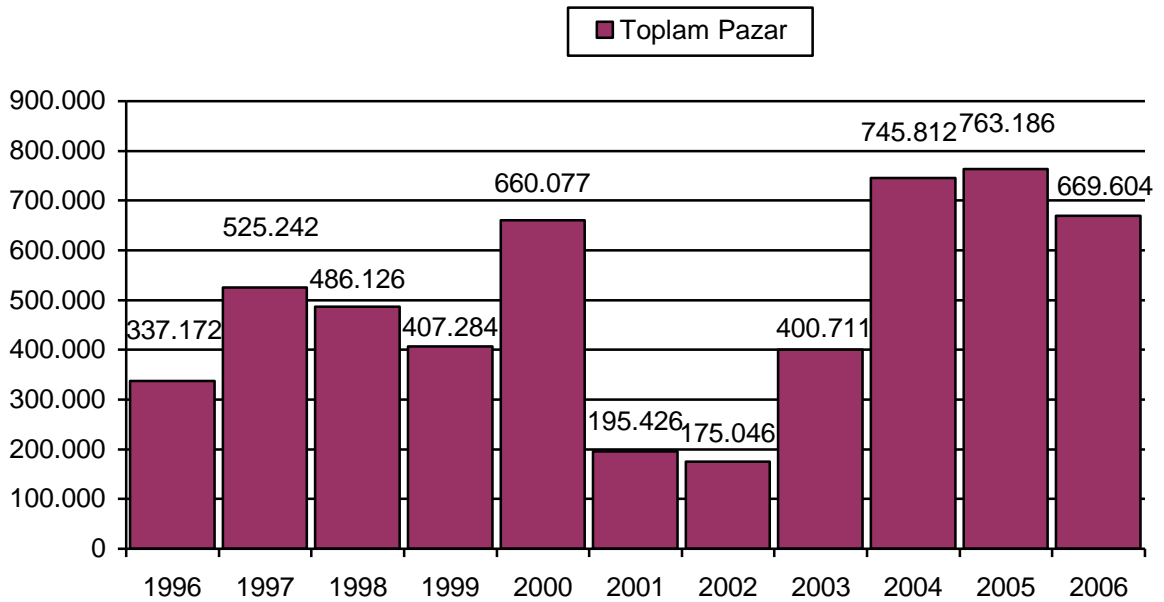
Kaynak: OSD.

Aşağıdaki Şekil-4 ve Tablo-19’da otomotiv firmalarının yıllar itibariyle satış miktarları grafiksel ve rakamsal olarak verilmiştir. Toplam Otomotiv Pazarı ise bir önceki yıla göre % 8.5 oranında azalarak 486.126 adet olmuştur. 1999 yılında ise bir önceki yıla göre % 16.3 oranında azalış göstererek 407.284 adet olarak gerçekleşmiştir. Bu azalışta küresel krizin etkisi büyük olmuştur. 2000 yılında ise bir önceki yıla göre % 62’lik bir artış göstererek 660.077 olarak gerçekleşmiştir.

2001 yılında Türkiye’de meydana gelen ekonomik kriz, otomotiv sektörünün büyük bir oranda düşmesine neden olmuştur. 2001’de bir önceki yıla göre % 70 oranında azalmıştır. Ekonomik kriz, bireylerde gelirin reel anlamda azalmasına ve daralan ekonomi nedeni ile gelecek ile ilgili beklentilerde güven kaybına yol açmıştır. Bu da talebin azalmasına neden olmuştur. Kriz, 2002’de de etkisini sürdürmüştür. 2006 yılında ise Toplam Pazarı bir önceki yıla göre % 12.3 oranında azalış göstererek 669.604 adet olarak gerçekleşmiştir. İç pazardaki daralmanın nedeni, Mayıs 2006’da yaşanan devalüasyonun etkileri sonucunda meydana gelmiştir. Bu devalüasyonun etkileri sonucunda yerli pazarda büyüme beklentisinin aksine daralma gerçekleşmiştir. Ancak daralmanın etkisi üretim ve ihracatta kırılan rekorlarla hafiflemiştir.

Şekil-4 Toplam Pazar (x1000)

(Adet)



Kaynak: OSD, a.g.e, s. 5

**Tablo-19 Toplam Pazar****(Adet)**

Yıl	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Toplam
1996	12.344	21.581	22.827	25.642	28.107	25.422	28.266	26.624	27.269	32.869	37.240	48.981	<b>337.172</b>
1997	16.418	28.365	37.264	37.480	47.647	45.432	41.968	40.308	47.823	53.681	56.256	72.600	<b>525.242</b>
1998	21.318	36.244	43.477	35.978	50.066	44.808	41.196	39.032	44.503	39.462	39.368	50.674	<b>486.126</b>
1999	10.539	19.219	29.342	34.544	36.781	40.476	30.654	25.788	35.804	36.025	47.345	60.767	<b>407.284</b>
2000	18.751	35.749	48.520	52.660	67.168	67.853	57.112	60.905	67.156	70.978	71.532	41.693	<b>660.077</b>
2001	14.413	13.681	11.483	14.751	19.028	20.165	19.042	17.458	12.332	11.611	16.833	24.629	<b>195.426</b>
2002	2.240	4.308	8.082	12.206	16.816	15.684	16.574	14.925	16.216	18.472	18.556	30.967	<b>175.046</b>
2003	12.620	11.574	17.148	20.496	27.769	30.686	32.425	29.182	40.765	50.407	44.523	83.116	<b>400.711</b>
2004	38.937	39.782	72.355	77.435	84.918	63.554	57.823	57.033	59.952	56.335	52.364	85.324	<b>745.812</b>
2005	22.833	38.466	64.730	61.127	71.735	64.781	64.086	69.389	67.144	61.170	66.112	111.613	<b>763.186</b>
2006	30.119	44.920	65.380	69.138	83.601	58.550	40.415	47.872	50.217	40.089	56.174	83.129	<b>669.604</b>

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 5

Toplam Sanayi, Traktör hariç

Aşağıdaki Şekil-5 ve Tablo-20’de toplam otomobil pazarı incelenmiştir. 1998’de toplam otomobil pazarı bir önceki yıla göre % 8.5 oranında azalarak 315.590 adet olmuştur. 1999 yılında ise bir önceki yıla göre % 9 oranında azalış göstererek 288.667 adet olarak gerçekleşmiştir. Bu azalışta küresel krizin etkisi büyük olmuştur. 2000 yılında ise bir önceki yıla göre % 62’lik bir artış göstererek 466.726 adet olarak gerçekleşmiştir.

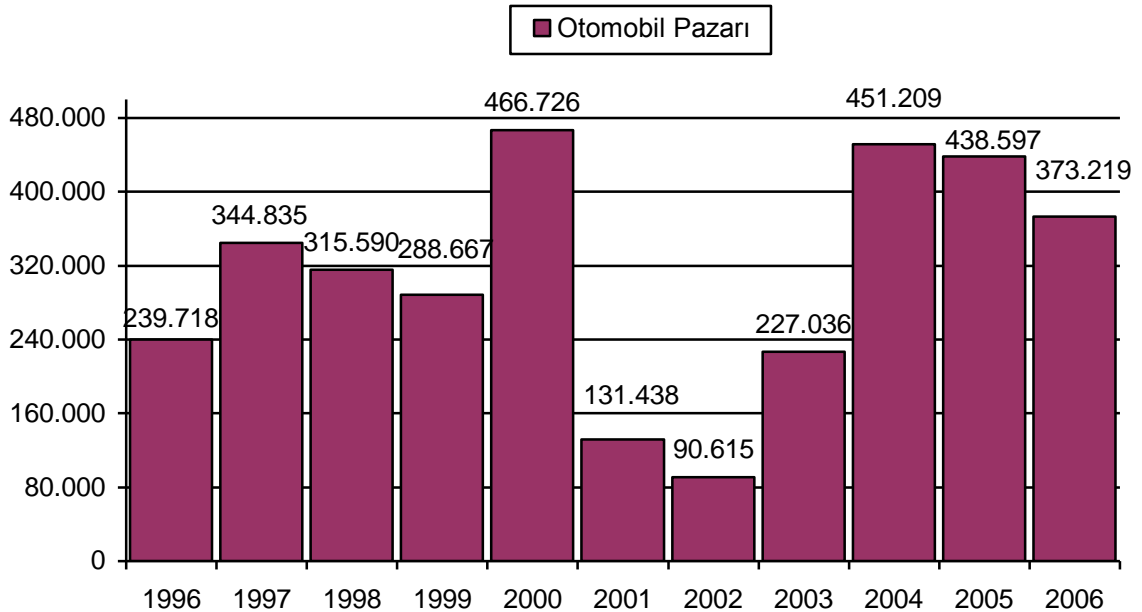
2001 yılında Türkiye’de meydana gelen ekonomik kriz, otomotiv sektörünün büyük bir oranda düşmesine neden olmuştur. 2001’de bir önceki yıla göre % 72 oranında azalarak 131.438 adet olarak gerçekleşmiştir. Ekonomik kriz, bireylerde gelirin reel anlamda azalmasına ve daralan ekonomi nedeni ile gelecek ile ilgili beklentilerde güven kaybına yol açmıştır. Bu da talebin azalmasına neden olmuştur. Kriz, 2002’de de etkisini sürdürmüştür.

2004 yılının ilk yarısında reel faizlerdeki düşüşün beklentilerden daha fazla olmasına paralel olarak daha uygun koşullarda sunulan tüketici kredileri, hem satışları hem de kredili satış oranını arttırmıştır. Ekonomideki bütün bu olumlu gelişmelere

rağmen, TL'nin reel olarak değer kazanmaya devam etmesi, EURO değerinin enflasyon değerinin altında gerçekleşmesi, ithal otomobillerin cazibesini arttırmış olup, toplam otomobil pazarın % 69'unun ithal ürünlerden oluşmasına neden olmuştur. Bu durumun, yüksek cari işlemler açığında etkili oluşu düşünülerek, açığı düşürmeye yönelik önlemler kapsamında, Hükümet tarafından, 2004 yılı Mayıs ayında hurdaya ayrılan araçlara uygulanan ÖTV indirimi % 50 oranında azaltılmıştır. Buna bağlı olarak, 2004 yılı Haziran ayından itibaren yüksek otomobil talebi frenlenmiş ve Pazar daralmaya başlamıştır.

2006 yılında toplam taşıt araçları pazarı bir önceki yıla göre % 15 oranında azalış göstererek 373.219 adet olarak gerçekleşmiştir. İç pazardaki daralmanın nedeni, Mayıs 2006'da yaşanan devalüasyonun etkileri sonucunda meydana gelmiştir. Bu devalüasyonun etkileri sonucunda yerli pazarda büyüme beklentisinin aksine daralma gerçekleşmiştir. Ancak daralmanın etkisi üretim ve ihracatta kırılan rekorlarla hafiflemiştir.

**Şekil-5 Otomobil Pazarı (x1000) (Adet)**



Kaynak: OSD, a.g.e, s. 6

Tablo-20 Otomobil Pazarı (x1000)

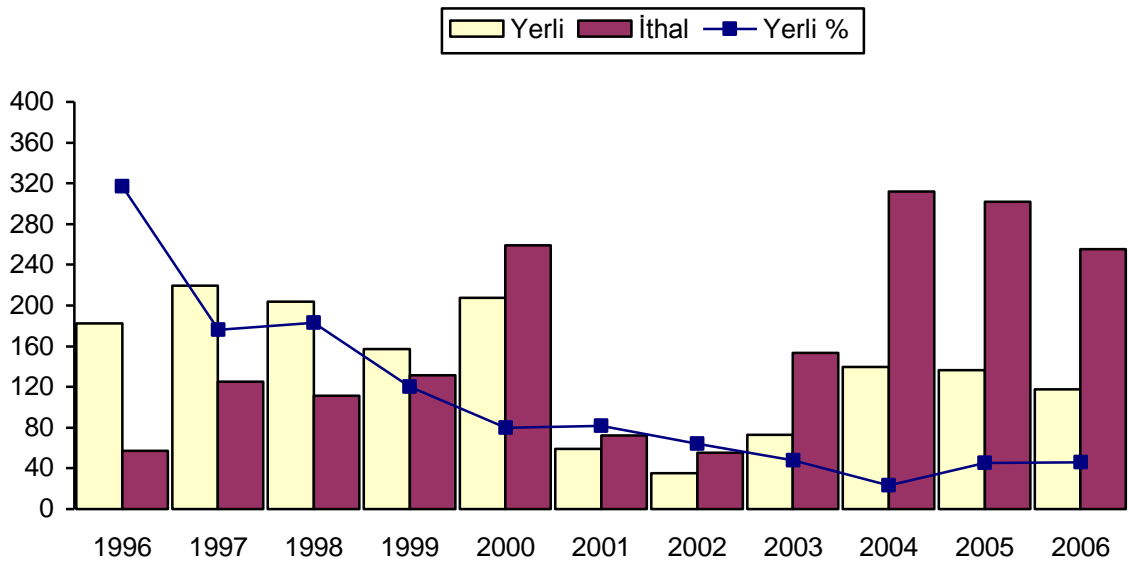
(Adet)

Yıl	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Toplam
1996	8.693	17.379	15.354	19.179	20.357	18.259	20.954	18.573	17.743	22.138	25.262	35.827	239.718
1997	9.408	19.080	25.067	25.040	32.103	29.822	28.357	24.668	29.339	34.913	36.981	50.057	344.835
1998	13.591	22.907	27.929	22.081	33.204	29.979	29.266	23.749	28.405	23.846	24.454	36.379	315.590
1999	5.723	12.078	19.920	24.767	26.535	29.565	22.339	16.789	24.639	25.327	34.251	46.734	288.667
2000	11.872	23.543	35.278	37.232	49.100	49.488	41.544	41.659	46.134	48.938	50.482	31.456	466.726
2001	8.443	8.377	7.479	10.195	13.562	14.408	13.326	11.361	6.927	7.035	12.319	18.006	131.438
2002	591	1.426	3.464	6.245	8.948	7.811	9.842	7.308	8.753	9.381	9.848	16.998	90.615
2003	6.309	5.486	8.555	11.107	15.965	16.329	14.764	16.896	23.772	30.615	25.777	51.461	227.036
2004	25.625	23.695	46.075	47.995	54.610	37.671	33.410	33.709	33.383	34.292	30.547	50.197	451.209
2005	11.595	21.012	38.129	36.206	38.480	40.900	38.969	38.648	36.410	34.960	37.841	65.447	438.597
2006	16.506	24.929	36.996	40.177	48.521	32.982	22.653	24.873	27.517	21.237	30.477	46.351	373.219

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 6

Aşağıdaki Şekil-6 incelendiği zaman yerli otomobil satışlarının ithal otomobil satışındaki payının önemli ölçüde azaldığı görülmektedir. Tablo'dan da anlaşıldığı gibi yerli otomobil satışlarının ithal otomobil satışları içindeki payı küresel krizin ortaya çıktığı 1997 başlarından itibaren hızlı bir azalma görülmüştür. Bu hızlı azalma 2004'e kadar sürmüştür ve yerli otomobil satışlarının payı % 23 olarak gerçekleşmiştir. 2005 yılında % 45, 2006 yılında ise % 46 olarak gerçekleşmiştir.

Şekil-6 Otomobil Pazarı (x1000)



Kaynak: OSD, a.g.e, s. 18

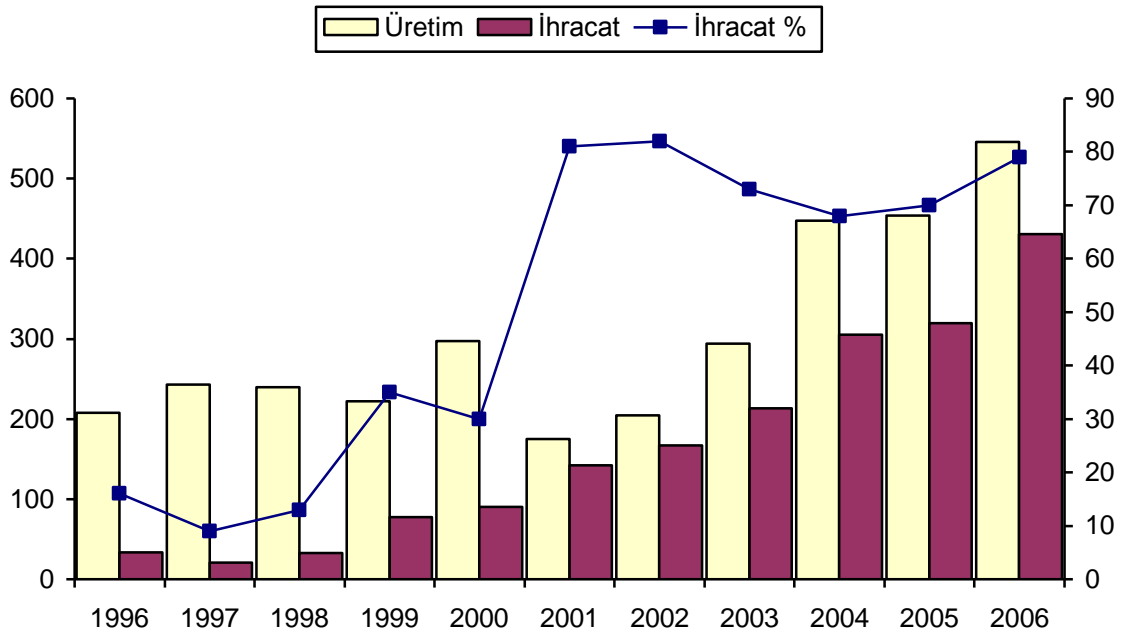
Yukarıdaki Şekil-6'dan anlaşıldığı gibi otomobil ithalatındaki yüksek düzeydeki artış, Gümrük Birliğinin ithalatı arttırdığı tezini doğrulamaktadır. İthal otomobil satışlarının toplam satışları içindeki payı yıllar itibariyle sürekli artış göstermiştir.

#### 1.4. İhracat

1996 yılında Gümrük Birliği'nin gerçekleşmesi ile ithalatta artış ve ihracatta ise düşüş meydana gelmiş, bu dönemde sektör özellikle üçüncü ülke pazarlarına yönelmeye başlamış ve üçüncü ülke firmalarının Türkiye'deki yatırımları bu dönemde artmıştır. Günümüzde doğrudan yatırımlarda bulunan Renault, Fiat, Toyota, Hyundai ve Honda gibi dünya çapındaki büyük firmalar ürettikleri malları (motorlu taşıt araçları) üçüncü ülkelere özellikle AB ülkelerine ihraç etmektedirler.

Aşağıdaki Şekil-7 ve Tablo-21'den otomobil ihracatı incelendiğinde, 1997 krizinde ihracatın üretim içindeki payında azalmalar meydana gelmiştir. 2000 yılında ise payı % 30'lara kadar düşmüştür. Böyle bir azalmalar 2004'te de görülmüştür.

Şekil-7 İhracat/Üretim (1996/2006)



Kaynak: OSD, a.g.e, s. 15

**Tablo-21 Motorlu Taşıt İhracatının ve Üretim İçindeki Payının Gelişimi (Adet)**

Yıllar	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>T. Üretim *</b>	325.460	399.923	405.001	325.291	468.381	285.737	357.217	562.466	862.035	914.359	1.024.987
<b>Oto Üretimi</b>	207.757	242.780	239.937	222.041	297.476	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682
<b>T. İhracat *</b>	39.252	31.174	37.926	92.051	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078	706.402
<b>Oto İhracatı</b>	33.404	21.051	32.377	77.459	90.026	142.288	166.851	213.587	305.072	319.825	430.420
<b>T.İhracat %</b>	12	8	9	28	22	71	73	64	60	61	69
<b>O.İhracat %</b>	16	9	13	35	30	81	82	73	68	70	79
<b>O. İhr/T. İhr</b>	85	67	85	84	86	70	64	59	59	57	61

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 15

(\* ) Toplam Ana Sanayi, Traktör dahil

Yukarıdaki Tablo-21, 1996 - 2001 ve 2002 – 2006 Dönemindeki Gelişmeler olarak iki ayrı alt başlık altında aşağıdaki gibi incelenmiştir.

#### **A) 1996 - 2001 Dönemindeki Gelişmeler**

Gümrük Birliği'nin tamamlanması, tarifelerin sıfırlanması ve ekonominin iyileşmeye başlamasıyla Motorlu Taşıtlar Araçları ihracatı büyük ilerleme kaydetmiştir. Toplam taşıtlar araçları ihracatı 39.252 adet, otomobil ihracatı ise 33.404 adet olmuştur. Toplam taşıtlar araçları içindeki otomobil payı % 85 olarak gerçekleşmiştir.

1997 yılında toplam taşıtlar araçları ihracatı bir önceki yıla göre % 21, otomobil ihracatı ise bir önceki yıla göre % 37 azalmıştır. Bu azalma Asya krizi nedeniyle olmuştur. Başka bir deyişle otomotiv sanayi üreticileri kriz nedeniyle ihracatlarını kısmışlar daha çok iç pazara yönelik üretim yapmışlardır. Otomobil ihracatının toplam taşıtlar araçları içindeki payı ise % 67 olarak gerçekleşmiştir.

1998 yılında toplam taşıtlar araçları ihracatı bir önceki yıla göre % 22, otomobil ihracatı ise % 54 artmıştır. Otomobilin toplam taşıtlar araçları ihracatı içindeki payı ise % 85 olarak gerçekleşmiştir.



1999 yılında toplam taşıt araçları ihracatı bir önceki yıla göre % 143, otomobil ihracatı ise bir önceki yıla göre % 139 artmış, otomobilin toplam taşıt araçları içindeki payı ise % 84 olarak gerçekleşmiştir.

2000 Yılında Güneydoğu Asya Krizi'nin ortadan kalkması ve tüketici kredi faizlerinin düşmesi ile birlikte üretimde, ithalatta, satışlarda olduğu gibi ihracatta da büyük artışlar meydana gelmiştir. Toplam taşıt araçları ihracatı bir önceki yıla göre % 14 artmıştır. Otomobil ihracatı ise % 16 artmıştır. Otomobil ihracatının toplam taşıt araçları içindeki payı ise % 86 olarak gerçekleşmiştir.

Şubat 2001'de Türkiye'de meydana gelen ekonomik kriz motorlu taşıt araçlarının ihracatında ters bir etki yaratmamıştır. Toplam taşıt araçları ihracatı bir önceki yıla göre % 93, otomobil ihracatı ise % 58 artmıştır. Otomobil ihracatının toplam taşıt araçları içindeki payı ise % 70 olarak gerçekleşmiştir.

### **B) 2002 – 2006 Dönemindeki Gelişmeler**

2002 yılında toplam taşıt araçları ihracatı bir önceki yıla göre % 29, otomobil ihracatı ise % 17 artmıştır. Otomobil ihracatının toplam taşıt araçları içindeki payı ise % 64 olarak gerçekleşmiştir.

2003 yılında toplam taşıt araçları ihracatı bir önceki yıla göre % 37, otomobil ihracatı ise % 28 artmıştır. Otomobil ihracatının toplam taşıt araçları içindeki payı ise % 59.5 olarak gerçekleşmiştir.

2004 yılında toplam taşıt araçları ihracatı bir önceki yıla göre % 44.5, otomobil ihracatı ise % 43 artmıştır. Toplam taşıt araçları içindeki payı ise % 59 olarak gerçekleşmiştir.

2005 yılında toplam taşıt araçları ihracatı bir önceki yıla göre % 8, otomobil ihracatı ise % 5 artmıştır. Otomobil ihracatının toplam taşıt araçları içindeki payı ise % 57 olarak gerçekleşmiştir.

2006 yılında toplam taşıt araçları ihracatı bir önceki yıla göre % 26, otomobil ihracatı ise % 34.5 artmıştır. Otomobil ihracatının toplam taşıt araçları içindeki payı ise % 61 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo-21'den anlaşıldığı gibi, ihracatın üretim içindeki payı sürekli artmıştır. Ancak krizlerin ortaya çıktığı dönemlerde iniş çıkışlar meydana gelmiştir. Birliğin gerçekleştiği 1996 yılında otomobil ihracat 33.404 adet olarak gerçekleşmiştir. 1997'de bir önceki yıla göre % 37 azalmış, 1998'de 1997'ye göre % 54, 1999'da % 139, 2000'de % 16, 2001'de % 58, 2002'de % 17, 2003'te % 28, 2004'te % 43, 2005'te % 5, 2006'da ise % 35 artmıştır.

Aşağıdaki Tablo-22'de otomobil ihracatının yıllara göre USD değerleri verilmiştir. Buna göre otomobil ihracatının hızlı bir artış gösterdiği görülmektedir.

**Tablo-22 Otomobil İhracatı (1996 - 2006) (ABD USD)**

Yıllar	Otomobil	Toplam Ana Sanayi
1996	270,002	565,942
1997	118,392	345,776
1998	140,202	399,212
1999	674,472	881,985
2000	623,310	1.015,705
2001	969,671	1.652,057
2002	1.270,718	2.191,614
2003	2.196,799,085	4.007,045,748
2004	3.943,365,661	6.974,022,027
2005	4.368,744,306	8.034,472,829
2006	5.683,246,431	9.923,805,517

Kaynak: OSD.

Aşağıdaki Tablo-23'te otomobil üreten beş firmaların gerçekleştirdikleri ihracat adetleri verilmiştir. Bu Tablo'ya göre 2001 yılında ihracata başlayan ve aynı zamanda ihracatta yüksek bir başarı yakalayan firma Toyota Türkiye olmuştur. Toyota Türkiye'yi Hyundai Assan izlemiştir.

**Tablo-23 Firma Bazında İhracat****(Adet)**

<b>Firmalar</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Toyota Türkiye</b>	298	33.087	48.139	114.089	140.061	160.479
<b>Anadolu Honda</b>	313	2.057	5.815	4.130	5.910	5.692
<b>Oyak-Renault</b>	63.726	87.472	81.684	102.345	118.262	177.411
<b>Tofas -Fiat</b>	75.179	38.343	64.097	72.475	38.165	59.542
<b>Hyundai Assan</b>	2.772	5.892	13.852	12.370	17.422	27.296
<b>Toplam</b>	142.288	166.851	213.587	305.072	319.820	430.420

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 16

Aşağıdaki Tablo-24’de sabit yatırımlarda bulunan beş firmanın 2006 yılı ihracat miktarları verilmiştir. Tablo’dan anlaşıldığı gibi 2006 yılında 177,411 adet ile en çok otomobil ihracat yapan firma Oyan Renault olmuştur. İkinci sırayı 160,479 adet ile Toyota Türkiye, üçüncü sırayı 59,542 adet ile Tofaş Fiat, dördüncü sırayı 27,296 adet ile Hyundai Assan, son sırayı ise 5,692 adet ile Honda Türkiye almıştır.<sup>9</sup>

**Tablo-24 Firma Bazında Aylık İhracat 2006****(Adet)**

<b>Tipler / Aylar</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>Toplam</b>
<b>Toyota</b>	9.256	13.395	14.416	12.273	15.651	15.121	13.151	7.735	14.086	12.170	16.424	16.799	160.479
<b>Honda Türkiye</b>	436	596	338	432	666	701	372	231	463	467	604	386	5.692
<b>Oyak Renault</b>	4.683	8.985	18.397	21.197	18.261	19.399	16.588	6.615	14.060	15.129	15.859	18.241	177.411
<b>Tofaş Fiat</b>	2.656	3.565	5.263	3.688	4.820	5.320	5.657	2.248	6.692	6.501	6.936	6.196	59.542
<b>Hyundai Assan</b>	734	700	1.100	1.350	1.353	2.139	3.341	2.622	2.804	3.370	3.994	3.789	27.296
<b>Toplam</b>	17.765	27.243	39.514	38.940	40.751	42.680	39.106	19.451	38.105	37.637	43.817	45.411	430.420

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 22

### 1.4.1. İhracatın Ülkelere Göre Dağılımı

1996 sonrası gerek Türkiye-AB, gerekse dünya ülkeleri arasındaki ticaret hacminde hızlı bir büyüme söz konusudur. AB-Türkiye arasındaki Gümrük Birliği’nin gerçekleştirilmesi Türk otomotiv üreticileri açısından avantajlı hale gelmiştir. Bu tarihten itibaren Türk otomotiv firmalarının dünya ülkelerine özellikle AB’ye otomobil ihracatı artış göstermiştir. Otomotiv sanayi üreticilerinin AB dahil tüm ülkelere ihraç ettikleri otomobil sayısı 1996 yılında 25.716 adet, ihracat tutarı ise 197.594 USD olarak

<sup>9</sup> OSD, **Otomotiv Sanayi: Üretim, Satış, İthalat, İhracat**, Aralık 2006, s. 22

gerçekleşmiştir. Otomobil ihracatı Güneydoğu Asya krizi hariç sürekli artış göstermiştir. Otomobil üreten beş firmanın 2006 yılındaki ihracat adedi toplamda 706.402 adet, otomobil ihracatında ise 430.420 adet olarak gerçekleşmiştir.

Aşağıdaki Tablo-25'te Türk otomotiv firmalarının tüm ülkelere olan ihracatı adet ve dolar (USD) olarak verilmiştir. Tablodan anlaşıldığı gibi otomobil ihracatı yıllar itibariyle sürekli olarak artmıştır. Gümrük Birliğinin, otomotiv sektöründe ithalatın artmasıyla beraber ihracatın da artmasını beraberinde getirmiştir.

**Tablo-25 Motorlu Taşıtl Araçları İhracatı (Tüm Ülkeler dahil) (DİE Verileri)**

Yıllar		Otomobil	Minibüs	Midibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Traktör	Toplam
1996	Adet	25.716	945	343	1.959	590	461	962	<b>30.976</b>
	\$	197.594	16.521	10.695	227.068	11.918	13.655	7.991	<b>485.442</b>
1997	Adet	20.715	602	431	2.139	936	409	759	<b>25.991</b>
	\$	108.607	7.647	12.295	166.976	19.148	9.402	6.579	<b>330.654</b>
1998	Adet	18.185	700	2.281	2.741	734	280	2.088	<b>27.009</b>
	\$	103.455	9.234	36.710	163.315	14.635	5.290	21.536	<b>354.175</b>
1999	Adet	73.320	93	5.468	823	949	838	4.413	<b>85.904</b>
	\$	674.472	1.266	57.577	77.647	10.043	18.162	42.818	<b>881.985</b>
2000	Adet	83.314	786	2.820	2.706	6.603	700	4.893	<b>101.822</b>
	\$	623.310	15.59	27.478	227.197	61.489	15.212	45.427	<b>1.015.705</b>
2001	Adet	151.393	1.189	1.885	3.400	36.694	4.233	2.351	<b>201.145</b>
	\$	969.671	14.347	20.354	272.350	310.915	47.465	16.955	<b>1.652.057</b>
2002	Adet	166.851	675	1.484	3.698	76.617	1.324	3.329	<b>253.978</b>
	\$	1.270.718	7.420	18.975	185.987	645.755	35.895	26.864	<b>2.191.614</b>
2003	Adet	225.534	1.197	491	3.904	109.042	1.889	12.685	<b>354.742</b>
	\$	2.196.799	16.805	10.760	466.400	1.110.165	56.167	149.949	<b>4.007.045</b>
2004	Adet	320.321	2.095	372	3.898	180.684	2.664	10.327	<b>520.361</b>
	\$	3.928.499	29.272	17.038	509.842	2.133.209	110.463	146.518	<b>6.874.841</b>
2005	Adet	337.373	6.147	186	4.773	199.233	5.144	8.335	<b>561.191</b>
	\$	4.331.274	103.820	11.810	610.085	2.319.478	273.225	123.781	<b>7.773.473</b>
2006	Adet	430.420	1.809	2.168	4.125	254.159	4.007	9.714	<b>706.402</b>
	\$	5.683.246	125.285	12.928	726.385.974	2.986.095	302.452	145.903	<b>9.923.805</b>

Kaynak: OSD, **Otomotiv Sanayinde Dış Ticaret (1992-2005) Yılları**, Mart 2006, s. 19

Aşağıdaki Tablo-26’da görüldüğü gibi Gümrük Birliği öncesi Türk otomobil üreticilerinin AB’ye ihraç ettikleri miktar 13.838 adet olarak gerçekleşmiştir. Gümrük Birliği’nin tamamlandığı 1996 yılında ise bir önceki yıla göre % 18.5 azalarak 11.290 adet olarak gerçekleşmiştir. Bunun nedeni ise ithal mallara olan tarifenin sıfırlanması gösterilebilir. Başka bir deyişle AB’ye üye ülke menşei otomotiv sanayi mallarına olan tarifelerin sıfırlanmasıyla tüketicilerin ithal otomotiv mallarına olan ilgisi artmış ve yerli üretimi mallara ithal malları tercih etmesine neden olmuştur.

1997 yılında bir önceki yıla göre % 84 azalarak 1.818 adet, 1998 yılında ise bir önceki yıla göre % 37.4 azalarak 1.320 adet olarak gerçekleşmiştir. 1997 ve 1998’de meydana gelen düşüşlerde, Temmuz ayında Tayland’ta başlayan daha sonra çoğu Asya ülkelerini içine alan küresel krizin etkisi büyük olmuştur.

**Tablo-26 AB Ülkelerine Yapılan Otomobil İhracatı**

**(Adet Bin)**

ÜLKE	1995		1996		1997		1998	
	Adet	\$	Adet	\$	Adet	\$	Adet	\$
ALMANYA	18	84.434	18	381.064	15	120.505	1	73.377
AVUSTURYA	0	0	0	0	0	0	0	0
BELÇİKA	22	144.806	505	120.888	12	66.664	0	0
DANİMARKA	0	0	0	0	-	-	-	-
FİNLANDİYA	0	0	0	0	85	561.260	359	2.082.198
FRANSA	103	634.813	472	2.788.925	347	2.110.313	552	3.704.819
HOLLANDA	-	-	2	19.137	2	32.253	0	0
İNGİLTERE	13	94.812	4	46.561	4	61.143	4	82.185
İSPANYA	0	0	9	72.516	0	0	0	0
İTALYA	13.679	135.693.795	10.279	110.709.035	1.353	9.607.327	404	2.414.794
İSVEÇ	1	11.075	0	0	-	-	-	-
YUNANİSTAN	2	21.510	1	9.267	0	0	0	0
<b>AB TOPLAMI</b>	<b>13.838</b>	<b>136.685.245</b>	<b>11.290</b>	<b>114.147.393</b>	<b>1.818</b>	<b>12.559.465</b>	<b>1.320</b>	<b>8.357.373</b>

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 19

Aşağıdaki Tablo-27 incelendiği zaman 1999 yılında bir önceki yıla göre % 98 artışla 62.424 adet, 2000 yılında bir önceki yıla göre % 3.7, 2001 yılında ise bir önceki yıla göre % 81’lik bir artış göstermiştir. 2002 yılında ise bir önceki yıla göre % 11 azalmıştır. Bu azalmada, Türkiye’de meydana gelen 2001 Şubat krizi büyük ölçüde etki etmiştir.

**Tablo-27 AB Ülkelerine Yapılan Otomobil İhracatı****(Adet Bin USD)**

ÜLKE	1999		2000		2001		2002	
	Adet	\$	Adet	\$	Adet	\$	Adet	\$
ALMANYA	29.373	288.055.423	20.731	171.740.528	49.889	337.850.676	38.291	291.859.657
AVUSTURYA	11	125.706	45	279.923	1.102	6.351.871	357	3.477.858
BELÇİKA	55	528.495	137	744.148	2.206	13.874.825	1.433	12.556.797
DANİMARKA	-	-	0	0	573	3.676.601	965	8.698.972
FİNLANDİYA	19	104.899	7	28.589	95	1.014.471	4.804	36.068.961
FRANSA	26.356	262.345.234	29.358	243.044.996	31.931	233.674.012	28.473	236.529.759
HOLLANDA	20	283.790	32	212.041	784	4.886.638	779	6.204.813
İNGİLTERE	4	51.684	7	146.674	1.176	6.802.416	1.626	14.434.217
İSPANYA	1	16.555	305	1.705.324	6.370	34.980.089	5.400	43.948.729
İTALYA	6.587	51.522.875	13.960	95.350.115	22.182	132.306.751	13.311	111.071.070
İSVEÇ	2	26.111	0	0	0	0	900	8.125.840
PORTEKİZ	-	-	-	-	423	2.669.831	1.673	16.149.100
YUNANİSTAN	-	-	95	582.244	411	2.497.837	3.186	24.360.455
İRLANDA	-	-	65	422.395	-	-	3.896	31.958.279
MALTA	-	-	-	-	-	-	163	1.220.385
<b>AB TOPLAMI</b>	<b>62.424</b>	<b>603.060.772</b>	<b>64.742</b>	<b>514.256.977</b>	<b>117.142</b>	<b>780.586.018</b>	<b>104.771</b>	<b>846.664.892</b>

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 21

Aşağıdaki Tablo-28’de görüldüğü gibi 2003 yılında otomobil ihracatı bir önceki yıla göre % 32, 2004’te bir önceki yıla göre % 59 artış göstermiştir. 2004’teki % 60’lık bir büyüme, bu yılda AB’ye üye olan 10 ülkenin sayesinde gerçekleşmiştir. 2005 yılında ise bir önceki yıla göre % 5’lik bir azalma meydana gelmiştir.<sup>10</sup> 2006 yılında ise AB’ye 394.951 adet otomobil ihraç edilmiş, ihracat tutarı ise 5.071.138.768 USD olarak gerçekleşmiştir.

<sup>10</sup> OSD, Otomotiv Sanayinde Dış Ticaret (1992-2005) Yılları, Mart 2006, s 19-50

**Tablo-28 AB Ülkelerine Yapılan Otomobil İhracatı (Adet Bin USD)**

ÜLKE	2003		2004		2005	
	Adet	\$	Adet	\$	Adet	\$
ALMANYA	42.109	396.086.315	45.829	600.422.329	24.742	424.308.442
AVUSTURYA	2.323	24.518.934	3.249	52.447.276	4.018	66.782.742
BELÇİKA	2.354	28.261.932	4.535	75.894.543	7.095	115.413.938
DANİMARKA	1.138	12.050.340	3.616	54.549.222	4.717	75.321.966
FİNLANDİYA	7.777	79.539.354	7.566	99.648.186	7.892	105.499.026
FRANSA	35.791	429.222.823	33.236	419.720.412	44.218	543.212.072
HOLLANDA	3.035	33.205.725	56.293	776.663.181	40.895	609.333.759
İNGİLTERE	900	10.851.534	6.799	101.484.958	7.010	110.584.817
İSPANYA	13.748	148.908.903	8.365	150.601.309	10.152	186.743.321
İTALYA	12.538	133.982.591	16.757	226.995.686	16.510	260.009.060
İSVEÇ	2.824	31.174.543	3.737	52.985.418	3.599	53.169.843
PORTEKİZ	2.321	25.557.082	2.301	32.714.584	1.988	28.917.652
YUNANİSTAN	6.764	62.838.452	4.603	55.951.581	2.610	32.456.449
İRLANDA	4.759	47.168.741	3.692	47.112.029	4.860	64.274.665
<b>AB TOPLAMI</b>	<b>138.612</b>	<b>1.465.574.379</b>	<b>207.308</b>	<b>2.850.022.706</b>	<b>186.505</b>	<b>2.773.343.912</b>
SLOVENYA	-	-	7.015	72.079.781	19.204	180.133.572
SLOVAKYA	-	-	14	221.848	5	66.735
POLONYA	-	-	8.308	94.611.067	5.433	81.203.772
ÇEK CUM	-	-	881	12.954.757	1.192	18.479.498
MACARİSTAN	-	-	3.198	37.264.412	3.135	41.927.996
ESTONYA	-	-	12	163.620	0	0
LİTVANYA	-	-	224	2.266.513	112	1.072.055
LETONYA	-	-	24	330.540	48	725.478
MALTA	-	-	394	4.199.175	257	2.925.361
KIBRIS	-	-	0	0	0	0
<b>AB (10 ÜLKE)</b>	-	-	<b>20.070</b>	<b>224.091.713</b>	<b>29.386</b>	<b>326.534.467</b>
<b>AB (25 ÜLKE)</b>	-	-	<b>220.648</b>	<b>2.971.282.427</b>	<b>209.692</b>	<b>3.002.562.219</b>

Kaynakça: OSD, a.g.e, s. 28-50

### 1.5. Sektörün Rekabet Gücü

Türkiye-AB arasında Gümrük Birliği'nin gerçekleşmesiyle var olan rekabet iyice artmıştır. Türk otomotiv sektörü tarifelerin sıfırlanmasıyla daha avantajlı konuma geçmiştir. Ayrıca sektörün rekabet gücü AB ülkeleri başta olmak üzere rakip ülkelerle karşılaştırılacaktır.

Sektörün rekabet gücü için DPT tarafından belirlenmiş 'açıklanmış göreceli üstünlükler, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı, dış rekabete açıklık, ihracat piyasa payı, ihracat/ithalat oranı' göstergeleri değerlendirilmiştir.

### 1.5.1. Açıklanmış Göreceli Üstünlük

Açıklanmış Göreceli Üstünlük, bir sektörün ihracatının bir ülkenin toplam ihracatı içindeki payının, o sektörün toplam dünya ihracatının toplam dünya ihracatı oranına bölünmesi ile hesaplanmaktadır. Elde edilen sayı (oran) 100 değerinden ne kadar fazla ise bir ülke o sektörün ihracatında o kadar uzmanlaşmış demektir.

Aşağıdaki Tablo-29'dan anlaşıldığı gibi Türkiye'de Açıklanmış Göreceli Üstünlük değerleri ihracatın gelişmesi ile % 38.1'den % 188.2 değerine yükselmiştir. Otomotiv sanayi ihracatının ülke ihracatındaki payı 1996 ile 2005 yılları arasında 5 katı artış göstermiş ve 1996 yılında % 3.32 iken, 2005 yılında % 17.60'e kadar ulaşmıştır. Ancak 2006 yılında Türk otomotiv sektörünün ülke toplam ihracatı içindeki payının düşmesiyle değer 188,2'den 160,5'e kadar düşmüştür. Aynı dönemde dünya ihracatındaki pay ise % 8.7 den % 10.4'e kadar yükselmiştir.

**Tablo-29 Açıklanmış Göreceli Üstünlükler**

Yıl	Sektör İhracatı (Milyar\$)*	Ülke Toplam İhracat (Milyar\$)*	Sektörün İhracat Payı	Dünya Sektör İhracatı (Milyar\$)*	Toplam Dünya İhracat (Milyar\$)*	Sektör Dünya İhracat Payı	Açıklanmış Göreceli Üstünlük (%)
1996	0,8	23,2	3,32	470	5,391	8,7	38,1
1997	0,7	26,2	2,54	496	5,581	8,9	28,6
1998	0,8	27,0	2,96	525	5,498	9,5	31,0
1999	1,4	26,6	5,41	549	5,712	9,6	56,2
2000	1,6	27,8	5,60	578	6,449	9,0	62,5
2001	2,3	31,3	7,46	590	6,183	9,5	78,2
2002	3,3	35,8	9,11	627	6,482	9,7	94,2
2003	5,1	47,3	10,81	728	7,551	9,6	112,1
2004	8,1	63,1	12,84	847	8,907	9,5	135,0
2005	12,9	73,3	17,60	983	10,51	9,4	188,2
2006	14,3	85,8	16,70	1,234	11,762	10,4	160,5

Kaynak: DPT, **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)**, Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, s. 43

2005 Yılı Dünya Sektör İhracatı ile Toplam Dünya İhracatı Verileri Tahmin Edilmiştir.

(\*) DTÖ verileridir.



### 1.5.2. İthalat Sızma Oranı

İthalat Sızma Oranı, bir sektörde ithalat miktarının, o sektöre yönelik toplam iç talep miktarına (yurtiçi üretim+ithalat+ihracat) bölünür ve 100 sayısı ile çarpılır. Oranın 0'a yakın olması ithalatın iç talep içerisinde ihmal edilebilir olduğunu, 100'e yakın olması iç talebin tamamına yakınının ithalat ile karşılandığını gösterir. Bu ölçü, sektörün ithalat yoğunluğunu ve dışa dönüklük derecesini göstermektedir.

**Tablo-30 İthalatın Sızma Oranı**

(Adet)

Yıl	Sektör İthalat Miktarı	Toplam Pazar	İthalatın Sızma Oranı
1996	93.720	334.668	28
1997	210.035	526.028	40
1998	183.829	496.493	37
1999	175.497	387.537	45
2000	342.174	676.114	51
2001	94.211	166.184	57
2002	83.291	171.834	48
2003	223.224	409.748	54
2004	432.293	747.304	58
2005	438.114	764.728	57
2006	384.322	669.604	57

Kaynak: DPT, a.g.e, s. 43

İthalatın sızma oranı 1996 yılında % 28 iken, 2006 yılında % 57'ye ulaşmıştır. Burada iki önemli etken dikkat çekicidir. AB ile Türkiye arasında Gümrük Birliği'nin son dönemini oluşturan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı 1996 yılında yürürlüğe girmiştir. Bunun sonucu ithalatta gümrük vergisi ve eş etkili vergilerin oranı ise, AB sanayi ürünleri için sıfır ve AB dışından gelen ürünler için bu tarihten itibaren her yıl azaltılarak 2001 yılında Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) düzeyine inmiştir. OGT motorlu taşıt araçlarında % 10 ve aksam ve parçalarda ortalama % 3 ile 4 dolayındadır. Daha önce % 40'lar dolayında Gümrük Vergisi uygulanan mallarda bu nedenle büyük oranda ucuzluk meydana gelmiş ve ithal ürünlere olan talep artmıştır.

Öte yandan 1994, 1998, 2001 ve 2002 yıllarında yaşanan ağır krizler nedeni ile iç talepte büyük iniş ve çıkışlar yaşanmıştır. İç talepte ani daralmaların % 80'e varması

nedeni ile, otomotiv sanayi büyük stok yükleri altına girmiş ve özellikle çoğunluğu KOBİ'lerden oluşan yan sanayide büyük tahribat yaşanmıştır. Krizin ardından ertelenen talebin ani olarak geri dönüşü bu kere yurtiçine yönelik bu ölçüde üretim yaratmamış ve sanayi bu talebi krizde yaşadığı tahribat nedeni ile kısa sürede karşılayamaz iken, bu aşırı talep artışı ithalat tarafından hızla karşılanmıştır. Bunun sonucu her kriz döneminde sanayi 10 puan dolayında pazar kaybına uğramış ve bunun giderilmesi de mümkün olmamıştır.

### 1.5.3. Uzmanlaşma Katsayısı

Uzmanlaşma Katsayısı, bir sektördeki üretimin, o sektördeki yurtiçi tüketime bölünmesi suretiyle hesaplanır. Bu göstergenin yorumlanması ithalat sızma oranına benzemektedir. Oranın büyüklüğü sektörün uzmanlaşma düzeyinin yüksek olduğunu gösterir.

Uzmanlaşma katsayısı 1996 yılında % 82 iken ihracatın artışı ile 2006 yılında 147 olmuştur. Bu katsayının daha fazla artmasına ithalattaki artış engel olmaktadır.

**Tablo-31 Uzmanlaşma Katsayısı**

**(Adet)**

Yıl	Sektör Üretimi	Toplam Pazar	Uzmanlaşma Katsayısı
1996	276.747	334.668	82
1997	344.358	526.028	66
1998	344.501	496.493	71
1999	297.856	387.537	73
2000	430.947	676.114	65
2001	270.521	166.184	139
2002	346.565	171.834	198
2003	533.672	409.748	133
2004	823.408	747.304	110
2005	879.452	764.728	115
2006	987.580	669.604	147

Kaynak: DPT, a.g.e, s. 44

#### 1.5.4. Dış Rekabete Açıklık

Bu gösterge, sektörün ithalat ve ihracat düzeylerini dikkate alır. Aşağıdaki formüle göre hesaplanır:

$$(sektör\ ihracatı/sektör\ üretimi) + [1-(sektör\ ihracatı/sektör\ üretimi)] * (sektör\ ithalatı/sektörde\ yurtiçi\ tüketim)$$

Oranın yüksek olması sektörün dışa açık olduğunu gösterir.

**Tablo-32 Dış Rekabete Açıklık**

Yıllar	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Dış Rekabete Açıklık**)	37	45	44	59	63	86	87	84	84	84	85
(**) $Dış\ Rekabete\ Açıklık = (Sektör\ İhracatı/Sektör\ Üretimi) + (1 - (Sektör\ İhracatı/Sektör\ Üretimi)) \times (Sektör\ İthalatı/Sektörde\ Yurtiçi)$											

Kaynak: DPT, a.g.e, s 44

Otomotiv sanayinde Dış Rekabete Açıklık derecesi giderek artmaktadır. Ancak yaşanan ekonomik krizler ve özellikle sektörle ilgili uzun vadeli politika oluşturmaktaki gecikmeler, bunun daha yüksek düzeyde olmasını engellemiştir. Yukarıdaki Tablo-32'ten görüldüğü gibi Otomotiv sanayinde Dış Rekabete Açıklık derecesi Gümrük Birliği'nin gerçekleştiği 1996 yılında 37 iken 2006 yılında 85 olarak gerçekleşmiştir. Başka bir deyişle Türk otomotiv sanayi Dış Rekabete Açıklık bakımından 1996 yılından beri bir hayli yol kat ettiğini göstermektedir.

#### 1.5.5. İhracat Piyasa Payı

İhracat Piyasa Payı, bir sektördeki ihracat miktarının o sektördeki dünya ihracat miktarına bölünmesiyle hesaplanır. Zaman içinde, sektörün dünya piyasasındaki payındaki gelişim incelenir.

Aşağıdaki Tablo-33'te görüldüğü gibi Türk Otomotiv sanayinde ihracatın dünya ihracatı içindeki payı % 0.197'den önemli bir artış ile % 2.133'e kadar yükselmiştir. Başka bir deyişle Türk Otomotiv Sektörü daha fazla ihracat yaparak piyasadan daha fazla pay elde etmiştir.

**Tablo-33 İhracat Piyasa Payı****(Adet)**

<b>Yıl</b>	<b>Sektör İhracat Miktarı</b>	<b>Dünya İhracat Miktarı</b>	<b>İhracat Piyasa Payı</b>
<b>1996</b>	35.799	18.201.083	0,197
<b>1997</b>	28.365	20.370.161	0,139
<b>1998</b>	31.837	22.258.085	0,143
<b>1999</b>	85.816	22.722.388	0,378
<b>2000</b>	97.007	24.312.000	0,399
<b>2001</b>	198.548	24.590.978	0,807
<b>2002</b>	257.775	25.213.055	1,022
<b>2003</b>	346.830	26.406.472	1,313
<b>2004</b>	508.397	28.160.059	1,805
<b>2005</b>	552.838	30.018.622	1,842
<b>2006</b>	696.688	33.657.281	2,133

Kaynak: DPT, a.g.e, s. 45

**1.5.6. İhracat/İthalat Oranı**

İhracatın İthalatı Karşılama Oranı, bir sektörün ihracat miktarının, o sektörün ithalat miktarına bölünmesi ile hesaplanır. Oranın büyüklüğü, söz konusu sektörün uzmanlaşma derecesini gösterir.

**Tablo-34 İhracat/İthalat Oranı****(Adet)**

<b>Yıl</b>	<b>Sektör İhracat Miktarı</b>	<b>Sektör İthalat Miktarı</b>	<b>İhracat/İthalat Oranı</b>
<b>1996</b>	35.799	93.720	38
<b>1997</b>	28.365	210.035	14
<b>1998</b>	31.837	183.829	17
<b>1999</b>	85.816	175.497	49
<b>2000</b>	97.007	342.174	28
<b>2001</b>	198.548	94.211	211
<b>2002</b>	257.775	83.291	309
<b>2003</b>	346.830	223.224	155
<b>2004</b>	508.397	432.293	188
<b>2005</b>	552.838	438.114	126
<b>2006</b>	706.402	384.322	184

Kaynak: DPT, a.g.e, s. 45

Yukarıdaki Tablo-34’te ihracatın ithalata oranı verilmiştir. Geçen dönem içinde sanayide ihracatın ithalatı karşılama oranında önemli artış sağlanmıştır. 2001 ve 2002 yıllarında yaşanan kriz nedeni ile iç talebi önemli bir oranda düşmesine karşılık krize rağmen ihracatın istikrarlı artışı sonucu bu oranda aşırı yükselme görülmektedir. 2005 yılında artan talep ile ithalatın artışı sonucu bu değer azalma göstermiştir. 2006 yılında ise ihracattaki önemli artış nedeni ile bu değer 184 olarak hesaplanmıştır.<sup>11</sup>

### **1.6. Otomotiv Şirketlerinin Yarattığı İstihdam ve Ciroları**

Türkiye’de otomotiv sanayi tekstil, gıdadan sonra istihdam yaratan üçüncü önemli sektördür. Otomotiv sanayi üretimi için ham madde, aksam ve parça üreten alanlarda geniş iş olanakları yaratmaktadır.

Bunların dışında, ticari alanda ise yetkili bayi ve yetkili servisler ile yedek parça dağıtım sisteminde yer alan işletmeler de bu istihdama ek iş gücü talebi yaratmaktadır. Ticaret alanında serbest satıcılar/galeriler ve komisyoncular ile tamirhaneler de geniş bir istihdam alanıdır. Öte yandan sanayi faaliyetlerindeki gelişmeler, özellikle sanayi için güvenlik, yemek, lojistik, taşımacılık gibi hizmet veren kurumlar ve kredi kurumları ile sigorta ve kayıt tescil aracı kuruluşları hizmet alanlarında istihdam yaratmaktadır. Akaryakıt ve yağ üretim ve dağıtımı ile son yıllarda gelişen otomotiv medya kuruluşları, halkla ilişkiler ve reklam sektörlerinde otomotiv sanayinin gerektirdiği istihdam da dikkat çekicidir. Ancak burada sıralanan ticaret ve hizmet alanlarındaki istihdam yerli sanayi üretimi yanında, ithal edilen ürünleri de kapsamaktadır.

Aşağıdaki Tablo-35’e dayanarak otomotiv sanayi istihdam durumları incelendiğinde 2001 yılında meydana gelen kriz nedeni ile üretimin azalması sonucunda işçi istihdamında bir önceki yıla göre % 20.4, büro personelinde % 0.8, azalma olmuştur. 2002 yılında büro personelinde 2001’e göre % 6, idarecide % 14.5 oranında geçici bir azalma olmuştur. İhracatın kriz döneminde artarak devamı da, istihdamın korunmasında önemli bir rol oynamıştır.

---

<sup>11</sup> DPT, a.g.e, s. 42-45

**Tablo-35 Otomotiv Sanayi İstihdam Durumu ( Bin Kişi)**

İşgücü	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>İşçi</b>	22.064	17.566	19.337	23.950	28.765	30.203	34.161	-20,4	10,1	23,9	20,1	5,0	13,1
<b>Büro Personeli</b>	3.844	3.815	3.593	3.481	3.283	3.447	3.639	-0,8	-5,8	-3,1	-5,7	5,0	5,6
<b>İdareci</b>	763	844	720	613	722	758	935	10,6	-14,7	-14,9	17,8	5,0	3,3
<b>Mühendis</b>	1.609	1.612	1.659	1.968	2.325	2.441	3.022	0,2	2,9	18,6	18,1	5,0	23,8
<b>İdari Mühendis</b>	621	687	813	814	862	905	1.040	10,6	18,3	0,1	5,9	5,0	1
<b>Toplam</b>	28.901	24.524	26.122	30.826	35.957	37.755	42.797	-15,1	6,5	18,0	16,6	5,0	13,3

Kaynak: OSD.

Aşağıdaki Tablo-36'da otomobil üreten beş firmanın istihdam düzeyleri verilmiştir. Tablo'dan görüldüğü gibi en çok istihdamda bulunan firma 5.470 adet ile Oyak-Renault, ikinci sırayı 5.000 adet ile Tofaş-Fiat, 3.590 adet ile Toyota Türkiye üçüncü, dördüncülüğü 2.500 adet ile Anadolu Honda ve Hyundai Assan almıştır. Otomotiv sektörü Türk ekonomisinin lokomotif sektörü olmakla birlikte istihdam açısından ülkeye önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır.

**Tablo-36 Otomotiv Sanayi İstihdamı**

<b>FİRMALAR</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>TOYOTA TÜRKİYE</b>							
İŞÇİ	460	760	1365	2285	2827	3116	3208
BÜRO PERSON	93	57	101	126	76	131	164
İDARECİ	18	42	25	51	66	57	26
MÜHENDİS	73	166	103	114	138	124	139
İDA. MÜHENDİS	26	25	40	14	43	25	57
<b>TOPLAM</b>	<b>670</b>	<b>1.050</b>	<b>1.634</b>	<b>2.590</b>	<b>3.150</b>	<b>3.453</b>	<b>3.590</b>
<b>ANADOLU HONDA</b>							
İŞÇİ	255	227	273	291	308	285	514
BÜRO PERSONELİ	119	138	84	94	92	152	109
İDARECİ	27	22	26	24	43	54	65
MÜHENDİS	21	19	15	17	33	34	29
İDA. MÜHENDİS	19	20	21	21	18	22	17
<b>TOPLAM</b>	<b>441</b>	<b>426</b>	<b>419</b>	<b>447</b>	<b>494</b>	<b>547</b>	<b>734</b>
<b>OYAK RENAULT</b>							
İŞÇİ	3215	3007	2932	3008	3388	4016	4396
BÜRO PERSONELİ	515	491	479	455	505	487	515
İDARECİ	27	30	29	29	26	24	11
MÜHENDİS	199	205	213	234	332	351	447
İDA. MÜHENDİS	79	78	78	84	88	96	101
<b>TOPLAM</b>	<b>4.035</b>	<b>3.811</b>	<b>3.731</b>	<b>3.810</b>	<b>4.339</b>	<b>4.974</b>	<b>5.470</b>
<b>TOFAŞ FIAT</b>							
İŞÇİ	4703	3702	3366	3256	3572	3530	4339
BÜRO PERSONELİ	509	888	454	459	456	459	326
İDARECİ	21	207	84	78	73	69	186
MÜHENDİS	271	199	190	191	213	209	287
İDA. MÜHENDİS	16	78	111	116	116	112	120
<b>TOPLAM</b>	<b>5.520</b>	<b>5.074</b>	<b>4.205</b>	<b>4.100</b>	<b>4.430</b>	<b>4.379</b>	<b>5.258</b>
<b>HYUNDAİ ASSAN</b>							
İŞÇİ	515	310	571	1159	1487	1497	1637
BÜRO PERSONELİ	195	95	50	247	280	192	171
İDARECİ	54	29	54	76	62	61	56
MÜHENDİS	24	19	92	37	67	43	76
İDA. MÜHENDİS	19	13	0	33	9	22	51
<b>TOPLAM</b>	<b>807</b>	<b>466</b>	<b>767</b>	<b>1.552</b>	<b>1.905</b>	<b>1.815</b>	<b>1.991</b>
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>11.473</b>	<b>10.827</b>	<b>10.756</b>	<b>12.499</b>	<b>14.318</b>	<b>15.168</b>	<b>19.060</b>

Kaynak: OSD, **Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bülteni**, 2006, s. 33-36  
 İDA. MÜHENDİS=İDARECİ MÜHENDİS

Aşağıdaki Tablo-37’de otomobil üreten beş firmanın yıllar itibariyle ciro miktarları verilmiştir. Bu firmalar içinden en çok ciro elde eden firma Oyak-Renault

olmuştur. Oyak-Renault’u Tofaş-Fiat takip etmiştir. 3.sırada en çok ciro elde eden firma Toyota Türkiye, 4.sırada Hyundai Assan, son sırayı ise Anadolu Honda almıştır.

**Tablo-37 Otomotiv Sanayi Firmalarının Ciroları (YTL)**

Yıllar	Toyota Türkiye	Anadolu Honda	Oyak Renault	Tofaş Fiat	Hyundai Assan
1996	-	-	45.587,000	59.767,274	-
1997	-	-	109.000,000	112.264,683	-
1998	-	-	170.000,000	167.300,623	-
1999	-	-	470.000,000	187.720,993	-
2000	143.649,000	65.635,222	773.29,870	501.237,774	238.035,379
2001	22.163,604	58.999,686	931.584,573	980.064,746	74.470,821
2002	560.335,399	88.790,000	1.240.981,075	1.254.122,847	129.178,833
2003	1.136.336,587	173.216,434	2.076.941,420	1.655.056,720	481.244,222
2004	2.971.458,991	277.111,595	3.129.144,523	1.997.641,365	924.059,362
2005	3.325.743,699	216.275,865	2.911.584,533	2.587.831,847	771.211,501
2006	3.917.716,081	363.123,004	4.035.798,791	3.139.899,753	477.248,859

Kaynak: OSD, **Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bülteni**, 2006, s 27

### 1.7. Otomotiv Sanayi Firmalarının Ödedikleri Vergiler ve Ücretler

Aşağıdaki Tablo-38 ve 39’da 2005 ve 2006 yılı otomotiv sanayi firmalarının ödedikleri vergiler ve ücretler (YTL) olarak verilmiştir. Bu Tablo’ya bakıldığında 2005 yılında sırayla en fazla vergi ve ücret ödeyen firma 193.490.131,91 YTL ile Tofaş-Fiat, 169.933.432,00 YTL ile Hyundai Assan, 117.619.648,00 YTL ile Toyota Türkiye, 208.050.860,88 YTL ile Oyak-Renault, 23.144.068,00 YTL ile Anadolu Honda olmuştur. 2006 yılında ise birinciliği Tofaş-Fiat’ın elinden Hyundai Assan 255.657.440,00 YTL ile almıştır. İkinci sırada 251.774.236,55 YTL ile Oyak-Renault, 223.826.653,00 YTL ile Tofaş-Fiat üçüncü, 146.866.797,37 YTL ile Toyota Türkiye dördüncü, sonuncuyu 44.649.233,98 YTL ile Anadolu Honda almıştır.



**Tablo-38 Otomotiv Firmalarının Ödedikleri Vergiler ve Ücretler 2005 (YTL)**

VERGİ VE ÖDEMELER	TOYOTA	HONDA TÜRKİYE	OYAK RENAULT	TOFAŞ FİAT	HYUNDAI ASSAN
Net Ücret ve İkrariyeler	75.127.132,00	8.389.625,43	85.810.433,89	81.086.885,00	66.180.638,00
Gelir Vergisi	16.638.260,00	4.718.324,75	29.411.842,01	25.537.183,35	10.879.240,00
Sosyal Sigorta Primi İşçi ve İşveren	16.078.093,00	5.698.902,21	36.216.063,52	39.704.211,83	15.137.744,00
Damga Vergisi	540.772,00	185.087,95	863.832,59	827.152,38	338.843,00
Diğer Kesintiler	0,00	354.101,86	11.660.189,19	20.909.478,44	1.304.036,00
İstih. Edilen. Ödeme. ve Vergi. Toplamı	108.384.257,00	19.346.042,20	163.962.361,20	168.064.911,00	93.840.501,00
İth. Öde. Top. Vergi ve Resim. (K.D.V. Hariç)	9.115.370,00	3.020.865,00	185.456,82	5.605.817,21	42.498.766,00
Vergi Dairelerine Ödenen K.D.V.	0,00	284.292,67	22.162.238,56	15.069.286,91	12.995.595,00
Diğer Vergiler	120.021,00	462.869,08	5.845.969,64	4.750.116,79	814.612,00
Kurum Stopaj Vergisi	0,00	0,00	15.894.834,66	0,00	19.783.958,00
<b>Toplam</b>	<b>117.619.648,00</b>	<b>23.114.068,95</b>	<b>208.050.860,88</b>	<b>193.490.131,91</b>	<b>169.933.432,00</b>

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 29

**Tablo-39 Otomotiv Firmalarının Ödedikleri Vergiler ve Ücretler 2006 (YTL)**

VERGİ VE ÖDEMELER	TOYOTA	HONDA TÜRKİYE	OYAK RENAULT	TOFAŞ FİAT	HYUNDAI ASSAN
Net Ücret ve İkrariyeler	89.021.856,56	11.685.941,51	109.994.084,48	89.214.220,00	31.700.623,00
Gelir Vergisi	20.384.109,30	5.208.681,83	33.376.758,10	31.412.847,00	11.674.540,00
Sosyal Sigorta Primi İşçi ve İşveren	33.241.052,71	5.698.502,69	43.212.401,72	48.349.384,00	17.644.619,00
Damga Vergisi	658.919,52	138.561,68	994.500,43	983.834,00	360.620,00
Diğer Kesintiler	0,00	6.319.580,26	8.184.526,19	28.457.754,00	0,00
İstih. Edilen. Ödeme. ve Vergi. Toplamı	143.305.938,09	29.051.267,97	195.762.270,99	198.418.039,00	61.380.402,00
İth. Öde. Top. Vergi ve Resim. (K.D.V. Hariç)	3.405.081,21	15.004.440,00	1.723.545,50	3.752.796,00	193.517.636,00
Vergi Dairelerine Ödenen K.D.V.	0,00	0,00	13.268.303,26	18.367.155,00	0,00
Diğer Vergiler	155.778,07	593.526,01	770.061,00	3.288.663,00	759.402,00
Kurum Stopaj Vergisi	0,00	0,00	40.250.055,87	0,00	0,00
<b>Toplam</b>	<b>146.866.797,37</b>	<b>44.649.233,98</b>	<b>251.774.236,55</b>	<b>223.826.653,00</b>	<b>255.657.440,00</b>

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 29

Aşağıdaki Tablo-40'ta otomotiv firmalarının 2002-2006 yılları arası yatırım miktarları verilmiştir. 2003 yılında otomotiv firmalarının kapasite artırımında bir önceki yıla göre 100 üzerinde 100'den daha fazla arttığını görmekteyiz. Ancak bu yıldan itibaren ise durgunluk içine girdiğini görüyoruz. Modernizasyon'da da büyük ilerlemeler kaydedilmiştir. Toplama baktığımızda ise 2002, 2003 ve 2004'te durgunluk gösterse de 2005 yılında büyük ilerleme kaydettiğini görüyoruz. 2006 yılında ise

Kapasite Artırımında % 100'lük bir artış meydana gelmiştir. Modernizasyonda ise aksine % 35'lik bir azalma meydana gelmiştir. Yeni modelde % 68'lik bir artış meydana gelmiştir. Kalite Artırımında ise % 12'lik bir artış, Yerleşirmeyi Artırmada ise % 41'lik bir azalma görülmüştür.<sup>12</sup>

**Tablo-40 Otomotiv Sanayi Yatırımları**

<b>Proje Tipi</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Kapasite Artırımı</b>	51.000,000	118.000,000	105.000,000	104.000,000	202.000,000
<b>Modernizasyon</b>	67.000,000	27.000,000	48.000,000	128.000,000	96.000,000
<b>Yeni Model</b>	282.000,000	230.000,000	160.000,000	346.000,000	580.000,000
<b>Kalite Artırıcı</b>	3.000,000	3.000,000	11.000,000	17.000,000	19.000,000
<b>Yerleşirmeyi Artırıcı</b>	42.000,000	72.000,000	35.000,000	32.000,000	19.000,000
<b>Diğer</b>	11.000,000	36.000,000	76.000,000	97.000,000	120.000,000
<b>Toplam</b>	<b>456.000,000</b>	<b>486.000,000</b>	<b>434.000,000</b>	<b>722.000,000</b>	<b>1.036.000,000</b>

Kaynak: OSD, a.g.e, s. 38

## 1.8. SWOT Analizi

### 1.8.1. Binek Otomobili Üretimi Yapan Firmaların Güçlü Yanları

Aşağıdaki Tablo-41'de Türkiye'de sabit yatırımlarda bulunan beş yabancı sermayeli firmanın güçlü yanları verilmiştir. Bu beş firmanın içinden Toyota, Fiat ve Renault başarılı bir görünüm sergilerken, Hyundai ve Honda ise otomobil üretimi ve ihracatında diğerlerine göre zayıf kalmıştır.

<sup>12</sup> OSD, Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bülteni, 2006, s. 27-38

**Tablo-41 Binek Otomobili Üretimi Yapan Firmaların Güçlü Yanları**

Toyota Türkiye	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % 100 Toyota Türkiye'ye aittir.</li> <li>• En son teknoloji kullanılarak üretim yapmaktadır.</li> <li>• Üretimde 176.688 ve ihracatta 160.479 adet ile Oyak-Renault'tan sonra ikinci sıraya yerleşmiştir.</li> <li>• Japon sermayeli uydu yan sanayi mevcut. Sadece Toyota'ya yönelik parça yaptırmaktadır.</li> </ul>
Anadolu Honda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % 100 Anadolu Honda'ya aittir.</li> <li>• Tüketicilere yönelik servis hizmetleri vb. çok yaygındır.</li> <li>• Japon teknolojisine uygun üretim yapmaktadır.</li> </ul>
Oyak Renault	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oyak – Renault Fabrikası, bugün yıllık 228.593 adet otomobil kapasitesi ile Renault'un Batı Avrupa dışında en yüksek kapasiteye sahip fabrika konumundadır.</li> <li>• 1999 yılı itibariyle Renault, Türkiye'de üretim, satış ve ihracatta birinci sırada yer almaktadır.</li> <li>• Bugün Türkiye'de satılan her dört otomobilden biri ve ihraç edilen her beş otomobilden dördü Renault imzası taşımaktadır.</li> <li>• Yabancı ortaklık söz konusu - %51 Renault.</li> <li>• Türkiye pazarı için artık eski olan Renault 9 ve 12 modellerini devreden kaldırarak yeni Clio modelini üretmeye başlamıştır.</li> </ul>
Tofaş Fiat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hem Türk hem Avrupa pazarı için üretim Türkiye'de yapılmaktadır.</li> <li>• Tofaş'ın Doblo Projesi 2000 yılının en iyi 10 projesinden birisi seçilmiştir.</li> <li>• Yabancı ortaklık söz konusu - % 37,8 Fiat.</li> <li>• Gerek kapasitesinin yeterliliği gerekse son 10 yılda yaptığı teknoloji ağırlıklı yatırımların sonucu bugün Fiat Auto'nun stratejik planı içinde yer alan bir üretim ve ihracat merkezi konumundadır.</li> </ul>
Hyundai Assan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yabancı ortaklık söz konusu - % 70 Hyundai.</li> <li>• Uzakdoğu teknolojisine uygun modeller üretmektedir.</li> <li>• Otomobil üreten beş yabancı sermayeli firma içinde üretimde 42.350, satışta 15,519 ve ihracatta 27.296 adet ile dördüncü sıradadır.</li> </ul>

Kaynak: INPUT Araştırma ve İletişim A.Ş., **Otomotiv ve Yan Sanayi**, Ağustos 2001, s. 25

### 1.8.2. Binek Otomobili Üretimi Yapan Firmaların Zayıf Yanları

Binek otomobil üretimi yapan firmaların zayıf yanları incelendiğinde, Toyota Türkiye'nin otomobil dışında diğer dallarda üretim yapmadığı görülmektedir. Ayrıca yüksek fiyat politikası izlemektedir. Anadolu Honda da Toyota'da olduğu gibi yüksek fiyat politikalar uygulamakla beraber küçük ölçekli üretim yapmaktadır. Oyak-Renault ise yan sanayi parçalarını yurtdışından getirerek Türkiye'de monte etmektedir ve yan

sanayide yeterli düzeyde yatırım yapmadığı görülmektedir. Tofaş-Fiat ise Türkiye’de sadece otomobil ve kamyonet üretimi yapmaktadır, diğer dallarda üretim yapmamaktadır. Hyundai Assan ise düşük ölçekli üretim yapmakta ve arıca diğer Japon otomotiv firmalarında olduğu gibi yüksek fiyat politikası izlemektedir.

**Tablo-42 Binek Otomobili Üretimi Yapan Firmaların Zayıf Yanları**

Toyota Türkiye	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Türkiye’de sadece otomobil üretmektedir, diğer dallarda üretim yapmamaktadır.</li> <li>• Yerli üreticilerle rekabet edemeyecek seviyede yüksek fiyatları var.</li> </ul>
Anadolu Honda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Türkiye’de sadece otomobil üretmektedir, diğer dallarda üretim yapmamaktadır.</li> <li>• Küçük ölçekli üretim yapıyor.</li> <li>• Yerli üreticilerle rekabet edemeyecek seviyede yüksek fiyatları var.</li> </ul>
Oyak Renault	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yan sanayi parçalarını yurtdışından getirerek burada monte ediyor.</li> <li>• Renault’un yan sanayi açısından pek fazla olumlu yerleşime yapamadığı görülmekte.</li> <li>• Yan sanayinde şimdilik yeterli yatırımı yapmadığı görülmekte.</li> <li>• Türkiye’de üretilen parçalar için yut dışındaki tedarikçilere döviz ödemeye devam ediyor.</li> </ul>
Tofaş Fiat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Türkiye’de sadece otomobil ve kamyonet üretimi yapmaktadır, diğer dallarda üretim yapmamaktadır.</li> </ul>
Hyundai Assan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapasite kullanımı düşük.</li> <li>• Japon otomobilleri seviyesinde fiyat politikası var.</li> <li>• Türkiye’de sadece otomobil ve kamyonet üretiminde bulunmaktadır.</li> </ul>

Kaynak: INPUT Araştırma ve İletişim A.Ş., **Otomotiv ve Yan Sanayi**, Ağustos 2001, s. 26

### 1.8.3. Otomotiv Sektörün Güçlü ve Zayıf Yönleri

Aşağıdaki Tablo-43 incelendiği zaman doymamış iç pazarı; iyi eğitilmiş, genç, dinamik, istekli ve kalifiye işgücü ve rekabetçi maliyetlerle, esnek üretim yapabilme yeteneği gibi unsurlar otomotiv sektörünün güçlü yönlerini; Teknik Mevzuat ve ilgili alt yapı eksikliği, vergi yüksekliliği, AR-GE çalışmalarına yeterli kaynak yaratılmaması, ihracat teşviklerinin yetersizliği gibi unsurlar ise zayıf yönlerini oluşturmaktadır.

**Tablo-43 Sektörün Güçlü ve Zayıf Yönleri**

Sektörün Güçlü Yönleri	Sektörün Zayıf Yönleri
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doymamış iç pazar</li> <li>- AB ile gümrük birliği ve teknik mevzuatta uyum</li> <li>- Rekabetçi maliyetlerle, esnek üretim yapabilme yeteneği</li> <li>- Üretimde yüksek kalite standartları</li> <li>- İyi eğitilmiş, genç, dinamik, istekli ve kalifiye işgücü</li> <li>- Esnek ve uzun süreli çalışma olanakları</li> <li>- Teknik ve ticari beceri düzeyi</li> <li>- Uluslararası yönetim sistemleri yaygınlığı (kalite, çevre, güvenlik)</li> <li>- Konjonktür ve standart değişimlerine uyum becerisi, üretim ve teslimatta (düşük miktarlara da) esneklik yetkinliği</li> <li>- Yabancı firma ortaklıkları ile gelişmiş yan sanayi “Know-How” düzeyi</li> <li>- Girişimci kadroları varlığı.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teknik Mevzuat ve ilgili alt yapı eksikliği.</li> <li>- Ana sanayi, yan sanayi ve pazarlama örgütleri arasında yetersiz entegrasyon</li> <li>- Vergi oranlarında yapılan ani ve yüksek artışlar sonucu oluşan talep istikrarsızlığı</li> <li>- Satışlardaki vergi yüksekliği</li> <li>- Akaryakıt üzerindeki vergi yükünün yüksekliği ve yüksek enerji maliyetleri</li> <li>- MTV’nin AB’deki genel yaklaşımla uyumlu olmaması</li> <li>- Teşvik mevzuatının rakip ülkelere göre rekabetçi olmayışı ve AR-GE Teşvik Mevzuatının rekabetçi ve etkili olmayışı</li> <li>- AR-GE çalışmalarına yeterli kaynak yaratılamaması</li> <li>- Rakip ülkelere göre yüksek işgücü maliyeti</li> <li>- İhracat – ithalat prosedürlerindeki gereksiz bürokratik işlemler/giderler ve AB prosedürlerinin etkin olarak uygulanamaması</li> <li>- İhracat teşviklerinin yetersizliği</li> <li>- Maliyet artışları satış fiyatlarına yansıtılamaması</li> </ul>

Kaynak: DPT, **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007 – 2013)**, s. 70

#### 1.8.4. Sektörle İlgili Fırsatlar ve Tehditler

Sektörle ilgili Fırsatlar aşağıdaki Tablo-44’te ayrıntılı olarak verilmiştir. Sektörün fırsatları olarak ekonomideki olumlu gidişata bağlı olarak iç talepte artışı, yeni ihracat pazarları, Türkiye’nin yeni yatırımlar için cazip hale gelmesi; Sektör tehditleri olarak ise plan ve strateji eksikliği, direkt ve dolaylı vergiler toplamının yüksek olması, Doğu Avrupa ülkeleri, Çin ve Hindistan gibi ülkelerin yüksek katma değerli parçaları içeren

yeni projelerde yer alabilme yetkinliğinin gelişmesi ve düşük maliyet sunabilmeleri gibi unsurlar sayılabilir.

**Tablo-44 Sektörle İlgili Fırsatlar ve Tehditler**

Sektörle İlgili Fırsatlar	Sektörle İlgili Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ekonomideki olumlu gidişata bağlı olarak iç talepte artış</li> <li>- Küresel pazarlarda ve komşu ülkelerde yeni olanaklar - yeni ihracat pazarları</li> <li>- Maliyetlerin göreceli olarak (AB'ye göre) düşüklüğü</li> <li>- Yeni araç projelerinde yan sanayinin proje başlangıcında, tasarıma ortak olması</li> <li>- AB mevzuatına uyum çalışmaları (örneğin grup muafiyeti AB yenileme pazarındaki gücü ve payı arttırmak için bir fırsat yaratmaktadır)</li> <li>- Yeni yatırımlar için ülkenin çekici hale gelmesi</li> <li>- AB ülkeleri karşısında 1000 kişiye düşen araç sayısı azdır. Pazarın büyüme potansiyeli yüksektir</li> <li>- İşçilik maliyetleri AB ortalamaları ile karşılaştırıldığında düşük olması</li> <li>-Yeni nesil muhtelif amaçlarla kullanımı kolaylaştıran tasarımı araç pazarı büyümektedir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kullanılmış taşıt aracı serbest ithalatı</li> <li>- Üreticiler arasında küresel yapılanma ve dünyadaki kapasite fazlası</li> <li>- Plan ve strateji eksikliği</li> <li>- Ekonomik ve politik belirsizlik, Devlet kurumları arasında koordinasyon eksikliği</li> <li>- Mevcut yabancı sermaye nezdinde kredibilite eksikliği</li> <li>- Teknik mevzuat altyapısının kurulmaması</li> <li>- AB Yeni Grup Muafiyeti Mevzuatı</li> <li>- Direkt ve dolaylı vergiler toplamının yüksek olması</li> <li>- Çalışma barışının bozulması</li> <li>- 'Enerji verimliliği' ve 'çevre kanunu' ile ilgili yürütülen yeni mevzuat çalışmalarındaki belirsizlikler</li> <li>- Hammadde fiyatlarındaki aşırı artış</li> <li>- YTL'nin aşırı değerlendirilmesi</li> <li>- Doğu Avrupa ülkeleri, Çin ve Hindistan gibi ülkelerin yüksek katma değerli parçaları içeren yeni projelerde yer alabilme yetkinliğinin gelişmesi ve düşük maliyet sunabilmeleri</li> <li>- Kapasite arttırıcı ve teknolojik yatırım kararlarının karar vericilerce geciktirilmesi</li> </ul>

Kaynak: DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007 – 2013), s. 70-71

## SONUÇ

Türk otomotiv sektörü, gerek sanayi dalları gerekse ekonominin diğer sektörleri ile olan çok yakın ilişkisinden dolayı ekonominin lokomotifi kabul edilmektedir. Sektör, demir-çelik, petro-kimya, lastik gibi temel sanayi dallarında ve başka birçok dallarda başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Ayrıca, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi Türkiye'de de teknolojik gelişmenin temelini oluşturmaktadır. Bu sektör ülkemizde özellikle gerçek ve güvenilir vergi geliri sağlayan sektörlerin başında gelmektedir.

Otomotiv sanayinde küresel düzeyde değişen pazar ve rekabet koşulları nedeni ile sürekli bir gelişme mevcuttur. Türkiye'deki otomotiv sanayi de bu süreç doğrultusunda gelişmektedir. Özellikle Gümrük Birliği Kararı ile birlikte 1990 öncesi koşullara göre çok farklılıklar taşıyan pazar ve rekabet koşulları, Türkiye'deki otomotiv sanayini yeni bir yapılanma sürecine sokmuştur.

Türk otomotiv ana sanayi firmaları, Dünya otomotiv sanayinde oldukça güçlü konumda bulunan firmalarla ortaklıklar tesis etmiş olup, bu firmaların lisansı ile üretim yapmaktadırlar. Son yıllarda bu konuda önemli ölçüde de başarı sağlanmış olduğu gibi, lisansör firmanın geliştirdiği bazı yeni modellerin, sadece Türkiye'de üretilip yabancı ortağın satış ağlarından da faydalanarak istikrarlı şekilde Dünya pazarlarına ihracat çalışmalarının sürdürülmesinin önemi büyüktür. Bu kapsamda, Türkiye'nin bir üretim ve ihracat merkezi olma potansiyeli mevcuttur. Bu potansiyelin değerlendirilebilmesi için, öncelikle verimlilik ve kalite artırıcı yatırımlara/faaliyetlere önem verilmelidir. Diğer taraftan, yukarıda bahsedildiği şekilde ihracat gerçekleştirilirken, zaman içerisinde Türk otomotiv ana ve yan sanayi işbirliğinde, rekabet edebilir fiyat ve kalitede ve belirli ölçüde dahi olsa yerli tasarıma dayalı araçların üretim ve ihracatının sağlanabilmesi, sektörün uzun dönemli kazanımı açısından da önemli görülmektedir. Otomotiv sanayinde yeni model geliştirme maliyetleri oldukça yüksek olduğundan firmaların bu konudaki AR-GE faaliyetlerine destek sağlanmalıdır.

Türkiye'deki otomotiv sanayinin güçlü sermaye yapısı, tesis edilen yabancı ortaklıklar, güçlü yan sanayi varlığı, kalifiye işgücü ve düşük iş gücü maliyeti, kalite

yönetiminin/sisteminin sağlanmış olması, gelişmiş ve gelişmekte olan pazarlara yakınlık rekabet açısından sektörün güçlü yönlerini oluştururken; aşırı kapasite, firma başına düşük üretim ve düşük kapasite kullanım oranlarından kaynaklanan maliyet dezavantajı, yetersiz ve istikrarsız iç pazar, kalite belgelendirmesi altyapı eksikliği, ana sanayi-yan sanayi arasında yetersiz entegrasyon sektörün zayıf yönlerini oluşturmaktadır. Diğer taraftan, iç talep potansiyeli ve dünya otomotiv sanayinde bir üretim ve ihracat merkezi olabilme imkanı sektör açısından değerlendirilmesi gereken fırsatlardır.

Sektör, çok iyi yetiştirilmiş olan insan kaynağı, bilgi birikimi ve deneyimi ile büyük bir potansiyele sahiptir. Bunlardan en önemlisi olan insan gücü sektörün teknolojik gelişmesinde büyük bir rol oynamaktadır. Sektör, ekonomi içinde doğrudan ve dolaylı olarak yarım milyon kişiye iş alanı sağlamaktadır. Türk insan kaynağını sürekli geliştirmek amacıyla tüm sektör kurumlarında son yıllarda yoğun eğitim çalışmaları devam etmektedir. Eğitim kalitesindeki olumsuzluklar, üniversite-sanayi ilişkilerinin sağlıklı ve yeterli olmaması, siyasal istikrarsızlık ve üretim dışı kar faaliyetler sektörün gelişmesinde olumsuz etki yaratmaktadır.

Gümrük Birliği sürecinde ithalatta görülen artışlar ve yeni firmaların Türkiye pazarına girmesi otomotiv üreticilerini bir hayli güç durumda bırakmıştır. Gümrük Birliği'nin gerçekleştiği 1996 yılından 2006 yılına kadarki ithal otomobil rakamlarına baktığımızda küresel ve ekonomik kriz hariç ithalatın sürekli artış gösterdiği anlaşılmaktadır. Ancak, yerli otomobil satışları ise yıllar itibariyle sürekli bir düşüş eğilimine girmiştir. Sektör 1997 yılında başlayan global kriz ile birlikte 1998-1999 yılını da olumsuz şartlar altında geçirmiştir. 2000 yılında ise makro ekonomideki gelişme ve beklentilerin paralelinde sektör son derece iyi bir yıl geçirmiş, ancak 2001 yılında yaşanan istikrarsızlık ve devalüasyon neticesinde yine zor şartlara maruz kalmıştır. 2002 yılından itibaren makro ekonomide görülen büyüme paralelinde otomotiv sektöründe de canlanma söz konusu olmuş, iç talepteki yetersizliğe karşın ihracat imkanlarındaki artış, sektörün toparlanmasında büyük rol oynamıştır.

Otomotiv üretimde başka bir değişle toplamda ve otomobil üretiminde ise krizlerin meydana geldiği yıllar hariç üretim 2006 yılına kadar hep artış göstermiştir. Bu



artışlarda 1996 – 2002 yılları arası toparlanma dönemi olmuştur ve yıllık üretim artışı da düşük düzeyde gerçekleşmiştir. 2003 yılından itibaren gerek toplamda gerekse otomobil üretiminde büyük bir ilerleme kaydetmiştir. Aynı şekilde toplam taşıt ve otomobil ihracatında da üretimdeki gibi 1996 - 2002 arasındaki yıllar toparlanma dönemi olmuştur. 2003 yılından itibaren gerek toplamda gerekse otomobil ihracatında büyük bir ilerleme kaydetmiştir.

Ele aldığımız 5 yabancı sermayeli firmanın ürettikleri otomobillerin satışlarına baktığımız zaman az kısmını iç pazarda satarak büyük çoğunluğunu ise AB'ye ülkelere ihraç ettiklerini görmekteyiz. 1996 yılında ithal otomobil satışlarının yerli otomobil satışları içindeki payı sadece % 24 iken 2006 yılına gelindiğinde ise % 68'e yükselmiştir. Buradan da Gümrük Birliği'nin ithal otomobil satışlarındaki artışta etkili olduğu tezini doğrulamaktadır.

Ancak Gümrük Birliği'nin sağladığı olumlu gelişmeler olumsuz gelişmelere nazaran daha belirgindir ve bu olumlu gelişmeler aşağıda sıralanmıştır:

- Gümrük Birliği, Türkiye'nin dış ticaret açığını büyütmemiş ve kamu gelirleri de azalmamıştır. Gümrük Birliği'nin Türkiye'nin toplam ticaret hacmini arttırıcı etkisi olmuştur.
- Özellikle rekabet alanında sözü edilen endişe verici sonuçlar ortaya çıkmamış, dış pazarlara açık ve rekabet gücü daha yüksek bir ekonomi oluşması yönünde ilerleme kaydedilmiştir.
- Gümrük Birliği sonucunda üçüncü ülkeler aleyhine bir ticaret sapması oluşmamıştır.
- Türkiye'nin Avrupa Birliği ile ticaretinde, Gümrük Birliği sonrası dönemde sektörel ticari yapısı olumsuz etkilenmediği gibi, Türk sanayine katma değeri daha yüksek yatırım ve ara mallarında da AB pazarında ihracat imkanı yaratılmıştır.

Gümrük Birliği daha fazla teknoloji içeren sektörlerin ihracatını daha fazla artırmış ve bu sektörlerle rekabet gücü kazandırmıştır.

- Gümrük Birliği ile birlikte Türkiye'nin diğer ülkelerle yaptığı Serbest Ticaret Anlaşmaları sayesinde bu ülkelerle olan ticaret hacmi de olumlu bir gelişme göstermiştir.

- Gümrük Birliği'nin ticaretin gelişmesinin yansıra en önemli katkısı; rekabet hukuku ile rekabet ortamını geliştirmesi, tüketici haklarının korunması, uluslararası, normlara uyumdaki etkisi ve uluslararası ticaret hukukunun özellikle fikri ve sınai mülkiyet haklarına yönelik uygulamaların yerleşmesinde olmuştur. Bu sayede Türkiye'ye güvenin sağlanması için gerekli ortam yaratılmıştır.

- Gümrük Birliği, Türkiye'nin AB'ye uyum sürecini hızlandırmak yönünde gerek mevzuat gerekse de idari kapasitenin geliştirilmesi açısından son derece yararlı olmuş, AB'ye tam üyelik yolunda Türkiye'nin kararlılığını göstermiştir.

- Gümrük Birliği sonrası, beklendiği gibi yabancı sermaye girişinde artış olmaması, Gümrük Birliği, dışında, Türkiye'nin ekonomik ve politik olarak sermayeyi çekecek ortamı sağlayamamış olmasındandır.

Katma değer açısından gıda ve tekstilden sonra üçüncü sırayı alan, devlet vergi gelirlerine, istihdama ve potansiyel olarak ödemeler dengesine çok büyük katkılar yapan bu sektörün daha da geliştirilip dışa açılması ve uluslararası rekabet gücüne sahip kılması, Türk ekonomisinin arzulanan büyüklük ve etkinliğe kavuşması açısından önem arz etmektedir. Dolayısıyla sektörün kendisinden beklenen faydayı gerçekleştirebilmesi ve AB ülkeleri ile rekabet edebilmesi için hızla gelişen üretim teknolojileri yakından takip edilerek, ekonomik ölçeklerde üretim yapabilmesine imkan verilmesi, teşvik, rekabet, çevre, yatırım, tüketicinin korunması gibi ticari ve mali politikalarla desteklenmesi zorunludur. Belirtilen tedbirlerin alınması durumunda otomotiv sanayinde maliyetler düşecek, kalite yükselecek, yeni model sayısı artacak, satış, dağıtım ve servis ağları genişleyip güçlenecektir.

Türkiye’de 50-60 yıllık geçmişi olan otomotiv sanayi; teknolojisi, kalitesi, tasarımı ve deneyimli işgücü ile performansını dünyaya kanıtlamış ve uluslar arası rekabet gücü kazanmıştır. Bu gelişmeye rağmen otomotiv sanayi, net ithalatçı sektör olmaktan kurtulamamıştır. İhracatının iki katı kadar ithalat yapmaktadır. Bunun ana nedeni; Türkiye’de maliyetlerin rakip ülkelere göre yüksek olması, araç üreten ana sanayi firmalarının parça ve aksam ihtiyaçlarının çoğunu yurtdışından getirmeleri, sektörün yeterince desteklenmemesidir. Bu yüzden otomobil satışları üzerindeki vergi yükünün bütçe dengesinde dikkate alınarak kademeli şekilde indirilmesi faydalı görülmektedir.

Otomotiv sektöründe ulusal kimlik ve yatırım politikalarının oluşturulamaması, iç pazarda artan talebin siyasi iktidarlarca bastırılması sektörün ilerlemesinde olumsuz etki yaratmıştır. Ülke ekonomisinin gelişmesinde önemli bir yeri ve potansiyeli bulunan otomotiv sektörünün geleceği istikrarlı politikalarla desteklenmelidir. Türkiye ekonomisi için bugün olduğu gibi gelecek açısından da önem taşıyan bu sektörden vazgeçmesi mümkün değildir. Bu nedenle gelişmesi için her türlü engellerin ortadan kaldırılması zorunludur.

AR-GE çalışma ve yatırımlarının yeterli olmaması ve bu alana aktarılan kaynağın dünya ortalamasının çok altında olması Türk otomotiv sektörünün gelişmiş ülkeleri yakalamasını geciktirmektedir. Ana ve yan sanayi devletle birlikte; sektörün ayrıntılı bir biçimde SWOT analizini yaparak zayıf ve güçlü yönleriyle tehdit ve fırsatları belirlemeli; ana sanayi ve yan sanayini bir bütün kabul edilerek sektörün stratejisini tespit etmelidir.

İç pazara yönelik üretim, uluslar arası şirketlerin Türkiye’de bu alanda yaptığı yatırımlar ve bu yatırımlara ilişkin mevzuatla beraber artan kapasite sorunu ve düşük kapasiteyle çalışma bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. İç pazar talebinin ithalatla değil, yurtiçi üretimle karşılanması sektörün öncelikli hedefi olmalıdır. Devlet vergi kaynağı olarak gördüğü bu sektörün gelişimini sürdürmesine destek olmalıdır.

Sonuç olarak, küreselleşen sektörde kalite, fiyat ve teslimat performansı ile dış satım kabiliyetini ispatlamış olan Türkiye'de kurulu otomotiv ana ve yan sanayi, kısa ve orta vadede dış satımını sürdürmek ve genişletmek için yeni avantajlar geliştirmek zorundadır. Aksi halde dünya piyasasındaki bu talepler başka ülkelerce karşılanacaktır. Ürün tanımlamada ve tasarım aşamasında mühendislik katkıları, üretim merkezlerimizdeki AR-GE ve laboratuvar yatırımlarıyla teknolojik yeteneklerimiz geliştirilerek üretim sürecindeki mühendislik katkıları arttırılmalıdır. Ana ve yan sanayi işbirlikleri geliştirilerek, atıl kapasitenin kullanımına ve yaratılan katma değer artırılmasına odaklanılmalıdır. Devlet sektöre gerekli istikrar ortamını sağlayarak, kurumlar arasındaki koordinasyonu, teknik mevzuat uyumu, teşvikler ve vergiler ile ilgili yasal düzenlemeleri gerçekleştirerek bu hedefe ulaşılmasına destek vermelidir.

## KAYNAKÇA

- BEDİR, Atilla, Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi. İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü. Yayın No DPT: 2660, Ankara: 2 Kasım 2002, s. 1-5
- \_\_\_\_\_, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Yayın No DPT: 2495, Ankara: Kasım 1999, s. 86-87
- DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, Temmuz 2006, s. 65
- EROĞLU, Nadir, Türkiye’de İktisat Politikalarının Gelişimi (1923 – 2003), Marmara Üniversitesi. Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi Araştırma Ve Uygulama Merkezi, Ekim 2003, İstanbul, s. 4-5
- INPUT Araştırma ve İletişim A.Ş., Otomotiv ve Yan Sanayi, Ağustos 2001, s. 24-27
- OSD, Otomotiv Sanayi Firmalarının 1963-2005 Yılları Arasındaki Model Bazında Üretimleri, Rapor 2006/2, s. 62 - 111
- OSD, 2006 yılı değerlendirme, Yıllık Raporları, 2006, s. 4
- OSD, Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bülteni, Ocak 2006, s. 11
- OSD, Model Bazında Üretim, Aralık 2006, s. 7-14
- OSD, Otomotiv Sanayi: Üretim, Satış, İthalat, İhracat, Aralık 2006, s. 2
- OSD, HABER BÜLTENİ, Ankara: Aralık 2006, s. 4
- OSD, Otomotiv Sanayinde Dış Ticaret (1992-2005) Yılları, Mart 2006, s. 19-50
- OSD, Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, Rapor 2006/6, İstanbul
- S. Rıdvan KARLUK, ‘AB ve Türkiye’ Beta Yayınları, 8. baskı İstanbul 1998, s. 712

### WEB Kaynakları:

- [http://www.mmo.org.tr/mmo/oda\\_gorusleri/otomotiv.htm](http://www.mmo.org.tr/mmo/oda_gorusleri/otomotiv.htm), s. 5
- <http://www.kobifinans.com.tr/sektor/011002/853>, s. 1-4
- <http://www.hazine.gov.tr/ybsrapor2004.pdf>, s. 6

<http://ekutup.dpt.gov.tr/imalatsa/otomotiv/bedira/gelisme.pdf>, s. 6

[http://www.taysad.org.tr/viewdosya.asp?dosya\\_id=2775](http://www.taysad.org.tr/viewdosya.asp?dosya_id=2775), s. 1-5

<http://www.taysad.org.tr/taysaddergi/32/sayi30.html>, s. 4-7

<http://www.otomobilgazetesi.com/otomobil.php?id=3301>, s. 1-2

<http://www.toyotatr.com/tr/press.asp>, s. 3

<http://www.honda.com.tr/otomobil/pages/?page=genelbilgi>, s. 1-7

<http://www.iomezusa.org/docView.php?id=1267>

[http://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/anrep\\_e/world\\_trade\\_report07\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/world_trade_report07_e.pdf), s. 11

[www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)

[www.tcmb.gov.tr](http://www.tcmb.gov.tr)

[www.dpt.gov.tr](http://www.dpt.gov.tr)

[www.sanayi.gov.tr](http://www.sanayi.gov.tr)

[www.dtm.gov.tr](http://www.dtm.gov.tr)

[www.uib.org.tr](http://www.uib.org.tr)

[www.oica.net](http://www.oica.net)

[www.wto.org](http://www.wto.org)