

OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞİMİ VE TÜRKİYE EKONOMİSİNE OLAN KATKILARI

(*) **Merve ÖZKAN**

ÖZ

Otomotiv sanayii temel olarak motorlu taşıt araçları ve bu araçların üretimi için gerekli parçaları üreten sanayidir. Bu sanayi, kendisi dışında birçok sanayi dalıyla yakın ilişki içindedir. Bunlar arasında özellikle demir-çelik sanayiini, lastik ve petrokimya sanayiini saymak mümkündür. Bunların yanı sıra ulaşım sektörü de otomotiv sanayii ile doğrudan bağlantılıdır. Otomotiv sanayii bu özelliği ve belirtilen sanayi dallarıyla olan yakın ilişkisi nedeniyle, var olduğu her ülkede, o ülkenin ekonomisi için lokomotif bir sanayi olarak görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Otomotiv sanayii, Dış ticaret, İstihdam

THE DEVELOPMENT OF AUTOMOBILE INDUSTRY AND ITS CONTRIBUTIONS TO TURKISH ECONOMY

ABSTRACT

Automobile industry is mainly produces motor vehicles and the related components for their production. Automobile industry has close links with other sectors. Specifically

iron-steel industry and the industry for rubber and petro-chemicals can be regarded as the prominent ones among them. On the other hand automobile industry is directly linked with transportation sector and the automotive industry. Due to its characteristics and above-mentioned linkages, automobile industry is regarded as the leading sector for that specific country that it operates in.

Keywords: Automotive industry, Foreign trade, Employment

GİRİŞ

Bu çalışmada, Türkiye'de otomotiv sanayiinin ülke ekonomisindeki yeri ve katkıları incelenecek, ülkemiz dış ticaretine ve istihdamına katkıları ortaya konulacaktır.

Çalışmanın birinci bölümünde; otomotiv sanayiinin genel özellikleri, dünya ekonomisindeki önemi ve gelişimi anlatılacaktır. İkinci bölümünde ise, Türkiye'de otomotiv sanayiinin gelişme süreci değerlendirilecektir. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise bu sektörün Türkiye ekonomisine katkıları, ithalat ve ihracat durumu ile istihdama katkısı üzerinde durulacaktır.

(*) **Yüksek Lisans Öğrencisi** / Hacettepe Üniversitesi, merveozkan@turkmetal.org.tr

Son olarak sonuç bölümünde ise sektörün ülke ekonomisine olan katkıları değerlendirilip sektöre dair önerilerde bulunulacaktır.

1. OTOMOTİV SANAYİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ VE DÜNYA EKONOMİSİNDEKİ ÖNEMİ

Otomotiv sanayii, ekonominin diğer sanayileriyle olan yakın ilişkisinden ötürü tüm sanayileşmiş ekonomiler için lokomotif sektör olarak kabul edilir. Ülke ekonomilerine oluşturduğu katma değer, yan sanayi, istihdam seviyesine katkısı, farklı sektörlerde talep yaratması ve yeni üretim tekniklerinin geliştirilmesi için diğer sanayileri de direkt etkilemesiyle önemli katkılar sağlamaktadır.

Otomotiv sanayiinin başlangıcı, 19. yüzyılın sonlarına kadar gitmektedir. Üretimin ilk başladığı yıllarda yalnızca otomobil ile sınırlı olan üretim, 1900'lü yılların başında ticari araç üretimini de kapsamıştır. Ancak buna rağmen, toplam üretim içinde asıl pay, otomobil üretiminin olmuş ve sektör bu yönüyle gelişme ve ilerleme kaydetmiştir.

Dünyada otomobilin tarihçesine baktığımızda, ilk otomobil buhar gücünün bulunması ile üretilmiştir. Çeşitli kaynaklar, bu otomobilin 1769 senesinde Fransız Yüzbaşı Nicholas Joseph Cugnot tarafından üç tekerlekli olarak üretildiğini belirtmektedir. Ancak bu aracın kullanımının yetersiz oluşu nedeniyle seri üretime geçilememiştir. Üretilen bu otomobil,

1801 yılında İngiliz Richard Trevithick'in ve 1805 yılında Amerikalı Oliver Evans'ın otomobil üretimi üzerindeki çalışmalarından geliştirilmiştir.

İlk içten yanmalı motor Etienne Lenoir tarafından 1860 yılında keşfedilmiştir. Böylece 1864 yılında Almanya'da Gasmotorenfabrik Deutz fabrikasında içten yanmalı motorların üretimine başlanmıştır. Bu üretimi başlatanlardan olan Otto, yaptığı çalışmalarla, dört silindirli içten yanmalı benzinli motoru üretmeyi 1876'da başarmıştır.

Bugünkü anlamda bir otomobil ilk kez Karl Benz ve Gottlieb Daimler tarafından 1886 yılında üretilmiştir. Bu üretimin ardından seri üretime geçilmiş, Avrupa'da otomobil kullanımını kısa sürede artmıştır.

Modern anlamda otomobil üretimi Amerika Birleşik Devletleri'nde ise 1893 yılında başlamıştır. Bu dönemde tüm dünyada otomobil marka sayısı artış göstermiş, 1880'de 8 adetten, 1885'te 50'ye, 1890 da ise 500 adede ulaşmıştır (BEDİR, A, 2002, Sf.2). Ancak bu üretim, bugünkü fabrika üretiminin çok gerisinde küçük atölyelerde yapılmıştır. Otomasyon sürecinin henüz başlamamış olması nedeniyle üretim çoğunlukla işgücüne dayalı olarak yapılmıştır.

Dünyada otomotiv endüstrisi, 1900'lü yılların başında kurulmuştur. Amerika Birleşik Devletleri'nde girişimci H. Ford'un geliştirdiği "Kitlesel Üretim" yöntemiyle önce ABD'de daha sonra da dünyanın diğer bölgelerinde büyük bir sanayi

haline dönüşmüştür. Ancak otomobilin üretiminin sayıca artması, daha çok üretilmesi, Ford'un "Model T" adı verilen otomobilinin üretimi ile başlamıştır. Böylece diğer birçok sanayi dalını etkileyen standart ve seri üretime de bu şekilde başlanmıştır. Otomobil üretimi böylece Amerika Birleşik Devletleri'nde, kısa zamanda yüksek düzeye ulaşmıştır. Avrupa kıtasında 1940'lı yıllarda gelişen otomobil üretimi, 2. Dünya Savaşı ile birlikte savaş ekonomisine geçilmesi nedeniyle çeliğe ihtiyaç duyulmasıyla gelişimine ara vermiştir.

İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinin ardından, başta Almanya olmak üzere birçok Batı Avrupa ülkesinde otomotiv sanayii büyük bir atılım gerçekleştirmiş ve birçok fabrika kurulmuştur. Avrupa'da ortaya çıkan bu gelişmeyle birlikte, Amerika Birleşik Devletleri şirketleri de 1960'lı yıllardan itibaren bu kıtada yatırımlar yapmaya başlamış, bir yandan kendi kurdukları fabrikalarda, diğer yandan Avrupalı firmalarla kurdukları ortaklıklarla, üretimlerini Avrupa'ya da kaydirmişlerdir. ABD firmaları bu yolla, Avrupa pazarına girerek üretimine başlamışlardır. Avrupa'da 2. Dünya Savaşı sonrasında hızla büyüyen ekonomi sonucunda, başta Almanya olmak üzere birçok ülkede kişi başına düşen milli gelir artmış, özellikle karayollarında ortaya çıkan gelişmeyle birlikte otomotiv endüstrisi hızla büyümüştür.

Böylece Avrupa'daki otomobil üretimi 1960 yılında 6,2 milyona

yaklaşmış, 7,0 milyon adet olan ABD otomobil üretimine yakın bir düzeye gelmiştir. Bu yıllarda otomotiv üretimi yeni gelişen Japonya'da yalnızca 165 bin adettir. Japonya 1970'li yıllarda otomotiv sanayiinde büyük bir atılım gerçekleştirerek kaliteli ve düşük maliyetli üretim yöntemi ile ABD ve Avrupa pazarına yavaş yavaş girmeye başlamıştır. Japonya özellikle Türkiye'nin de içinde bulunduğu Meksika, Brezilya ve Arjantin gibi ülkelerin pazarında önemli bir yer kapmıştır.

Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun özellikle 1980'lerde gelişmesi ve Avrupa'nın tek bir ortak pazara gidişi, otomotiv sanayiinde daha da gelişmesine ve Avrupa kıtasına daha çok yayılmasına neden olmuştur. Avrupa'da gittikçe gelişen otomobil endüstrisine, özel teşvikler nedeniyle önemli yatırımlar yapan İspanya'da katılmıştır. İspanyol arabaları da böylece pazardaki yerini almıştır.

Otomotiv endüstrisinde önemli bir atılım yapan Japon firmaları da Amerika Birleşik Devletleri'nde ve Avrupa Birliği'nde fabrikalar kurarak, üretimlerini buralardaki pazarlarına taşımışlardır. Japon otomotiv sanayiinde Batılı sanayileşmiş ülkelerde yaptıkları bu yeni yatırımlarla pazarı büyük ölçüde ele geçirmelerinin ardından, Japon firmalar bu bölgelerde özellikle 1980'lerin ikinci yarısında pazarın büyük bir kısmını ele geçirmişlerdir.

1999 yılına gelindiğinde, bölgelere göre otomobil üretiminin dağılımı şu şekilde olmuştur: Avrupa ülkelerinin payı 14,8 milyon üretimle yüzde 38,

Amerika Birleşik Devletleri, Kanada ve Meksika'dan oluşan Kuzey Amerika ülkelerinin payı 8,3 milyon üretimle yüzde 21, Japonya 8,1 milyon üretimle yüzde 21 ve G. Kore ise 2,4 milyon üretimle yüzde 6'dır. Diğer ülkelerin payı ise yüzde 14'tür (KILIÇ, M, 2008, Sf.135).

Dünya ekonomisinde yaşanan son gelişmelerin ardından otomobil üretimi sanayileşmiş ülkelerden diğer ülkelere kaymıştır. Bunun en temel nedeni, sanayileşmiş ülkelerde iç pazarın doyum noktasına gelmesidir. Global ölçekte 2000 yılından itibaren baktığımızda motorlu araç üretiminin yıllık ortalama yüzde 3 büyüdüğü gözlemlenmektedir. 2001, 2008 ve 2009 yıllarında yaşanan ekonomik krizler nedeniyle bu büyüme oranı görülmemiştir.

Toplam ihracat içinde otomotiv sektörünün ihracat payı 2015 yılında bir önceki yıla göre yüzde 6 azalarak, 1,3 trilyon dolar seviyesine geldiği görülmektedir.

2. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİN GELİŞİMİ

Ülkemizde 1954 yılında kurulan Türk Willys Overland Ltd. Şti. Türk Silahlı Kuvvetleri'ne jeep ve kamyonet üretmeye başlamıştır. Söz konusu üretimi, 1955 yılında kurulan Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş.'nin kamyon fabrikası izlemiş, ardından da Otosan ve Çiftçiler AŞ.'nin kamyon fabrikaları kurulmuştur.

Ancak sektörün asıl gelişimi 1960'lı ve 1970'li yıllarda kurulan

montaj fabrikalarıyla olmuştur. İstanbul Otobüs Karöseri San. A.Ş. 1963 yılında faaliyete başlamış ve "Magirüs" marka otobüslerin montajı burada yapılmıştır.

1961 yılında ise, o günkü adı Eskişehir Devlet Demiryolları Fabrikası olan bugün Eskişehir'de faaliyet gösteren Tülomsaş'ta üretilen ve "Devrim" adı verilen otomobil, tarihe "ilk Türk otomobili" olarak geçmiştir. 1960 yılında yaşanan askeri müdahalenin ardından yerli otomobil üretimi için başlatılan projede, toplamda 4 adetlik prototip üretimle sınırlı kalmış, bu ilk yerli otomobilin üretimine devam edilmemiştir. Üretime devam edilmemesinin gerekçesi olarak talep yetersizliği ileri sürülmüştür. O yıllarda talebin 5 bin adedin altında olduğu, bu talebin hedeflenen ekonomik ölçeğin çok altında seyrettiği, o nedenle de üretimin verimsizliği ileri sürülerek "Devrim" otomobilinin üretimi sonlandırılmıştır.

Ülkemizde ilk ciddi otomobil üretimi 1966 yılında başlamıştır. Bu yıl üretilen "Anadol" marka otomobil için ilk yerli otomobil tanımı kullanılabilir. O dönemde Anadol'un yıllık üretimi 7 bin 200 adet düzeyindedir. Bu aracın üretimi 1982 senesine kadar devam etmiş ve bu yıldan itibaren üretimi sonlandırılmıştır. "Anadol" otomobili toplam 87 bin adet üretilmiştir.

Türkiye'de otomotiv sanayi gelişimi asıl olarak montaj sanayi ile sürdürülmüştür. Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 1963 yılında hazırlanan Birinci Beş Yıllık Kalkın-

ma Planı'nda, "otomotiv sanayi in endüstrileşmedeki itici gücünden yararlanma" ilkesine uygun olarak hazırlanmış olan "Montaj Sanayi Talimatı", otomotiv sanayinin gelişmesinde önemli katkı sağlamıştır (BEDİR, A, 2002, Sf.26),

Bu Talimatın amacı, üretimde dış alıma bağımlılığın azaltılmasıdır. Yerli üretimde belli bir orana ulaşılması amacıyla, ithalattaki koruma oranları yüksek tutulmuştur. Yerli üretimin artırılması için dış alımı yasaklanmış parçalar listesi genişletilmiş ve dış alım şirketlerine sağlanan döviz tahsisi azaltılmıştır. Uygulanan bu "ithal ikameci" politikalar sayesinde, ülkemizde otomotiv sektöründe yan sanayi kuruluşları üretime başlamıştır.

1968 ve 1969 yıllarında kurulan birçok otomotiv fabrikası, sektörün gelişiminde önemli rol oynamıştır. Ülkemizde otomotiv sanayi, 1960'lı yıllardan itibaren Avrupa otomotiv endüstrisi ile yakın bir işbirliği içinde olmuştur. 1970'li yıllarda lisans alarak "Teknik İşbirliği" ile üretim başlatılmıştır. Bu işbirliği 1980'li yılların ortasında giderek artan yabancı sermaye katılımı ile "Ekonomik İşbirliği" ne dönüşmüştür (KILIÇ, M, 2008, Sf.121).

Bursa'da kurulu Organize Sanayi Bölgesinde 1971 senesinde faaliyete geçen Tofaş ve Oyak-Renault firmaları, ülkemizde otomotiv sanayinin büyüyüp gelişmesinde etkili olan en önemli kuruluşlardır. Bu iki büyük kuruluş sayesinde, otomotiv

endüstrisi ana sanayi üretimi içinde otomobilin payı büyük oranda artmıştır. Otomobilin bu üretim içindeki payı yüzde 70'ler civarında olmuştur. Bu üretim de büyük ölçüde Tofaş ve Oyak-Renault tarafından gerçekleştirilmiştir.

Bu şekilde gelişen otomobil endüstrisinde üretim 1970 yılında 16 bin adet olmuştur. Bu üretim 1976 yılında 6,9 kat artışla 110 bin adede yükselmiştir. 1970'li yılların ikinci yarısında ülkemizde yaşanan siyasi ve ekonomik olumsuzluklar sonucu otomobil üretimi 2,3 kat azalmış, 1981 yılında 47 bin adede kadar gerilemiştir (KILIÇ, M, 2008, Sf.121). Bu gerilemenin ardından yaklaşık on yıl kadar sonra üretim yeniden 110 bin adedin üzerine çıkarak 1970'li yılların ilk yarısındaki düzeye ulaşabilmiştir.

Türkiye'de 1980'li yılların başlarına kadar uygulanan ithal ikameci ekonomik politikalar sonucu otomotiv endüstrisi daha çok iç pazara dönük olarak faaliyet göstermiştir. Bu dönemde ana sanayi üretimine yaşanan gelişmeler yan sanayi üretiminde de etkisini göstermiş, yan sanayide de önemli ölçüde gelişmeler olmuştur.

Otomobil yan sanayi in gelişmesinin bir başka temel nedeni, ülkemizde ilk otomobil üretiminin başlamasından 1990 yılına kadar geçen yaklaşık 25 yıllık sürede imal edilen motorlu araçlardır. Motorlu araçlarda yerli üretimin katkısı, geçen zaman içinde yüzde 90'ları aşmıştır.

Ülkemizde 1980'li yıllardan itibaren bir yandan uygulanan 24

Ocak Kararları ve ardından gelen neoliberal ekonomi politikalarıyla, otomotiv sektörünün dışa açık, modern teknoloji kullanan, ekonomik ölçeklerde üretim yapabilen, fiyat ve kalite açısından uluslararası rekabet gücüne sahip bir konuma gelmesi amaçlanmıştır (SALİHOĞLU, T, 2008, Sf.95). Fakat bu senelerde de koruma oranlarının yüksek tutulmasıyla beraber sektör daha çok iç pazara dönük üretim yapmıştır. Uygulanan neoliberal ekonomik politikaların yaygınlaşması ve etkisini göstermesiyle, 1980'li yılların sonlarından itibaren koruma oranları düşürülmüş, yeni yatırımlar desteklenmiştir.

1990 yılına gelindiğinde, yapılan ekonomik düzenlemeler ve alınan bir dizi tedbirlerle, otomotiv sektörü ülkeye döviz kazandıran bir sektör konumuna getirilmeye çalışılmıştır. O güne kadar üretilenlerden daha farklı modelde araç üretimine dönük yatırımlar teşvik edilmiştir. Bu amaçla, sektör teşviklerle desteklenmiş, teknoloji ithali serbest bırakılmış, yabancı sermaye ortaklıklarının önü açılmıştır.

1990'ların başlarında, ülkemizde karayolu ağının gelişmesi, iç turizmin artması ve diğer bazı nedenlerle, otomobilde talep her yıl yüzde 25'ler düzeyinde artmıştır. Bu sayede ana sanayi ve yan sanayide büyük yatırımlar yapılmıştır. Kapasitede ortaya çıkan bu artış ile beraber meydana gelen yeni rekabet koşullarının gerektirdiği yeni teknolojik yatırımlar ve yeni modellere yönelik yatırımlar hız kazanmıştır.

Her geçen gün artan otomotiv üretimi ve yurt dışına ihracı, sektörün gelişmesi için getirilen düzenlemelerin ve yapılan yatırımların doğru ve yerinde yatırımlar olduğunu göstermiş, bu doğrultuda yeni yatırımlara yönelerek sektör daha da büyütülmüştür.

1980'li yıllara kadar otomobil ithalindeki yüksek gümrük koruması nedeniyle ülke içinde oluşan talep ağırlıklı olarak yerli üretimle karşılanmıştır. Ancak 1990'lardan itibaren koruma oranlarında yapılan indirimler ve özellikle de 1996 yılında imzalanan Gümrük Birliği anlaşması sebebiyle dış alımda ciddi bir yükseliş olmuştur. Avrupa Birliği ile 1996 yılında gerçekleştirilen Gümrük Birliği anlaşması, otomobil pazarında yeni koşulların ortaya çıkmasına neden olmuş ve özellikle dış alımın serbest bırakılması ile pazarda rekabet koşulları oluşmuştur. Bu dönemde, sektör uzun vadeli hedeflere yönelmiş, yabancı firmalarla rekabet koşulları zorlanmaya başlanmıştır. Bu dönemde, yerli otomobil talebinde ciddi artışlar ortaya çıkmıştır.

Ancak Gümrük Birliği uygulamasında ortaya çıkan bazı zorluklar nedeniyle, otomotiv ana ve yan sanayisinde istenen hedefler yeterince gerçekleştirilememiş ve bu hedefler belirsiz bir tarihe ertelenmiştir. Gümrük Birliği sürecinde yaşanan bazı eksiklikler ve tamamlanamayan mevzuat nedeniyle, otomotiv sektörünün ihracat koşulları zorlaşmıştır. Özellikle endüstri ürünlerinin serbest dolaşımı için gerekli olan mevzuatın

uyumunda gerekli düzenlemelerin yapılmasındaki yetersizlikler nedeniyle ülkemiz endüstri ürünlerinin ihracı zorlaşmıştır. Böylece Gümrük Birliği uygulaması istenen hedeflere varılmasında yetersiz kalınmasına neden olmuştur. Bu sorunlar otomotiv sektöründe ithalatı artırmış, yurt dışından alınan araçların pazar payı 2000 yılında yüzde 52'ler düzeyine yükselmiştir.

Ülkemizde gitgide yaygınlaşan yabancı sermayeli şirketlerle işbirliği nedeniyle, otomobil endüstrisinde de bu yönde gelişmeler yaşanmıştır. Gümrük Birliği süreciyle birlikte ülkemizde büyük yatırımları bulunan ve otomobil yan sanayinin gelişmesinde büyük katkıları olan Tofaş-Fiat, Oyak-Renault, Ford-Otosan ve Toyotasa (2001 yılından sonra Toyota) gibi şirketlerde yabancı ortaklarla ilişkiler farklı bir boyut kazanmıştır. Bu şirketlerde ortaklıklar sermaye ve yönetimde eşitlenmiştir. Bu sürece son zamanlarda Hyundai-Assan da katılmaktadır (TÜBİTAK, 2002, Sf.2).

Bu gelişmelerin sonucu olarak yabancı ortaklar Türkiye'de kurdukları fabrikalarını, kendi küresel stratejik gelişme projeleri içine almıştır. "Tam Entegrasyon" adı verilen bu süreçte, ülkemizdeki bu fabrikalar dünya pazarlarına üretim yapacak konuma ulaşmıştır. Bu firmaların yeni yüzyılın başlarında dış satımı 400 bin düzeyine yükselmiştir. 2001 yılında gerçekleşen ihracat, yüzde 139 artışla yaklaşık 165 bin adet olmuştur. Bu duruma, özellikle yan sanayinin

ulaştığı rekabet düzeyi ve dış satım gücü önemli katkılar sağlamıştır.

Mercedes-Benz ve Man şirketlerinin otobüs üretiminde de aynı süreçlerin yaşandığını söylemek mümkündür. Bu iki kuruluşun ülkemizde yapılan üretimleri, AB ülkeleri, Asya ve Kuzey Afrika'da pazarlanmaktadır. BMC şirketi kamyon serisini 1998 yılı içinde AB ülkelerine ihraç etmeye başlamıştır. Bütün bu gelişmeler Türkiye'deki otomotiv sanayiinin, özellikle 1980'li yılların sonundan bu yana yapmış olduğu yoğun çalışmalar sonucunda, her türlü olumsuz koşula rağmen rekabet edebilir bir düzeye ulaştığını göstermektedir (BEKTAŞ, S, 2003, Sf.39).

2.1. Otomotiv Sektörünün Geleceği

Ülkemizde otomotiv sanayiinin gelişmesiyle, sanayinin gelişmesi paralellik göstermektedir. Otomotiv sektörü, özellikle verimlilik, kalite, küresel rekabet gibi alanlarda başarı göstermiş, sektörde faaliyet gösteren güçlü firmalar ihracatta rekorlar kırmış ve kar patlamaları yaşamıştır.

Bu süreçler özetle:

- 1941-1950 Devlet yatırımları öncelikli gelişme
- 1951-1960 Özel yatırımların başlangıcı
- 1961-1980 İthal ikameci politikalarla sanayileşme
- 1981-1995 İhracat öncelikli sanayileşme ve tam rekabete hazırlık

- 1996-2005 Gümrük Birliği ve Dünya Ticaret Örgütü üyeliği kapsamında tam rekabet
- 2006-..... Teknoloji yönetimi ve yenilikçi yaklaşım ile sürdürülebilir küresel rekabet.

Bu süreçlerin 13 Mayıs 2006 Tarih ve 26167 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2006/10399 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile açıklanan Plan Stratejisine de yansıdığı görülmektedir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2014, Sf. 73).

Dokuzuncu Kalkınma Planında yer alan hedeflerin gerçekleştirilmesi için bazı stratejik amaçlar da belirlenmiştir. Bunlar:

- Rekabet Gücünün Artırılması,
- İstihdamın Artırılması,
- Beşeri Gelişme ve Sosyal Dayanışmanın Güçlendirilmesi,
- Bölgesel Gelişmenin Sağlanması,
- Kamu Hizmetlerinde Kalite ve Etkinliğin Artırılması (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2014, Sf.74).

Bu gelişme eksenlerine paralel olarak, birçok mali ve hukuki düzenleme yapılmış, sektörün gelişimi için birçok uygulama getirilmiştir. Örneğin "İndirimli Kurumlar Vergisi" uygulaması ile bazı yatırımdan elde edilen kazançlar için düşük oranlı kurumlar vergisi uygulanmak suretiyle yatırımların bir bölümünün devlet tarafından finanse edilmesine dayanan bir teşvik sistemi kurulmuştur (T.C. Kalkınma Bakanlığı,

2014, Sf.76).

Bu uygulamanın temel amacı, yatırım karlılığının yükseltilmesi, yeni yatırımlara olanak sağlanması, böylece ekonomik kalkınmanın hızlanmasını sağlayarak işsizliğin önlenmeye çalışılmasıdır.

Ancak bu mevzuatın uygulanmasında ortaya çıkan aksaklıklar, yatırım yapan ve indirimli kurumlar vergisinden yararlanmak isteyen yatırımcıların sistemden gerçek anlamda yararlanmasını engellemiştir. O nedenle de, Türkiye ekonomisinde bir sıçrama oluşturacak büyük ölçekli imalat sanayi yatırımlarında beklenen gelişmenin olmadığı gözlenmektedir. Bu nedenle, otomotiv endüstrisindeki son tesis yatırımı 2003 yılında olmuştur.

Otomotiv sanayiinde yapılan üretimin büyük bir bölümü dış pazarlara ihraç edilmektedir. Böylece yetersiz olan iç pazardaki talebin eksikliği giderilmek istenmektedir. Otomotiv endüstrisindeki üretimin yaklaşık 1/3'ü iç pazar ve 2/3'ü dış pazar olarak şekillenmiştir. Ülkemizin otomobilde son 10 yıllık dış satım rakamları yıllık ortalama olarak 398 bindir. Bu rakam hafif ticari araçlarda 266 bin, toplamda ise 674 bin adettir. Bu rakamlar son 5 yıllık ortalama artmıştır. Otomobilde 522 bin, hafif ticari araçlarda 364 bin, toplamda 898 bin adede çıkmıştır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2014, Sf.80).

Türkiye pazarında otomotivde uygulanan aşırı vergilendirme talebin sınırlı olmasının en temel nedenidir.

Ülkemizde otomotiv ürünlerine talebi belirleyen temel faktörlerin başında nüfusta meydana gelen artış ve bir ölçüde ortaya çıkan gelir artışı gösterilebilir. Ancak gelir dağılımının da otomotiv talebinde belirleyici olduğunu söylemek gerekmektedir.

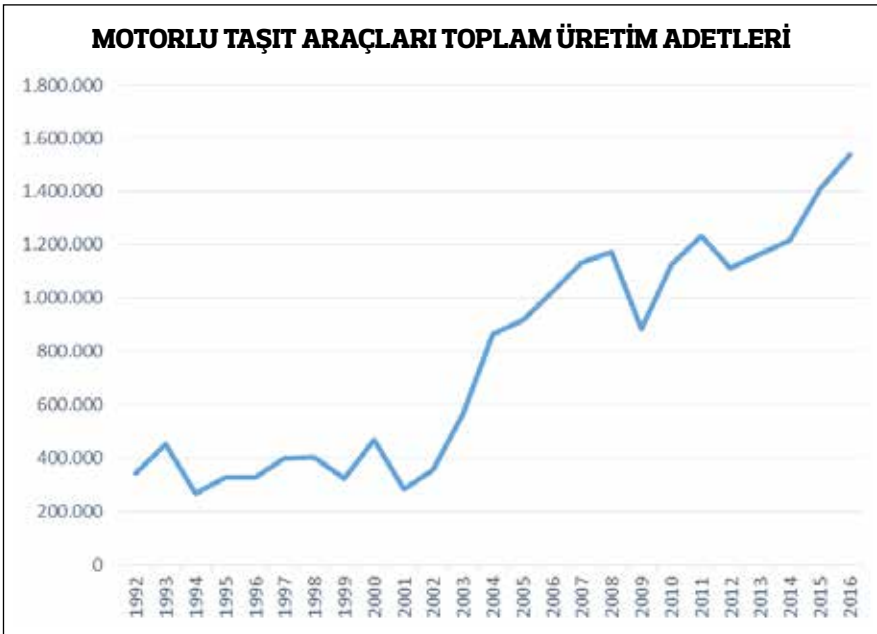
Sektörün geleceğine yönelik yapılan birçok senaryo çalışmasına bakıldığında, otomotiv endüstrisinin önümüzdeki 5 yıllık süreç içerisinde yıllık ortalama yüzde 5,5 büyümeye üretim 1,6 milyona yükselmesi beklenmektedir. Ülkemizde kurulu otomotiv sanayii şirketlerinin her anlamda yatırımlarını devam ettirmeleri ve küresel rekabet güçlerini sürdürmeleri hedeflenmektedir. Sektöre en az 300 bin üretim kapasitesi

olan iki tane yeni yatırımın yapılması beklenmektedir. Ancak iç pazarda talebin sınırlı olması nedeniyle ortaya çıkan dış satımdaki yüksek rekabet, yeni yatırımların dış satıma yönelik olmasını gerekli kılmaktadır.

Ülkemiz 2000'lerin başında hafif ticari araç üretimine yönelmiştir. Bu durum otomotiv endüstrisinde çok önemli bir gelişmeye neden olmuştur. Türkiye bu sayede Avrupa Birliği ülkeleri içinde hafif ticari araç üretiminde birinci sıradadır. Bu araçların özellikle KOBİ düzeyindeki işletmelerde yaygın olarak kullanılması, bu tür ticari araçlara yönelik önemli bir talep doğurmuştur.

Son olarak belirtmek gerekir ki, otomotiv sanayiinde üretimin artma-

Grafik 1: Motorlu Taşıtlı Araçları Toplam Üretim Adetleri



Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (OSD)

si, iç ve dış pazarlarda talebin artmasıyla doğru orantılıdır. Talebin yeterli oranda artması halinde, otomotiv sanayii, 50 yılı aşan otomotiv üretimi geleneğiyle bunu karşılayacak güce sahiptir. Sektör ayrıca uluslararası düzeyde rekabet edebilecek bir deneye de sahiptir. Sektörde çalışan ve verimlilikte önemli bir düzeye ulaşmış, sendikali işçilerin varlığı, bu mavi ve beyaz yakalı işgücününün çalışma barışına katkısı ile uygun üretim ve çalışma koşulları sağlandığı takdirde üretimde gerekli atılımı yapabilecek nitelik taşımaktadır. Böylece üretim sürecinde üstün kalite ve verimlilik ile küresel başarı da sağlamaktadır. Devlet yardımlarının sürmesi halinde, özellikle bu başarı artarak devam edecektir.

3. OTOMOTİV SANAYİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİNE KATKISI

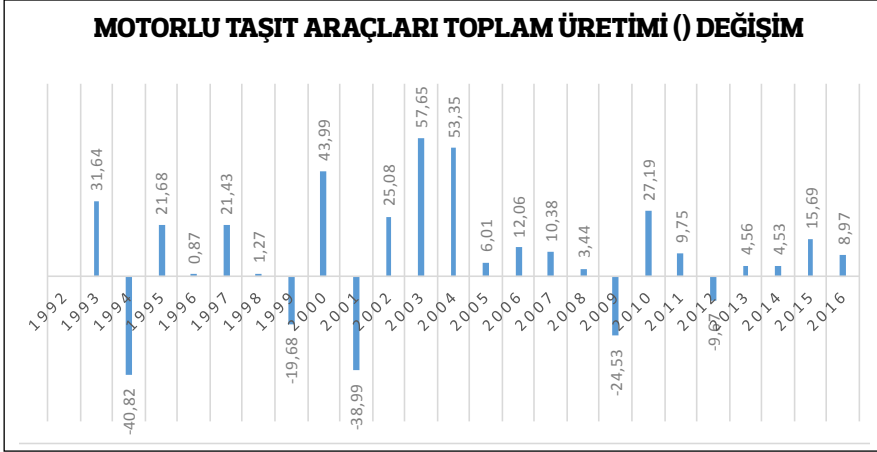
3.1. Otomotiv Sanayiinde Üretim

Ülkemizde geçmişi 1950'li yıllara dayanan otomotiv sanayii üretimi, 1960'larda hız kazanmıştır. Günümüzde motorlu taşıt üretimi dendiğinde otomobil, kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs, otobüs, traktöre kadar geniş bir yelpaze olduğunu görmekteyiz. Grafik 1'de 1992-2016 dönemi motorlu kara taşıtları üretim adetleri verilmiştir. 1990'lar itibarıyla baktığımızda motorlu taşıt toplam üretim adedinde ciddi bir artış gözlemlemekteyiz. 1992 yılında 344.482 adet olan motorlu kara taşıtları 2016

yılında 1.536.473 adede yükselmiştir. Bu artışta iç talepteki hızlı artışın yanı sıra dış talepteki artış da etkili olmuştur.

Grafik 2'de motorlu kara taşıtları üretimindeki yüzde değişimler verilmiştir. Buna göre 1994 yılında bir önceki yıla göre motorlu kara taşıt üretimi yüzde 40,82 düşüş göstermektedir. Bu düşüşün nedeni, 1994 yılında yaşanan ekonomik krizdir. 1996 yılında imzalanan Gümrük Birliği anlaşması gereğince AB ülkelerinde üretilen otomobillerin ithalatından alınan gümrük vergisinin kaldırılması bu ülkelerden ülkemize farklı model ve fiyatta aracın girmesine neden olmuştur. Bu durum yerli otomobil üretimini olumsuz etkilemiş ve iç talebin ithalatla karşılanması durumu ortaya çıkmıştır. 1996 yılında talebin yeniden artışıyla birlikte ithalat yeniden artma eğilimine girmiş ve iç üretim olumsuz etkilenmiştir. Bu durum kapasite kullanım oranlarını da etkilemiştir. 1992 ve 1993 yıllarında kapasite kullanım oranı yüzde 77 iken bu oran 1994 ve 1995 yıllarında yüzde 46 düzeyine gerilemiştir.

2001 yılında yaşanan ekonomik krizin ardından otomotiv sanayiinde üretim yüzde 38,9 oranında bir azalma göstermiştir. Ancak 2002 yılı ile birlikte, krizin etkisinin azalmasıyla motorlu taşıt aracı üretimi yüzde 25,08 artmış, 2002 yılında 357.405 adet olan üretim 2003 yılında yüzde 25,08'lik artışla 563.450 adede yükselmiştir. 2009 krizinde ise motorlu taşıt üretiminde yüzde 24,53'lük bir

Grafik 2: Motorlu Taşıtl Araçları Üretimi Yüzde Değişim

Kaynak: OSD

düşüş görülmüştür. Özellikle 2008 yılı göz önüne alındığında, otomotiv pazarı 2008 sonu itibariyle daralırken, 2009 yılında toplam üretimin yüzde 24,53 azaldığı görülmektedir.

2008 yılında 1 milyon 17 bin 917 adet olan motorlu taşıtl araçları üretimi, 2009 yılında 869 bin 953 düzeyine gerilemiştir. 2007'nin sonlarına doğru ABD'de başlayan kriz, küresel bir nitelik kazanmış ve dünyanın önemli bölgelerindeki pazarlarda talep düşüklüğüne yol açmıştır. Bu nedenle, 2002 yılından bu yana devamlı artış gösteren otomobil dış satımı, 2008 yılının ilk yarısında yıllık 1 milyon üretim hızına ulaşılmıştır. Dünyada hızla gelişen küresel kriz nedeniyle, 2008 yılının ikinci yarısında dış satım siparişleri iptal edilmiş ve iç pazarda ortaya çıkan daralma sonucunda 2008 yılı üretimi 1 milyon 17 bin 917 düzeyinde gerçekleşmiştir.

Otomotiv sanayisinde çok önemli

bir yer tutan ticari araçların dış satımı da azalmış, bu nedenle ciddi bir üretim kaybı ortaya çıkmıştır.

2007'nin sonlarına doğru Amerika Birleşik Devletleri'nde başlayan küresel finans krizi, 2008'in başlarında birçok ülkeye de yayılmıştır. Böylece finansal kriz yalnızca bu ülkeyi değil diğer birçok ülkeyi de etkisi altına almıştır.

Ortaya çıkan bu küresel krizin Türk otomotiv sektörü üzerindeki etkilerine bakarsak, 2009 yılı üretiminde ciddi bir azalma yaşandığı görülmektedir. Ancak 2010 yılında Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) indirimi nedeniyle özellikle iç pazarda otomotiv sanayi satışlarında bir önceki yıla göre yükseliş görülmüştür. Motorlu taşıtl araçları üretiminde bir önceki seneye oranla yüzde 27 oranında yükseliş yaşanmıştır. Uygulanan vergi indirimi sektör üzerinde kalıcı bir etki bırakmamış, sadece sektör

Tablo 1: Otomotiv Sanayii Firmalarının 2006 – 2016 Üretim Kapasiteleri

| Yıllar | Otomobil | Kamyon | Kamyonet | Otobüs | Minibüs | Midibüs | Traktör | Toplam |
|--------|-----------|--------|----------|--------|---------|---------|---------|------------------|
| 2006 | 796.000 | 64.650 | 238.150 | 7.650 | 83.422 | 18.733 | 60.000 | 1.268.605 |
| 2007 | 796.000 | 64.650 | 263.150 | 7.650 | 88.422 | 18.733 | 72.500 | 1.311.105 |
| 2008 | 1.000.000 | 67.900 | 283.150 | 7.250 | 86.422 | 18.483 | 70.500 | 1.533.705 |
| 2009 | 1.060.000 | 51.900 | 294.000 | 8.100 | 90.422 | 12.483 | 45.500 | 1.562.405 |
| 2010 | 1.060.000 | 51.200 | 294.250 | 8.500 | 88.972 | 12.733 | 45.500 | 1.561.155 |
| 2011 | 1.060.000 | 62.200 | 361.000 | 11.100 | 81.922 | 4.633 | 45.500 | 1.626.355 |
| 2012 | 1.060.000 | 62.200 | 361.000 | 11.100 | 81.922 | 6.733 | 55.000 | 1.637.955 |
| 2013 | 1.060.000 | 47.418 | 319.600 | 8.980 | 69.122 | 6.733 | 55.000 | 1.566.853 |
| 2014 | 1.060.000 | 35.900 | 416.600 | 10.725 | 43.422 | 9.433 | 55.000 | 1.731.080 |
| 2015 | 1.200.000 | 39.200 | 391.100 | 10.725 | 43.422 | 9.433 | 65.000 | 1.758.880 |
| 2016 | 1.415.000 | 48.000 | 387.100 | 12.995 | 47.142 | 7.200 | 75.000 | 1.992.437 |

Kaynak: OSD

içerisinde bulunan tekel firmaların stoklarını eritmesine yaramıştır.

Genel olarak değerlendirildiğinde otomotiv sektörünün genel ekonomik gelişmelere hızla reaksiyon gösterdiğini söyleyebiliriz. Ekonominin kriz döneminde ekonomik daralmadan çok fazla etkilenirken, hızlı büyüme dönemlerinde de önemli şekilde etkilenmektedir.

Ayrıca otomotiv talebi faiz oranları ve kurlardaki değişmeden önemli ölçüde etkilenen sektörlerden birisidir. Faiz oranlarındaki hızlı artış otomotiv talebini önemli ölçüde azaltmaktadır. Bunun yanında otomotiv sektöründe ithal girdi oranının yüksek olması kur artışlarına karşı duyarlılığını artırmaktadır. Artan kur artışları

üretim maliyetini artırdığı için yurtiçi satış fiyatlarının artmasına ve talebin azalmasına yol açarken kur etkisiyle dış talebin artması ile toplam talep bir şekilde dengelenebilmektedir.

3.2. Otomotiv Sanayiinde Kapasite

Ülkemizde üretim yapan 14 tane otomotiv sanayii üretim tesisi bulunmaktadır. Devlet Planlama Teşkilatının (DPT, 1991) verilerine göre, otomotivde 1975 yılında üretim kapasitesi 136 bin civarındayken günümüzde bu rakamın 2 milyona yaklaştığı görülmektedir. Otomotiv sanayiinde en çok kapasitenin 1.415.000 adetle otomobilde olduğunu söyleyebiliriz.

Tablo 2: Otomotiv Sanayii Firmalarının 2017 Yılı Üretim Kapasiteleri

| Firmalar | Otomobil | Kamyon | Kamyonet | Otobüs | Minibüs | Midibüs | Traktör | Toplam |
|------------------------|------------------|---------------|----------------|---------------|---------------|--------------|---------------|------------------|
| ANADOLU ISUZU | 0 | 8.000 | 7.300 | 1.070 | 2.642 | 0 | 0 | 19.012 |
| FORD OTOSAN | 30.000 | 15.000 | 334.000 | 0 | 36.000 | 0 | 0 | 415.000 |
| HATTAT TARIM | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25.000 | 25.000 |
| HONDA TÜRKİYE | 50.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50.000 |
| HYUNDAI ASSAN | 245.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 245.000 |
| KARSAN | 0 | 0 | 40.500 | 2.025 | 7.000 | 2.700 | 0 | 52.225 |
| MAN TÜRKİYE | 0 | 0 | 0 | 2.400 | 0 | 0 | 0 | 2.400 |
| MERCEDES- BENZ TÜRK | 0 | 17.500 | 0 | 4.500 | 0 | 0 | 0 | 22.000 |
| OTOKAR | 0 | 0 | 5.300 | 1.000 | 1.500 | 2.500 | 0 | 10.300 |
| OYAK RENAULT | 360.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 360.000 |
| TEMSA GLOBAL | 0 | 7.500 | 0 | 2.000 | 0 | 2.000 | 0 | 11.500 |
| TOFAŞ | 450.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 450.000 |
| TOYOTA | 280.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 280.000 |
| TÜRK TRAKTÖR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50.000 | 50.000 |
| TOPLAM | 1.415.000 | 48.000 | 387.100 | 12.995 | 47.142 | 7.200 | 75.000 | 1.992.437 |

Kaynak: OSD

Otomotiv sanayii kapasite kullanım oranlarının 2006 – 2016 yılları arasındaki gelişimini Tablo:1'de gözlemleyebiliriz. Sektör bu on yıllık süreç içerisinde toplam 1 milyon 268 bin 605 motorlu taşıt aracı üretim kapasitesinden 1 milyon 992 bin 437 adede yükselmiştir. Bu durumun yatırımların artırılarak, gelişen teknolojinin ve verimlilik düzeyindeki artışın etkisi olduğunu söyleyebiliriz. Özellikle otomobil kapasite kullanım oranına baktığımızda bu on yıllık süreç içerisinde kapasite kullanım oranı yaklaşık olarak iki kat artmıştır.

Tablo 2'de 2017 yılı verileriyle, ülkemizde bulunan otomotiv sanayii kuruluşlarının otomobil, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, midibüs ve traktör olarak kapasite gösterilmektedir. Otomobilden sonra üretim kapasitesi en yüksek olan motorlu taşıt aracı traktördür. Kapasite olarak

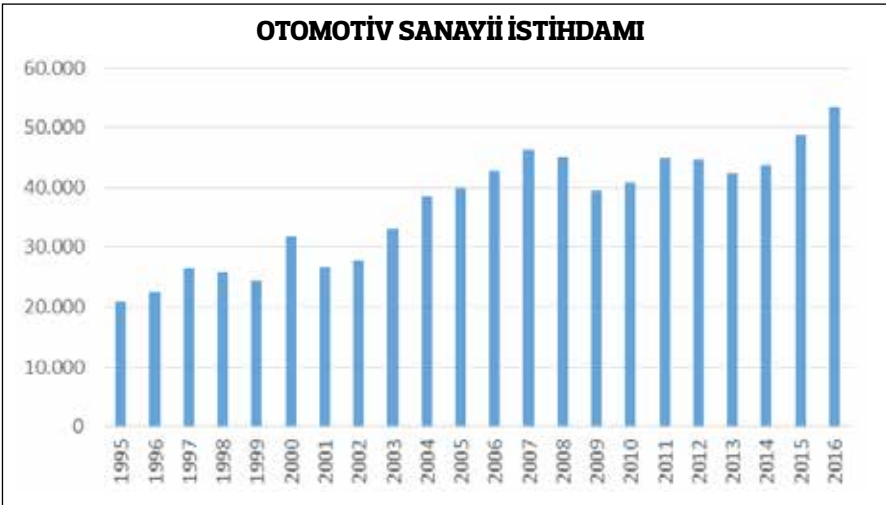
sırayı kamyonet ve kamyon devam ettirmektedir. Lokomotif sanayi olarak görülen otomotiv endüstrisinin tarım ve inşaat ile olan yakın ilişkisini buradan gözlemleyebiliriz.

3.3. Otomotiv Sanayiinde İstihdam

Otomotiv sanayii, ülkemiz için büyük bir istihdam alanı oluşturmaktadır. Gelişen bu sanayi kolu 1995'ten itibaren istihdam edilen kişi sayısında da artış göstermektedir. En büyük sanayi kuruluşunda istihdam edilen mavi ve beyaz yakalıları dikkate alındığında, 1995 yılında 20 bin kişinin istihdam ettiği sektör günümüzde 50 bini aşkın kişinin çalıştığı bir sektör haline gelmiştir.

Ülkemizde faaliyet gösteren otomotiv yan sanayiinde çalışan sayısı da dikkate alındığında, burakam yaklaşık olarak 200 bine ulaşmaktadır.

Grafik 3: Otomotiv Sanayii İstihdamı



Kaynak: OSD

1999 ve 2001 krizlerinin etkisiyle yüzde 5'lere kadar düşen otomotiv sanayii istihdamının, sektörün istihdamda bir daralmaya gittiğini göstermektedir. 2009 küresel finans krizinde de yüzde 12,33'lük bir düşüşle otomotiv sanayii istihdamı 39.584 kişi olmuştur.

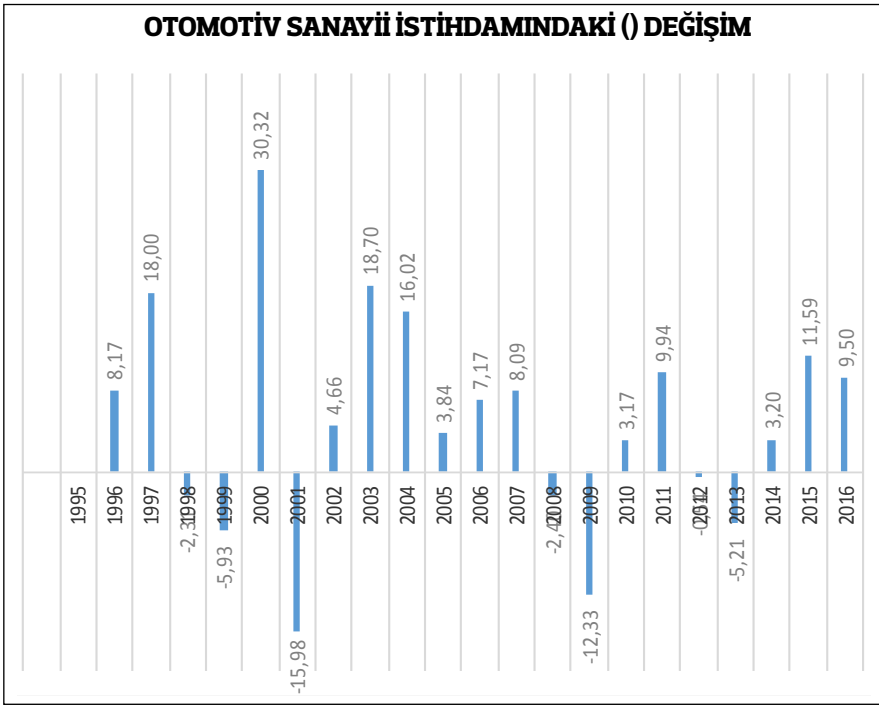
Kriz dönemlerinin haricinde de

2012 ve 2013 yıllarında düşüşlerin olduğunu gözlemlemekteyiz.

Gelişen teknolojinin olumsuz etkilerinin görüldüğünü bu dönem için söylemek mümkün olabilir.

Teknolojinin gelişmesiyle insan gücüne daha az ihtiyaç duyulduğunu, üretimin makinalaştığını söyleyebiliriz.

Grafik 4: Otomotiv Sanayii İstihdamındaki Yüzde Değişim



Kaynak: OSD

3.4 OTOMOTİV SANAYİİNDE DIŞ TİCARET

3.4.1. İhracat

Ülkemiz ihracatının önemli bir kısmını oluşturan otomotiv sanayii, 1990'lı yıllardan itibaren kriz dönem-

leri haricinde yükselen bir ivmeyle gelişim göstermektedir. 1995 yılında 36.041 olan ihracat adedi, 2016 yılında toplam 1.155.067 adede yükselmiştir.

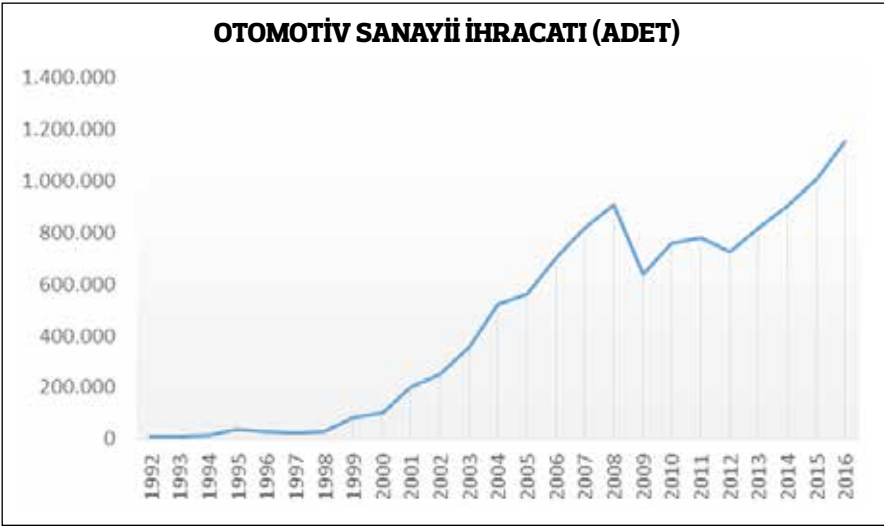
2001 ve 2002 yıllarında birçok ülkede olduğu gibi, ülkemizde de etkisini gösteren ekonomik krizin

ardından, 2003 yılı itibarıyla iç pazara ek olarak Avrupa Birliği ülkeleriyle geliştirilen ekonomik işbirliği ile birlikte, otomotiv sanayiinin dış satımı hızlı bir gelişim göstermiştir. Otomotiv sanayiinde yapılan yeni yatırımlar, otomobil üretiminin yüzde 80'lik bir bölümünü ihraç edebilecek duruma

getirmiştir. Otomotiv sektörü bu sayede üretimini 2008' de 1 milyon 171 bin 917 adede yükseltmiştir.

2000 yılına göre ihracatımız 6 kat artmıştır. Böylece otomotiv sanayimiz Türkiye ihracat sıralamasında yedinci sıradan birinciliğe yükselmiştir.

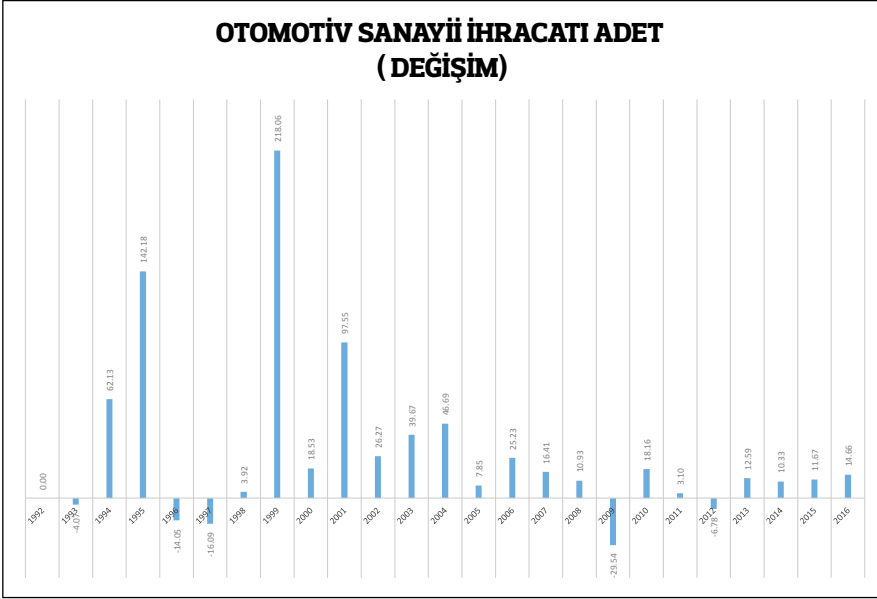
Grafik 5: Otomotiv Sanayii İhracatı Adet



Kaynak: OSD

1992 yılında motorlu kara taşıtları ihracatı 9.568 adet ve 126 milyon 674 bin dolar hacmindeyken, 2016 yılında motorlu kara taşıtları ihracatı 1 milyon

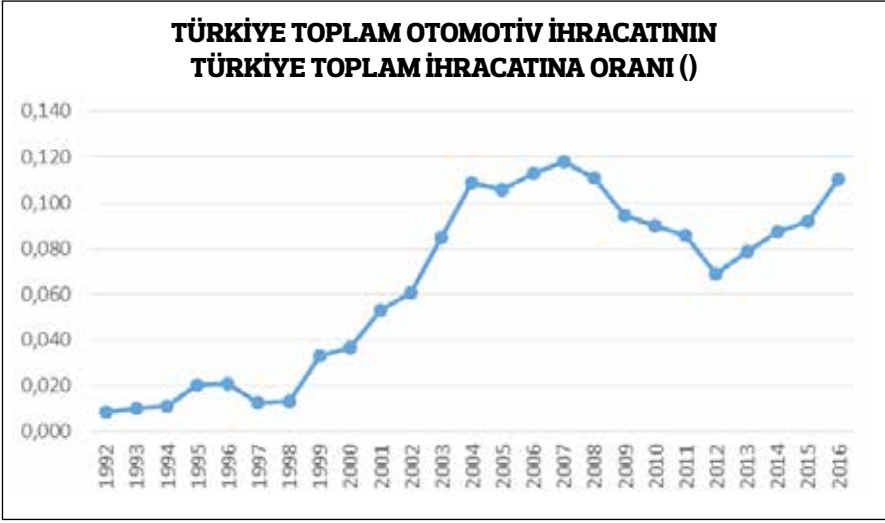
155 bin 067 adede çıkarak 15 milyar 739 milyon 729 bin 793 dolar hacmine yükselmiştir.

Grafik 6: Otomotiv Sanayii İhracatı Adet Yüzde Değişim**Kaynak:** OSD

1992 yılında ülkemizdeki toplam ihracat 15 milyar 345 milyon dolar hacminde iken 2016 yılında ihracatımız 142 milyar 530 milyon dolar hacmine yükselmiştir. 1992 yılında otomotiv sanayii ihracatının Türkiye

toplam ihracatının yüzde 20'si iken 2016 itibarıyla bu payın yüzde 12'ye çıkmıştır. 1992-2016 döneminde otomotiv sanayii ihracatı Türkiye ekonomisi için önemli bir yer almıştır.

Grafik 7: Türkiye Toplam Otomotiv İhracatının Türkiye Toplam İhracatına Oranı (Yüzde)



Kaynak: OSD ve Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)

3.4.2. İthalat

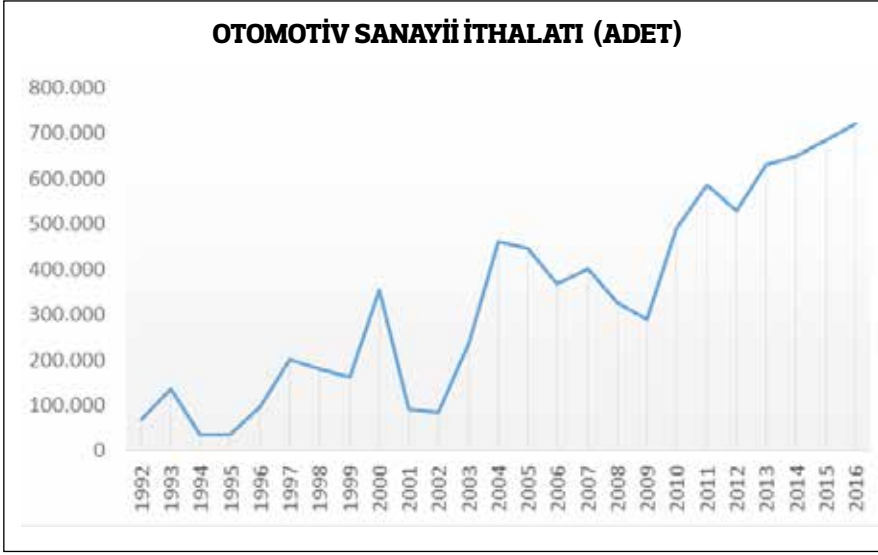
1993 yılında 136.665 olan motorlu taşıt araçları ithalatı, 1994 yılında yaşanan krizin etkisiyle yüzde 75,5 düşüşle 34.104 adede gerilemiştir. 1994 yılında yaşanan bu kriz, otomotiv sanayiini olumsuz etkilenmesine neden olmuştur. Yaşanan krizle beraber Türk Lirasının değer kaybetmesi de ithalat oranının düşme sebeplerinden birisidir.

1996 yılında imzalanan Gümrük Birliği anlaşması sonucunda otomotiv ithalatında artış yaşanmış ve bu oran yüzde 185 olarak gerçekleşmiştir. Gümrük Birliği anlaşmasıyla kalan gümrük tarifelerinin ardından

ülkemize farklı marka ve model araç girişleriyle ithalat, 1996 yılından sonra artan bir ivme göstermektedir. Bu trend artarak devam etmiş ve 2000 yılında yüzde 119'a çıkmıştır. Ancak 1999 ve 2001 yılında yaşanan ekonomik krizin etkisiyle 1999 yılında bu oran yüzde 10, 2001 yılında ise yüzde 73,98'e kadar gerilemiştir.

Krizle beraber biranda yükselen döviz kuru ithalatta bu denli düşüşe sebep olmuştur.

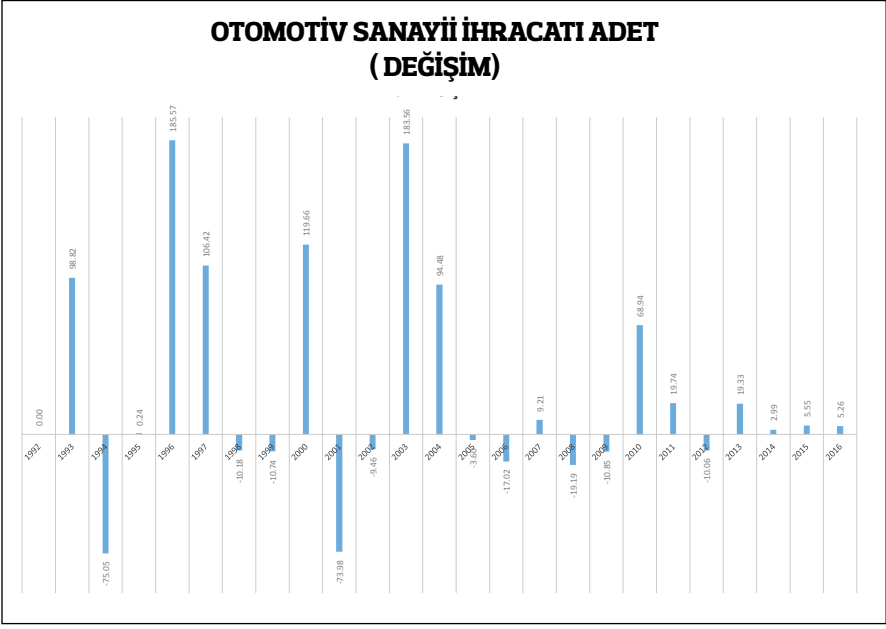
Ancak ithalat 2003 yılında yeniden yükselmeye başlamış ve yüzde 184 artış göstermiştir. Bu oran 2004 yılında ise yüzde 95 oranında artış göstermiştir.

Grafik 8: Otomotiv Sanayii İthalatı Adet

Kaynak: OSD

ABD'de 2007 yılında başlayıp 2009'a kadar etkisinin gösteren küresel finans kriziyle beraber motorlu

kara taşıt araçlarının ithalatında da yüzde 10,85 düşüş göstermektedir.

Grafik 9: Otomotiv Sanayii İthalatı Adet Yüzde Değişim**Kaynak:** OSD

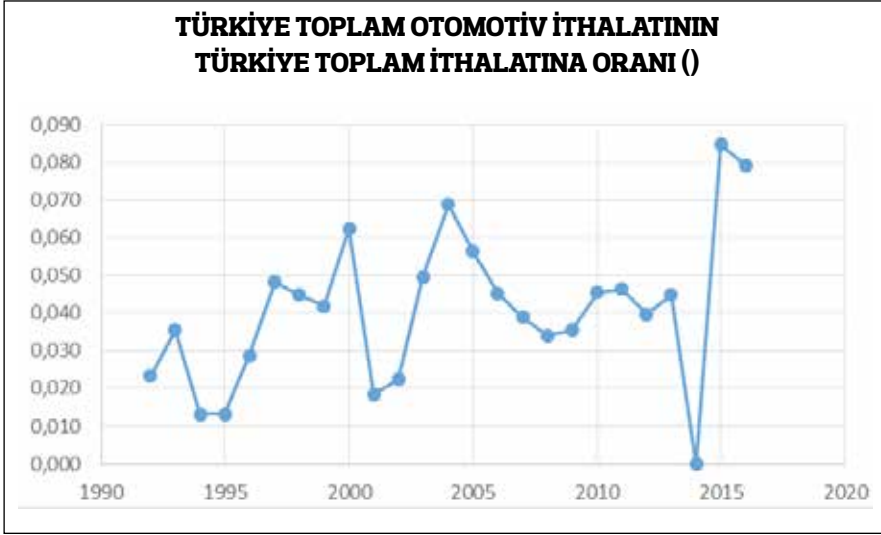
1992'den günümüze ithalatın gelişimine baktığımızda, 1992 yılında motorlu kara taşıtları ithalatı 68.738 adet 534 milyon 188 bin dolar hacmindeyken, 2016 yılında motorlu kara taşıtları ithalatı 720 bin 816 adede çıkarak 17 milyar 840 milyon 634 bin dolar hacmine yükselmiştir.

1992 yılında ülkemizdeki toplam ithalat 15 milyar 345 milyon dolar hacminde iken 2016 yılında ihracatımız 198 milyar 618 milyon dolar hacmine yükselmiştir. 1992 yılında otomotiv sanayi ithalatının Türkiye toplam ithalatının binde 23'ü iken 2016

itibarıyla bu pay binde 79'a çıkmıştır.

1994, 1999, 2001 ve 2009 yıllarında yaşanan krizlerinden dolayı otomotiv sanayii ithalatı ciddi bir düşüş göstermiştir. Bu dönemlerde kurlardaki yükseliş oranları sektörü olumsuz etkilemiştir. Kriz dönemleri haricinde ise 2005, 2006, 2012 yıllarında da ithalatta bir düşüş gözlemlemekteyiz. İthalatın Türk Lirasının değer kaybetmesiyle düşüş yaşadığını söyleyebiliriz. Bunun yanı sıra büyümenin yavaşladığı dönemlerde de ithalatın doğrudan etkilendiğini gözlemlemekteyiz.

Grafik 10: Türkiye Toplam Otomotiv İthalatının Türkiye Toplam İthalatına Oranı (Yüzde)



Kaynak: OSD ve TÜİK

SONUÇ

Ülkemizde temelleri 1950'li yıllarda atılan otomotiv sanayii, 1990'lardan sonra hızlı bir gelişim göstermiştir. 1996' da imzalanan Gümrük Birliği anlaşmasının ardından Türkiye'ye yapılan yabancı sermaye yatırımlarında, özellikle de otomotiv sektöründe yapılan yatırımlarda önemli ölçüde artış olmuştur. Yabancı sermaye yatırımlarının artmasının en önemli nedenleri arasında ülkemizde işgücünün ucuz olmasını ve hızla büyüyen, gelişime açık ve dinamik bir piyasa yapısının bulunmasını sayabiliriz.

Amerika Birleşik Devletleri'nde 2007'de başlayıp oradan sonra tüm dünyaya yayılan küresel finans krizi otomotiv sanayiini de etkilemiştir.

Meydana gelen krizde sektördeki birçok firma zor duruma düşmüş, küresel düzeyde bir işsizliğin yaşanmasına ve birçok fabrikanın kapanmasına sebebiyet vermiştir.

Ülkemiz otomotiv sanayiinde bu dönemde uygulanan ÖTV indirimi, böylesi bir dönemde sektör içerisinde bir canlanmaya neden olmuştur. Ancak Türk otomotiv sektörünün önünün açılması ve sektörün ülkemizde lider sektör konumunu sürdürmesi için bu alana yönelik teşvik politikalarının giderek artırılması gerekmektedir. Bunun için de, bu alandaki ekonomik politikaların direkt yabancı sermaye yatırımlarını ülkemize getirecek kapsamda oluşturulması zorunludur.

Ayrıca sektördeki vergilerin yük-

sek olması, iç piyasadaki tüketimi negatif etkilediğinden, otomotiv endüstrisinin canlanmasını da olumsuz yönde etkilemektedir.

Ülkemiz otomotiv sanayiinde kullanılan üretim yöntemleri ve bulunan teknoloji, uluslararası düzeydeki sanayi kuruluşlarının uyguladıkları metod ve teknolojiyle aynı düzeydedir. Günümüzde artık dünya piyasalarında önemli ölçüde yeri olan ülkemiz otomotiv sanayii, gelişimini ilerletmek için verimlilik, üretim, ihracat gibi konularda daha fazla yatırım ve gelişim göstermelidir. Bunun için hızla gelişen teknolojilerin doğrudan takip edilmesi, sektör içerisindeki

yan kuruluşlarla arasında işbirliği sağlanması, sektöre olan teşviklerin artırılması ve sektör yatırımların geliştirilmesi gerekmektedir. Otomotiv sanayii günümüzdeki gibi ilerleyen dönemlerde de ülkemiz ekonomisi için önemli bir sektör olmaya devam edecektir.

Ekonominin her alanına, vergi gelirleri açısından maliyeye, istihdam ve ödemeler dengesine önemli katkıları olan otomotiv sektörünün gün geçtikçe gelişmesi, ülke ekonomisi açısından gereklidir. Ancak bunun için sektörün uluslararası rekabet gücünü artırması büyük önem taşımaktadır.

KAYNAKÇA

BEDİR, A. (2002). Türkiye'de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi. Sf.2 Erişim adresi:https://scholar.google.com.tr/scholar?hl=tr&as_sdt=0,5&q=tC3BCrkiye27de+otomotiv+sanayii+geliC59Fme+perspektifi

KILIÇ, M. (2008). Küreselleşme sürecinde ortak teşebbüsler (Yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir) Sf.135 Erişim adresi:<http://acikerisim.deu.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/12345/11355/215757.pdf?isAllowed=y&sequence=1>

BEDİR, A. (2002). Türkiye'de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi. Sf.26 Erişim adresi:https://scholar.google.com.tr/scholar?hl=tr&as_sdt=0,5&q=tC3BCrkiye27de+otomotiv+sanayii+geliC59Fme+perspektifi

KILIÇ, M. (2008). Küreselleşme sürecinde ortak teşebbüsler (Yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir) SF.121 Erişim adresi:<http://acikerisim.deu.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/12345/11355/215757.pdf?isAllowed=y&sequence=1>

KILIÇ, M. (2008). Küreselleşme sürecinde ortak teşebbüsler (Yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir) SF.121 Erişim adresi:<http://acikerisim.deu.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/12345/11355/215757.pdf?isAllowed=y&sequence=1>

SALİHOĞLU, T. (2008). Teknolojik değişime koşut otomotiv endüstrisinin mekânsal gelişimi (Yüksek lisans tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mühendislik ve fen bilimleri enstitüsü, Gebze) Sf.95 Erişim adresi:https://www.academia.edu/4045073/TEKNOLOJC4B0K_DEC49EC4BOC59EC4BOME_KOC59EUT_OTOMOTC4BOV_ENDC-39CSTRC4B0SC4BONC4B0N_MEKANSAL_GELC4BOC59EC4B0MC4B0

TUBİTAK, (2002). MMP Vizyon 2023 otomotiv sektörü raporu 1. SF.2 Erişim adresi: http://tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/mm/Ek3.pdf

BEKTAŞ, S. (2003). Türk Patent Enstitüsü Yedek Parça Tasarımlarının korunması konusundaki ihtilaflar ve ülkemiz sınai mülkiyet sisteminin konuya yaklaşımına dair öneriler. SF.39 Erişim adresi:

<http://www.teknolojitransferi.gov.tr/TeknolojiTransferPlatformu/resources/temp/D94C2F67-2D43-4140-80D6-A3EE70186A8B.pdf?jsessionid=78B50A161A25D8C983C70E0E925594AE>

T.C Kalkınma Bakanlığı. (2014). T.C Kalkınma Bakanlığı Onuncu kalkınma planı 2014-2018 Otomotiv sanayi çalışma kurulu raporu 2014, SF.73 Erişim adresi:<http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/content.aspx?List=0e61756a-b3f2-4261-8c0d-2350283f9855&ID=236&Source=http3A2F2Fwww2Ekalkinma2Egov2Etr2FPages2FOze-llhtisasKomisyonuRaporlari2Easpx&ContentTypeId=0x010073418295019B8B429A-88657B85E98E48>

T.C Kalkınma Bakanlığı. (2014). T.C Kalkınma Bakanlığı Onuncu kalkınma planı 2014-2018 Otomotiv sanayi çalışma kurulu raporu 2014, SF.74 Erişim adresi:<http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/content.aspx?List=0e61756a-b3f2-4261-8c0d-2350283f9855&ID=236&Source=http3A2F2Fwww2Ekalkinma2Egov2Etr2FPages2FOze-llhtisasKomisyonuRaporlari2Easpx&ContentTypeId=0x010073418295019B8B429A-88657B85E98E48>

T.C Kalkınma Bakanlığı. (2014). T.C Kalkınma Bakanlığı Onuncu kalkınma planı 2014-2018 Otomotiv sanayi çalışma kurulu raporu 2014, SF.76, 05.10.2017 <http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/content.aspx?List=0e61756a-b3f2-4261-8c0d-2350283f9855&ID=236&Source=http3A2F2Fwww2Ekalkinma2Egov2Etr2FPages2FOze-llhtisasKomisyonuRaporlari2Easpx&ContentTypeId=0x010073418295019B8B429A-88657B85E98E48>

T.C Kalkınma Bakanlığı. (2014), T.C Kalkınma Bakanlığı Onuncu kalkınma planı 2014-2018 Otomotiv sanayi çalışma kurulu raporu 2014, SF.80, 05.10.2017 <http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/content.aspx?List=0e61756a-b3f2-4261-8c0d-2350283f9855&ID=236&Source=http3A2F2Fwww2Ekalkinma2Egov2Etr2FPages2FOze-llhtisasKomisyonuRaporlari2Easpx&ContentTypeId=0x010073418295019B8B429A-88657B85E98E48>

ARER, C. (2010). Türk otomotiv sektöründe uluslararası rekabet gücünün artırılmasında tasarımın önemi (Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul). Erişim adresi: <http://polen.itu.edu.tr/bitstream/11527/961/1/10742.pdf>

ARER, C. (2010). Türk otomotiv sektöründe uluslararası rekabet gücünün artırılmasında tasarımın önemi (Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul). Sf.58 Erişim adresi: <http://polen.itu.edu.tr/bitstream/11527/961/1/10742.pdf>

VERİLER

Otomotiv Sanayii Derneği, (2016). Otomotiv sanayii genel ve istatistiki bülteni, otomotiv sanayi firmaları üretim adetleri, SF.8 Erişim adresi: <http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/YILLIK2016-146.pdf>

Otomotiv Sanayii Derneği, (2014). Otomotiv sanayiinde dış ticaret 1992-2013. Sf.14, SF.72 Erişim adresi: http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/OSD_Dis_Ticaret_Raporu_1992-2013-49.pdf

Otomotiv Sanayii Derneği, (2014). Otomotiv sanayii dış ticaret raporu 2014, 2015, 2016 Erişim adresi: <http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/dis-ticaret-raporlari/>

Otomotiv Sanayii Derneği, (2016). Otomotiv sanayii genel ve istatistik bülteni, otomotiv sanayii firmalarının 2016 yılı üretim kapasiteleri, SF.4 Erişim adresi: <http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/YILLIK2016-146.pdf>

Otomotiv Sanayii Derneği, (2016). Otomotiv sanayii genel ve istatistik bülteni, otomotiv sanayii istihdamı Sf.12-15 Erişim adresi: <http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/YILLIK2016-146.pdf>

Otomotiv Sanayii Derneği, (2006-2016). Otomotiv sanayii genel istatistik bülteni, otomotiv sanayii istihdamı Erişim adresi: <http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/istatistikler/>

Türkiye İstatistik Kurumu, (2017). Dış ticaret, istatistiksel tablolar, yıllara göre dış ticaret Erişim adresi: http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046