

**T.C
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT POLİTİKASI BİLİM DALI**

**TÜRKİYE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN İHRACAT
PERFORMANS ANALİZİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Ömer Faruk ŞAH**

**Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Filiz ÖZAĞ**

Ankara-2007

ONAY

Ömer Faruk ŞAH tarafından hazırlanan “Türkiye Otomotiv Sektörünün İhracat Performans Analizi” başlıklı bu çalışma, 05.06.2007 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda (oybirliği/oyçokluğu) ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından İktisat Politikası Bilim dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

.....

Unvanı, Adı ve Soyadı, Başkan

.....

Unvanı, Adı ve Soyadı

.....

Unvanı, Adı ve Soyadı

ÖNSÖZ

Otomotiv sanayii, birden fazla sektör ile yakın ilişkisi nedeniyle ülke ekonomilerinde lokomotif sektör kabul edilmektedir. Bu sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir. Sektör, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde sanayileşmenin bir aracı olarak görülmektedir.

Türkiye’de otomotiv sektörünün başlangıcı 1950’li yıllara dayanmakta ve kuruluş amacı sadece yurtiçi talebe cevap vermektir. Sektör son yıllarda gerçekleştirdiği ihracat ile, Türkiye’nin toplam ihracatı içerisinde önemli bir paya ulaşmış ve yurtiçi pazarından daha çok, yurtdışı pazarları için üretim yapmaya başlamıştır.

Çalışmamızda, Türkiye otomotiv sanayiinin ihracat performansı incelenerek, bu performansın toplam dünya otomotiv sanayii ihracat performansı ile karşılaştırılması yapılacaktır. Türkiye otomotiv sanayii ihracat artışının, sektöre özgü nedenleri üzerinde durulacaktır. Otomotiv sanayii ihracat performans karşılaştırmasında, Türkiye’nin Gümrük Birliğine üye olduktan sonraki dönem ele alınacaktır. GB sonrası dönem, Türk otomotiv sanayii ihracatının dünyada ve Türkiye’de toplam ihracat içinde kendini hissettirmeye başladığı bir dönemdir.

İ Ç İ N D E K İ L E R

Önsöz.....	i
İçindekiler.....	ii
Kısaltmalar Cetveli.....	v
Tablo Cetveli.....	vii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM OTOMOTİV SANAYİİNİN TANIMI, KAPSAMI VE GELİŞİMİ

1.1.OTOMOTİV SANAYİİNİN TANIM, KAPSAM VE SINIFLANDIRILMASI... 5	
1.1.1.Otomotiv Sanayiinin Tanım ve Kapsamı.....	5
1.1.2.Otomotiv Sanayiinin Sınıflandırılması.....	7
1.1.2.1 Ana Sanayii.....	7
1.1.2.2.Yan Sanayii.....	10
1.2.DÜNYA OTOMOTİV SANAYİİ.....	13
1.2.1. Otomotiv Sanayiinin Tarihsel Gelişimi.....	13
1.2.2. Dünya Otomotiv Sanayiinin Yapısı ve Üretimi.....	17
1.2.3. Dünya Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret.....	26
1.2.3.1. İhracat.....	26
1.2.3.2. İthalat.....	31
1.3.OTOMOTİV SANAYİNİN EKONOMİDEKİ YERİ VE ÖNEMİ.....	33

İKİNCİ BÖLÜM TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ

2.1.TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN GELİŞİMİ.....	40
2.1.1.Planlı Dönem Öncesi Otomotiv Sektörün Gelişimi.....	40
2.1.2.Planlı Dönem (1963-1980) Otomotiv Sektörün Gelişimi.....	42
2.1.3.Dışa Açılma (1980Sonrası) Dönemi Otomotiv Sektörün Gelişimi.....	46
2.2. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN EKONOMİK DURUMU.....	50

2.2.1.Türk Otomotiv Sanayii Firma Yapısı ve Mevcut Durumu.....	50
2.2.2.Üretim, Üretim Kapasitesi ve Kapasite Kullanımı.....	54
2.2.3.İç Pazar.....	59
2.3.TÜRK OTOMOTİV YAN SANAYİİ.....	63
2.3.1.Tarihsel Gelişimi.....	63
2.3.2.Firma Sayısı, Sermaye Yapısı ve İstihdam.....	65
2.3.3.Üretim ve Kapasite Kullanımı.....	66
2.4.OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI.....	68
2.4.1.Yetersiz İç Talep.....	68
2.4.2.Düşük Kapasite Kullanım Oranı ve Ölçek Ekonomilerinden Yararlanamama.....	69
2.4.3. Satış Vergileri	69
2.4.4. Kur Rejimi.....	71

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ İHRACATI

3.1.TÜRKİYE TOPLAM İHRACATI VE OTOMOTİV SANAYİİ İHRACATI.....	73
3.2.ALT SEKTÖR İTİBARI İLE OTOMOTİV SANAYİİ İHRACATI.....	78
3.3. ÜLKE VE ÜLKE GRUPLARI İTİBARI İLE İHRACAT.....	82
3.3.1.Ülke ve Ülke gruplarına Yapılan İhracat.....	82
3.3.2.Ülke Gruplarına Yapılan Ana Sanayii İhracatı.....	86
3.3.3. Ülke Gruplarına Yapılan Yan Sanayii İhracatı.....	90
3.4.OTOMOTİV SANAYİİ FİRMALARI İTİBARI İLE İHRACAT.....	91
3.5.BAŞLICA ÜRÜN GRUBU İTİBARI İLE İHRACAT.....	96
3.5.1. Ana Sanayii İhracatı.....	96
3.5.2. Yan Sanayii İhracatı.....	101

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

OTOMOTİV SANAYİİNİN İHRACAT PERFORMANS ANALİZİ

4.1.TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN İHRACAT PERFORMANSI.....	107
---	-----

4.1.1.Otomotiv Sanayiinin Dünyada İhracat Performansı.....	107
4.1.2.Otomotiv Sanayiinin Türkiye'deki Sektörlerarası Görelî İhracat Performansı.....	113
4.2.TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN İHRACAT PERRFORMANS DEĞERLENDİRMESİ.....	117
4.3.TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜ PERFORMANSININ ARTIŞ NEDENLERİ.....	121
4.3.1. Türk Otomotiv Sanayiinde Yabancı Sermaye.....	121
4.3.2. Türkiye'nin Coğrafi Konumu	123
4.3.3.Gümrük Birliğinin Otomotiv Sektör İhracatına Etkisi	124
4.3.4. Otomotiv Sektöründe Teknoloji	127
4.3.5. Otomotiv Sektöründeki Nitelikli İşgücü.....	129
4.3.6. Otomotiv Ana Sanayiinin Gelişmiş Bir Yan Sanayiine Sahip Olması.....	131
SONUÇ	133
KAYNAKÇA	138
EKLER	145
ÖZET	147
ABSTRACT	148

KISALTMALAR CETVELİ

AMM	Yedek Parça İmalatı (After-Sales Manufacturing)
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AR-GE	Araştırma-Geliştirme
BYKP	Beş Yıllık Kalkınma Planı
CEP	Karşılaştırmalı İhracat Performansı
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
EURO	Avrupa Birliği Para Birimi
GB	Gümrük Birliği
GM	General Motor
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
ISIC	Uluslararası Standart İmalat Sanayi Sınıflandırması
İGEME	İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi
IMF	Uluslararası Para Fonu
İKV	İktisadi Kalkınma Vakfı
İSO	İstanbul Sanayi Odası
İTO	İstanbul Ticaret Odası
KDV	Katma Değer Vergisi

KKDF	Kaynak Kullanım Destekleme Fonu
KKO	Kapasite kullanım oranı
KOBİ	Küçük ve Orta Boy İşletmeler
MMM	Makine Mühendisleri Odası
NAFTA	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi
OEM	Orijinal Ekipman Üreticileri
OGT	Ortak Gümrük Tarifesi
OICA	International Organization of Motor Vehicle Manufactures
OSD	Otomotiv Sanayi Derneği
OTOKAR	Otobüs Karoseri
OYAK	Ordu Yardımlaşma Kurumu
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi Kanunu
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SITC	Uluslararası Ticaret Sınıflandırması
TAYSAD	Taşıt Araçları Yan Sanayiciler Derneği
TİM	Türkiye ihracatçılar meclisi
TMMO	Türkiye Makine Mühendisleri Odası
TOFAŞ	Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.
TSE	Türk Standartları Enstitüsü
TVB	Türkiye Vakıflar Bankası
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UIBG	Uludağ İhracatçılar Birliği Genel Sekreterliği

TABLO CETVELİ

Tablo-1.1:	Otomotiv Yan Sanayiinin Sınıflandırılması
Tablo-1.2:	1950-1994 Yılları Dünya Motorlu Araç Üretimi
Tablo-1.3:	Ülkelere Göre Dünya Otomotiv Üretimi
Tablo-1.4:	Üretici Firmaların Dünya Motorlu Araç Üretimi
Tablo-1.5:	Yılı Firmaların Bölgelere Göre Dünya Araç Üretim Payı
Tablo-1.6:	Otomotiv Sanayiinde Gelişmiş Ülkelerin Toplam Araç İhracatı
Tablo-1.7:	Dünya Otomotiv İhracat Payı ve Yıllık Değişim Oranı
Tablo-1.8:	Araç Türü Bazında Dünya Otomotiv Ana Sanayii İhracatı
Tablo-1.9:	Dünya Otomotiv Yan Sanayii Ürünleri İhracatı
Tablo-1.10:	Otomotiv Sanayiinde Gelişmiş Ülkelerin Toplam Araç İthalatı
Tablo-1.11:	Ülkelerin Dünya Otomotiv İthalatındaki Payı ve Yıllık Değişim Oranı
Tablo-2.12:	1963-1967 Yılları Türk Otomotiv Sektörü
Tablo-2.13:	1968-1972 Yılları Türk Otomotiv Sektörü
Tablo-2.14:	1973-1979 Yılları Türk Otomotiv Sektörü
Tablo-2.15:	1980-2005 Yılları Türk Otomotiv Sektörü
Tablo-2.16:	2006 Yılı Türk Otomotiv Sanayii Firmaları Hakkında Bilgiler
Tablo-2.17:	Türk Otomotiv Sanayii Firmalarının Üretimleri
Tablo-2.18:	1963-2005 Yılları Araç Türü Bazında Üretim ve Toplam Üretim İçindeki Payları
Tablo-2.19:	Türkiye Üretim Kapasitesi ve Kapasite Kullanım Oranları
Tablo-2.20:	Yurtiçi Otomotiv Pazarı ve Araç Türü Bazında İthalat Oranları
Tablo-2.21:	Oto Yan Sanayii Üretimi
Tablo-3.22:	Otomotiv Sanayii ve Toplam İhracatındaki Payı
Tablo-3.23:	Sektör Dış Ticareti ve İhracatın İthalatı Karşılama Oranı
Tablo-3.24:	Otomotiv Sektörü İhracatı
Tablo-3.25:	Toplam Üretim ve İhracat Miktarı
Tablo-3.26:	Ülkelerin Yıllık Büyüme Oranları
Tablo-3.27:	Ülke Gruplarına Yapılan Otomotiv Ana Sanayii İhracatı

Tablo-3.28:	Binek Otomobil ve Eşya Taşımaya Mahsus Araç İhracatı
Tablo-3.29:	Otobüs-Midibüs-Minibüs ve Traktör İhracatı
Tablo-3.30:	Ülke Grupları Yapılan Otomotiv Yan Sanayii İhracatı
Tablo-3.31:	OSD Üyesi Firmaların Değer Bazında İhracatı
Tablo-3.32:	OSD Üyesi Firmaların Adet Bazında İhracatı
Tablo-3.33:	Otomotiv Sanayiinde Araç Türü İtibariyle İhracat
Tablo-3.34:	Otomotiv Sanayiinde Araç Türü İtibariyle İhracat
Tablo-3.35:	Sektör İhracatı Ortalama Birim Fiyatları
Tablo-3.36:	Otomotiv Yan Sanayii İhracatı
Tablo-4.37:	Türkiye'nin Karşılaştırmalı İhracat Performansı (CEP) Endeksi
Tablo-4.38:	Ülkelerin Karşılaştırmalı İhracat Performansı (CEP) Endeksleri
Tablo-4.39:	Türkiye Sektörel İhracat Yıllık Artışı ve Yüzdelik Dağılımı
Tablo-4.40:	Sektörel Yabancı Sermaye Payları
Tablo-4.41:	OSD Üyesi Firmaların İstihdam Yapısı

GİRİŞ

Günümüz dünya ticareti daha önceki dönemlerde hiç olmadığı kadar hızlı bir değişim içerisinde. Bu hızlı değişimin nedeni, küreselleşme olgusudur. Küreselleşme olgusu, dış ticaretin dünyanın tüm bölgelerinde hiç bir kısıtlamaya maruz kalmadan tek bir pazar gibi faaliyet gösterebilmesini hedeflemektedir. Dünya genelini tek bir pazar haline getirebilmenin yolu, dış ticaretin daha saydam bir yapıya dönüştürülmesi ile mümkündür.

Küreselleşme sürecinde, çokuluslu şirketler ön plana çıkmaktadır. Güçlü sermaye yapısına sahip olan çokuluslu şirketler, günümüz uluslararası ticaretinin en önemli aktörleridir. Çokuluslu şirketler, tek bir pazar haline dönüştürmek istedikleri dünya pazarında, küresel tüketiciler için küresel ürün üretmeyi amaçlamaktadırlar.

Otomotiv sektörü tarafından dünya çapında gerçekleştirilen üretim, ithalat ve ihracat miktarı, sektör ürünlerinin küresel bir ürün haline geldiğini göstermektedir. Bu ürünün üretimi ilk zamanlarda bir kaç yerde toplanmasına rağmen, daha sonra üretim tüm bölgelere yayılmıştır. Sanayileşmiş ülkelerde iç pazarların doyması, gelişen pazarlarda uygulanan teşvik sistemleri, düşük maliyetler ve ucuz işçilik gibi yerel olanaklar, üretiminin diğer bölgelere yayılmasına neden olmuştur. Türkiye'de sahip olduğu avantajları nedeniyle otomotiv üretimi için yapılan yatırımlardan payını almıştır.

Yüksek teknolojiye sahip otomotiv sektörü, teknolojik gelişmeye katkısı, katma değerinin büyük olması ve bir çok sektörle ileri geri bağlantısından dolayı ekonomi üzerindeki olumlu etkileri nedeniyle ekonomide stratejik bir konuma sahiptir. Sektörün konumu, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için sanayileşmenin bir aracı olarak görülmesine neden olmaktadır.

Türkiye’de otomotiv sektörünün 50 yıllık bir geçmişi bulunmaktadır. Üretimine 1950’lerin ortalarında sadece yurtiçi talebi karşılamak amacıyla montajla başlayan sektör, 1980’den sonra dışa açılmıştır. Türkiye otomotiv sektörü, günümüzde üç büyük sektör arasında yerini almıştır. Başlangıçta ithal ikamesi modeli üzerine kurulan otomotiv sektörü, 1996 yılı sonrasında Gümrük Birliği ile birlikte uluslararası standartlarda üretim ve ürünlerinin kalitesiyle dünya pazarlarına ihracat yapan bir sektör konumuna gelmiştir.

Türk otomotiv sektörü yarattığı katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı, teknolojik gelişmelere öncülük etmesi gibi daha birçok katkısından dolayı kalkınmada önemli sektörlerden birisidir. Sektörün yetiştirdiği elemanlar, ülkenin stratejik öneme sahip diğer sektörler için de çok önemli bir işgücü potansiyeli oluşturmaktadır. Sektör demir-çelik, lastik, plastik, dokuma, cam, boya, elektrik ve elektronik gibi bir çok sektörün alıcısı konumundadır. Pazarlama, finansman, sigortacılık ve tamir-bakım hizmetlerinde geniş iş hacmi yaratmaktadır. Dolayısıyla sanayiileşmemize katkısı da büyüktür.

Ekonomiye büyük katkıları bulunan sektörde geline nokta, Türkiye otomotiv pazarı küresel pazarın bir parçası olmuş ve uluslararası markaların hemen hemen tamamının rekabet ettiği büyük bir pazar haline dönüşmüştür. Otomotiv sanayiinin gelişim sürecinde Türkiye otomotiv pazarı, küresel düzeyde değişen pazara ayak uydurarak rekabet koşullarını sürekli geliştirmektedir. Özellikle Gümrük Birliği sonrası, 1990 öncesi koşullara göre çok farklılıklar taşıyan pazar ve rekabet koşulları Türkiye’deki otomotiv sektörünü yeni bir yapılanma sürecine sokmuştur. Bu yapılanma süreci halen devam etmektedir.

Türkiye ekonomisinin ihracata dayalı büyüme stratejisi ile dışarıya açılmasında otomotiv sektörü öncü sektörlerden birisidir. Son yıllarda otomotiv sektörü ihracat bazında tekstil, demir-çelik ile birlikte ilk sıralardadır.

Bu çalışmamızda, otomotiv sektörünün geleceği açısından oldukça önem arz eden sektör ihracatı incelenecek, ihracattaki artış trendi ve nedenleri, dünya ihracatındaki yeri ve diğer ülkelerle performansının karşılaştırmalı analizi yapılacaktır. Çalışmamızın amacı sektörün ihracat performansının belirlenmesi, performansa etki eden faktörlerin tespit edilmesidir. İhracat performansı, otomotiv sektörünün aynı zamanda dünya ticareti karşısında karşılaştırmalı bir üstünlüğe ve rekabet gücüne sahip olup olmaması açısından da önemlidir.

Çalışmamız dört bölümden oluşmaktadır; birinci bölümde, otomotiv sanayii hakkında bilgi verilerek otomotiv sanayiinin tanımı, kapsamı ve sınıflandırılması konuları ele alınacaktır. Bu kapsamda dünya otomotiv sanayii incelenecek, dünya otomotiv sanayiinin yapısı, gelişimi ve üretimine değinilecektir. Sektörün dünyada dış ticareti, özellikle de ihracatı ele alındıktan sonra, sektörün ekonomideki yeri ve önemi üzerinde durulacaktır.

İkinci bölümde, Türk otomotiv sanayii hakkında bilgi verilerek tarihsel gelişimi, yapısı ve ekonomik durumuna yer verilecektir. Sektörün tarihsel gelişimine kısaca değinilecektir. Ekonomik durumunda ise Türk otomotiv sanayiinin firma yapısı, üretimi, üretim kapasiteleri ve kapasite kullanımları tartışılarak Türk otomotiv sanayii ve yan sanayii üzerinde durulacaktır. Bölümün sonunda ise sektörün temel sorunları ele alınacaktır.

Üçüncü bölümde, Türkiye otomotiv sanayii ihracatı incelenecektir. Türkiye'nin toplam ihracatı ile otomotiv sanayii ihracatı değişimleri ve hızları belirtilerek, alt sektörler itibariyle ihracat üzerinde durulacaktır. Sektör ihracatı farklı başlıklarla ele alınarak, sektörün hangi ülke ve ülke gruplarına ihracatının olduğu ve bunun yıllar itibariyle seyri, sektörde faaliyet gösteren firmaların ihracatı, hangi ürün türünün ihracatta ağırlıklı olduğu, araç türü itibariyle ülke ve ülke gruplarına yapılan ihracat konularında bilgi verilecektir.

Dördüncü bölümde ise, Gümrük Birliği sonrası 1996-2005 dönemi, Türkiye otomotiv sanayii ihracat performansı incelenecektir. İhracat performansı iki yönden ele alınacaktır; birincisi Türkiye'nin dünyada ihracat performansı, ikincisi ise Türkiye'nin diğer sektörler arasında ihracat performansı. Otomotiv sektörünün ihracat performansında, diğer ülke otomotiv sektörü ihracat performansları ile karşılaştırılarak, Türkiye otomotiv ihracatının dünya otomotiv ihracatı karşısındaki durumu belirlenecektir. Bu karşılaştırmada rekabet gücü endeksi kullanılacaktır. Sektörün Türkiye'deki diğer sektörlerle karşılaştırılmasında ise, sektörlerin ortalama artış hızları ve toplam ihracat içindeki payları dikkate alınacaktır. Bu bölümünde, ayrıca otomotiv ihracat performansının nedenleri üzerinde de durulacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

OTOMOTİV SANAYİİ TANIMI, KAPSAMI VE GELİŞİMİ

Otomotiv sanayii, ülke ekonomilerinde öncü sektörlerden birisidir. Sektörün önemi, otomotiv sanayiinin birden fazla sektörle çok yakın ilişkisinden kaynaklanmaktadır. Otomotiv sanayiisi gelişmiş bir ülkenin, bu sektörle ileri geri bağlantısı olan diğer sektörleri de geliştirir. Bu nedenle ülkeler, kalkınmanın bir aracı olan otomotiv sektörüne özel bir önem vermektedirler. Dünyada birçok ülke, otomotiv sektörü sayesinde sanayiileşmesini gerçekleştirmiştir.

Bu bölümde, otomotiv sanayii hakkında bilgi verilerek, dünya otomotiv sanayii incelenecektir. Dünya otomotiv sanayiinin yapısı, gelişimi ve üretimi konularına değinilecektir. Ayrıca, dünya otomotiv sanayiinin dış ticareti, özellikle ihracatı üzerinde durulacaktır.

1.1.OTOMOTİV SANAYİİNİN TANIMI, KAPSAM VE SINIFLANDIRILMASI

Bu bölümde otomotiv sanayiinin tanımı, kapsamı ve sınıflandırılmasına yer verilecektir.

1.1.1. Otomotiv Sanayiinin Tanım ve Kapsamı

Otomotiv sanayiinin herkes tarafından kabul edilen belirgin bir tanımı yoktur. Genellikle ülkeler, otomotiv sanayiini tanımlarken ülke sınırları içerisinde üretilmekte olan otomotiv ürünlerini baz alarak bir tanımlamaya gitmektedirler. “Otomotiv sanayii, bir ülkenin yolcu ve yük taşıma gereksinimlerini karşılayacak karayolu taşıtlarını imal eden sanayii koludur” diye tanımlanmaktadır (Pekarun, 1977:1).

Uluslararası Endüstri Sınıflandırması (ISIC) kapsamında otomotiv sanayii; çekici, kamyon, kamyonet, karavan, midibüs, minibüs, otomobil, otobüs, treyler, iki ve üç tekerlekli araçlar ve yan sanayi ürünlerini içermekte olup, karayolu taşıtları imalatı sanayii veya motorlu taşıtlar imalatı sanayii olarak ta adlandırılmaktadır.

Diğer bir tanımda, otomotiv sanayii, karayolu taşıtları imalat sanayii ve bu sanayii koluna mamul, yarı mamul ve yedek parça veren yan sanayii olarak tanımlanmıştır (Demirci, 1984:1).

Aksoy'un (1990) tanımında ise, çelikten cama, lastikten elektronik aksama kadar bir çok yan sanayii koluna talep yaratan karayolu taşıtlarını üreten lokomotif sektörlerden birisi olarak tarif edilmiştir (Aksoy, 1990:19).

Otomotiv sanayii, ana ve yan sanayii olmak üzere iki gruptan oluşmaktadır. Araç üreten sanayii "Ana Sanayii" olarak adlandırılırken, taşıt araçları imalat sanayiinde faaliyet gösteren firmalar ile araçların parça yenileme talebine yönelik ana sanayii tarafından belirlenen teknik dökümanlarına uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten sanayii "Yan Sanayii" olarak adlandırılmaktadır. Otomotiv sanayii, bu iki alt sektörün tümünü kapsamaktadır (DPT, 2005:3).

Yan sanayiinin oluşmasının başlıca sebebi, ana sanayii firmalarının ürettiği ürünün bünyesine giren çeşitli parçaların ana sanayii üretim sürecinin dışında kalarak daha ekonomik maliyetle üretilmesidir. Ana sanayii bu parçaları üretebilecek kapasiteye sahip olsa bile, parçanın küçük ölçeklerde yapılması, parçanın üretilmesi için hammadde hazırlanması, makinaların yeni üretim şekline ayarlanmasının maliyetinin yüksekliği gibi nedenlerle yan sanayiine sipariş edilmektedir. Otomotiv sanayiinde yaklaşık 10.000 değişik parça otomotivde montaj aşamasında kullanılmaktadır. Ana sanayiinin tüm bu parçaların üretiminde uzmanlaşması ve bu parçaların üretiminde optimal üretim kapasitelerine ulaşması oldukça maliyetli ve güçtür. Bu yüzden bu tür

parçaların uzmanlaşmış olan yan sanayii firmaları tarafından temin edilmesi ana sanayii firmaları için rasyonel bir davranıştır.

Yan sanayiinin oluşmasını sağlayan ana sanayiidir. Diğer bir deyişle yan sanayiini oluşturan güç ana sanayii firmalarının yan sanayiine olan talebidir. Birbirine tam bağımlı olan bu iki grubun işlevleri birbirinden farklıdır. Yan sanayiinin üretim özelliği imal etmek, ana sanayiinin üretim özelliği ise monte etmektir. Diğer bir deyişle, yan sanayiinde faaliyette bulunan firmaların işlevi üretim yapmak, ana sanayiinde yer alan firmaların işlevi ise tüm aksam ve ara elemanları birleştirerek bir taşıt imal etmektir (Azcanlı, 1995:269).

1.1.2. Otomotiv Sanayiinin Sınıflandırılması

1.1.2.1 Ana Sanayii

Otomotiv ana sanayii, otomobilin bir bütün haline getirilmesi için kendi üretim programında bulunan parçaları üreten ve yan sanayiiiden temin ettiği parçaları birleştiren bir sanayii dalıdır. Ana sanayiinin sınıflandırılması da tanımında olduğu gibi, farklılıklar arz etmektedir.

Ana sanayiinin sınıflandırılmasındaki farklılıklar, hangi araç türlerinin sınıflandırmaya dahil edilemeyeceği konusunda kaynaklanmaktadır.

Gelişmiş ülkelerin kabul ettiği Uluslararası Standart İmalat Sanayii Sınıflandırılmasına (ISIC) göre otomotiv sanayii; kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, binek ve arazi otomobili, benzeri yük ve yolcu taşıtları ve traktör gibi motorlu araçları kapsamaktadır. Bu sınıflandırmada aracın yük ve yolcu taşıma vasfı, sınıflandırmada kriter olarak alınmıştır.

Türkiye'de başta Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) olmak üzere Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), Türkiye Makine Mühendisleri Odası

(TMMOB), Taşıt Araçları Yan Sanayiciler Derneği (TAYSAD) gibi oda ve dernekler ISIC'ın sınıflandırmasından farklı bir sınıflandırma kullanmaktadırlar.

DPT, araçların karayollarında seyredip seyretmeme durumlarına göre bir sınıflandırmaya gitmiştir. Traktörü, tarım aletleri içerisinde ele almış, "Tarım Aletleri ve Makinalar İmalat Sanayii" grubunda sınıflandırmıştır. DPT otomotiv sanayii yerine, "Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii" ifadesini kullanmaktadır. Yük veya yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere belirli teknik mevzuata göre üretilmiş bulunan dört veya daha fazla tekerlekli kara araçları, taşıt aracı kapsamında değerlendirilmiştir (DPT, 2005:3). Otomotiv sanayii, VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyon Raporu'nda aşağıdaki şekilde sınıflandırılmaktadır (DPT, 1985:3):

A- Yolcu Taşıtları

- Otobüs (25 kişiden fazla)
- Midibüs (11-25 kişi)
- Minibüs (7-11 kişi)
- Otomobil (2-7 kişi)
- Motosiklet
- Bisiklet

B-Yük Taşıtları

- Treyler Çekici
- Büyük Kamyon (Azami Yüğü Ağırlık 14 tondan yukarı olanlar)
- Orta Kamyon (Azami Yüğü Ağırlık 8-14 ton olanlar)
- Küçük Kamyon (Azami Yüğü Ağırlık 3.5-8 ton olanlar)
- Kamyonet (Azami Yüğü Ağırlık 3.5 tondan küçük olanlar)

C-Tarım Traktörleri

D-Özel Amaçlı Araçlar

E-Kasa-Romörk-Treyler ve üçüncü dingil imalatı

F-Askeri Araçlar

G- Yol ve iş araçları

Türkiye Makine Mühendisleri Odası (TMMOB) yayınlarında otomotiv sınıflandırmasında, “Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii” gruplandırmasını kullanmaktadır. Bu gruba kamyon, kamyonet, minibüs, binek ve arazi otomobili ile birlikte motosiklet ve triportör de dahil edilmektedir.

1974 yılında kurulan Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) otomotiv sanayiini; otomobil, kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs, otobüs ve traktör olarak sınıflandırmaktadır. OSD’nin sınıflandırması, araçların motorlu kara nakil vasıtası olma özelliğine dayanmaktadır.

Otomotiv sanayii kapsamı içine giren araçlarla ilgili yapılan tanımlamalar şöyledir;

Otomobil: Yapısı itibariyle, sürücüsünden başka en çok 7 oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş motorlu taşıttır.

Minibüs: Yapısı itibariyle, sürücüsünden başka 8 ila 14 oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş motorlu taşıttır

Midibüs: 11-25 yolcunun oturabileceği oturma yerleri olan, otobüsler için kullanılan bir terimdir.

Otobüs: Sürücüsünden başka en az 25 oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş motorlu taşıttır.

Kamyonet: İzin verilebilen azami yüklü ağırlığı 3500 kilograma kadar olan ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıttır.

Kamyon: İzin verilebilen azami yüklü ağırlığı 3500 kilogramdan fazla olan ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıttır

Bu çalışmamızda OSD'nin kullandığı araç sınıflandırması esas alınmıştır. Bu sınıflandırmanın kullanılması, Türkiye'de sektörde faaliyet gösteren büyük firmaların derneğin üyesi olması ve derneğin AB'de sektör temsilcilik görevini üstlenmesinden kaynaklanmaktadır.

1.1.2.2.Yan Sanayii

Yan sanayii, ana sanayii üretici firmalarının kendi üretim programlarına dahil etmedikleri ürün ve yarı ürün parçaları sağlayan sanayii dalı olarak tanımlanmaktadır. Otomotiv yan sanayii; taşıt aracı üreten üreticileri, montaj ve/veya yedek parça amaçlı üretim yapan firmaları, bakım ve servis istasyonları ile satış noktaları gibi oldukça geniş bir yelpazede faaliyet gösteren firmaları kapsamaktadır (Seyidoğlu, 1997:10).

Otomotiv yan sanayii sektörü, iki alt sektöre ayrılmaktadır. Birinci alt sektör, otomobil üreten firmaların üretimlerinde kullanmak üzere uzmanlaşmış firmalardan satın almış oldukları parçaları içeren Orjinal Ekipman İmalatçıları (Orjinal Equipment Manufacturing-OEM) sektörüdür. İkinci alt sektör ise bakım ve tamir amacıyla üretilen yedek parçalar ile otomotiv aksesuarlardan oluşmaktadır. Bu sektöre de, Yedek Parça İmalatı (After-sales Manufacturing-AMM) sektörü denilmektedir.

Motorlu taşıt üreticilerinin üretim sırasında kullandıkları ve üretilen orijinal otomobilin ayrılmaz bir parçasını oluşturan Orjinal Ekipman İmalatçıları (OEM) sektörü, yan sanayii toplam üretimimin %75 oluşturmaktadır. Yedek Parça İmalatı (AMM) ise taşıt araçlarının nihai kullanıcılara satılmasından sonra, kullanım ile birlikte eskiyen ve yıpranan parçaları tedarik etmek üzere gerçekleştirilen üretimi kapsamakta olup, toplam yan sanayii üretiminin %25 oluşturmaktadır (İKV, 1999:13).

Yan sanayiinin ürettiği ürünleri türleri açısından kapsamını belirtmek zordur. Ancak yan sanayii genel olarak şu ana parçalardan oluşmaktadır;

Tablo-1.1:Otomotiv Yan Sanayiinin Sınıflandırılması

Gövde	Şasi	Elektrik Aksamı	Motor Aksamı
-Lastik -İç lastik -Lastik ve iç lastik parçaları -Camlar -Aynalar -Sinyal ve aydınlatma lambaları -Kilit Aksamı -Gövde parçaları -Tyre Jacks	-Fren parça ve aksamı -Yaylar -Motorlu şasi -Parçalı şasi -Şasi ve motor için parçalar	-Akümülatör -Akümülatör parçaları -Ateşleme parçaları -Elektrik aksamı -Saat ve ölçü aletleri	-Motorlar -Silindir parçaları -pistonlar -Piston parçaları -Karbüratörler -Enjektör ve Parçaları -Valflar -Diğer motor parçaları -Diğer parçalar

Kaynak: Orhan,1997:82

Taşıt araçları imalat sanayiine yönelik üretim yapan Taşıt Araçları ve Yan Sanayiciler Derneği (TAYSAD), imal edilen başlıca ürün gruplarını;

- Komple motor ve motor parçaları
- Aktarma organları
- Fren sistemi ve parçaları
- Hidrolik ve pnömatik aksamlar
- Süspansiyon parçaları
- Emniyet aksamları
- Kauçuk ve lastik parçaları
- Şasi aksam ve parçaları
- Dövme ve döküm parçalar
- Elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri
- Akü
- Cam
- Koltuk

olarak sınıflandırmıştır.

Yan Sanayii firmaları, üretim yapısı ve ölçeklerine göre üç ayrı grupta ele alınmaktadır;

Birinci grupta, tüm yönleri ile gelişmiş, dış pazarlarda rekabet gücüne sahip, organize olmuş, kaliteleri kanıtlanmış ve ihracat imkanın bulunan firmalar yer alır. Bu firmaların büyük bir bölümü dışarıdan destek görürler. Söz konusu firmalar genelde lisans, know-how anlaşmaları yapmış veya yabancı sermaye ile ortaklıklar gerçekleştirmişlerdir. Lisans sahibi ülkeler genellikle Fransa, Almanya ve İtalya'dır. İç piyasada üretimini yaptıkları parçaların çoğunu OEM olarak karşılamakta ayrıca, dış pazara da OEM olarak hizmet edebilmektedirler.

İkinci grupta, daha çok orta ölçekli, yarı organize olmuş, büyük ölçüde iç piyasaya çalışan, çoğunlukla da yedek parça piyasasına hitap eden firmalar bulunmaktadır. Bu firmalar, küçük sanayiiden terfi eden, işin başında genellikle çekirdekten gelme vasıflı birisinin bulunduğu, kalifiye teknik elemanında istihdam edildiği, üretim birimleridir. Kalite kontrolü sistem olarak oturmamıştır, fakat kavram olarak oluşmuştur. Bu kuruluşlarda pazarlamanın önemi yeni yeni anlaşılmaya başlanılmıştır.

Üçüncü grupta, küçük ölçekli, atölye ortamında faaliyet gösteren ve iç piyasada tamamen yedek parça ihtiyacını karşılamaya yönelik çalışan iyi organize olamamış firmalar bulunmaktadır. Sermaye sahibinin aynı zamanda atölyenin ustabaşı olduğu, yarı kalifiye işçilerle üretim yapılan, sistemli bir kalite kontrol düzenine sahip olmayan, genellikle işletme maliyeti olmadığından maliyetleri düşük olan firmalardır. Fazla teknoloji gerektirmeyen, basit sayılabilecek üretim yöntemlerini kullanarak sadece yurt içi yedek parça pazarına yönelik olarak imalat yapmakta birlikte, herhangi bir pazarlama organizasyonuna sahip değildirler. Bu firmalar üretim ve ihracat açısından önemli yer tutmazlar (İTO, 2003:13-14).

1.2.DÜNYA OTOMOTİV SANAYİİ

Dünya otomotiv sanayiinin tarihsel gelişimi, genel durumu, üretimi, dış ticareti ve ekonomideki yeri ve önemi konularına değinilecektir.

1.2.1. Otomotiv Sanayiinin Tarihsel Gelişimi

Otomotiv sanayii, başta Almanya ve Fransa olmak üzere Avrupa'da doğup, Amerika Birleşik Devletleri'nde gelişimini sürdürmüş ve günümüzde önemi artmıştır. Yüzyılı aşkın tarihi bir geçmişe sahip olan otomotiv sanayii, ilk olarak otomobil üretimiyle başlamış, toplam üretim içerisinde otomobilin ağırlığı günümüze kadar sürmüştür.

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

1900'lü yılların başından günümüze kadar geçen süre içinde dünyada otomotiv endüstrisinde iki önemli değişim yaşanmıştır. Yaşanan değişimler otomotiv endüstrisi ile birlikte diğer endüstrilerde de önemli gelişmeler sağlamıştır. Bunlardan birincisi, siparişe dayalı, emek yoğun üretim yapısından seri üretime geçiştir. 1910'lu yıllarda ABD'de yaşanan bu gelişmeyle, üretim maliyetinde sağlanan hızlı düşüş talep artışına neden olmuş ve otomotiv endüstrisinde hızlı bir büyüme gerçekleştirilmiştir. Uzun bir süre önemini koruyan seri üretim anlayışı, 1970'li yıllardan itibaren yerini, temelinde esneklik ve işbirliği yaklaşımı yatan yalın (esnek) üretim tekniklerine bırakmıştır.

Özellikle ABD'li otomotiv üreticisi Henry Ford tarafından 1903 yılında geliştirilen "Üretim Bandı" tekniği daha sonraları Fordist üretim olarak tanımlanmıştır. Bu üretim örgütlenmesinin en büyük özelliği; üretimin büyük çaplı fabrikalarda ve her aşamasının aynı fabrika kompleksi içinde gerçekleştiği, çok sayıda işçinin aynı fabrikada toplandığı üretimin tek, ya da birkaç modelin çok ve basitleştirilmiş üretimine odaklandığı, üretimin her aşamasında standardizasyonun temel ilke olduğu ve tüm üretim sürecinin üretim bandı üzerinde yoğunlaştığı, ona göre organize olduğu bir üretim örgütlenmesidir. Fordist üretimde üretim bandının hızı arttıkça verim yükselecek, birim zamanda imâl edilen ürün sayısı artacak, dolayısıyla ucuzlayacak ve bu arada daha az işçiye gereksinim duyularak işçi maliyetleri azalacaktır. Bu üretim modeli emek sürecinin dikey, hiyerarşik ve merkezi örgütlenmesini ifade etmektedir. Ancak bu üretim süreci de, zamanla yerini yeni üretim anlayışlarına bırakmıştır. Üretim sürecindeki dikey, hiyerarşik ve merkezi örgütlenme terk edilerek, yatay ve ademi-merkeziyetçi bir yapıya dönüşüm gerçekleşmiştir. Örneğin bir Ford Escort aracın tekerlek bijonları ve camları ABD'den, şanzumanı Fransa'dan, silindir başlıkları ve defrosteri İtalya'dan, hava filtresi ve aynaları İspanya'dan, hız göstergeleri İsviçre'den, radyatörü ve ısıtma hortumları Avusturya'dan, koltuk minderleri Belçika'dan, arka tekerlek rotları ve debriyaj eski Batı Almanya'dan, kelepçeler İsveç'ten, Egzoz boruları Norveç'ten temin edilmektedir.

Dünya genelinde otomotiv sektöründe üretim ve pazarlama sürecinde yaşanan gelişmelere General Motors'un ürettiği Pontiac Le Mans'ın üretim politikasını örnek olarak verirse, bir Amerikalı General Motors'dan Pontiac Le Mans aldığı bilmeden uluslararası bir anlaşmaya girmektedir. General Motors'a ödenen 10.000 doların yaklaşık 3.000 doları işgücü ve montaj için Güney Kore'ye, 1.850 doları teknik aksam için (motorlar, şaft, elektronik aksam) Japonya'ya, 700 doları stil ve tasarım mühendisliği için eski Batı Almanya'ya, 3.750 doları küçük parçalar için Tayvan, Singapur ve Japonya'ya, 250 doları reklamcılık ve pazarlama hizmetleri için İngiltere'ye, 50 doları bilgi işlem için İrlanda ve Barbados'a, kalan 400 doları Detroit'teki

strateji uzmanlarına, ülkenin her yanındaki sigorta ve sağlık sektörü çalışanlarına ve General Motors hissedarlarına verilmektedir(www.mmo.org).

Standart ölçülere dayanan büyük miktarlarda otomobil üretimine Henry Ford'un Model-T üretimi ile ulaşılmıştır. Bu üretim tekniği, sadece otomotiv sanayiinde değil, aynı zamanda tüm sanayii kollarında da bir devrim niteliği taşımıştır. Seri üretim tekniklerinin uygulanmaya başlaması sonucunda üretilen otomobiller, 1920'de ABD'deki araç pazarının % 65-70'ini, dünya araç pazarının ise % 50'sine hakim olmuştur.

Ticari araç üretimi ise otomobil üretimine göre daha sonraki yıllarda gerçekleşmiştir. Karavan ve otobüs üretimine 1912 yılında, kamyon üretimine ise Birinci Dünya Savaşı yıllarında başlanmıştır (Bilgin,1999:4).

20. yüzyılın ilk yıllarında dünya otomotiv sanayii, çok hızlı bir büyüme göstermiştir.1900 yılında Fransa ve ABD yoğun olmak üzere yılda toplam 9.500 adet olan üretim, bu yıldan sonra seri üretimin sağladığı fiyat üstünlüğü ile oluşan talep artışı ile 1915 yılında yılda 1.000.000 adetin üzerinde olmuştur. Söz konusu yıllar arasında %37'lik bir üretim artışı gerçekleşmiştir.

Atölyede el üretimi ile gerçekleştirilen ilk Ford otomobilden sonra, bölgesel ihtiyaçlara göre küçük çaplı değişikliklerin yapılabildiği montaj tesislerinde üretime başlanmasıyla, otomobil üretim ve pazarlamasında bir genişleme sürecine girilmiştir. Bu yeni üretim tarzıyla, ABD'li otomobil firmaları, uluslararası piyasalara doğrudan ihracat yapabilme imkanı bulmuşlardır. Daha sonraki aşamada, üretimin pazara yaklaştırılması ile üretim-ihracat modeli geliştirilerek Avrupa ve Latin Amerika'ya doğrudan yatırımlar yapılmıştır. Bu süreçte otomotiv firmaları dünya çapında üretim yapan bir konuma gelmiştir. Bu üretim-ihracat modeli daha sonra Japon otomotiv firmaları tarafından örnek alınarak, otomotiv piyasalarına girmede başvurulan bir yöntem olmuştur.

ABD otomotiv firmalarınca geliştirilmiş olan transplant üretim modeli (üretimin pazara yakın noktalara kaydırılması) 1970'li yıllardan itibaren Japon otomobil firmalarınca daha da geliştirilmiş, ABD başta olmak üzere AB ülkeleri ve diğer ülkelerde yaygın olarak kullanılmıştır (Tezer, 1997:6).

Dünya çapında üretim örgütlenmesine sahip olan otomotiv sektöründe son yıllarda sektörün dünyadaki pazar payları konjonktüre göre sürekli değişim göstermektedir. 2002 yılı itibariyle dünyadaki otomotiv üretiminin 10 ülkede yoğunlaştığı görülmektedir. ABD, Almanya, Brezilya, Çin, Güney Kore, Fransa, Japonya, İngiltere, İspanya ve İtalya'nın oluşturduğu bu grup küresel ölçekte toplam üretimin %80'ine yakın bir kısmını gerçekleştirmektedir. Bu süreçte dünya otomotiv üretimi belirli ülkelere yoğunlaşırken benzer eğilim belirli firmalarda da görülmektedir. Motorlu taşıt aracı üreten firmaların sayısı azalarak, firma ölçekleri giderek büyümektedir. Dünya ölçeğinde 60 olan üretici firma sayısı 20'ye inmiş ve bu sektördeki şirket evlilikleri giderek artmıştır. Şirket evliliklerinin nedenleri; sınırlı ve giderek düşen kar oranları, aşırı kapasite ve yeni teknolojilerin geliştirilmesindeki giderek artan maliyetler olarak sıralanabilir. Gelişen rekabetçi ortamda, "ekonomik ölçek" hayati önem taşımakta ve bu eğilimde şirket birleşmelerini hızlandırmaktadır. Tüketici profilinin hızlı değişimi; bol çeşit, mükemmel kalite, uygun fiyat ve güvenli araçları öngörmektedir. Ayrıca çevre faktörü, yeniden kazanım ve enerji tasarrufunun da önem verilen faktörler arasında olması bu sektördeki rekabeti daha zorlu bir hale getirmektedir.

Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren çok uluslu şirketler, dünya ölçeğinde politikalar üretirken, kendi karlarını artırmak için yan sanayinin nasıl olması ve genel olarak piyasanın nasıl şekillenmesi gerektiğini de öngörmektedir. Dünya ölçeğindeki üretim ve tüketim politikaları yerel sektörü etkilemektedir.

1.2.2. Dünya Otomotiv Sanayiinin Yapısı ve Üretimi

Otomotiv sektörü, dünya genelinde güçlü tüketici talebi ile dinamik bir yapıya sahiptir. Sektör kullanılan teknoloji, üretim miktarı, istihdam hacmi, ürün çeşitliliği ve ticaret hacmi bakımından dünya çapında etkiye sahip bir sanayii kolu konumuna gelmiştir. Ancak, üretimin kalite ve miktarı, yatırımlardaki piyasa şartları, tüketici tercihlerindeki bölgesel farklılıklar, sektörün henüz dünya çapında homojen bir yapıya sahip olmadığını göstermektedir.

Dünya'da 1000 kişiye düşen otomobil sayısı ortalama olarak 96, Avrupa bölgesinde 333, Amerika bölgesinde 228 adet iken, Türkiye'de bu sayı 78 adettir. Türkiye otomobil ve toplam araç yoğunluğunda Romanya, Bulgaristan ve Brezilya'nın gerisindedir. Toplam motorlu taşıt aracı yoğunluğu bakımından dünya ülkelerine bakıldığında, 1000 kişiye düşen motorlu araç sayısı 132 adet iken, Türkiye'nin 112 adet ile dünya ortalamasının altında kalmaktadır.

AB ülkelerinde 1000 kişiye düşen toplam motorlu taşıt adedi 547, otomobil adedi ise 476'dır. 1000 kişiye düşen 632 otomobil adet ile Lüksemburg ilk sırada yer alırken, bunu sırasıyla 584 adet ile İtalya, 550 adet ile Almanya, 499 adet ile İngiltere ve 493 adet ile Fransa takip etmektedir. Otomobil yoğunluğu, ABD'de 459 iken, Japonya'da 439 ve G.Kore'de 219 adettir. Bu verilerden, otomotiv piyasasının, dinamik, bölgelere ve ülkelere göre değişen, güçlü bir talebi olan ve doymamış bir piyasası olan bir sektör olduğu sonucuna varılmaktadır (OSD, 2006:2).

19. yüzyılın sonlarına doğru otomobil üretimiyle başlayan motorlu araç üretimi 1900'da yıllık 9.500 adet olarak gerçekleşmiştir. Bu yıllarda üretim sadece ABD, Fransa ve Almanya'da yapılmaktadır. 1910 yılına kadar üretim emek yoğun bir özellik göstermiştir. Üretim, çok sayıda küçük atölyelerde sipariş üzerine yapılmıştır. İşletme başına düşen araç sayısı oldukça düşük

olup, üretilen araçlar da tamamen standart dışı olarak üretilmiştir. 1908 yılında Ford'un Model-T üretimine başlamasıyla seri üretime geçilmiş, motorlu araç üretiminde önemli bir süreç başlamıştır. Yeni üretim sisteminin başlamasından sonraki dönemlerde, üretimde önemli bir artış olmuştur (Bayraktar,1999:13).

Otomotiv sanayiinde üretim, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra çok hızlı bir gelişme göstermiştir. Özellikle Avrupa'da üretici firma sayısı, model ve araç sayısı hızla artmıştır. 1950 yılına kadar, özellikle 1. ve 2. Dünya Savaşı yılları ağırlıklı olmak üzere dünya motorlu araç üretiminin %80 den fazlası ABD önderliğinde gerçekleşmiştir. 1950'li yıllarda Avrupa ülkelerinin motorlu araç üretiminde kendilerini hissettirmeye başlamasıyla, ABD'nin etkisi yavaş yavaş azalmaya başlamıştır.

Avrupa ülkelerinde 1960-1965 yıllarında hızlanarak devam eden üretim artışının nedeni, seri üretim yöntemlerinin kullanılmaya başlanmasıdır. Japonya ise motorlu araç üretimine İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra girmiştir.

Gelişmekte olan ülkeler, 1960'lı yılların sonlarına doğru ucuz emeğe dayalı üretim merkezleri haline gelmişlerdir. Bu yıllarda Brezilya, Meksika, Arjantin gibi ülkeler, sektörde yatırım yapılan ülkelerin başında gelmektedir. 1970'lerde ise bu ülkelere, Uzakdoğu ülkeleri ve Türkiye'de katılmıştır. Günümüzde de Brezilya, Arjantin, Güney Kore, Hindistan, Filipinler, Tayvan, Malezya, Meksika ve Güney Afrika gibi ülkeler yaklaşık olarak %100 yerli katma değerli üretimlerini sürdürmektedirler (TMMOB, 1993:17-18).

1960-1970 yılları arasında üretim artarken, 1974 yılında yaşanan petrol krizi ile üretim miktarında bir düşüş olmuştur. Yaşanan durgunluk nedeniyle ABD ve Avrupa'da üretim ve satışlar düşerken, Japon üreticiler paylarını artırmaya başlamışlardır. Nitekim 1960 yılı için dünya otomotiv üretiminde Japonya'nın payı %3 iken, 1970'de %18'e, 1980'de %29'a yükselmiştir. ABD'nin payı ise 1960'da %48 iken, 1970'de %28, 1980 yılında

ise %21'e düşmüştür. Japonya, bu yıllarda maliyet ve kalitede önemli gelişmeler sağlayarak uluslararası rekabette zirveye ulaşmıştır. Japonya'nın bu başarısında geliştirmiş olduğu "yalın üretim" sistemi çok etkili olmuştur. Üretim tekniklerinden biri olan bu yöntem; işgücü, sermaye, amortisman ve zaman gibi girdilerde daha az birim kullanarak daha yüksek kalite elde edilmesine yönelik bazı tekniklere dayanmaktadır.

Dünya motorlu taşıt üretimi Tablo 1.2'de görüleceği üzere, 1950'de ABD'nin payı %76, Avrupa'nın payı %20'dir. Japonya'nın 1950'li yıllarda sektörde bir ağırlığı bulunmamaktadır. Dünya toplam araç üretimi ise 10.577'dir. 1960 yılına gelindiğinde ABD'nin üretim payında bir azalma olmuş, Avrupa'nın payında ise bir yükseliş gerçekleşmiştir. Japonya ise dünya otomotiv üretimde bu yıllarda kendini hissettirmeye başlamış, üretimdeki payı %3 olarak gerçekleşmiştir. 1970 ve 1980'li yıllar Japonya'nın üretim payını arttırdığı, Avrupa'nın ise % 40 ve 45'lik bir pay ile istikrarı yakaladığı yıllar olmuştur. 1990'dan sonrada diğer ülkelerin otomotiv sektörü üretimdeki payında bir artış olduğu dikkati çekmektedir.

Tablo-1.2:1950-1994 Yılları Dünya Motorlu Araç Üretimi(1000 Adet)

Yıllar	ABD		Avrupa		Japonya		Diğerleri		Toplam
	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet	%	Adet
1950	8.006	76	1.991	20	32	-	548	4	10.577
1960	7.905	48	6.837	41	482	3	1.264	8	16.488
1970	8.284	28	13.049	45	5.289	18	2.797	9	29.419
1980	8.010	21	15.496	40	11.04	29	4.016	10	38.565
1990	9.783	20	18.866	39	13.487	28	6.424	13	48.554
1994	12.268	27	16.308	32	10.554	23	10.313	18	49.439

Kaynak: Bedir, 1999:14

1980'li yıllar dünya otomotiv sanayiinin yeniden yapılanma sürecine girdiği yıllardır. Bu yıllarda, dünya çapında otomotiv sektörünü şekillendiren olaylardan ilki Japonya, Kuzey Amerika ve Avrupa'daki geniş piyasaların belli

bir doyuma ulaşmasıdır. Diğer ise, Japonların dizayn ve üretim tekniklerinde gösterdikleri gelişme sonucu daha fazla üretim avantajlarını yakalamasıdır. 1990 yılına kadar üstünlüğünü elinde tutan Japonya, 1993 yılından sonra ABD'nin rekabet gücünü geliştirmesiyle üretimde tekrar ikinci sıraya düşmüştür.

Dünya otomotiv sektör üretimi 1995 ve 2005 yılları arası veriler Tablo 1.3'de görülmektedir. OICA verilerine göre, bu yıllarda dünya otomotiv üretiminde ilk sıralarda yer olan ülkeler; ABD, Japonya, Almanya, Çin, Güney Kore, Fransa, İspanya, Kanada, Brezilya, Meksika'dır.

ABD dünya araç üretiminde birinci sıradadır. 1980 ve 1990'larda Japonya kaptırdığı birinciliği tekrar elde etmiştir. 1995'de dünya araç üretiminin %24'nü üretirken, 2005'de dünya üretiminin %18'ni ABD üretmektedir. ABD'nin ürettiği araç sayısında yıllar itibarıyla bir istikrar söz konusudur.

Dünya üretiminde ikinci sırada, Japonya yer almaktadır. Japonya'nın 1995'de dünya üretiminde aldığı pay %20 iken, 2005'de bu pay %16'ya düşmüştür.

Japonya'dan sonra dünya otomotiv üretiminde Almanya gelmektedir. 2005 yılında ABD, Japonya ve Almanya toplam 28.000 adet araç üreterek, dünya üretiminin % 42'ni üretmişlerdir. Çin, özellikle 2002'den sonra büyük bir atağa geçerek üretimini, önceki yıllara göre yüksek oranda artırmıştır. 1995'de 1.435.000 adet üreten Çin, 2005'de üretimini 5.757.000 adete yükseltmiştir. Dünya üretiminden aldığı pay, 1995'de %2.8'ten, 2005'de %8.6'e artırmıştır. Bu artışın nedeni olarak, Çin'in mühendislik ve know-how bakımından diğer üretici ülkelerle arayı hızla kapatmasını ve bu ülkede maliyetlerin düşük olması dolayısıyla yabancı yatırımların artmasını gösterebiliriz.

İtalya, 1995'ler de dünya üretiminde önemli bir konuma sahip iken, son yıllarda bunu devam ettirememiş, üretiminde düşüşler olmuştur. Bunda İtalyan firmaların yatırımlarını, maliyetlerin düşük olduğu başka ülkelere kaydırması etkili olmuştur. Fransa ve İspanya, üretimdeki istikrarlarını bu süreçte korumuşlardır. Sıralamada Türkiye'den sonra yer alan, Polonya ve Çek Cumhuriyeti, otomotiv sektöründe varlıklarını son yıllarda hissettirmeye başlamışlardır.

Türkiye, 2005 yılı itibariyle, 879.000 adet araç üretimiyle dünya üretiminde 17. sırada bulunmaktadır. Türkiye'nin dünya üretiminden aldığı payın son yıllarda arttığı görülmektedir. 1995 yılında 282.000 adet olan üretim, 2005'de 879.000 adete ulaşmıştır, diğer bir deyişle üretim iki kat artmıştır. Dünya otomotiv üretimi 1995'de 50.036.000 adet, 2005'de 66.465.000 adet olarak gerçekleşmiştir, diğer bir deyişle 2005 yılı üretimi 1995 yılı üretimine göre %32'lik bir artış göstermiştir. Sonuçta bu dönemde dünya otomotiv üretimi %32 artmasına rağmen, Türkiye otomotiv üretimi %200 artmıştır. Türkiye'nin üretimdeki artış hızı dünya üretimi artış hızından daha fazladır. Türkiye'nin özellikle son üç yıl üretiminde büyük bir artış olduğu görülmektedir. 2003-2004 ve 2005 yılları toplam üretimi 2.235.000 adettir. Bu üretim adeti, Türkiye'nin 1995'den 2002 yılına kadar toplam ürettiği araç sayısına denktir. 2005 yılı itibariyle Türkiye'nin toplam dünya otomotiv üretiminden aldığı pay %1.3 olmuştur.

Tablo-1.3: Ülkelere Göre Dünya Otomotiv Üretimi (Adet Bin)

	1995	1995* %	1996	1997	1998	1999	2000	2000* %	2001	2002	2003	2004	2005	2005* %
A.B.D	11,985	24	11,799	12,119	12,006	13,025	12,771	22,2	11,425	12,280	12,077	11,989	11,980	18
Japonya	10,196	20	10,346	10,975	10,050	9,905	10,145	17,6	9,777	10,258	10,286	10,511	10,799	16
Almanya	4,667	9,3	4,843	5,023	5,727	5,688	5,198	9,0	5,692	5,145	5,506	5,569	5,757	8,6
Çin	1,435	2,8	1,466	1,578	1,628	1,805	2,009	3,5	2,332	3,251	4,443	5,234	5,707	8,5
Gün.Kore	2,526	5,0	2,813	2,818	1,954	2,832	3,115	5,4	2,946	3,148	3,177	3,469	3,699	5,5
Fransa	3,475	6,9	3,591	2,581	2,954	3,033	3,352	5,8	3,628	3,693	3,620	3,665	3,549	5,3
İspanya	2,334	4,6	2,412	2,562	2,826	2,672	3,033	5,2	2,850	2,855	3,029	3,012	2,752	4,1
Kanada	2,408	4,8	2,397	2,571	2,173	3,057	2,962	5,1	2,532	2,629	2,546	2,711	2,688	4,0
Brezilya	1,629	3,2	1,805	2,067	1,573	1,344	1,671	2,9	1,798	1,793	1,820	2,317	2,528	3,8
İngiltere	490	0,9	463	480	483	494	296	0,5	286	276	1,846	1,856	1,803	2,7
Meksika	935	1,8	1,220	1,358	1,453	1,534	1,923	3,3	1,857	1,805	1,585	1,577	1,670	2,5
Hindistan	636	1,2	762	746	513	780	796	1,3	825	892	1,160	1,511	1,626	2,4
Rusya	994	1,9	1,004	1,174	-	1,172	1,203	2,0	1,250	1,220	1,280	1,386	1,351	2,0
İtalya	1,667	3,3	1,545	1,817	1,693	1,701	1,738	3,0	1,580	1,427	1,321	1,142	1,038	1,5
Belçika	468	0,9	437	430	406	291	1,033	1,7	1,187	1,056	904	900	928	1,4
Türkiye	282	0,5	277	344	346	297	431	0,7	271	347	533	823	879	1,3
Polonya	381	0,7	401	322	499	695	556	0,9	387	310	322	601	625	0,9
ÇekCum.	216	0,4	272	369	411	376	455	0,7	465	447	441	448	604	0,9
TOTAL Dünya	50,036		51,465	53,463	52,098	54,948	57,528		56,325	58,973	60,618	64,494	66,465	

Kaynak: International Organization of Motor Vehicle Manufacturer (www.oica.net)

(*) Belirtilen yıllara ait üretimin toplam üretim içindeki payı.

Dünya otomotiv sanayii üretiminde, 1920 yılında 80 olan üretici firma sayısı, 1930'da 30'a, 1950'de ise 9'a kadar inmiştir. Dünya üretiminde en büyük 10 firma; General Motors, Ford, Toyota-Daihatsu-Hino, Volkswagen Gruppe, Daimler-Chrysler, PSA Peugeot-Citroen Honda, Nissan, Hyundai-Kia ve Fiat-Iveco olarak sıralanmaktadır.

Tablo-1.4:Üretici Firmaların 2005 Dünya Motorlu Araç Üretimi (Adet)

Firmalar	Toplam	Otomobil	Hafif Tic.A.	Kamyon	Otobüs	%*
GeneralMotor	9.097.855	5.657.225	3.383.084	46.786	10.760	14,0
Toyota	7.338.314	6.167.038	943.129	185.910	52.237	11,2
Ford	6.497.746	3.514.496	2.903.920	79.330	-	10,0
Volkswagen	5.211.413	4.979.487	193.864	32.563	5.499	8,0
DaimlerChrysler	4.815.593	1.965.410	2.353.989	435.535	60.659	7,3
Nissan	3.494.274	2.697.362	650.671	140.188	6.053	5,3
Honda	3.436.164	3.324.282	48.642	63.240	-	5,2
Peugeot-Citroen	3.375.366	2.282.690	392.676	-	-	5,1
Hyundai-Kia	3.091.060	2.726.600	126.836	137.995	99.629	4,7
Renault-Dacia-S	2.616.818	2.195.162	421.656	-	-	4,0
Suzuki-Maruti	2.071.707	1.723.022	348.685	-	-	3,1
Fiat-İveco	2.037.695	1.539.576	394.900	81.632	21.587	3,1
Mitsubishi	1.331.060	998.043	328.992	4.025	-	2,0
BMW	1.323.119	1.323.119	-	-	-	2,0
Mazda	1.287.561	1.091.756	193.374	2.431	-	1,9
Daihatsu	1.011.249	803.176	194.877	13.196	-	1,5
16 Firmanın Top.	58.036.994	42.988.444	12.879.295	1.222.831	256.424	
Dünya Top.Üretim	65.318.744	45.855.503	16.657.683	2.467.985	337.573	

Kaynak:International Organization of Motor Vehicle Manufacturer (www.oica.net)
(*) Firma toplam üretiminin dünya toplam üretimi içindeki payı

Dünya otomotiv sektöründe faaliyet gösteren en büyük ilk 16 firmanın toplam üretimleri ve bunların araç türlerine göre dağılımı gösterilmiştir (Tablo 1.4). Sektörde faaliyet gösteren 16 firma, toplam araç üretiminin %88 üretmektedir. Toplam otomotiv üretiminde birinci sırada General Motor, ikinci sırada Toyota, üçüncü sırada Ford firmaları yer almaktadır. Bunları

Volkswagen, Daimler Chrysler ve Nissan firmaları takip etmektedir. Son sıralarda ise BMW, Mazda ve Daihatsu firmaları bulunmaktadır.

İlk dört sırada bulunan General Motor, Toyota, Ford ve Volkswagen, firmalarının toplam üretimdeki payı %43 dür. Önde gelen bu dört firma, sektörde en fazla otomobil ve hafif ticari araç üretiminde yoğunlaştırdıkları görülmektedir. Toplam dünya üretimi yüzde olarak ifade edildiğinde, bu firmalar otomobil üretiminden %44, hafif ticari araçlar üretiminden %47, kamyon üretiminden %10, otobüs üretiminden ise %19 pay almaktadır.

Kamyon üretiminde önde gelen firmalar sırasıyla Daimler Chrysler, Toyota, Nissan ve Hyundai-Kia firmalarıdır. Bu firmalar 2005 yılı içerisinde sırasıyla 435.535, 185.910, 140.188 ve 137.995 adet üretim yapmıştır. Bu dört firma toplam kamyon üretiminin %34 gerçekleştirmiştir. Otobüs üretiminde ise 99.629 adet ile Hyundai-Kia, 60.659 adetle Daimler Chrysler, 52.237 adetle Toyota firmaları ilk sıradadır.

Bununla birlikte lüks otomobil üretiminde ön sıralarda yer alan BMW firması 1.323.119 adet üretimle otomobil üretiminde onbeşinci sırada yer alırken, 2005 yılında toplam otomobil üretiminin %3'nü üretmiştir.

2005 yılı dünya motorlu araç üretimi yaklaşık 65.318.744 adet olarak gerçekleşmiştir. Bunun 45.855.503 adeti otomobil, 16.657.683 adeti hafif ticari araç, 2.467.985 adeti kamyon, 33.573 adeti otobüstür. Başka bir ifade ile toplam motorlu araç üretiminin %70'ni otomobil, %25'ni hafif ticari araç, %5'ni kamyon ve otobüs üretimi oluşturmaktadır.

Üretici firmaların, bölgelere göre, o bölgenin toplam otomotiv üretiminden aldıkları pay, Tablo 1.5'de gösterilmiştir. Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren Avrupa, Amerika, Japon ve Kore'li üreticilerin, firma bazında bölgelerdeki üretim oranları şöyledir; Avrupalı firmalar daha çok Avrupa bölgesinde üretim yapmaktadırlar. Bölge üretiminin %72'si, bu firmalar

tarafından gerçekleştirilmektedir. Bölgede en çok üretim yapan firmalar; Volkswagen, Peugeot, Renault ve Fiat firmalarıdır. Avrupalı firmaların Güney Amerika bölgesinde de bölge üretimin %67'ni ürettiği görülmektedir. Bu bölgede Fiat ve Volkswagen en çok üretim yapan firmalardır. Diğer Avrupa ülkeleri ve Türkiye'de toplam bölge üretiminin %38'i bu firmalar tarafından üretilmektedir.

Tablo-1.5:1999 Yılı Firmaların Bölgelere Göre Dünya Araç Üretim Payı (Adet)

	Kuzey Amerika	Güney Amerika	A B	Diğer AB, Türkiye	Jap.	Gün. Kore	Diğer	Top.
Avrupalı Üreticiler	22	67	72	38	0	0	13	34
BMV			6				1	2
FIAT		27	10	14			2	5
DAIMLERCHRYSLER	19	4	8					9
PEUGEOT-CIT.		2	14	1			2	4
RENAULT		6	12	9				4
VOLKSWAGEN	2	27	19	15			8	9
VOLVO			3					1
Amerikalı Üreticiler	60	29	22	4			8	27
FORD	26	8	10	2			5	12
GM	33	22	12	2			3	15
Japon Üreticiler	18	3	5	3	100		37	28
DAIHATSU					7			1
FUJI-SUBARU	1				5			1
HONDA	6	1	1		12		2	4
ISUZU	1				3		4	1
MAZDA					8		2	2
MITSUBISHI	1		1		10		6	3
NISSAN	3		2		14		3	4
SUZUKI-MARUTI	1		2		9		10	3
TOYOTA	6	1	1		32		9	9
Koreli Üreticiler				7		100	3	6
DAEWOO				6		27		2
HYUNDAI				1		45		2
KIA						24	2	1

Kaynak:International Organization of Motor Vehicle Manufacturer (www.oica.net)

ABD'li üreticiler, Kuzey ve Güney Amerika'da toplam üretimin %80'ni, Avrupa bölgesinde ise toplam üretimin %22'lik bir kısmını karşılamaktadırlar. Özellikle ABD'li firmalardan, GM ve Ford firmalarının tüm bölgelerde etkin

olduğu görülmektedir. Ayrıca, Japon ve Kore firmaları kendi ülkelerindeki araç üretiminin tamamını yakınına karşılamaktadır. Bölgesel dağılımda, yatırım yapılacak ülkelerin büyük bir iç pazara sahip olması, otomotiv talep potansiyeli yüksek pazarlara yakın olması, düşük maliyetler, yatırım yapmaya elverişli alt yapı, gelişen pazarlarda uygulanan cazip teşvik sistemleri gibi faktörler etkili olmaktadır.

Küreselleşme ile birlikte otomotiv sektöründe faaliyet gösteren firmaların dış ülkelerde üretimleri de artmıştır. Bu tarz bir üretimin yatırımcıya sağladığı avantaj, ucuz işgücü, hammadde temini, çeşitli teşviklerden yararlanma, gibi maliyet düşürücü gibi etkilere sahiptir. Ayrıca yatırımın yapıldığı ülkeye yeni istihdam yaratması, yerli sanayiye ve ekonomiye kaynak sağlaması nedeni ile toplumda yerli üreticiye sahiplenme duygusu oluşturarak ürüne sosyo-ekonomik rekabet gücü sağlamaktadır (Bilgin,1999:5).

Sonuç olarak, Japon ve Kore firmaları iç pazarların yüzde yüzüne hakim oldukları gibi, Japon üreticileri ABD’de %21, Avrupa’da %5’lik bir üretim payı elde etmişlerdir. ABD ve Avrupalı üretici firmalarda, toplam üretimlerinin çoğuna kendi bölgelerinde üreterek bu bölgelerde bir üstünlük elde etmişlerdir. Dünya otomotiv sektörü üretiminde Avrupalı firmalar %34, Japon firmaları %28, ABD firmaları %27, Kore firmaları ise %6 paya sahiptir.

1.2.3. Dünya Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret

1.2.3.1.İhracat

Dünya otomotiv sanayii firmaları 1960’dan sonra ihracata önem vermeye başlamışlardır. İlk başlarda araçların satılması tarzında devam eden ihracat şekli, daha sonra dış ülkelerde montaj sanayiinin kurularak, aracın parçaların ihracatı şeklinde süregelmiştir.

1960 yılında otomotiv ürünleri ihracatında ilk sırayı Almanya, İngiltere, ve ABD alırken, Japonya son sıralarda yer almıştır. 1975 yılına gelindiğinde Japonya büyük bir ihracat atağı yaparak ilk sıralara yerleşmiş, günümüze kadar ilk sıralardaki yerini korumuştur. Japonya'nın 1960 yılında ihracatı 39.000 adet iken, 1995 yılındaki ihracatı 3.790.000 adet olmuştur. Almanya'nın ise 1995 yılında ihracatı 2.640.000 adet olarak gerçekleşmiştir. Almanya'nın ardından 2.261.000 adetlik ihracat ile Fransa gelmektedir. İtalya'nın ve İngiltere'nin diğer ülkelere göre ihracatı düşük miktarda kalmıştır (Bkz. Tablo 1.6).

Japon otomotiv sanayii, 1962 yılında 6 ülkede 7 montaj hattını, 1966 yılında 22 ülkede 49'a çıkarmıştır. Dışa açılma politikalarını başarıyla sürdüren Japon otomotiv firmaları 1980'lerin sonuna doğru yılda 10 milyon adetin üzerinde araç üretilip, bunun 6 milyon kadarını ihraç edebilecek düzeye gelmiştir. 1981 yılında Japonya toplam dünya ihracatının %31'ni, Almanya ise %23'nü gerçekleştirmiştir (Ünsal, 1989:20).

Tablo-1.6:Otomotiv Sanayiinde Gelişmiş Ülkelerin Toplam Araç İhracatı
(1000 adet)

Yıllar	Almanya	Fransa	İtalya	İngiltere	ABD	Japonya
1960	982	581	204	539	323	39
1970	2.104	1.525	671	863	379	1.087
1980	2.085	2.219	592	481	807	5.967
1990	2.766	2.316	901	510	935	5.831
1995	2.640	2.261	807	837	1.244	3.790

Kaynak: Bedir, 1999:16

Japonya'nın fiyat, kalite, model zenginliği, satış sonrası servis ve tüketici tercihlerinin belirlenmesi konularında ulaştığı anlayış, Japon üreticilerine ihracatta karşılaştırmalı üstünlük gücü sağlamaktadır. Japonya'nın dünya otomotiv sanayii pazar payını giderek artırması AB başta olmak üzere, diğer ülkeleri kendi üreticilerini korumaya yönelik tarifeler ve

miktar kısıtlamaları gibi korumacı önlemler almaya yönelmiştir (Bilgin, 1999:8).

Otomotiv ürünleri ihracatının, dünya genel ihracatı içerisinde payı 1980-1985 yılları arasında %5 olan payı, 1985-1990 arasında %14, 1990-1995 arasında %8, 1995-2000 arasında %5, 2000-2005 arasında ise %10 olarak gerçekleşmiştir (www.wto.org).

Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre otomotiv sektöründe, ülkelerin dünya ihracatından aldığı paylar Tablo 1.7’de gösterilmiştir. 2005 yılı itibariyle 25 üyelik Avrupa Birliği, 486.83 milyar dolar ile ihracatta ilk sıradadır. Onu 134.21 milyar dolar ile Japonya, 85.99 milyar dolar ile ABD takip etmektedir. Kanada, Kore, Meksika, Brezilya ve Çin otomotiv sektörü ihracatında ABD’den sonra gelmektedir. 2005 yılı itibariyle Türkiye 9.36 milyar dolar ile Çin’den sonra sıralamaya girerek ihracatta önemi artırmıştır.

Tablo-1.7: Dünya Otomotiv İhracat Payı ve Yıllık Değişim Oranı

	Değer (Milyar Dolar)	Dünya İhracatındaki Payı			Yıllık Değişim Oranı			
	2005	1990	2000	2005	2000- 2005	2003	2004	2005
Avrupa Birliği (25 ülke)	486,83	-	49,8	53,3	11	22	18	2
Japonya	122,90	20,8	15,3	13,5	7	11	13	6
ABD	85,99	10,2	11,6	9,4	5	3	10	13
Kanada	66,75	8,9	10,5	7,3	2	1	12	5
Kore	37,75	0,7	2,6	4,1	20	33	40	17
Meksika	35,38	1,4	5,3	3,9	3	-3	6	11
Brazilya	11,97	0,6	0,8	1,3	21	33	33	38
Çin	9,96	0,1	0,3	1,1	44	33	76	59
Türkiye	9,36	0,0	0,3	1,0	43	57	59	16
Tayland	7,98	0,0	0,4	0,9	27	22	40	44
Güney Afrika	4,35	0,1	0,3	0,5	21	29	19	18
Tayvan	3,82	0,3	0,4	0,4	11	22	23	2
Avustralya	3,52	0,2	0,4	0,4	10	18	12	14
Arjantin	3,05	0,1	0,4	0,3	8	-9	44	39

Kaynak: Dünya Ticaret Örgütü (www.wto.org)

Ülkelerin dünya otomotiv sektöründeki ihracat paylara bakıldığında, Türkiye'nin 1990 yılında dünya otomotiv sektörü ihracatından bir pay almadığı söylenebilir. 2000 yılında Türkiye'nin aldığı pay 0.3'e yükselmiş 2005'de ise 1.0 olmuştur. Diğer bir değişle, 2005 yılı itibariyle dünyada ihraç edilen toplam 100 dolarlık ihracatın 1 doları Türkiye aittir. Türkiye'nin toplam dünya otomotiv sektöründeki ihracatta payında bir artış olmuştur.

AB üyesi 25 ülkenin 2000 de dünya toplam otomotiv ihracatından aldığı pay % 49.8'den, 2005'de % 53.3'e yükselmiştir. Japonya'nın 1990'dan itibaren toplam dünya ihracatındaki payında bir düşüş vardır. 1990'da %20.8 olan payı, 2000'de %15.3'e, 2005'de ise %13.5'e düşmüştür. Aynı durum ABD firmaları için de geçerlidir. Bu düşüşün nedeni, otomotiv sektöründe faaliyet gösteren ABD ve Japon üretici firmaların son yıllarda başka ülkelerde yatırım yapmasıdır. Örneğin Japon firması olan Toyota, 2005 yılı itibariyle Kanada, ABD, Meksika, Fransa, Malezya, Tayland ve Türkiye'nin de aralarında bulunduğu toplam 22 ülkede, Honda firması ise 15 ülkede üretim yapmaktadır. Bir Amerikan firması olan General Motor (GM) 19 ülkede, Ford firması ise 23 ülkede üretim yapmaktadır (www.oica.net).

2000 ile 2005 arasında ülkelerin ihracatındaki değişim oranlarına bakıldığında, Türkiye'de 2000-2005 yılları arasında ortalama %43 değişim oranı ile Çin'den sonra en çok yıllık değişim gerçekleştiren ülke olmuştur. Başka bir değişle Türkiye, bu yıllar arasında otomotiv sektörü ihracatını ortalama %43 artırmıştır. Özellikle 2003 ve 2004 yıllarında bir önceki yıl ihracat rakamlarına göre yıllık değişim oranlarının en yüksek olduğu ülke Türkiye ve Çin'dir. 2003'de Türkiye'de bir önceki yıla göre ihracat %57 artarak, değişim oranı itibariyle ilk sırada yer almıştır.

Dünya araç ihracatında en büyük payı binek otomobili ihracatı almaktadır. Toplam dünya araç ihracatının %84'ünü otomobil, %14'ünü kamyon ve kamyonet, %2'sini de otobüs ve minibüs ihracatı oluşturmaktadır (Bkz. Tablo1.8).

Otomobil ihracatında 101 milyar dolar ile Almanya 1. sırada yer almaktadır. Toplam otomobil ihracatının %22'si bu ülkeye aittir. Onu Japonya, Kanada ve Fransa takip etmektedir. ABD otomobil ihracatında 7. sıradadır. Türkiye ise dünya otomobil ihracatı sıralamasında 17. sıradadır.

Ticari araç (kamyon ve kamyonet) ihracatında 1. sırada Kanada olup, onu Almanya ve ABD izlemektedir. Japonya 4. sırada yer alırken Türkiye 10. sıradadır. Dünya otobüs ve minibüs ihracatında Almanya ilk sırada, onu Japonya takip etmektedir. Türkiye ise ABD den daha fazla ihracat yaparak 4. sırada yer almıştır.

Tablo-1.8: Araç Türü Bazında Dünya Otomotiv Ana Sanayii İhracatı 2004
(Değer Olarak 1.000.000 Dolar) (SITC)

Binek Otomobil			Ticari Araç(Kamyon-Kamyonet)		Otobüs-Minibüs	
1	Almanya	101.378.487	Kanada	9.002	Almanya	1.531
2	Japonya	74.822.893	Almanya	8.806	Japonya	1.334
3	Kanada	36.662	ABD	8.713	Kanada	689
4	Fransa	35.183	Japonya	8.071	Türkiye	556
5	Belçika	28.751	Meksika	6.668	ABD	526
6	İspanya	26.295	Fransa	5.133		
7	ABD	25.183	İspanya	4.165		
8	Gün.Kore	24.183	İtalya	3.512		
9	İngiltere	22.388	İngiltere	2.382		
10	Meksika	11.840	Türkiye	2.212		
11	İtalya	8.399				
12	İsveç	8.079				
13	Avusturya	7.694				
14	Çek Cum.	4.592				
15	Slovakya	4.240				
16	Polonya	4.237				
17	Türkiye	3.933				
Dünya Toplam İhracatı		455.839.483		72.285.583		8.599.982

Kaynak:Uluslararası Ticaret Merkezi (www.intracen.org)

Dünya otomotiv yan sanayii ihracatı toplam 204 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Almanya yan sanayi ihracatında ilk sırada olup, 31 milyar dolar ihracat ile toplam yan sanayii ihracatının ile %15'lik bir paya sahiptir.

Almanya'yı ABD, Japonya ve Fransa izlemektedir. Türkiye ise 23. sırada bulunmaktadır.

Tablo-1.9: Dünya Otomotiv Yan Sanayii Ürünleri İhracatı 2004
(Değer Olarak 1.000.000 Dolar)

1	Almanya	31.272	13	Çin	4.403
2	ABD	30.520	14	İsveç	3.766
3	Japonya	23.618	15	Polonya	3.067
4	Fransa	15.316	16	Avusturya	2.873
5	Kanada	12.393	17	Tayvan	2.694
6	İtalya	11.542	18	Hollanda	2.054
7	İspanya	10.193	19	Brezilya	1.963
8	Meksika	8.299	20	Macaristan	1.961
9	İngiltere	7.706	21	Portekiz	1.473
10	Belçika	5.863	22	Slovakya	1.203
11	Gün.Kore	5.271	23	Türkiye	1.198
12	Çek Cum.	4.529	24	Dünya Toplam İhracatı	204.713.00

Kaynak:Uluslararası Ticaret Merkezi (www.intracen.org)

1.2.3.2.İthalat

Dünya otomotiv sektöründe çok çeşitli marka ve modellerin bulunması, dolayısıyla tüketici tercihlerindeki çeşitlilik, ülkeler arasındaki ticarete korumacılık önlemlerinin kaldırılması, ülkelerdeki tüketici refahının artması ülkelerin bu sektörde ithalat yapmasını zorunlu kılmıştır. Ülkeler bu sektörde önemli bir oranda ihracat yapıyor olmuş olsa da, aynı zamanda büyük oranlarda ithalat yapmaktadırlar.

Otomotiv ithalatında ABD'nin yaptığı ithalat miktarının yüksekliği dikkati çekmektedir (Bkz. Tablo 1.10). Geçmişten günümüze kadar otomotiv ürünleri ithalatında en büyük pay ABD'ye aittir. ABD, İngiltere ve İtalya otomotiv ihracatından daha fazla ithalat yapmaktadır. ABD, 1995 yılında 4.776.000 adet otomotiv ithalatı gerçekleştirmiştir. Almanya 1.063.000 adet, İngiltere 1.147.000 adet, İtalya 965.000 adet ithalat yapmıştır. Avrupa ülkelerinin otomotiv ürünleri ticareti, ağırlıklı olarak daha çok ülkelerin kendi aralarında yapılmaktadır. Örneğin, Almanya'nın toplam ithalatının %72'si, AB

üyesi ülkelerden yapılmaktadır. Japonya ise en düşük otomobil ithalat gerçekleştiren ülkedir. 1995’de sadece 362.000 adet otomotiv ithalatı yapmıştır. Japonya’nın ithalat yaptığı ülkeler arasında en yüksek pay Almanya ve ABD’ye aittir. Japonya’nın Avrupa ülkelerinden yaptığı ithalatta mercedes, BMW ve volvo gibi lüks araç ithalatı ağırlık teşkil etmektedir (Bedir, 1999:19-20).

Tablo-1.10:Otomotiv Sanayiinde Gelişmiş Ülkelerin Toplam Araç İthalatı (1000 adet)

Yıllar	Almanya	İtalya	İngiltere	ABD	Japonya
1970	474	378	153	2.167	16
1980	638	617	858	3.459	44
1985	648	699	1.064	5.651	50
1990	981	1.106	1.139	4.710	222
1995	1.063	945	1.147	4.776	362

Kaynak: Bedir, 1999:20

AB ülkelerinin dünya otomotiv sektör ithalatındaki payı 2000 yılında %41.8, 2005’de %44 olmuştur. ABD’nin ise 1990 yılında toplam ithalattaki payı 1990 yılında %24.7, 2000’de %28.8, 2005 yılında ise payı %22.2’dir. ABD’nin ithalatı ile ihracatı ile karşılaştırıldığında, 1990’da ihracattaki payı %10.2, 2000 yılında %11.6, 2005 yılında ise %9.4 ile ABD’nin ithalatının ihracatından fazla olduğu sonucuna ulaşılır (Tablo 1.11).

Dünya otomotiv sektörü ithalatında ABD’yi, Kanada takip etmektedir. Çin, 2005 yılında dünya sektör ithalat payını, 1990 ve 2000 yıllarına göre arttırmıştır. Rusya, ithalatı son yıllarda artan ülkeler arasındadır. Türkiye’nin otomotiv ithalatında da bir artış görülmektedir. 1990’da %0.4 olan payı, 2000’de %1.0 olmuş, 2005’de ise payı %1.3’e ulaşmıştır. 2005’de otomotiv ithalatı 11.96 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2000 ve 2005 yılları arası ithalatındaki ortalama değişim oranı %15’dir. Türkiye’nin 2003 ve 2004

yıllarında ithalatında yüksek oranda bir değişim olmuştur. 2003 yılında bir önceki yıla göre ithalat %122 artmıştır.

Tablo-1.11: Ülkelerin Dünya Otomotiv İthalatındaki Payı ve Yıllık Değişim Oranı

	Değer (Milyar Dolar)	Dünya İthalatındaki Payı			Yıllık Değişim Oranı			
	2005	1990	2000	2005	2000- 2005	2003	2004	2005
Avrupa Birliği (25 ülke)	407,54	-	41,8	44,1	11	24	17	1
ABD	205,45	24,7	28,8	22,2	4	3	9	4
Kanada	57,61	7,7	7,8	6,2	4	5	8	9
Meksika	25,14	0,3	3,4	2,7	5	-5	8	16
Avustralya	15,19	1,2	1,4	1,6	12	30	20	14
Çin	13,55	0,6	0,6	1,5	29	84	13	-6
Rusya	12,90	-	0,4	1,4	40	35	50	42
Türkey	11,96	0,4	1,0	1,3	15	122	85	4
S.Arabistan	11,64	0,9	0,6	1,3	25	11	24	55
G.Afrika	9,27	-	0,4	1,0	31	41	45	30
İsviçre	8,52	1,9	1,1	0,9	6	12	11	2

Kaynak: Dünya Ticaret Örgütü (www.wto.org)

1.3.OTOMOTİV SANAYİİNİN EKONOMİDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

Otomotiv sektörü, sanayiileşmek isteyen ülkeler için lokomotif sektörlerden birisi olarak görülmektedir. Bunun nedeni, ekonominin diğer sektörleri ile olan ileri ve geri bağlantılarıdır. Otomotiv sanayii demir-çelik, petro-kimya, lastik gibi temel sanayii dallarının önemli bir alıcısıdır ve bu sektörlerdeki gelişmenin sürükleyicisidir. Turizm, altyapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araçlar sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Sektör kendi bünyesi dışında hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleriyle de yakından ilişkilidir. Bu nedenle sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından ilgilendirmektedir. Gelişmiş ülkelerin kalkınmalarında otomotiv sanayiinin büyük katkıları olmuştur. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde de

sanayileşme ve kalkınmanın anahtarlarından biri olarak kabul edilmektedir (Dikmen, 1988:78).

Otomotiv sektörü, ekonomik konjonktüre, özellikle büyüme oranlarına oldukça duyarlı olup, iç pazardaki talep daralmasından en çok etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. Krizler ve ağır durgunluk dönemlerinde ilk yarayı otomotiv sektörü almaktadır.

Ülke ekonomilerinin tarihsel gelişimine bakıldığında genelde ülkelerin büyüme stratejisi açısından birbirine benzer aşamalardan geçtikleri görülmektedir. Ülkeler ekonomik açıdan büyümek için, ithal ikamesine dönük büyüme, ihracata dayalı büyüme gibi büyüme stratejileri uygulamışlardır.

İthal ikameci yani korumacı bir anlayışa dayanan genç endüstriler tezine göre hükümetler, yeni endüstrileri, büyüüp uluslararası rekabeti karşılayacak güçlü hale gelmelerine kadar desteklemelidir. Böylece, sanayileşmeyi başlatmak için tarifeleri ve kotaları geçici önlemler olarak kullanmak gerekmektedir. Dünyanın en büyük üç piyasa ekonomisinden, Japonya 1970'lere kadar geniş kapsamlı ithalat koruma önlemleri, ABD ve Almanya on dokuzuncu yüzyılda mamüller üstünde yüksek tarife kotaları ile korunarak, kalkınmada önemli mesafeler almışlardır. Bebek endüstri tezine göre, gelişmekte olan ülkelerin imalatı potansiyel karşılaştırmalı üstünlüğü vardır, ama gelişmekte olan ülkelerdeki yeni endüstriler, başlangıçta, gelişmiş ülkelerle rekabet edemez. Bu nedenle gelişmekte olan ülkeler bu tür sektörleri korumalıdır. Otomotiv sektörü kalkınmada öncü sektörlerden birisi olduğundan, korumacı politikalar ile bir süre korunarak gelişmesi gerekmektedir. Asya ülkelerinden Güney Kore ve Tayvan gibi ülkeler otomotiv sektörünü korumak suretiyle sanayileşme büyük atılımlar gerçekleştirmişlerdir. Sektörün itici gücü, diğer sektörlerinde gelişmesine katkıda bulunmaktadır.

Otomotiv sektörü, ihracata dönük büyüme stratejisinde büyümeye öncülük edebilecek sektörlerden birisidir. İhracata dönük büyüme stratejisi, hükümet programlarının, ülkenin kaynaklarına göre karşılaştırmalı üstün durumdaki malların dış talebe göre üretilmesi amacıyla dizayn edilmesi anlamına gelmektedir (Kazgan,1988:85-86).

Otomotiv sanayiinin bir çok sektörle ileri ve geri bağlantısının bulunması, bu sektörün büyüme ve sanayileşmenin bir yolu olarak görülmesine neden olmaktadır.

İhracata dönük büyüme stratejisinin yararlarından birisi 'bağlantı etkilerine' sahip olmasıdır. Bağlantı etkileri, bir endüstride meydana gelen büyümenin ekonomideki sektörler veya diğer endüstriler üzerinde oluşturduğu faydalardır. Örneğin, otomotiv sektörünün gelişmesi demir-çelik, petro-kimya, lastik gibi temel endüstrilerin de gelişmesini sağlayacaktır. Bu tip etkileşime geri bağıntı denilmektedir. İkinci tip bağlantı ileri bağlantıdır. Bir ihracat sektörünün gelişmesi ekonomik altyapının (yollar, demiryolları, hava ulaşımı, telekomünikasyon gibi) gelişmesine de öncülük eder. Ekonomik altyapının gelişmesi ülkedeki diğer endüstrilerinde düşük maliyetle hizmet almalarını sağlayarak büyümeyi hızlandırır.

Dolayısıyla otomotiv sektörü, ülkelerin kalkınmada hem genç endüstriler tezi, hem de ihracata dönük büyüme stratejisinde anahtar sektörlerden birisidir.

Otomotiv sanayi sağladığı katma değer, yarattığı istihdam ve etkileşim içinde olduğu diğer sanayi kollarıyla, ülke ekonomisinde önemli bir yere sahiptir. Ayrıca sektörün doğrudan yarattığı istihdam ve katma değere ek olarak, diğer birçok sektörden girdi alması ve otomotiv ürünlerine yönelik reklam ve pazarlama faaliyetleri, otomobil finansmanına yönelik finans kuruluşları, tamir bakım ve yedek parça satışları, sigortacılık sektörü gibi

geniş bir satış ve satış sonrası hizmetlerde dikkate alındığında dolaylı bir şekilde ciddi bir istihdam kaynağı olduğu görülmektedir (İlkin,1991:78).

AB istatistiklerine göre, 2005 yılında Avrupa'da 2.2 milyon kişi otomotiv sektöründe istihdam edilmektedir. Bu rakam, toplam istihdamın %6'sına tekabül etmektedir. Son yıllarda, emek ücretinin yüksekliği ve gelişmiş sendikal haklar nedeniyle üreticiler maliyetin daha düşük olduğu doğu ülkelerine doğru yönelmelerin olduğu görülmektedir (Maybek,2006:3). Yapılan hesaplamalar otomotiv sanayiinde istihdam edilen her bir kişinin başka faaliyet alanlarında 20 kişiye istihdam imkanı sağladığını ortaya koymaktadır.

Dünyada otomotiv sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin sayısı birleşmeler dolayısıyla gittikçe azalmaktadır. Bu firmalar üretimlerini pazara yakın yerlere kaydırarak doğrudan yatırım yapmaktadırlar. Yatırım yapılan ülkeler, genellikle maliyetlerin düşük olduğu gelişmekte olan yada az gelişmiş ülkelerdir.

Gelişmekte olan ülkelerin ödemeler dengesi açıklarının kapatılmasında, yurtiçindeki tasarruflar yeterli düzeyde değildir. Bu açıkları kapatabilmek için en iyi alternatif doğrudan yabancı sermaye yatırımlarıdır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının, ithal ikamesini sağlayabileceği için ödemeler dengesinin ithalat ile ilgili döviz ödemeleri yükünü azaltması, yapılan üretimin bir kısmının dış piyasalara yönelik olarak ihracatı artırması ile ülkenin ödemeler dengesini etkileyeceği öngörülmektedir.

Yabancı sermaye yatırımlarının ödemeler dengesine olan etkisi iki şekilde ortaya çıkmaktadır; Birincisi, yabancı sermaye yatırımları ile birlikte ülkenin döviz rezervinin artması; ikincisi ise, ithalatı ikame ederek ve ihracattan sağlanan kazançla ödemeler dengesine sağlayacağı katkıdır. Yatırım yapmak üzere ülkeye gelen yatırımcı fabrika veya işletmesini kurma aşamasında veya kuruluş sırasında, birçok girdiye ihtiyacı olacaktır. Bu

girdilerin büyük bir kısmı ev sahibi ülke tarafından sağlanacağı için, yabancı sermaye girişi, döviz kazandırıcı bir etkiye neden olacaktır.

Yabancı sermayenin ülkeye getirdiği yabancı para, uzun dönemde ithalatı ikame edici ve ihracatı arttırıcı etkiler yaratarak, ödemeler dengesine olumlu katkıda bulunur. Ancak daha sonra yurtdışına yapılan kar transferleri ve lisans ve diğer yabancı faktör ödemeleri sonucu ödemeler dengesinin olumsuz yönde etkilenmesi söz konusu olacaktır.

Yabancı yatırımcılar, ev sahibi ülkede yapmış oldukları yatırımları sonucu elde ettikleri karları ana ülkelerine transfer etmeyi amaçlarlar. Diğer taraftan ev sahibi ülke ise, bunun tam tersine karların yurt içinde kalmasını ve yurt içindeki yeni yatırımlara kanalize edilmesi amacındadır. Sonuçta ev sahibi ülke açısından, ödemeler dengesinin yabancı sermaye yatırımlarından olumlu etkisinin olabilmesi için gelen yabancı sermayenin artış hızının, transfer edilen sermaye gelirinin artış hızından fazla olması gerekmektedir.

Yabancı sermayeli otomotiv işletmelerinin araştırma ve geliştirmeye verdikleri önem, teknolojik yeniliklere açık olmaları, ülke ekonomisi açısından rekabeti geliştirici ve yerli üretim şirketlerine teknoloji transfer imkanını sağlamaları gibi olumlu katkıları bulunmaktadır. Yabancı sermayeli işletmeler üretim merkezlerinde geliştirdikleri son teknolojileri yabancı yatırım yaptığı ülkedeki merkezlerine transfer ederek, o ülkenin teknolojik yenilik ve gelişmesine önemli katkıda bulunurlar. İşletmelerin yoğun rekabet halinde olmaları, talep koşulları, tüketici tercihleri nedeniyle sürekli yeni ürün geliştirme amaçları doğrultusunda pazarda etkin yer alabilme ve söz sahibi olabilme fırsatlarını yakalamaları için ürünlerinde yenilik ve en son teknolojik donanım önemli bir konumdur.

Yabancı sermayeli otomotiv işletmelerinin tümü uluslararası kalite standart belgesine sahiptir. Yabancı firmalarla üretim yapan o ülke ortakları arasındaki yoğun entegrasyon ve işbirliği sonucunda teknoloji transferi

gerçekleşmektedir. Böylece hem kalite hem de teknoloji açısından yatırım yapılan ülkede dış rekabette avantaj sağlanmış olunur.

Uluslararası firmaların hakim olduğu sektörde otomotiv şirketleri yatırım yapılan ülke ekonomisine ihracat, vergi geliri, teknoloji transferi, rekabet gücü etkisi gibi önemli katkılar sağlamaktadır.

Otomotiv sanayii tüketici tercihlerinin değişmesi ile bağlantılı olarak teknoloji kullanan ve geliştiren bir sektördür. Sektörde teknolojiye olan talep birçok temel sanayii kollarına itici etki yapmaktadır. Dolayısıyla otomotiv sanayiide kullanılan, transfer edilen ve keşfedilen teknoloji birçok sanayii dalında mühendislik sanayiilerinin kurulmasını ve geliştirilmesine neden olmaktadır. Dolayısıyla imalat sanayiindeki teknolojik düzeyin yükselmesinde büyük bir katkı sağlamaktadır. Otomotiv sanayiinde kullanılan parçaların çoğu teknik ve hassas parçalardır. Dolayısıyla sanayiinin gelişimine paralel olarak bu parçaların imalinde kullanılan teknoloji ve teknik bilgi birikimini de geliştirmektedir.

Otomotiv sektörü tamamen kayıt altında olan bir sektördür. Onun için sektörde vergi kaçağı söz konusu değildir. Devletin bu sektörden topladığı vergide, ülkeler açısından önemli ve istikrarlı bir gelir kaynağı olmaktadır. Sanayileşmiş ülkelerin tamamına yakınında otomotiv sanayii firmaları, ülkelerin büyük şirketleri sıralamasında ilk sıralarda yer almaktadır Otomotiv sektörü, üretim büyüklüğü ve yarattığı katma değer itibarıyla ise toplam imalat sanayii üretimi içerisinde yine ilk sıralarda bulunmaktadır. Örneğin, 1914 yılında ABD imalat sanayii üretimi içerisinde 14. sırada bulunan otomotiv sanayii, yüzyılın ilk çeyreğinden sonra birinci sıraya yükselmiş ve bu durumunu uzun yıllar sürdürmüştür.

Dünyada motorlu taşıt aracı üreten firmaların sayısı azalarak, firma ölçekleri giderek büyümektedir. Gelişen rekabetçi ortamda, "ekonomik ölçek" hayati önem taşımakta ve bu eğilim şirket birleşmelerini hızlandırmaktadır.

Gelecekte en fazla 5 firmanın dünya ölçeğinde üretim yapacağı öngörülmektedir. Ölçek ekonomisi kuramında, firmalar üretim düzeylerini artırdıkça azalan marjinal maliyetler karşılaşırlar. Bir birim üretmenin maliyeti, üretim seviyesi artıkça düşmektedir

Ölçek ekonomisi, bir firma ya da sanayi dalının iç yapısında meydana gelen değişikliklerin o firma ya da sanayi dalına sağlamış olduğu yararlardır. Belli bir üretim hacmine ulaşan firma, üretimine daha az girdi kullanarak daha fazla çıktı ile devam edebiliyorsa bu firma içsel ekonomilerden yararlanmaktadır. Büyük ölçekli üretim ekonomileri çeşitli şekilde ortaya çıkar. Örneğin geniş bir piyasa, ileri teknolojik yöntemlerle maliyetlerin düşürülmesine olanak sağlar. Kitlemel üretim dolayısıyla çeşitli pazarlama fonksiyonları daha büyük hacimde yapılabilir. Ayrıca daha az stok bulundurma ihtiyacı doğar. Bütün bunlar maliyetlerde tasarrufa yol açar. Geniş bir piyasa, bunlardan başka üretim, planlama, yönetim, araştırma ve geliştirme gibi faaliyetlerde de yüksek derecede kalifiye elemanlar çalıştırılmasına olanak verir.

Sektörün etkilediği bir diğer alan da ulusal savunma sanayiidir. Ulusal savunma sanayiinde dışa bağımlılığın azaltılması otomotiv ana ve yan sanayiinin gelişimi ile yakında ilgilidir.

Bu özellikleri nedeni ile otomotiv sanayii, stratejik bir sanayii olarak bütün ülkelerin yakın ilgisini çekmekte ve sektör için hükümetler özel bir planlama ve politikalar yapmaktadırlar. Sektör, küresel düzeyde değişen pazar ve rekabet koşulları nedeni ile, sürekli ve dinamik bir gelişme içindedir (Yeşilyurt, 2002:6).

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ

Türk otomotiv sektörü pek çok açıdan Türk ekonomisi için sürükleyici sektörlerden birisidir. Sektör yarattığı katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak istihdam yaratması, dış ödemeler dengesi üzerindeki pozitif etkisi, sektördeki üretici ve işletmelerin ödedikleri ve sektör ürünlerinin satışlarından elde edilen vergi gelirleri gibi bir çok alanda ekonomiye önemli katkıda bulunmaktadır. Türkiye, kendi bölgesinde ileri düzeyde bir otomotiv sanayiine sahip olan tek ülke olması sebebiyle sektör açısından stratejik bir öneme sahiptir.

2.1. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN GELİŞİMİ

Bu bölümde, Türk otomotiv sanayii planlı dönem öncesi, 1963-1980 dönemi ve 1980 sonrası olmak üzere üç ayrı dönemde ele alınarak, sektörün gelişimi üzerinde durulacaktır.

2.1.1. Planlı Dönem Öncesi Otomotiv Sektörün Gelişimi

Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda otomotiv sanayiinin varlığından söz etmek mümkün değildir. İlk motorlu araçlar ülkeye ithalat yoluyla girmiş olup, 1929 yılında Ford Motor Company firması, İstanbul'da ilk defa montaj işini başlatmış, Balkanlar, Rusya ve Ortadoğu'ya ihracat yapmak üzere günlük 48 adet kamyon ve otomobil üretimi gerçekleştirilmiştir. Ancak 1930'larda, dünya ekonomik krizinin patlak vermesiyle üretim düşmüş ve kapanmak zorunda kalmıştır (Azcanlı, 1995:57).

Türkiye'de otomotiv sanayiinin temelleri, 1950'li yıllardan sonra atılmıştır. Düzenli olarak karayollarının yapımı 1948 yılı itibariyle başlamış, Amerikan ekonomik yardım planı (Marshall) çerçevesinde karayollarının gelişimine hız verilmiştir. Bu dönemde karayolları ağının genişlemesi, şehirleşme, benzin istasyonlarının yaygınlaşması, gelir seviyesinin yükselmesi gibi faktörler otomobil talebinde artışa neden olmuştur. O yıllarda bu talep ithalat ile karşılanmış, bunun sonucunda da döviz rezervlerimiz olumsuz etkilenmiştir. Döviz tasarrufu amacıyla otomotiv üretiminin montaj sanayii yoluyla ve yabancı sermayeyi özendirmek suretiyle ülke içerisinde gerçekleştirilmesi yoluna gidilmiştir. Bu dönemde ilk olarak kamyon, kamyonet, jeep, pick-up ve minibüs montaj üniteleri kurulmuştur.

1950 yılında Türkiye'deki toplam otomobil parkı 13.400 adet olup, yıllık ortalama %17 büyümeyle 1955 yılında 30.000 adete çıkmıştır. 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.

Türkiye'de ilk kez otomotiv sanayii ürünleri imalatı 1954 yılında %25 yabancı sermaye ile kurulan Türk Willys Overland Ltd.'nin orduya jip ve kamyonet üretmesi amacıyla başlamıştır. Söz konusu yatırımı, 1955 yılında kamyon montajı yapmak üzere %10 yabancı sermayeli ve yılda 400 adet kapasiteli Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş.'nin kamyon fabrikası takip etmiştir.

1948 yılında Türk Hava Kurumu Etimesgut Okulu öğrencilerin uçuş öğrenimi için kullanacak eğitim uçaklarını üretmek üzere uçak fabrikası kurulmuştur. Daha sonra bu fabrika 1952 yılına kadar faaliyetlerini sürdürmüş, 1954 yılında ise bir Amerikan şirketi lisansı ile traktör fabrikasına dönüştürülmüştür. Mineopolis Moline Türk Traktör ve Ziraat Makinaları ismi verilen bu fabrika, ilk traktör montaj fabrikası olarak kabul edilmektedir (Ulusoy, 2000:21-22).

1958'de ithalat kotalarının sınırlandırılması ve montaj için özel kotaların yürürlüğe konması, firma sayısını arttırmıştır. Dolayısıyla 1959 yılında kamyon ve kamyonet üreten Ford lisansı ile Otosan ve Volkswagen lisansı ile Çiftçiler firması kurulmuştur (Azcanlı, 1995:86).

Otomotiv sanayiinin montajdan imalata geçilmesinin hedeflenmesi 1960'larda olmuştur. Bu yıllarda otomobilin imalatı üzerinde durulmuştur. 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 (Şevle, 1995:7).

Türk otomotiv sanayiinin yerli üretime geçişi montaj şeklinde başlamış olup, genellikle yabancı firmalarla işbirliği yapılmak suretiyle ve devletin desteği sağlanarak üretim gerçekleştirilmiştir. İthal ikameci politikalarda otomotiv montaj faaliyetlerinin başlanması sağlamıştır. Bu yıllarda ithalatçı-tüccar olan kişiler, otomotiv sanayiinin kurulmasına öncülük etmiştir.

2.1.2. Planlı Dönem (1963-1980) Otomotiv Sektörün Gelişimi

Türk otomotiv sanayii, 1960 yılından sonra montajdan imalata geçmiştir. Ancak 1980 yılına kadar iç pazar dönük olarak bir gelişim göstermiştir. Sektör, ölçek ekonomilerinden yararlanmayan, dış pazarlarda kalite ve maliyet avantajı ve üretiminde istikrar olmayan özelliklere sahiptir. Bu yıllarda sektör, tam olarak bir ithal ikameci politikayla dış rekabete karşı korunarak gelişmiştir.

Türk otomotiv sanayiinin 1963-1980 yılları arası gelişimi planlı dönemdir. Bu dönemde sektörün gelişim seyri için şunlar söylenebilir;

1963-1967 yıllarını kapsayan I. Beş Yıllık Kalkınma Planında (I.BYKP) otomotiv sanayiinin montajdan başlayıp kademeli olarak imalata kadar yükselecek şekilde geliştirilmesi temel hedef olarak tespit edilmiştir. Gerekirse ithalatın tamamen yasaklanması da düşünülmüştür. Bu amaçlar doğrultusunda ürünlerin üretim faaliyetlerini düzenleyen Montaj Sanayii Talimatnamesi 1964 yılında yürürlüğü girmiştir.

Bu dönemde yabancı otomotiv şirketleri ile ortaklaşa kurulan otomotiv şirketlerinin sayısında bir artış olmuştur. Büyük ölçüde yabancı sermaye ile kurulan otomotiv firmaları şunlardır; BMC, General Otomotiv, Ünver Otobüs Karoseri, Çelik Montaj, MAN Kamyon, Otoyol ve Otomarsan'dır. 1963'de 8 olan otomotiv firma sayısı, talimatnamenin yayımlanmasından sonra 1967 yılında 20'ye yükselmiştir.

Planlı dönemin başlamasıyla üretimde büyük artışlar olmuştur. 1963 yılında 11.112 adet olan toplam üretim, 1967'de 27.236 adete yükselmiştir. Kapasite kullanım oranı (KKO) 1963'de %21 iken, planlı dönemin sonunda %62 olmuştur. İthalat miktarında ise dönemin başından itibaren sürekli bir azalış yaşanmıştır. 1963'de 26.133 adet olan ithalat, 1967 yılında 13.863'e düşmüştür.

Tablo-2.12:1963-1967 Yılları Türk Otomotiv Sektörü

Yıllar	Üretim	KKO*	İthalat
1963	11.112	21	26.133
1964	11.189	39	20.461
1965	10.450	31	13.681
1966	18.147	42	14.197
1967	27.235	62	13.863

Kaynak:OSD Genel ve İstatistik Bülteni, 2006:19

(*) Kapasite Kullanım Oranı

Bu dönemin sonunda, yerleşmenin artması için yatırımın yapılması yerine firma sayısında artış olmuştur. Otomotiv sanayii üretiminde marka ve tip sayısı çoğalarak girdi üreten yan sanayiinin kurulması güçleşmiştir.

1968-1972 yıllarını kapsayan II.BYKP'na gelindiğinde, ilke olarak binek otomobilinde yerli imalatın gerçekleştirilmesi ve karayolu taşıt talebinin karşılanmasında yurtiçi imkanların tam olarak kullanılması hedef olarak alınmıştır. Diğer taraftan girdi üreten yan sanayiinin gelişmesine de önem verilmiştir.

Bu dönemin ilk yıllarında, günümüzdeki büyük otomotiv fabrikaları kurulmaya başlamıştır. 1968'de Koç Grubu, İtalyan Fiat Firması ile Türk Otomobil Fabrikaları A.Ş. (TOFAŞ), 1969 yılında Ordu Yardımlaşma Kurumu (OYAK) ve Fransa Renault işbirliği ile Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş kurulmuştur. Bu dönemde her iki firmanın üretim kapasitesi 20.000 adettir. Ayrıca Çukurova Makina Termodinamik Sanayii gibi otomotiv firmaları da bu dönemde kurulmuştur.

Bu plan döneminde pahalı ve kalitesiz üretim, düşük yerli üretim oranı, çok yetersiz kapasite kullanım oranı gibi sorunlar devam etmiştir. 1970 yılında yapılan devalüasyondan dolayı ortaya çıkan belirsizlik ortamı, yatırımları olumsuz etkilemiş ve hedeflere tam olarak ulaşılması engellemiştir.

II.BYKP döneminde yan sanayiinin gelişmesi konusunda önemli adımlar atılmıştır. Çok sayıda küçük ve orta ölçekli yan sanayii firmasının piyasaya girişiyle, yerli üretim katkı oranında artış olmuştur. Bu dönemde üretimde de artışlar yaşanmıştır. Bunda yeni kurulan otomobil fabrikalarının payı büyüktür. 1968'de 31.009 adet olan üretim 1972'de 71.897 adete ulaşmış, 5 yılda üretim %130 artmıştır. 1968'de 18.043 adetle yüksek miktarda gerçekleştirilen ithalat miktarı, 5 yılın sonunda, gittikçe azalarak 4.580 adete düşmüştür.

Tablo-2.13:1968-1972 Yılları Türk Otomotiv Sektörü

Yıllar	Üretim	KKO	İthalat
1968	31.009	34	18.043
1969	33.264	-	4.787
1970	23.523	-	3.924
1971	40.359	-	4.386
1972	71.897	54	4.580

Kaynak:OSD Genel ve İstatistik Bülteni, 2006:19

1973-1977 yıllarını kapsayan III BYKP ile dağıtık ve küçük kapasitelerle kurulu işletmelerin birleştirilmesi, yarım kalan yatırımların tamamlanması gibi hedefler belirlenmiştir. Ayrıca motor gibi katma değeri yüksek parça ve aksamaların üretiminin teşvik edilmesi hedeflenmiştir.

III.BYKP'nında ilk defa ihracat konusu ele alınmıştır. Otobüs ve kamyon ihracatının destekleneceği, yan sanayiinin dış ülkelerle bağlantılı olarak imalatının özendirileceği belirtilmiştir. Yatırımlar tamamlandıktan sonra üretimin %5'inin ihraç edileceği öngörülmüştür.

1976 yılı üretimin en yüksek düzeyde olduğu, ithalatın çok yoğun olduğu bir yıl olmuştur. Bu dönemde 2000 adet/yıl kapasiteye sahip Karsan Otomotiv Firması, üretime başlamıştır. Ünver Otobüs Karoseri Sanayii 1977 yılında gerçekleştirdiği bir değişiklikle, Otobüs Karoseri A.Ş.ne (OTOKAR) dönüşmüştür.

Bu dönemde sektörde faaliyet gösteren firma sayısındaki artışlara karşın yüksek maliyetler, düşük kapasite kullanım oranları, kalite ve standartizasyon eksikliği gibi sorunlar devam etmiştir. Ayrıca ana ve yan sanayii arasındaki yeterli bütünleşme sağlanamamıştır. Diğer yandan 1974 yılında yaşanan dünya petrol krizi Türk ekonomisini ve otomotiv sanayiini olumsuz etkilemiş, ihracat çok düşük bir düzeyde kalmıştır. Ayrıca üretimde de bir düşme başlamıştır. Bu düşüş 1981 yılına kadar devam etmiş, birçok

firma kapanırken, bir bölümü de geçici olarak üretimlerini durdurmak zorunda kalmıştır (Ulusoy, 2000:23-27).

1973 yılı ve sonrası üretim artmış, 1977 yılına kadar artış devam etmiştir. 1973'de üretim 105.659 adet olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde en yüksek üretim 146.095 adet ile 1976 yılına aittir. Daha sonra üretimde azalmalar olmuştur. 1979 yılında üretim adeti 86.963'tir. Kapasite kullanım oranı 1973 yılında %53, 1974'de %57, 1975'de %68'dir. En yüksek kapasite kullanımı %72 ile 1976 yılında gerçekleşmiştir.

Tablo-2.14:1973-1979 Yılları Türk Otomotiv Sektörü

Yıllar	Üretim	KKO	İthalat
1973	105.659	53	7.264
1974	113.566	57	9.474
1975	139.560	68	14.826
1976	146.095	72	22.048
1977	131.037	63	11.850
1978	96.360	48	14.301
1979	86.963	43	13.823

Kaynak:OSD Genel ve İstatistik Bülteni, 2006:19

Bu dönemde bir önceki planlı döneme göre ithalatta bir artış olmuştur. 1973'de 7.264 adet olan ithalat, artarak devam etmiştir. En yüksek ithalat rakamı 1976'da 22.048 adettir.

2.1.3.Dışa Açılma (1980 Sonrası) Dönemi Otomotiv Sektörün Gelişimi

Planlı dönem, ithal ikameci politikalarla yurtiçi pazara dönük üretim yapıldığı bir dönemdir. Devlet tarafından firmaların kurulmasına yönelik teşvikler verilmiştir. Teknolojisi ve kalitesi düşük, maliyetleri yüksek düşük üretim yapılmıştır. Ana sanayii üretimine paralel olarak yan sanayii üretiminde de dalgalanmalar olmuştur.

1980 yılından itibaren Türk otomotiv sanayiinin iç piyasa imkanları daralmıştır. Talep yetersizliği ve buna bağlı olarak ortaya çıkan kapasite eksikliği sektörün en büyük sorunu haline gelmiştir.

En önemli gelişme 24 Ocak 1980 kararları ile benimsenen dışa dönük liberal ekonomi politikaları ve bunlar doğrultusunda Montaj Sanayi Talimatının yerini 6 Ocak 1983 tarihinde yürürlüğe giren İmalat Sanayii Yönetmeliğinin alması olmuştur. Bu yönetmelikle otomotiv sanayii firmaları bir çok bürokratik engelden kurtulmuş, ithalat ve ihracat büyük ölçüde kolaylaştırılmıştır.

Bu dönemde ekonomik ölçekte üretim yapılarak fiyat, kalite ve teknoloji yönünden dışa açılma ve yurtiçi talebi ülke imkanlarıyla karşılanıp, ihracata yönelme amaçlanmıştır.

İhracat ise ancak devlet teşviki ile gerçekleştirilebilmiştir. İlk yıllarda ihracat fazla sayıda artırılamamış ve zararına yapılmıştır. Yurtiçinde vergi oranındaki artışlar, ek taşıt vergileri, yüksek kredi faizleri alıcı sayısını düşmesine sebep olmuştur.

1980 yılına düşüşle giren otomotiv üretimi, bu yıldan sonra artışını devam ettirmiştir. 1985 yılında üretim 1980 yılına göre %50 artarak 67.817 adetten 135.458 adete ulaşmıştır.

1984 yılı başından itibaren yürürlüğe giren yeni ithalat rejimi ile komple araç ithalatı serbest bırakılmıştır. 1985-1989 yıllarını kapsayan V. BYKP'ında otomotiv sanayiinin dışa açık, modern teknoloji kullanan ekonomik ölçeklerde üretim yaparak, fiyat ve kalite yönlerinden uluslararası rekabet gücüne sahip bir konuma getirilmesi hedeflenmiştir.

1985 yılında itibaren ulusal gelirdeki artış ve düşük banka faizlerinin etkisiyle otomobil talebinde bir artış yaşanmıştır. Öte yandan 1987'de

bedelsiz ithalat kapsamının genişleterek ÷lkeye birçok kullanılmış aracın girmesine neden olunmuştur. Talepteki bu canlılık 1988’de enflasyonu düşürmek için alınan 4 Şubat Kararları ile gerileme dönemine girmiştir.

1990’lı yılların başında özellikle otomobilde talebin her yıl yüzde 25’ler düzeyinde ve istikrarlı olarak artışı ile ana ve yan sanayiide çok yoğun yatırımlar yapılmıştır. Kapasite artışı yanında özellikle rekabet için teknoloji yenileme ve yeni model yatırımları ile Ar-Ge çalışmaları bu dönemde büyük hız kazanmıştır. Öte yandan 1990’lı yıllarda ana ve yan sanayiideki üretici firmalarla, pazarlama kuruluşlarında yeniden yapılanma çalışmaları tamamlanmıştır (Ulusoy, 2000:28-29).

Bu yıllarda çağdaş üretim teknikleri yoğun eğitim programları ile uygulamaya geçirilmiş ve özellikle kalite yönetim sistemleri kurularak, firmalar bu açıdan uluslararası kuruluşlar tarafından belgelendirilmiştir.

Otomotiv sanayii her düzeyde nitelikli insan gücüne ihtiyaç duyan bir sektördür. Bu ihtiyaçta büyük oranda sanayii içindeki “sürekli eğitim” ile karşılanmaktadır. Bu insan gücü genel olarak diğer sanayii dalları için de güvenilir bir kaynak oluşturmaktadır (OSD, 2005:4).

1990’lı yıllarda otomotiv sektörü, tam rekabet ortamına geçiş için radikal değişimler yaşarken, yeni ve güncel model araç üretimine dönük yatırımların teşviki ile “İhracata Yönelik” rekabetçi bir sanayii niteliğini kazanmıştır.

Türkiye’de üretim için işbirliği yapılan uluslararası firmalarla Türkiye’deki ortakları arasındaki yoğun entegrasyonun gerçekleşmesi bu süreci başlatmış ve geliştirmiştir. Kapasite artışı yanında özellikle rekabet için teknoloji yenileme ve yeni model yatırımları ile Ar-Ge çalışmaları büyük hız kazanmıştır. Çağdaş üretim teknikleri yoğun eğitim programları ile

uygulamaya geçirilmiş ve özellikle kalite yönetim sistemleri kurularak, firmalar bu açıdan uluslararası kuruluşlar tarafından belgelendirilmiştir.

Bunun sonucunda yabancı ortaklar Türkiye'deki tesislerini, kendi küresel stratejik gelişme projeleri içine almıştır. Bu süreçte, Türkiye'deki tesisler kalite ve maliyet/verimlilik açısından artık dünya pazarlarına üretim yapacak duruma erişmiştir.

1990 yılında toplam 239.015 adet olan otomotiv üretimi, 1993'te en yüksek düzeyine ulaşarak 453.465 adete ulaşmıştır. 1994'te yaşanan ekonomik kriz nedeniyle bir önceki yıla göre %41'lik bir üretim düşüşü gerçekleşmiştir. 1995-1999 arası üretim 300.000 ile 400.000 adet arasında seyretmiştir. Üretimde 1993 yılı başarısı ancak 2000 ve 2002'den sonraki yıllarda yakalanmış, üretim 500.000 adeti aşmıştır (Bkz. Tablo 2.15).

Kapasite kullanımı da 1980'den sonra artmaya başlamıştır. 1980'den sonra dışa açılmayla birlikte otomotiv sanayii ihracat rakamlarında da bir artış olmuştur. Ancak ihracattaki artışla birlikte ithalat rakamlarında da bu dönemde bir artış olmuş, sektörde dış ticaret açıkları artmıştır.

Türkiye'nin 1996'da Gümrük Birliğine (GB) girmesiyle otomotiv firmaları üretim kapasitelerini artırmış, tesislerini modernize etmişlerdir. Yeni model araçlar üretmeye ve yeni teknolojiler kullanılmaya başlanılmıştır. Aynı zamanda rekabettin yoğun olduğu bir döneme girilmiştir.

01.01.1996 tarihinden itibaren uygulamaya geçilen Avrupa Birliği 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 (Bedir, 1999:81).

Tablo-2.15:1980-2005 Yılları Türk Otomotiv Sektörü (Adet)

Yıllar	Üretim	KKO	İthalat	İhracat	Artış Hızı
1980	67.817	26	-	5.293	-
1985	135.458	44	16.585	11.998	126
1990	239.015	55	75.391	7.307	-39
1991	262.802	64	46.544	7.755	6
1992	344.482	77	68.738	9.568	23
1993	453.465	94	136.665	9.179	-4
1994	268.343	47	34,104	14.882	62
1995	326.508	46	34.187	36.041	142
1996	329.337	41	97.629	30.976	-14
1997	399.917	49	201.529	25.991	-16
1998	405.002	49	181.017	27.009	4
1999	325.297	50	161.572	85.904	218
2000	468.381	36	354.912	101.822	18
2001	285.737	29	92.352	201.145	97
2002	357.217	35	83.611	253.978	26
2003	562.466	52	277.091	354.742	39
2004	862.035	73	461.105	520.361	46
2005	914.359	76	444.493	561.191	8

Kaynak:OSD Genel ve İstatistik Bülteni, 2006:19

2.2. TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN EKONOMİK DURUMU

2.2.1.Türk Otomotiv Sanayii Firma Yapısı ve Mevcut Durumu

Ülkemizde otomotiv sanayii firmaları yabancı teknoloji ile üretime başlamıştır. Sektörde halen teknolojiye dışa bağımlılık sürmektedir. Sektördeki firmaların, ülkemizde yaptıkları lisans anlaşmaları, sermaye ortaklığı biçiminde devam etmektedir. Türk firmaları, dünya otomotiv sanayiinde çok güçlü firmalarla yabancı sermaye ortaklıkları kurmuşlardır.

Ülkemizde, Otomotiv Sanayii Derneği'ne bağlı 17 ana firma sektörde faaliyet göstermekte ve ülke kalkınmasına önemli katkıda bulunmaktadır. Firmaların isimleri, üretim yerleri, üretime başlama tarihleri, sermaye yapıları ve kapasiteleri Tablo 2.16'da gösterilmiştir. Ana sektördeki firmaların sermaye yapıları itibariyle yabancı sermaye paylarının yüksekliği dikkati

çekmektedir. Bazı firmaların tamamı veya tamamına yakını yabancı sermayeye aittir. 1994'de kurulan Toyota firması ile 1997'de kurulan Honda Türkiye firmasının sermayesinin tamamı, 1997 de kurulan Hyundai Assan firmasının %70'i yabancı sermayeye aittir. Sektördeki firmaların çoğu, AB üyesi ülkelere ait çok uluslu firmaların lisansı veya ortaklığı ile üretim yapmaktadır.

Ülkemiz pazarına, Avrupalı ve Amerikalı otomotiv firmalarının dışında Uzakdoğu ülkelerinden Japon firması Mitsubishi 1987 yılında, Toyota 1994 yılında, Honda 1997 yılında, Güney Kore firması Hyundai, Türk otomotiv pazarıyla yakından ilgilendiklerini gerçekleştirdikleri yatırımlar ile göstermişlerdir.

İstanbul Sanayii Odası (İSO) tarafından her yıl yapılan 500 firma sıralamasında otomotiv sanayii firmaları, ISO üyesi kuruluşlar içinde firmaların %19.8'ini oluşturmaktadır. 500 firma içinde otomotiv firmalarının payı; 1982'de %8.2, 1985'de %9.4, 1990'da %11.9, 1995'de %12.9 ve 2000 yılında %13.7'dir. Üye kuruluş içinde otomotiv firmalarının payında sürekli artış olmuştur. ISO'nun yapmış olduğu değerlendirmelere göre otomotiv sanayii firmaları çalışanların %28.1'ni, brüt katma değer %19.7'ni oluşturmaktadır. İSO sıralamasında, Türkiye'nin ilk 10 özel kuruluşu arasında Ford Otosan ikinci, Toyota üçüncü, Oyak Renault dördüncü, Tofaş dokuzuncu sırada yer almaktadır (OSD, 2006:1-3).

Sektördeki firmaların üretim kapasitesi 2006'de toplam 1.268.605 adettir. En yüksek üretim kapasitesi 250.000 adet ile Tofaş firmasına aittir. Onu Oyak Renault, Ford Otosan ve Toyota firmaları takip etmektedir.

Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren firmalar ulaşım, hammadde, haberleşme, nitelikli işgücü gibi avantajlar nedeniyle genellikle Marmara bölgesinde yoğunlaşmıştır. Firmaların illere göre dağılımı ise şöyledir;

Kocaeli'nde 5, Bursa'da 3, Sakarya'da 3, İstanbul'da 2 adet fabrika bulunmaktadır.

Tablo-2.16: 2006 Yılı Türk Otomotiv Sanayii Firmaları Hakkında Bilgiler

KURULUŞ ADI	ÜRETİME BAŞLAMA TARİHİ	YERİ	LİSANS	YABANCI SERMAYE PAYI %	KAPASİTE
A.I.O.S.	1966	Kocaeli	ISUZU	28,74	13.155
ASKAM	1964	Kocaeli	DAIMLER-CHRYSLER / HINO	0	9.000
B.M.C.	1964	İzmir		0	21.800
FORD OTOSAN	1983 2001	Eskişehir / Kocaeli	FORD	41	234.400
HONDA TÜRKİYE	1997	Kocaeli	HONDA MOTOR CO. LTD	100	30.000
HYUNDAİ ASSAN	1997	Kocaeli	HYUNDAİ MOTOR COMP.	70	125.000
KARSAN	1966	Bursa	PEUGEOT	0	25.000
M.A.N. TÜRKİYE	1966	Ankara	MAN	99,9	3.250
M. BENZ TÜRK	1968 1985	İstanbul / Aksaray	MERCEDES BENZ	85	13.200
OTOKAR	1963	Sakarya	DEUTZ/LAND ROVER/AM GENERAL	0	7.800
OTOYOL	1966	Sakarya	IVECO	27	12.500
OYAK RENAULT	1971	Bursa	RENAULT	51	235.000
TEMSA	1987	Adana	MITSUBISHI	0	10.500
TOFAŞ	1971	Bursa	FIAT	37,8	250.000
TOYOTA	1994	Sakarya	TOYOTA	100	150.000
TÜRK TRAKTÖR	1954	Ankara		37,5	35.000
UZEL	1962	İstanbul	FERGUSON	0	25.000

Kaynak: OSD Genel ve İstatistik Bülteni, 2006:1-11

Tofaş, Oyak Renault, Toyota, Hyundai Assan ve Honda firmaları otomobil; Ford Otosan, Mercedes Benz Türk, BMC, AİOS, Askam, Temsa, Karsan, Otoyol ve MAN firmaları kamyon; M. Benz Türk, Temsa, Man ve BMC firmaları otobüs; Türk Traktör ve Uzel firmaları ise traktör üretmektedir.

Türkiye'de faaliyet gösteren firmaların 2005 yılı toplam üretimi 914.359 adettir. Tablo 2.17'de görüleceği üzere sektörde üretilen araç sayısının

%50'sini otomobil üretimi oluşturmaktadır. Otomobil üretiminde Oyak Renault, Toyota ve Tofaş firmaları ilk sırada yer almaktadır. Oyak Renault firması toplam otomobil üretiminin %40'nı, Toyota firması %34'nü, Tofaş firması ise %16'nı, üretmiştir. 11.236 adet üretimi ile Honda ve 31.402 adet üretimi ile Hyundai firmaları toplam üretimin %10'nu gerçekleştirmiştir.

Tablo-2.17:Türk Otomotiv Sanayii Firmalarının Üretimleri (2005-Adet)

FİRMALAR	OTOMOBİL	KAMYON+ KAMYONET	OTOBUS	MİNÜBÜS +MİDİBÜS	TRAKTOR	TOPLAM	% Pay*
A.I.O.S.		4.497		2.265		6.762	0,7
ASKAM		2.426		13		2.439	0,2
B.M.C.		10.841	687	972		12.500	1,3
FORD OTOSAN		222.628		20.795		243.423	26,6
HONDATÜRKİYE	11.236					11.236	1,2
HYUNDAI ASSAN	31.402	25.839		2.779		60.020	6,5
KARSAN		11.079		2.067		13.146	1,4
M. BENZTÜRK		11.618	2.298			13.916	1,5
M.A.N.		421	1.609			2.030	0,2
OTOKAR		1.202		1.388		2.590	0,3
OTOYOL		1.783		1.851		3.634	0,4
OYAK RENAULT	179.669					179.669	19,6
TEMSA		6.208	812	1.141		8.161	0,9
TOFAŞ	72.790	88.570				161.360	17,6
TOYOTA	158.566					158.566	17,3
TÜRK TRAKTOR					17.870	17.870	1,9
UZEL					17.037	17.037	1,8
TOPLAM	453.663	387.112	5.406	33.271	34.907	914.359	

Kaynak:OSD Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, 2005:2

(*) Firmaların toplam üretimdeki yüzdelik payı gösterilmiştir.

Ticari araç olan kamyon ve kamyonette firmaların üretimleri şöyledir; Ford Otosan 222.628 adet ile ilk sıradadır. Toplam kamyon ve kamyonet üretimin %58'i Ford firması tarafından üretilmiştir. İkinci sırada ise 88.570 araç üretimi ile Tofaş bulunmaktadır. Toplam üretimin %23'ü bu firma tarafından gerçekleştirmiştir. Diğer firmaların üretimleri küçük ve dağınık bir görünüm arz etmektedir. Otobüs üretiminde Mercedes Benz ile M.A.N firması önemli bir konumdadır. Minübüs ile midibüs üretiminde Ford Otosan firması en yüksek üretim payına sahiptir. Ford firması 20.795 adet üretim ile toplam

33.271 adet olan üretimin %63'nü üretmiştir. Türk Traktör ve Uzel firmaları 17.000 adet traktör üretimiyle sektörde faaliyet gösteren firmalardır.

2005 yılında Türkiye'de 5.700.000 otomobil olmak üzere toplam motorlu araç parkı 9.600.000 adete ulaşmıştır. Parkın %34 gibi önemli bir bölümü Marmara bölgesinde bulunmaktadır. Bu bölgeyi %20 ile İç Anadolu, %16 Ege bölgesi, %9 Karadeniz, %5 Güneydoğu ve %4 Doğu Anadolu bölgesi izlemektedir. Türkiye araç parkının 1965-1985 yılları arasındaki dönemde 10'ar yıllık değişimlere bakıldığında, hem otomobil hem de toplam araç parkında önemli artışlar olmuştur. Bu artışlar ortalama olarak toplam ve otomobil parkında %200'ler seviyesinde gerçekleşmiştir. Ancak, 1995-2005 dönemi incelendiğinde, krizlerin hüküm sürdüğü bir dönem olmasına bağlı olarak, araç parkında artış oranının diğer 10 yıllık dönemlerin altında kaldığı dikkat çekmektedir. 2005 yılında toplam araç parkı 1995 yılına göre %139, otomobil parkı ise %89 oranında artmıştır (OSD, 2006:3).

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre, Türkiye'de kayıtlı toplam motorlu kara taşıtı aracından, 5.772.745 adeti otomobildir. Ülkemizde kayıtlı toplam kara taşıtı aracının %50'ni Renault ve Murat (Tofaş) markaları oluşturmaktadır. 2005 verilerine göre 433.946 adet Fiat, 381.339 adet Opel, 312.616 adet Ford, 241.524 adet Toyota, 241.080 adet Volkswagen, 136.721 adet Mercedes, 188.840 adet Hyundai marka otomobil kayıtlı bulunmaktadır. Ticari araçlar içerisinde marka olarak en büyük pay, Ford Otosan'ın ürettiği araçlara aittir (OSD, 2006:6-7).

2.2.2.Üretim, Üretim Kapasitesi ve Kapasite Kullanımı

1963 yılında 11.112 adet üretim yapan Türkiye, 2005'de 914.359 adet üretimi ile dünyada 17., AB ülkeleri arasında toplam üretimde 7. sırada, hafif ticari araçlarda 3., otobüs üretiminde ise 1. sırada bulunmaktadır (OSD, 2005:7). Türkiye'nin dünya araç üretimindeki payı %1'dir. Ülkemizde üretim ekonomik konjonktüre, yurtiçi talep ve ihracata bağlı olarak değişmektedir.

Türkiye’de otomotiv sanayii üretimi, 1963 yılından itibaren kayda değer bir gelişme göstermiştir. 1963’den itibaren üretim 1976 yılına kadar sürekli artmış, bundan sonraki yıllarda bir düşüş sürecine girilmiştir. Bu düşüşte 1974’deki dünya petrol krizinin önemli bir payı vardır. 1980 yılına gelindiğinde 67.817 adet üretim gerçekleşmiştir.

1980’den sonra dışa açılmayla sektör yeniden toparlanmaya başlamış, 1994 yılına kadar 1985’de %2, 1989’da %8.5’luk azalışlar dışında üretim devamlı artmıştır. 1993’de 453.465 adetlik üretimle %94’lük bir kapasite kullanımı ile rekor bir seviyeye ulaşılmış, bu kapasite kullanım oranına bugün bile ulaşamamıştır.

Türk otomotiv sektörünün araç cinsi itibariyle üretimi Tablo 2.18’de gösterilmiştir. Üretime başlanıldığı ilk yıllarda üretim traktör ağırlıklı olmak üzere kamyon ve kamyonetten oluşmaktadır. Otomobil üretimi yok denecek kadar azdır. 1963 yılında üretilen toplam aracın 7.982 adeti traktör, 1.458 adeti kamyonet, 999 adeti kamyondur. 1963’den 1970 yılına kadar kamyon üretimi toplam üretim içerisinde önemli bir yere sahip olmuştur. 1972 yılından itibaren toplam üretim içinde otomobil üretiminin payı, diğer araç türlerine göre artış göstermeye başlamıştır. 1980 yılında 67.817 adet olan toplam üretimin %46’nı, 1990’da 239.015 adet olan toplam üretimin %70’ni, 2000’de 468.381 adet olan üretimin %63’nü, 2005’de üretimin %50’ni otomobil üretimi oluşturmuştur. Tablodaki verilerden, Türkiye’de sektörün ilk kuruluş yıllarında traktör ve kamyon ağırlıklı üretim yerini, 1970’den sonra otomobil ağırlıklı üretime bırakmıştır.

Tablo-2.18: 1963-2005 Yılları Araç Türü Bazında Üretim ve Toplam Üretim İçindeki Payları (Adet)

YIL	OTOMOBİL	% Pay	KAMYON	% Pay	KAMYONET	% Pay	OTOBÜS	% Pay	MINİBÜS	% Pay	MİDİBÜS	% Pay	TRAKTÖR	% Pay	TOPLAM
1963	30	0,2	999	8,9	1.458	13,1	12	0,1	631	5,6	0	0	7.982	71,8	11.112
1964	100	0,8	2.741	24,4	885	7,9	56	0,5	401	3,5	0	0	7.006	62,6	11.189
1965	60	0,5	2.350	22,4	300	2,8	122	1,1	1.199	11,4	0	0	6.419	61,4	10.450
1966	18	0,09	6.258	34,4	2.476	13,6	174	0,9	0	0	252	1,3	8.969	49,4	18.147
1967	1.760	6,4	7.816	28,6	2.736	10,0	325	1,1	622	2,2	0	0	13.976	51,3	27.235
1969	3.902	11,7	10.859	32,6	3.030	9,1	882	2,6	1.095	3,2	84	0,2	13.412	40,3	33.264
1970	3.660	15,5	6.041	25,6	4.395	18,6	806	3,4	1.099	4,6	4	0,07	7.518	31,9	23.523
1972	29.628	41,2	8.596	11,9	6.044	8,4	988	1,3	3.748	5,2	0	0	22.893	31,8	71.897
1973	46.855	44,3	11.723	11,0	8.674	8,2	1.267	1,1	4.533	4,2	22	0,02	32.585	30,8	105.659
1974	59.906	52,7	10.591	9,3	11.861	10,4	1.113	0,9	4.584	4,0	148	0,1	25.363	22,3	113.566
1975	67.291	48,2	14.670	10,5	18.489	13,2	1.284	0,9	5.222	3,7	239	0,1	32.365	23,1	139.560
1976	62.992	43,1	20.498	14,0	19.415	13,2	1.376	0,9	4.910	3,3	302	0,2	36.602	25,0	146.095
1979	43.808	50,3	13.367	15,3	9.384	10,7	1.151	1,3	4.222	4,8	547	0,6	14.484	16,6	86.963
1980	31.529	46,4	8.308	12,2	7.322	10,7	1.101	1,6	2.130	3,1	491	0,7	16.936	24,9	67.817
1981	25.306	34,8	12.486	17,1	5.454	7,5	1.584	2,1	2.040	2,8	378	0,5	25.358	34,9	72.606
1982	31.195	33,1	15.131	16,0	4.991	5,2	1.703	1,8	4.850	5,1	587	0,6	35.716	37,9	94.173
1985	60.353	44,5	18.162	13,4	7.888	5,8	1.637	1,2	7.397	5,4	2.191	1,6	37.830	27,9	135.458
1990	167.556	70,1	16.933	7,0	10.553	4,4	1.689	0,7	7.898	3,3	4.288	1,7	30.098	12,5	239.015
1992	265.245	76,9	21.266	6,1	16.984	4,9	1.415	0,4	11.450	3,3	6.399	1,8	21.723	6,3	344.482
1993	348.095	76,7	31.343	6,9	19.766	4,3	1.933	0,4	12.084	2,6	7.435	1,6	32.809	7,2	453.465
1994	212.651	79,2	12.108	4,5	9.602	3,5	1.034	0,3	4.924	1,8	2.855	1,0	25.169	9,3	268.343
1995	233.412	71,4	19.759	6,0	16.808	5,1	1.279	0,3	7.645	2,3	3.537	1,0	44.068	13,4	326.508
1996	207.757	63,0	29.432	8,9	21.032	6,3	2.499	0,7	10.171	3,0	5.856	1,7	52.590	15,9	329.337
1997	242.780	60,7	43.693	10,9	32.435	8,1	3.449	0,8	12.935	3,2	9.060	2,2	55.565	13,8	399.917
1998	239.937	59,2	31.823	7,8	45.517	11,3	3.040	0,7	13.910	3,4	10.275	2,5	60.500	14,9	405.002
1999	222.041	68,2	13.096	4,0	37.551	11,5	2.327	0,7	12.894	3,9	9.953	3,0	27.435	8,4	325.297
2000	297.476	63,5	28.348	6,0	68.807	14,6	4.213	0,8	20.597	4,3	11.506	2,4	37.434	7,9	468.381
2001	175.343	61,3	6.683	2,3	76.672	26,8	2.501	0,8	6.486	2,2	3.000	1,0	15.052	5,2	285.737
2002	204.198	57,1	12.295	3,4	116.872	32,7	2.684	0,7	6.139	1,7	4.377	1,2	10.652	2,9	357.217
2003	294.116	52,2	19.041	3,3	195.606	34,7	4.490	0,7	13.625	2,4	6.794	1,2	28.794	5,1	562.466
2004	447.152	51,8	31.790	3,6	301.563	34,9	4.839	0,5	28.161	3,2	9.903	1,1	38.627	4,4	862.035
2005	453.663	49,6	37.227	4,0	349.885	38,2	5.406	0,5	26.162	2,8	7.109	0,7	34.907	3,8	914.359

Kaynak: OSD Genel ve İstatistik Bülteni, 2006:19

Otomotiv sanayiinin ülkemizde başladığı ilk yıllarda çok fazla sayıda üretilen traktör, 1972'den sonra yerini otomobile bırakmıştır. Ancak bundan sonrada üretimde istikrarını korumuştur. Zaman zaman üretimi düşse bile ortalama 30.000 adet üretim ile toplam üretimde istikrarlı bir yere sahiptir. Traktör retimi, 1999 yılına kadar toplam üretim içinde, otomobilden sonra ikinci sırayı almıştır. 1963'de traktör, 7.982 adetlik üretimle toplam üretimde %72'lik oranla en çok üretilen araçtır. 1980 yılında traktör üretimi, toplam üretimin %25 ini oluşturmuş, 1998'de ise %15'e düşmüştür. 1998'den itibaren kamyonet üretimi %12'lik oranla ikinci sırada yerini almıştır.

Kamyonet retimde 2000 yılı itibariyle büyük artış olmuştur. 2000'de 68.807 adet üretilen bu araç türü 2005'de 379.885 adet üretilmiştir. Bu araç türü üretiminde, hafif ticari araç dediğimiz Fiat dublo, Ford Connect, Peugeot Parner vb. araçların üretimi etkili olmuştur. 2005'de üretilen 914.359 adet in %38'i kamyonet türü aracın üretimine aittir.

Kamyon ve minibüs üretiminde son yıllarda bir artış vardır. Her iki araç türünün 2005 yılı itibariyle, toplam üretim içindeki yüzdelik payı %7 olup, 63.000 adet üretim gerçekleştirilmiştir. Kamyon retimi yıllık ortalama 20.000 adettir. Bu rakam 2005'de en yüksek seviyesine ulaşmıştır. 2004 ve 2005 yılları, minibüs üretimi artışının en fazla olduğu yıllardır. Türkiye dünya otobüs üretiminde önemli bir yere sahip sahiptir. Otobüs retimi 1963'de 12 adet iken, 1980'de 1.101 adet, 1990'da 1.689 adet, 2000'de 4.213, 2005'de 5.406 adet olarak gerçekleştirmiştir.

OSD verilerine göre, taşıt aracı üreten 17 firmanın üretim kapasitesi 2006 yılı için 1.268.605 adettir. Bazı yıllara ait belirlen araç türü bazında üretim kapasitesi ve kapasite kullanım oranları Tablo 2.19'da gösterilmiştir.

Sektördeki firmalar eksik kapasite ile çalışmaktadır. 1963 yılından beri otomotiv sanayii tarihimize en yüksek üretim kapasitesine 1993 yılında gerçekleşmiştir. Bu yılda toplam 484.650 adet olan üretim kapasitesiyle

453.465 adet üretim yapılmıştır. Böylece %94 kapasite kullanımıyla maksimum düzeye ulaşılmıştır. Otomotiv sanayiinde firmaların tam kapasite ile çalışmamasının en önemli nedeni iç ve dış talep yetersizliğidir (Orhan, 1997:45-48).

Türkiye’de otomotiv kapasitesi 1990’lı yıllarda 340.000 adet/yıl iken, 1993 yılından itibaren hızlı ve istikrarlı bir artış göstermiştir. 1990-1993 yılları arasında sektör genelinde kapasite artışı %11 oranındayken, 1993 yılından 1996 yılına kadar sektör kapasitesi %36 oranında büyümüştür. 1997 yılında yatırımlar hızlanarak devam etmiş, yeni yatırımlar ve mevcut firmaların kapasitenin revize edilmesi sonucu sektör kapasitesi %24 oranında artmıştır (Aksoğan, 1999:12).

2005’de sektör kapasitesi 1995 yılına göre yaklaşık 2 kat artmış, 657.800 adet olan kapasite 2005’de 1.200.636 adete ulaşmıştır. Ancak kapasite kullanım oranında (KKO) ise son yıllardaki artışlar dışında, ortalama %50 civarında seyretmiştir. Son iki yılda kapasite kullanımı %73 ve %76 olarak gerçekleşmiştir.

Otomotiv sektöründe üretim kapasitesi en çok artan araç türü, otomobil ve kamyonettir. Otomobil kapasitesi 1993 yılından itibaren devamlı artmıştır. Japon ve Kore firmalarının 1994 yılından sonra Türkiye’de yaptıkları yatırımların artışta payı büyüktür. 2005’de otomobilde KKO %58 olarak gerçekleşmiş, ortalama KKO ise %50 civarındadır. Otomobilde KKO düşük olmasının en önemli nedeni, bu türde üretim yapan çok sayıda firmanın olmasıdır. Kamyonette ise ortalama KKO, otomobile göre daha yüksektir.

Otobüs ve minibüs üretim kapasitesi artarken, otobüsün KKO’da artmıştır. 2005’de otobüs KKO %80, minibüs KKO %36 olarak gerçekleşmiştir. Kamyon kapasitesinde 2005’de 1993 yılına göre çok az bir artış gerçekleşmiş, KKO ise istikrarsız bir seyir izlemiştir. Traktör kapasitesinde ise 2005’de önceki yıllara göre azalış olmuştur.

Tablo-2.19:Türkiye’de Üretim Kapasitesi (Adet) ve Kapasite Kullanım Oranları

Araç		1993	1995	1997	1999	2004	2005
Otomobil	Kapasite	295.000	495.000	555.000	690.000	776.004	785.004
	KKO	118	47	44	34	58	58
Otobüs	Kapasite	4.400	4.000	4.600	4.777	7.056	6.756
	KKO	44	32	75	49	69	80
Minibüs	Kapasite	30.000	27.200	27.500	33.800	68.424	73.428
	KKO	40	28	47	30	41	36
Midibüs	Kapasite	5.200	6.500	7.050	11.850	15.540	16.236
	KKO	143	54	129	87	64	44
Kamyon	Kapasite	50.000	50.400	48.900	55.000	61.056	57.552
	KKO	62	38	88	23	52	65
Kamyonet	Kapasite	29.200	24.500	27.700	48.700	190.656	201.660
	KKO	68	69	117	77	158	174
Traktör	Kapasite	66.650	47.500	73.00	65.000	65.004	60.000
	KKO	49	78	76	42	59	58
Toplam	Kapasite	484.650	657.800	746.200	911.577	1.183.740	1.200.636
	KKO	94	50	54	36	73	76

Kaynak: OSD Genel ve Aylık İstatistik Bilgiler Bülteni, 2005:14

Türk otomotiv sektörünün kapasite kullanım oranı, dünya kapasite kullanım ortalaması olan %72 oranının gerisinde kalmıştır. Bunun istisnası 1993, 2004 ve 2005 yıllarıdır (Bensel ve Özşahin, 1999:55).

Otomotiv sektöründe, yaşanan ekonomik kriz ve olumsuzluklar sektör ürünlerine yönelik yurt içi talep daralmasına neden olmuş ve bu durum üretime yansiyarak KKO’ni düşürmüştür. Ancak ihracat artışı, bu durumu bir ölçüde telafi etmiş olsa da sektör ürünlerine yönelik talep artışı olmasına rağmen, sektörde oluşturulan yabancı sermaye yatırımlı yeni kapasiteler, özellikle AB ile Gümrük Birliği sonrası artan taşıt aracı ithalatı nedeniyle kapasite kullanım oranları genelde düşük kalmıştır. Ülkemizde faaliyet gösteren otomotiv firmaları son yıllarda krizlere rağmen yeni model üretme, kalite yükseltme ve modernizasyon amaçlı yatırımlarını sürdürmektedir.

2.2.3. İç Pazar

Otomotiv talebini ülkenin nüfusu, milli geliri, reel gelirleri, tüketim alışkanlıkları, otomobil satış fiyatları, alıcıya ve üreticiye sağlanan finansal sistem, satış sonrası hizmetlerin kalitesi, alıcı ve satıcının üstlendiği vergi

yükleri, karayollarının gelişimi, şehirleşme oranının yüksekliği gibi pek çok faktör belirlemektedir (Aksoy, 1990:54).

Türk otomotiv sektöründe her ne kadar son yıllarda ihracatın payı artmışsa da, iç piyasa satışları üretim, kapasite kullanımı, ve yatırımları belirleyen önemli bir faktördür.

Tablo 2.20’de 1996-2005 yılları arası otomobil, hafif ticari araç, ağır ticari araç ve traktör olmak üzere araç bazında toplam yerli ve ithal araç satışları, ithal araçların toplam satış içindeki payı gösterilmiştir. 1996’da 337.172 adet olan toplam satışın 93.720 adetini ithal araçlar oluşturmaktadır. Toplam satışlardaki ithalatın payı %28’dir. 1997’de toplam satış adeti 525.242’e yükselmiş, ithalatın payı %40 olmuştur. Toplam satışın 210.035 adeti ithalat yoluyla gerçekleştirilen araçlara aittir. 1998 ve 1999’da düşen satışlar, 2000’de tekrar artmıştır. 1999 yılında Asya krizinin olumsuz etkisi devam etmiş, satışlar önemli ölçüde azalmıştır. Satışları artırmak için bazı önlemler alınmıştır. Tüketici kredilerine uygulanan KKDF kesintisi %11’den %8’e düşürülmüştür. 1600 cc’nin altında otomobillerden alınan %12’lik ek taşıt alım vergisi belirli bir süre için %6’ya indirilmiş, böylece yurtiçi talebin artması hedeflenmiştir. Türkiye’de yaşanan 2001 krizi sebebiyle bu yıllarda sektör ağır bir darbe almış, satışlar 2004 yılına kadar düşmüştür.

Türkiye taşıt araçları pazarının, yarıdan fazlası ithalatla karşılanmaktadır. 2000 yılında ithalatın payı %52 iken, bu oran 2001 ve 2002 yıllarında %48’e düşmüş, 2003, 2004 ve 2005 yıllarında ise artan talep ve düşük döviz kurun da etkisiyle bu oran artarak sırasıyla %56, %58 ve %57 olarak gerçekleşmiştir.

Otomotiv pazarı 2005’de, 2004’de olduğu gibi büyümeye devam etmiştir. Ancak pazarın büyüme hızında bir önceki yıla göre azalma olmuştur. Son dönemlerde konut kredi faizlerin düşmesi ve vadelerin 10-15 yıla yayılması nedeniyle tüketicilerin araç yerine konuta yönelmesi az da olsa

talebin bu alana kaymasına neden olmuştur. İç pazar talebi, ülke ve dünya ekonomisinde yaşanan olumsuz gelişmelere karşı hassastır. Kriz ve sonrası yıllarda satışlar düşmüş, daha sonraki yıllarda ise ertelenmiş olan talep artışı nedeniyle iç pazarda önemli artışlar olmuştur. Ayrıca, son yıllarda otomobil satışlarındaki artışta, 2004 uygulanan 20 yaşından yukarı araçların parktan ayrılması ve yerine yeni araç alımında uygulanan ÖTV indirimi teşviki önemli bir rol oynamıştır (OSD, 2005:4).

Tablo-2.20: Yurtiçi Otomotiv Pazarı ve Araç Türü Bazında İthalat Oranları

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Yerli Otomobil	182.239	219.810	204.054	157.452	207.739	59.179	35.519	73.267	139.541	136.708
İthal Otomobil	57.479	125.025	111.536	131.215	258.987	72.259	55.096	153.769	311.668	301.889
İthalatın Payı %	24	36	35	45	55	55	61	68	69	69
Yerli Hafif Tic.	28.212	44.337	57.216	49.185	76.216	33.517	42.802	77.575	135.980	147.426
İthal Hafif Tic.	35.491	75.224	64.588	41.728	77.295	18.797	24.032	59.458	110.906	124.385
İthalatın Payı %	56	63	53	46	50	36	36	43	45	46
Yerli Ağır Tic.	33.001	51.060	41.027	25.150	33.948	8.519	13.434	26.645	37.998	40.938
İthal Ağır Tic.	750	9.786	7.705	2.554	5.892	3.155	4.163	9.997	9.719	11.840
İthalatın Payı %	2	16	16	9	15	27	24	27	20	22
Yerli Traktör	41,052	49,274	48,568	19,280	27,797	10,125	6,322	16,288	27,925	27,008
İthal Traktör	1,881	2,197	1,987	802	1,018	137	279	988	4,207	2,500
İthalatın Payı %	4	4	4	4	4	1	4	6	13	8
Toplam Satışlar	337.172	525.242	486.126	407.284	660.077	195.426	175.046	400.711	745.812	763.186
İthalat	93.720	210.035	183.829	175.497	342.174	94.211	83.291	223.224	432.293	438.114
İthalatın Payı %	28	40	38	43	52	48	48	56	58	57

Kaynak:OSD Değerlendirme Raporu, 2005:4-6

Toplam araç satış içinde en çok satışı gerçekleşen araç türü, otomobildir. Toplam satış içindeki payı ortalama %50'dir. Otomobilde, 2000 yılına kadar yerli otomobil satışı önemli bir yer tutarken, bundan sonra ithal yoluyla yurda getirilen araç satışının ağırlık kazandığı, toplam satış içindeki ithal payının %50'den fazla olduğu görülmektedir. Yerli otomobil satış sayısı giderek azalmıştır.

Yerli ve ithal hafif ticari araç (Fiat Dublo, Ford Connect, Peugeot Parner vb) satışında sürekli bir artış olmuştur. 2005 yılında toplam 271.000 adet hafif ticari araç satılmıştır. Bu rakam, toplam araç satışının %35 tekabül etmektedir. Satışta, ithalatın payı ortalama %50 düzeyindedir. Yapılan analizlerde hafif ticari araç satışlarında son yıllarda büyük bir gelişme olduğu, iç talepte büyük bir potansiyelin bulunduğu yorumları yapılmaktadır. Toplam satış içinde ithalat payının yüksek olması da bunu göstermektedir.

Ağır ticari araç satışında, birkaç yılın dışında, istikrarlı bir trend görülmektedir. Yılda yaklaşık 20 ile 40 bin adet arasında değişen bir satış gerçekleşmiştir. Satışlarda ithalatın payı ise düşüktür. Yerli üretim iç talebi karşılamaya yetmektedir. Traktör satışında da son yıllarda bir düşüş olup, ithalatın payı düşük kalmıştır.

Türk otomotiv sektöründe büyük bir talep potansiyeline rağmen talebin düşük olmasının en önemli etkenlerinden biri alternatif yatırım araçlarında kazanılan reel getirilerin yüksekliğidir. Diğer önemli bir nedeni de, taşıt araçları alımında uygulanan yüksek oranlı vergilerdir. Türkiye'de taşıt araçları alımında uygulanan vergi ortalaması %50 oranındadır. Avrupa ülkelerinde bu oran %20'ler civarındadır (Aksoğan, 1999:25-26).

Türk tüketicisinin satın alma gücünün düşük olması ve otomotiv araçlarının yatırım aracı olarak görmesi, yurt içi ve dünya genelindeki krizler talebi düşük tutmaktadır. Ülkemizde otomotiv araçlarına karşı yüksek bir talep potansiyeli mevcut olup, henüz doymamış bir piyasa vardır. Bu

potansiyeli harekete geçirmek için tüketici kredileri, taksitle alış-veriş ve leasing gibi finansman olanakları yaratılmalıdır. Ancak şu da bir gerçektir ki, oluşan bu talep ithal araçlardan ziyada yurt içinde üretilen araçlara yönlendirilmelidir.

2.3. TÜRK OTOMOTİV YAN SANAYİ

Bu bölümde, Türk otomotiv yan sanayiinin gelişimi, firma sayısı, istihdam, kapasite kullanımı ve üretimi hakkında bilgi verilecektir.

2.3.1.Tarihsel Gelişimi

Türk ekonomisinde önemli bir yere sahip olan otomotiv yan sanayii, kurulduğu günden itibaren kendisine büyük bir pazar arayışı içerisindeydi. 1960'lı yıllarda montaj üzerine kurulan ana sanayii firmaların kapasitelerin artması ile yan sanayii gelişmeye başlamıştır.

Bir otomobilin yaklaşık 10.000 parçadan oluştuğu ve her bir parçanın ayrıntı tasarımı, üretimi ve gerekli olan tesis yatırımları düşünüldüğünde, her parçanın otomotiv sektöründe üretim yapan firmaların kendilerinin üretmesinin mümkün olmadığı veya çok zor olduğu, bunun için bir ana fabrika içerisinde veya yüzlerce yan fabrika ve mühendislik biriminde söz konusu işlemlerin gerçekleştirilmesi ve burada çalışan yüzbinlerce çalışanın tek bir merkezden sevk ve idaresi gerekmektedir. Bu da oldukça verimsiz ve güçtür. Dolayısıyla bir ana üretici firmanın, kendisine teslimat yapan yüzlerce yan sanayii ile çalışması kaçınılmazdır (Kutay, 1994:33).

Otomotiv üretiminde yan sanayii ile çalışma zorunluluğu sektörde üretilen aracın rekabet edebilirliği açısından da önemlidir. Aracın rekabet edilebilirliği yan sanayii ürünlerinin fiyat ve kalite üstünlüğüne bağlı olduğundan, güçlü bir otomotiv sanayii güçlü bir yan sanayii ile mümkündür.

Türk otomotiv yan sanayiinin gelişimi, ana sanayiinin gelişimine paralel bir durum arz etmektedir. 1960'lı yıllarda tamamen montaj sanayii özelliğinde kurulan otomotiv ana sanayii, zamanla üretim artışına paralel olarak çok sayıda yan sanayii firmasının sektörde faaliyette bulunmasını zorunlu kılmıştır.

1960'lı yılların başında akü, lastik, saç aksamı gibi sınırlı sayıda ürünlerin üretildiği yan sanayii, 1964 yılında yürürlüğe giren Montaj Sanayii Talimatı gereği olarak 1970'li yılların sonunda, motorlu araç üretiminde zaman içinde istenilen yerlilik oranı olan %80'lere ulaşmıştır. Günümüzde bazı araçlarda yerli katkı oranı %90'ın üzerine çıkmıştır (Bedir, 1999:101).

1970'li yıllarda uygulanan korumacı ekonomi politikaları, yan sanayiinin gelişmesine önemli katkı sağlamıştır. 1980'li yıllardan itibaren ihracata dayalı büyüme modelinin uygulanmasıyla, otomotiv yan sanayii dışa açılma ve globalleşme sürecine girmiştir. Dünya otomotiv üretiminin batıdan doğuya kaymaya başlaması, Türkiye'ye yapılan ana ve yan sanayi yatırımlarının artmasında etkili olmuştur.

Yan sanayii sadece Türkiye'de global projelere değil, otomotiv üreticisi birçok ülkedeki ana sanayi firmalarına parça ve aksam üretmesi, bu sektörün ne ölçüde gelişmiş olduğunu göstermektedir.

Otomotiv yan sanayiinde faaliyet gösteren firmalar İstanbul, Bursa ve İzmir'de yoğunlaşmıştır. Bu iller, ana sanayiinin yoğunlaştığı bölgeler olup, ana sanayii ile güçlü bir ilişki olduğunu göstermektedir. İki büyük otomobil fabrikası ile iki adet "Organize Sanayii Bölgesi"nin Bursa'da kurulmuş olması otomotiv sanayiinin bu ilde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Sektörün yoğun faaliyet gösterdiği diğer şehirler İstanbul, İzmir, Kocaeli, Ankara, Konya, Adana ve Manisa olarak sıralanmaktadır.

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de otomotiv sektörü üreticileri, taşıt parçaları üretimini tamamen tedarikçi şirketlere devretmeye doğru gitmektedir. Bu da temel işler dışındaki başka işlerin şirketlere devretme olarak adlandırılmaktadır. Bu trend doğal olarak otomotiv yan sanayiine önemli bir ivme kazandırmaktadır (Buğdaycı,1998:108).

2.3.2.Firma Sayısı, Sermaye Yapısı ve İstihdam

Otomotiv yan sanayiinde firmaların genel olarak küçük ve orta boy işletmeler olması, bazı işletmelerin otomotiv sektörü dışında başka sektörlere üretim yapması, diğer ülkelerde olduğu gibi otomotiv yan sanayii firma sayısının sağlıklı saptanmasını güçleştirmektedir. Yan sanayii firmalarının bir kısmı yenileme pazarına yönelik olarak küçük ölçeklerde, standart dışı üretim yapmaktadır.

Taşıt araçları imalat sanayiine doğrudan orjinal parça imal eden 300-350 civarında firma bulunmaktadır. Diğer firmalar ise küçük ölçekli üretim yapan firmalardır (Sönmez, 2003:13). 2002 DİE tarafında yapılan “2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı” sonuçlarına göre oto yan sanayiinde faaliyette bulunan firma sayısı 4.715 tir. Sektörde çalışan sayısı ise 70.157 dir (Yüzal, 2006:6).

Otomotiv yan sanayiinde yabancı sermayeli firmalar büyük bir oranda AB ve ABD’li firmalardır. GB’ne tam üyelikten sonra Japon ve Kore menşeli firmalar Türkiye’de yatırımlara başlamıştır. Sektörde faaliyet gösteren firmaların yabancı sermaye oranı, kuruluş dönemine göre artış göstermiştir. Bunlar arasında Delphi, Autoliv, Magna, Magnetti Marelli, PPG, Phoenix, Valeo, Webasto ve Bosh firmaları yer almaktadır. Ayrıca yan sanayii derneği olan TAYSAD, İngiliz yedek parça üreticisi bir firma ile anlaşma yaparak Bağımsız Devletler Topluluğu’na ihracatı geliştirmek için ortak yatırımlar gerçekleştirilmesi konusunda fikir birliğine varmıştır (Sönmez, 2003:15).

Türk otomotiv yan sanayiinde faaliyet gösteren firmalar genel olarak Marmara Bölgesinde yoğunlaşmışlardır. Örneğin, TAYSAD üyesi firmaların %75'si Marmara, %13'u Ege, %7'si İç Anadolu ve %5'de diğer bölgelerde faaliyet göstermektedir. Otomotiv yan sanayii firmalarının tümü özel sektöre aittir (DPT, 2001:18).

2.3.3. Üretim ve Kapasite Kullanımı

Otomotiv sektörünün üretiminin artmasında çok önemli payı olan yan sanayi, ana sanayide olduğu gibi birçok sektör ile yakın ilişki içindedir. Bu nedenle, otomotiv yan sanayiindeki üretim artışı, çarpan etkisi yaratarak ilişki içinde olduğu sektörlerde üretim, istihdam ve katma değer artmasını sağlamaktadır.

Tablo 2.21'de, 1997-2004 yılları arası otomotiv yan sanayii üretim değerleri görülmektedir. 1998'den sonra üretimde bir düşüş yaşanmıştır. 1999 yılında ana sanayiinde üretimdeki düşüşün etkisiyle, bazı yan sanayii malları üretiminde de bir azalma olmuştur. Üretimdeki bu düşüş, Türkiye otomotiv ana sanayii talebinin azalmasına paralel satışların düşmesinden kaynaklanmaktadır. 2003'te 4.280 milyon dolar olan Türk otomotiv yan sanayii, 2004 yılında %59'luk bir kapasite kullanım oranı ile 5.300 milyon dolarlık üretim gerçekleştirmiştir.

Tablo-2.21:Oto Yan Sanayii Üretimi (Milyon Dolar)

Yıl	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Üretim	3.715	3.178	2.526	2.735	2.412	3.167	4.280	5.300

Kaynak: Yüzal, 2006:7

Otomotiv yan sanayiinde son 5 yılda ortalama 2.7 milyar dolarlık üretim gerçekleştirilerek, bu süreç içerisinde üretim potansiyelinin %30'u kullanılmıştır (Sönmez, 2003:13).

Otomotiv ana sanayii imalat sektöründeki mevcut üretim kapasitesi dikkate alınarak oluşturulan otomotiv yan sanayii üretim kapasitesi, taşıt araçları imalat sektörünün %80 gibi kapasite kullanımında çalışması ve ülkemizde imal edilen araçlarda %60 yerli parça kullanımının sağlanması halinde, Türk otomotiv yan sanayii üretim kapasitesi, yılda 9 milyar dolarlık üretim değeri yaratabilecek düzeydedir. Bu durumda otomotiv yan sanayiinin yılda 3,6 milyar dolarlık katma değer, 3 milyar dolarlık ihracat geliri, 450 milyon dolarlık yatırım potansiyeli mevcuttur.

Türk otomotiv yan sanayiinde kapasite kullanımı, otomotiv ana sanayii üretimindeki dalgalanmalarla paralellik göstermektedir. Ancak, yan sanayiinin daha güçlü bir ihracatçı yapıya sahip olması nedeniyle yan sanayiideki kapasite kullanımı, ana sanayiye göre daha yüksektir. 1997 yılında ana sanayiideki kapasite kullanımı %54 iken, yan sanayiide %62 olarak gerçekleşmiştir. Yan sanayiinde 2004'de kapasite kullanım oranı %59, 2005'de %80'dir.

Otomotiv yan sanayii mamul üretim kapasitesi, mamul çeşitliliği ve ulaştığı standartlar itibarıyla, ülkemizde imal edilen taşıt araçları için gerekli olan yedek parçaların en az % 80'ini karşılayabilecek düzeye erişmiştir.

1960'lı yılların ilk yarısında sadece akümülatör, lastik aksam, iç kaplama ve koltuk üreten Türk otomotiv yan sanayii, kazandığı dinamizm ile hem kalite hem de miktar olarak ürünlerini sürekli yenilemiş, günümüzde buji dışında kalan; komple motor ve motor parçaları, aktarma organları, fren sistemleri ve parçaları, hidrolik ve pnömatik aksamlar, süspansiyon parçaları, emniyet aksamları, kauçuk ve lastik parçalar, şasi aksam ve parçaları, dövme ve döküm parçalar, elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri, aküler, oto camları ve koltukların üretimini gerçekleştirebilecek bir düzeye gelmiştir (Türkiye Vakıflar Bankası, 2003:14).

Sektörün yüksek ihracat potansiyeli ve Türkiye'nin coğrafi avantajlarından dolayı, oto yan sanayii sektörü yabancı yatırımcılar için cazip bir sektördür. Günümüzde otomotiv yan sanayiinde 192 yabancı sermaye ortaklığı bulunmaktadır. Dünyadaki büyük şirketlerin pek çoğu Türk firmalarıyla ortak yatırımlar yapmışlardır.

Oto yan sanayii kalite belgelendirmeleri için yoğun çabalar sarf etmektedir. TAYSAD üyelerinden 115 tanesi ISO 9000 serisi kalite belgelerine sahiptirler. Oto yan sanayii üreticileri Avrupa Kalite Ödülleri'nde Türk firmalarının öncüleri olmuşlardır (Sönmez, 2003:5).

2.4.OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI

Bu bölümde otomotiv sektörünün iç talebinin yetersizliği, döviz kur rejimi, kapasite fazlalığı, vergiler gibi genel sorunlarına değinilecektir.

2.4.1. Yetersiz İç Talep

İç talebin yetersiz oluşu otomotiv sanayinin temel sorunlarından birisidir. 1990'lı yıllarda sektöre yeni giren firmalarla birlikte oluşturulan ilave kapasiteye rağmen iç talebin yetersiz, dengesiz, istikrarsız oluşu ve artan ithalatla birlikte yeterince ihracat yapılamaması nedeniyle kapasite kullanım oranı oldukça düşük gerçekleşmiştir. Bu durum arz fazlalığını ortaya çıkarmakta, dolayısıyla piyasa dengelerini üretici aleyhine çevirmektedir. 2005 yılında toplam taşıt araç üretimi %6,8 artarken, iç pazar satışları %2,3 artmıştır. Sektör kuşkusuz ki ihracatın desteği ile ayakta durmaktadır.

Otomotiv yan sanayiinin yenileme piyasasına yönelik üretimi ve yüksek ihracat performansına rağmen ana sanayine paralel bir yapı izlemekte, yetersiz talepten olumsuz etkilenmektedir.

2.4.2.Düşük Kapasite Kullanım Oranı ve Ölçek Ekonomilerinden Yararlanamama

Otomotiv sanayiinde %60'ın altında kapasite kullanım oranları, optimal olmayan kapasite kullanımı olarak kabul edilmektedir. Kapasite kullanımının düşük olması istihdamın düşmesine, kaynakların optimal dağılmamasına, rekabet gücünün azalmasına neden olmakta, ölçek ekonomilerinden yararlanılmasını engellemektedir. Ölçek ekonomileri, firma içinde büyüme süreciyle birlikte bölünmezlik ve ihtisaslaşma sebebiyle birim başına sağlanan faydalardır. Düşük kapasite kullanımı oranı sebebiyle optimal ölçeklerin altında üretim yapan firmaların birim maliyetleri doğal olarak artacaktır (Dülgeroğlu, 1991:38).

Türkiye'nin nüfusu, otomotiv sektörü açısından ölçek ekonomilerine uygundur. Fakat reel gelirin düşük olması talebi sınırlamaktadır. İç pazarın dar olması nedeniyle ölçek ekonomisi sorunu çözüldüğünde, dışa açılma sorunu da kısmen çözülmüş olacaktır (İyibozkurt, 1997:186-200).

Otomotiv ana sanayinin, 2005 yılı itibariyle binek otomobilde 785.004 adet/yıl, ticari araçlarda 415.632 adet/yıl kurulu kapasitesi bulunmaktadır. 2005 yılı kapasite kullanım oranı binek otomobillerde iç pazarda yaşanan talebin yetersizliği nedeniyle %58, ticari araçlarda kamyonet üretiminin ihracata bağlı olarak artmasından dolayı %86 olarak gerçekleşmiştir.

2.4.3. Satış Vergileri

Vergilendirme politikaları otomotiv sanayii için oldukça önem taşımaktadır. Devletin vergi politikası otomotiv sanayii ürünlerine olan talebi doğrudan etkilemektedir. Ayrıca vergi oranlarının yüksek olması sektörün rekabet gücü üzerinde olumsuz etki yapmaktadır.

Türkiye’de otomobil satışından alınan vergiler AB üyesi ülkelere göre hem yüksek, hem de Katma Değer Vergisi (KDV) haricinde alınan vergilerin sayısı fazla uygulama şekli karışıktır. 12 Haziran 2002 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanan Özel Tüketim Vergisi (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 görülmektedir. 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. 2006 yılına gelindiğinde ise KDV ve ÖTV’ye ek olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi getirilmiştir (Bedir,2002:32-33).

Otomobil vergilerinin yüksek oluşu, talep üzerinde olumsuz bir baskı oluşturmaktadır. AB üyesi ülkelerde otomobil satış vergileri %20’ler civarında olup, satış vergilerin ağırlığını KDV oluşturmaktadır.

Ülkemizdeki yüksek vergiler otomotiv satışlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Ancak Türkiye’de kişi başına düşen taşıt aracı sayısının düşük olması, yüksek vergilere rağmen satışları belirli bir düzeyin çok altına inmesine engel olmaktadır.

Yüksek vergi, sektörde yatırımların geleceğini olumsuz etkilemektedir. Ayrıca, yatırım ve AR-GE teşviklerinin arttırılamaması, uluslararası otomotiv üreticileri için merkez ülke olarak görülen Türkiye’nin, cazibesini yitirmesine neden olabilecektir.

Ancak hükümetler otomotiv sanayiinin tamamen kayıtlı bir sektör olması ve yüksek miktarda vergi geliri sağlanması sebebiyle vergi indirimine gitmemektedirler.

Türkiye’de yüksek vergilerin yukarıda sayılan olumsuzlukları, sektörde yeterli ölçekte üretim yapılamamasına ve sektörün yeterince gelişememesine neden olmaktadır.

2.4.4. Kur Rejimi

Dalgalı kur rejimi uygulamasında temel ilke, döviz kurunun bir para politikası aracı olarak kullanılmaması ve Merkez Bankası’nın herhangi bir kur hedefinin bulunmamasıdır. Dolayısıyla Merkez Bankası döviz alım ve satım işlemlerini ihale yoluyla gerçekleştirmektedir.

Dalgalı kur rejiminde, kurdaki artış ve düşüşler sektörü olumlu veya olumsuz etkilemektedir. Kurların yükselmesi, TL’nin değer kaybetmesi ithal araç ve ithal parça maliyetleri artırmaktadır. İthal parça maliyetlerinin artması, sektörde üretim yapan firmalarının üretim birim maliyetlerini yükselterek satışları olumsuz etkilemektedir. Bu da otomotiv sektörünün rekabet gücünü dış pazarlarda azaltmaktadır.

Ayrıca ekonomik krizler sonrasında TL değer kaybetmekte ve reel faizler yükselmektedir. Döviz kuru ve faizdeki yükselişler, sektöre yatırım yapmak niyetinde olan işletmelerin kararlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Kurun yükselmesiyle artan faiz oranları tüketici kredilerini ve işletmelerin yatırım kredilerinin kullanımı sınırlandırılmaktadır. Bu da sektörde araç satışını ve üretimini düşürmektedir.

Kurlardaki değişkenlik otomotiv ana ve yan sanayiide farklı sonuçlar doğurmaktadır. Yukarıda açıklanan kurdaki yükselmenin olumsuz yönleri yanında olumlu yönleri de bulunmaktadır. Döviz kurunun yükselmesiyle ithal ürün maliyetindeki artışın ithal araç pazarını daraltarak ana sanayii firmalarını yerli parça kullanımına yöneltmesi kur artışının olumlu yönüdür.

TL. nin değer kazandığı dönemlerde ithalat artmaktadır. Yurda ithal edilen araç sayısının artması, ölçek ekonomilerine ulaşamamış sektörü olumsuz etkilemektedir. İthal girdilerin fiyatlarının düşmesi de sektörün rekabet gücünün artmasında olumlu bir katkı sağlamaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ İHRACATI

Bu bölümde, Türkiye otomotiv sanayii ihracatı, incelenecektir. Bu kapsamda ihracat; alt sektör, değer, miktar, firma, ülke ve araç türü bazında ele alınacaktır.

3.1.TÜRKİYE TOPLAM İHRACATI VE OTOMOTİV SANAYİİ İHRACATI

1990 yıllarının başından günümüze kadar büyük bir değişim geçiren Türk otomotiv sanayii, üretim sanayi içinde ana güçlerden birini oluşturmaktadır. Kuruluşu yakın bir geçmişe dayanmasına rağmen, Türk otomotiv sektörü hızlı bir gelişme sağlayarak ülkemizin üçüncü büyük sektörü olmuş ve 2005 yılı Türkiye ihracatının %15'ini gerçekleştirmiştir. Bugün itibariyle lisansör firmalar ile entegrasyonunu tamamlayan sektör, AB pazarlarına devamlı ihracat yapar bir konuma gelmiştir (İGEME, 2004:35).

Başlangıçta Türkiye’de ithal ikamesi modeli üstüne kurulan otomotiv sektörü, Gümrük Birliği ile birlikte uluslararası standartlarda üretim ve ürünlerinin kalitesi ile dünya pazarlarına ihracat yapan bir sektör konumundadır.

Otomotiv sanayiinin yıllara göre ihracat rakamları, Türkiye’nin toplam ihracatı ve otomotiv sektörünün bu ihracat içersindeki payı Tablo 3.22’de gösterilmiştir. Dönem içerisinde Türkiye’nin toplam ihracatı artarken, otomotiv sanayii ihracatı da artmıştır. 1996 yılında 1.3 milyar dolar olan otomotiv ihracatı, sekiz kat artarak 2005 yılında 11.3 milyar dolara yükselmiştir. Türkiye’nin toplam ihracatı ise 1996’da 23 milyar dolar iken, 2005 yılında 73

milyar dolar olarak kaydedilmiştir. Bu süreç içerisinde Türkiye'nin toplam ihracatı üç kat artmıştır.

Otomotiv sanayiinin toplam ihracat içindeki payı, 1997 ve 2001 yılları dışında, sürekli artış göstermiştir. 1996'da toplam ihracat içinde otomotiv sektörünün payı %5.9, 2000'de %11.7 iken, 2005 yılında %15.5'e yükselmiştir. Türkiye'nin 2005 yılında gerçekleştirmiş olduğu toplam ihracatın altıda birini otomotiv sanayii ihracatı oluşturmaktadır. Diğer bir değişle toplam ihracat gelirlerinden elde edilen 73 milyar doların 11 milyar doları otomotiv ihracatından elde edilmiştir.

Tablo-3.22: Otomotiv Sanayii ve Toplam İhracat İçindeki Payı

Yıllar	Taşıt Aracı+ Aksam Parça=Toplam Otomotiv İhracatı \$	Türkiye'nin Toplam İhracat Değeri .000 \$	Otomotiv İhracatının Toplam İhracattaki Payı %
1996	1.371.819.090	23.224.000	5.9
1997	1.249.719.843	26.261.000	4.7
1998	1.675.163.905	26.974.000	6.2
1999	1.998.484.447	26.587.000	7.5
2000	3.274.874.483	27.775.000	11.7
2001	3.475.090.251	31.334.000	11.0
2002	4.319.298.558	36.059.000	11.9
2003	6.095.219.893	47.253.000	12.8
2004	9.906.235.689	62.773.654	15.7
2005	11.398.847.618	73.426.156	15.5

Kaynak: OSD Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret Yılları, 2006:12

Türkiye'nin toplam ihracatının artmasına paralel olarak otomotiv sanayii ihracatı da artmıştır. Otomotiv sanayiinin artış hızı toplam ihracat artış hızından daha fazla olmuştur. Son yıllarda toplam ihracattın %10'undan fazlası otomotiv sanayii ihracatına aittir. İhracatın artmasında otomotiv sektörünün önemli bir yeri vardır. 2005 yılı Türkiye'nin toplam ihracatında %15'lik bir paya sahip otomotiv sektörü dış ticaretimizde önemli bir konuma

gelmiştir. Otomotiv sektörünün diğer sektörlerle etkisi de dikkate alındığında, otomotiv ihracatının Türk ekonomisi içerisindeki önemi, daha da açık görülmektedir.

Otomotiv sektör ihracatı bazı yıllar dışında devamlı artmış, ancak artış hızı aynı olmamıştır. Bunun nedeni otomotiv sektörünün, içte ve dışta meydana gelen ekonomik istikrarsızlıklara karşı duyarlı bir sektör olmasından kaynaklanmaktadır. 1993 yıllarındaki istikrarlı yükselen sektör, 1994 yılındaki krizle %50 dolayında azalmış ve 1996 yılından sonra yeniden artışa geçmiştir. İstikrarsız ortamlarda sektöre olan potansiyel talep, gerçek bir talebe dönüşmemekte ve ertelenmektedir. Nitekim dünyayı etkileyen 1997 ortalarında Uzak Doğu ülkelerinde başlayan Asya krizi karşısında da sektör olumsuz etkilenmiştir. Global kriz sonucu daralan ekonomi ve eklenen deprem felaketi ile talep yeniden gerilemiştir.

Bazı Asya ülkeleri 1997 yılı ortasından itibaren ciddi bir mali kriz ile karşı karşıya kalmıştır. Tayland'da Temmuz ayında başlayan kriz kısa sürede Endonezya, Malezya ve Filipinler'e sıçramış, Kasım ayında Güney Kore'nin krize girmesiyle daha da genişlemiştir. Krizin etkileri, bu ülkelerinin para birimlerinin önemli oranda değer kaybetmesi, menkul kıymetler piyasalarının çökmesi, yurtiçi faiz oranlarının yükselmesi, uluslararası sermayenin bu ülkelerden hızla çıkması, banka ve şirket kapanmaları ile iç talebin olumsuz yönde etkilenmesi şeklinde görülmüştür. Kriz nedeniyle dünya otomotiv üretiminde düşüşler olmuştur.

Asya krizi, 1998 yılı son çeyreğinden itibaren Türkiye otomotiv sanayiini olumsuz etkilemiştir. Üretim ve satışlarda düşüşler olmuş, o yıllarda sınırlı ve düşük olan ana sanayii ihracatının artış hızı yavaşlamıştır. Yan sanayi ise, daha gelişmiş bir ihracat düzeyi, pazar çeşitliliği ve küçük sanayiilerin esnekliği gibi yapısı nedeniyle krizden daha az oranda etkilenmiştir (Bedir,1999:91-100).

2000 yılının Kasım ve onu izleyen Şubat 2001 krizi, 2001 yılında toplam pazarın %70 gibi büyük bir oranda gerilmesine neden olmuştur.

İç ve dış istikrasızlıklar sektörde daralma meydana getirerek toplam talebi etkilemekte, iç ve dış pazarda dalgalanmalara neden olmaktadır.

Krizlerden, sektör ihracatı etkilendiği gibi ithalat da etkilenmektedir. Kriz dönemlerinde devalüasyonla birlikte ithalatın azalması beklenmektedir. Nitekim Şubat 2001 krizi sonrası TL'nin değer kaybı ile birlikte toplam otomotiv ithalatı düşmüştür. 2000 yılında 8.2 milyar dolar olan toplam ithalat, 2001'de 2.5 milyar dolara düşmüştür. Sonraki yıllarda TL'nin tekrar değer kazanması ile birlikte ithalat artmaya başlamıştır.

Tablo 3.23'de otomotiv sektörünün toplam ihracatı, ana ve yan sanayi ithalatları ile ihracatın ithalatı karşılama oranları gösterilmiştir. Sektörde, yan sanayii ithalatın ana sanayii ithalatından daha fazla olduğu dikkati çekmektedir.

Tablo-3.23:Sektör Dış Ticareti ve İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (\$ ve %)

	Toplam İhracat	Taşıt Aracı İthalatı	Yan Sanayii İthalatı	Toplam İthalat	İhr/İth*
1996	1.371.819.090	1.433.069.000	2.927.970.638	4.361.039.638	31
1997	1.249.719.843	2.406.205.000	3.881.296.651	6.287.501.651	19
1998	1.675.163.905	2.104.750.000	4.544.528.628	6.649.278.628	25
1999	1.998.484.447	1.732.033.000	3.260.712.233	4.992.745.233	40
2000	3.274.874.483	3.442.076.000	4.833.854.780	8.275.930.780	39
2001	3.475.090.251	768.192.000	1.805.596.825	2.573.788.825	1.35
2002	4.319.298.558	1.153.186.000	2.755.034.371	3.908.220.371	1.10
2003	6.095.219.893	3.441.543.000	3.903.865.458	7.345.408.458	82
2004	9.906.235.689	6.711.175.000	6.567.023.489	13.278.198.489	74
2005	11.398.847.618	6.581.074.000	7.365.586.978	13.946.660.978	81

Kaynak: OSD Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret Yılları, 2006:12

(*) Toplam otomotiv ihracatının ithalata bölünmesi ile hesaplanmıştır.

Yan sanayii ithalatı, Türkiye otomotiv sektörünün ithal girdilere bağımlılığını görmek açısından önem arz etmektedir. Çünkü otomotiv üretiminde, yerli ürünler yanında ithal girdiler de kullanılmaktadır. Toplam sektör ihracatın ithalatı karşılama oranı 1996'da %31, 2000'de %40 olarak gerçekleşmiştir. Ancak 2001 ve 2002 yıllarında ihracat ithalatı geçmiş, ihracatın ithalatı karşılama oranı %135 ve %110 olarak hesaplanmıştır. Sonraki yıllarda ise ihracatın ithalatı karşılama oranı ortalama %80 olarak gerçekleşmiştir.

Sonuç olarak, 1996 yılından itibaren düşük olan ihracatın ithalatı karşılama oranı sürekli artış göstermiştir. Belirtilen süreç içinde ihracat artmış, buna paralel ithalatta artmıştır. Bu da, sektörün ithal girdilere bağımlı bir sektör olduğunu ve ihracattaki artış ile ithalattaki artış arasında bir bağlantı olduğunu göstermektedir. Ancak 1996'dan itibaren ithalatı yüksek olan sektörde, ihracat yükselerek ithalat ve ihracat miktarları arasında bir denge kurulmuştur.

Otomotiv sektörü 2000'li yıllardan sonra ihracatı, üretimi ve iç pazardaki satışlarıyla büyük artış göstermiştir. Özellikle son 4 yıldır, istikrarlı bir büyüme trendi yakalamıştır. Bu trendin, ekonomik istikrarla doğrudan ilişkisi vardır. GSMH oranında düşüş olduğu yıllarda otomotiv pazarı da gerilemekte, GSMH'daki 1 puanlık düşüş ya da artış, otomotiv pazarında katlanarak etki yapmaktadır. 1994 yılında GSMH %6,1 düşerken, otomotiv pazarı % 51,3 gerilemiş, daha sonraki yıllarda GSMH'deki artışla birlikte, pazarda da önemli oranlarda artış gerçekleşmiştir. 2000 yılında GSMH %6,3 artınca, pazar yeniden toparlanarak büyüme %62,2 olmuştur. 2001'de ekonomik krizin etkisiyle GSMH rekor seviyede yüzde 9,5 gerilemiş, aynı yıl otomobil satışları da %70,6 gibi yüksek bir oranda düşmüştür. 2003 yılından itibaren ekonomi ve dolayısıyla otomotiv sektörü istikrara kavuşmuş, otomotiv pazarındaki artış, ekonomideki büyümeyi de katlamıştır. 2003'te Türkiye ekonomisi %5,9, 2004'te %9,9, 2005'te ise %7,6 büyümüştür. Otomotiv

pazarı ise 2003'te %123,4 gibi yüksek bir oranda, 2004'te %86,3 ve 2005'te de %2,4 oranında büyümüştür.

Türk otomobil pazarı ulaştığı satış potansiyeliyle, Avrupa'nın sekizinci büyük pazarı haline gelmiştir. 2006 Ağustos sonu itibariyle Almanya, İtalya, İngiltere, Fransa, İspanya, Belçika ve Hollanda'dan sonra sekizinci sırada yer almıştır. Hafif ticari araç satışlarında, Avrupa'nın dördüncü büyük pazarı olmuştur. Fransa, İspanya, İngiltere'yi izleyen Türkiye, İtalya, Almanya, Hollanda gibi ülkeleri geride bırakmıştır.

Ekonomik büyümeye bağlı olarak 1000 kişiye düşen otomobil sayısı yıllar itibariyle artış göstermiştir. Ancak, halen istenilen seviyelerin çok uzağında bulunmaktadır. Türkiye'de 1000 kişiye düşen otomobil sayısı 78. dir. Bu rakam, Romanya'da 144, Bulgaristan'da 310, Almanya'da 550 adettir. Türkiye'de ticari araçlar da dahil, 1000 kişiye düşen araç sayısına baktığımızda, artış hızı daha net fark edilmektedir. 1985'te 1000 kişiye düşen araç sayısı 39 adetken, 2000 yılında bu rakam 91'e, 2004 yılında ise 112 adete çıkmıştır (www.automotorsport.com.tr).

3.2. ALT SEKTÖR İTİBARIYLA OTOMOTİV SANAYİİ İHRACATI

Motorlu taşıt üreten ana sanayii ile aksam ve parçalar üreten yan sanayiiden oluşan otomotiv sektörünün, 1996'dan 2005'e kadar ihracat rakamları Tablo 3.24'de gösterilmiştir. Otomotiv sanayii ihracat rakamları incelendiğinde, yan sanayii (parça-aksam) ihracatının 1996-2001 yılları arası, ana sanayii (taşıt araçları) ihracatından daha fazla olduğu görülmektedir. 1996'da yan sanayii ihracatı 886 milyon dolar, ana sanayii ihracatı ise 485 milyon dolardır. Türkiye toplam otomotiv sanayii ihracatının üçte birlik bölümü ana sanayii, üçte ikilik bölümü ise yan sanayii ihracatından oluşmaktadır. 2000 yılında toplam otomotiv ihracatın, 2.2 milyar doları otomotiv yan sanayii, 1 milyar doları otomotiv ana sanayii ihracatından elde edilmiştir.

Ancak 2002 yılından itibaren ana sanayii ihracatında önemli artışlar olmuştur. Toplam ihracatta, ana sanayii ihracatı, yan sanayii ihracatını geçmiştir. 2005'de toplam 11 milyar dolar ihracatın, 7.7 milyar doları otomotiv ana sanayii ihracatından, 3.6 milyar doları yan sanayii ihracatından elde edilmiştir.

Tablo-3.24: Otomotiv Sektörü İhracatı (\$)

Yıllar	Ana Sanayii	Yan Sanayii	Toplam
1996	485.442.000	886.377.090	1.371.819.090
1997	330.654.000	919.065.843	1.249.719.843
1998	354.175.000	1.320.988.905	1.675.163.905
1999	881.985.000	1.116.499.447	1.998.484.447
2000	1.015.705.000	2.259.169.483	3.274.874.483
2001	1.652.057.000	1.823.033.251	3.475.090.251
2002	2.191.614.000	2.127.684.558	4.319.298.558
2003	4.007.045.000	2.088.174.893	6.095.219.893
2004	6.874.841.000	3.031.394.689	9.906.235.689
2005	7.773.473.000	3.625.374.618	11.398.847.618

Kaynak:OSD Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret Yılları, 2006:12

Son yıllarda toplam ihracatta yüksek paya sahip olan otomotiv ana sanayii, 1996'da 485 bin dolar iken, onaltı kat artarak 2005'de 7.7 milyar dolar ihracat gerçekleştirmiştir. 1999'da bir önceki yıla göre artış oranı yaklaşık %150, 2003'de artış oranı %83'tür. Otomotiv ana sanayii ihracatında, son yıllarda önceki yıllara göre büyük artışlar olmuştur.

1996-2005 yılları arasında otomotiv yan sanayii ihracatı istikrarlı artışını sürdürmüştür. Fakat yan sanayii ihracat artış hızı yavaşlamıştır. 2004 3 milyar dolar, 2005'de ise 3.6 milyar dolar ihracat gerçekleştirilmiştir. Otomotiv ana sanayiinin yıllık ihracat artış hızı, yan sanayii artış hızından daha yüksektir. Dolayısıyla son yıllarda otomotiv sektöründeki yüksek

değerlerde ihracat artışında, ana sanayiinde ihracat artışının katkısı büyüktür.

Sonuç olarak, otomotiv sektörü ihracatı, 1996-2005 yılları arasında sürekli artmıştır. Ancak bir önceki yıla göre artış hızında dalgalanmalar mevcuttur. Bu dönem içinde ihracatın kompozisyonu değişmiştir. Otomotiv sektörü toplam ihracatında ilk dönemlerde yan sanayi ihracatı ağırlıklı iken, son zamanlarda ana sanayii ihracatı ağırlık kazanmıştır.

Otomotiv sektörünün toplam üretim ve ihracat miktarları Tablo 3.25’de gösterilmiştir. Türkiye’de üretilen otomotiv miktarı artarken, ihracat edilen otomotiv miktarı da artmıştır. 1996 yılında 39.252 adet araç ihraç edilmişken, 2000 yılında bu sayı 100 bin aşmış, 2004 de ise 500 bin adet üzerinde araç ihraç edilmiştir. 10 yıllık süre içerisinde ihraç edilen araç sayısı ondört kat artmıştır.

Tablo-3.25:Toplam Üretim ve İhracat Miktarı (adet)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Üretim	325.460	399.923	405.001	325.291	468.381	285.737	357.217	562.466	862.035	914.359
İhracat	39.252	31.174	37.926	92.051	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078
Üretim (%)	12	8	9	28	22	71	73	64	60	61

Kaynak: OSD Değerlendirme Raporu, 2005:8

Toplam üretim içinde ihracat oranları incelendiğinde, toplam üretilen araçların 1996’da %12’i, 1997’de %8’i, 1998’de %9’u ihraç edildiği görülmektedir. 2000 yılından itibaren toplam üretilen araç miktarı içinde ihraç edilen otomotiv miktar payında önemli artışlar olmuştur. 2001 yılında üretilen araçların %71’i, 2001’ de %73’ü 2005’de ise %61’i ihraç edilmiştir. 2001-2005 yılları arası toplam üretimin adet itibariyle yarısından fazlası ihraç edilmiştir.

Otomotiv sektöründe ihracat miktarı sürekli artmasına rağmen, üretim içinde ihracatın ağırlığı 2001'den itibaren artmaya başlamıştır. Otomotiv sektöründe yurtiçi piyasadan daha çok ihraç amaçlı üretim yapılmıştır.

İhraç amaçlı üretimin artmasının nedenlerinden en önemlisi, sektörde son yıllarda artan yabancı sermayedir. Sektördeki firmalarda yabancı sermaye oranı kuruluş dönemine göre genel olarak artış göstermiştir. Özellikle GB sürecinde yabancı ortaklarla ihracata yönelik entegrasyonun tamamlanması ile bu sermaye payının artışı arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır.

Yabancı sermaye açısından başlangıçta Avrupa ve ABD kaynaklı olan yatırımlara 1994 yılından sonra ve GB sürecinin de etkisi ile Japon ve G. Kore kaynaklı yabancı sermaye yatırımları eklenmiştir.

Türkiye'ye yatırım yapan yabancı sermayeli otomotiv firmalarının alternatif ülkeler içerisinde Türkiye'yi tercih etmesinin en önemli nedeni, Türkiye'nin coğrafi konumunda kaynaklanan avantajıdır. AB, Orta Asya, Rusya ve Orta Doğu pazarlarına yakınlığı nedeniyle Türkiye, bu alanda gözde bir yatırım merkezidir. Bununla beraber AB ülkelerinin çoğuna oranla, ucuz ve nitelikli işgücüne sahip olması Türkiye'nin önemli avantajlarından. Türkiye'nin 500 büyük firması içinde ilk sıralarda birden fazla yabancı sermayeli otomotiv firmaları bulunduğu dikkate alındığında, otomotiv sektöründeki yabancı sermayenin ayrı bir önemi bulunmaktadır.

Yabancı sermayeli firmalarının cirolarına oranla yüksek ihraç rakamları, Türkiye'nin dış ticaret dengesinde olumlu bir etki yapmaktadır. Son dönemlerde artan ithalat nedeniyle oluşan dış ticaret açığı ve buna bağlı gelişen cari açık Türkiye'nin en önemli makro ekonomik sorunu haline gelmiştir. Yabancı sermayeli otomotiv firmalarının birçoğu ihracat rakamlarında, Türkiye'de ilk 500 içerisinde ilk sıralarda yer almaktadır. Bu nedenle, bu firmaların ihracata katkıları büyük olmuştur.

Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı sermayeli firmaların satışları ve bunun sonucunda ciro oranları oldukça yüksektir. Dolayısıyla yabancı sermayeli otomotiv işletmelerinden elde edilen vergi gelirleri de yüksek olmaktadır. Vergi rakamlarının bir ülke ekonomisi açısından en önemli gelir kaynağını oluşturan temel ekonomik büyüklük olduğu düşünüldüğünde, Türkiye'nin bütçesine, büyük ölçekli yabancı sermayeli işletmelerin katkısı da büyük olacaktır. Ayrıca istihdam ile bunlara ödenen sigorta oranları, KDV ile de dolaylı olarak vergi gelirlerine katkı sağlamaktadır.

Avrupa'nın otomotiv üstü durumuna gelen Türkiye'de yabancı sermayeli otomotiv şirketlerinin kar oranı yüksek otomotiv sektöründe yatırımlarını artırması, bu sektör ihracatını artırmıştır.

3.3. ÜLKE VE ÜLKE GRUPLARI İTİBARI İLE İHRACAT

3.3.1. Ülke ve Ülke Gruplarına Yapılan İhracat

1996-2005 yılları arası Türkiye'nin ülke ve ülke grupları itibarıyla otomotiv sektörü ihracatı Ek.1'deki tabloda gösterilmiştir. Otomotiv ihracatında ilk sırada AB ülkeleri yer almıştır. AB ülkelerini sırasıyla, Doğu Avrupa, NAFTA ve EFTA ülkeleri takip etmektedir. İhracatımızın en az olduğu ülkeler Uzakdoğu ülkeleridir.

AB ülkelerine yapılan ihracatın seyri belirtilen dönem içinde incelendiğinde, ihracatın her yıl arttığı görülmektedir. 1996'da 680 milyon dolar olan ihracat 2005'de 7.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu ülkelere ihracatımız on kattan fazla artmıştır. 1996'da Türkiye'nin toplam ihracatında AB ülkelerinin payı %50 iken, 2005 de %64'e ulaşmıştır. Bir önceki yıla göre artış oranları ise şöyledir; 1998'de %8, 1999'da %63, 2000'de %60, 2001'de %9, 2002'de %8.6, 2003'de %68, 2004'de %59, 2005'de % 9.2 dir. Özellikle 1999 sonrası ihracatta büyük artışlar gerçekleşmiştir.

Doğu Avrupa ülkelerine ihracatımız son yıllarda artış göstermiştir. 1997-1999 yılları arası ihracat düşmüş, bu dönemden sonra yeniden artışa geçmiştir. 1996-2005 dönemi ihracat dört kattan fazla bir artış göstermiştir. 2005 yılında toplam ihracattaki payı %6'dır.

NAFTA ülkelerine yapılan ihracatta sürekli artış kaydedilmiştir. Bu dönemde ihracat beş kat artmıştır. İhracatta en az yer tutan EFTA ve uzakdoğu ülkelerinin 2005 yılı toplam ihracattaki payı %1.6'dır.

Türk otomotiv sektör ihracatının, 1996-2005 döneminde, yarıdan fazlası AB ülkelerine gerçekleştirilmiştir. Bu süreç içerisinde AB ülkelerine ihracatımız istikrarlı bir şekilde artmış, artış yüksek oranlarda olmuştur. İhracat artışında GB'nin etkisi büyüktür.

Türkiye otomotiv sektörü 1989 yılına kadar yüksek gümrük duvarları ile korunmuş, 1990 yılında alınan bir kararla gümrük duvarları %75'den %33'e indirilmiştir. 1990 yılında sektör içi yeni teşvikler belirlenmiş, bunun sonucunda Toyota, Opel gibi firmalar tarafından yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Sektörde 1996 yılında gerçekleşen GB sonrası gümrük vergileri sıfırlanmış, ithalat ve ihracat önünde bulunan önemli engeller kaldırılmıştır. Bu tarihten sonra, diğer birçok büyük uluslararası firma yatırımlarını Türkiye'ye kaydırmaya başlamış, firmalar arasında artan rekabete bağlı olarak yerli ve yabancı firmalar arasında işbirlikleri artmıştır.

AB üyesi ülkelere yapılan ihracat ülke bazında incelendiğinde, ihracatın yapıldığı ülkelere Almanya'nın birinci sırada yer aldığı görülmektedir. 1997'den itibaren ihracat rakamlarında devamlı bir artış olmuştur. 1996'de 214.468.897 dolar olan ihracatımız, 2000'de 764.193.497 dolar ve 2005'de 1.6 milyar dolara ulaşmıştır. İhracat sıralamasında ikinci sırada İtalya yer almaktadır. 1996'de 185.798.020 dolar olan ihracat rakamı, 2005'de 1.4 milyar dolara yükselmiştir. 1996'den 2005 yılına kadar, ihracat rakamları tam 7 kat artmıştır. İtalya'ya yapılan otomotiv sanayii ihracatında

dikkati çeken bir husus, ihracat rakamlarının son iki yılda çok yüksek artış göstermesidir. 2003'de 727.182.281 dolar olan ihracat, 2004'de 1.3 milyar dolar, 2005'de 1.5 milyar dolara yaklaşmıştır. Bu ülkeye yapılan ihracatta son iki yılda çok iyi bir performans yakalanmıştır.

Fransa, ihracatımızın en yüksek olduğu üçüncü ülkedir. Bu ülkeye yapılan otomotiv sanayii ihracatı, 1996'de 86.956.360 dolardır. 1996-2005 döneminde, ihracatın çok artış gösterdiği yılları küçük miktarda düşüş gösteren yıllar izlemiştir. Örneğin, 2000'de 667.438.923 dolar olan ihracat, 2001'de 525.649.979 dolar, 2004'de 1.2 milyar dolar olan ihracat, 2005'de 1.1 milyar dolara düşmüştür. Buna rağmen bu küçük düşüşler dikkate alınmazsa, son 10 yılda 20 kat artış gösteren Fransa, iyi bir ihracat performansı gösteren ülkelerden birisidir.

İhracat rakamları açısından dikkati çeken diğer bir ülkede, İngiltere'dir. İhracat rakamları 2004 ve 2005 yıllarında çok yüksek oranda artmıştır. 2003'de 318.292.823 dolar olan otomotiv ihracatı, 2004'de 986.478.372 doları ve 2005'de 1 milyar doları aşmıştır. Son yıllarda AB üyesi ülkelere; İspanya, İsveç, Hollanda, Belçika ve Avusturya'ya yapılan ihracatta bir artış görülmektedir. Bu ülkelere yapılan ihracat artışları, gelecekte sektörün bu ülkelere daha fazla ihracat yapabileceğini göstermektedir.

Diğer taraftan AB'nin yeni üye ülkeleri Slovakya, Slovenya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Estonya, Litvanya, Letonya ve Malta'ya yapılan otomotiv ihracatı 2004'de 500.000 bin dolar olup, bu rakam 2005'de 624.505.071 bin dolara yükselmiştir. Bu ülkelere Polonya, Slovenya ve Macaristan ihracatımızın en çok yapıldığı ülkelerdir.

Bulgaristan, Romanya ve Rusya Federasyonu gibi Doğu Avrupa ülkelerine yapılan ihracatta artış göstermiştir. Özellikle Rusya'ya yapılan ihracat rakamları önemli bir düzeye erişmiştir. 1996'da 69.439.675 dolar ihracatımız, 2000 yılında 54.062.781 dolar, 2005'de bu ihracat rakamı

323.604.778 dolara ulaşmıştır. Aynı şekilde Romanya'ya yapılan ihracatta 2000 yılından itibaren artış kaydedilmiştir. 1996'da 14.059.506 dolar olan ihracatımız, 2004'de 189.364.707 dolar, 2005'de 378.136.319 dolar olmuştur. Bulgaristan'a yapılan ihracat, 2005'de %50 artarak 93.804.068 dolara ulaşmıştır. Dönemin başlarında, bu ülkelere otomotiv ihracatımız çok düşük seviyelerde iken 2000-2005 döneminde önemli artışlar kaydedilmiştir.

Amerika ve Meksika'ya yapılan ihracat artmıştır. Özellikle Amerika'ya gerçekleştirilen ihracat artışında süreklilik dikkati çekmektedir. 1996'de 32.333.345 dolar olan ihracat, 2005'de 153.270.700 dolara ulaşmıştır. İhracatın en düşük olduğu ülkeler, Uzakdoğu ülkeleridir. Güney Kore ve Japonya ihracatın düşük seviyede gerçekleştiği ülkelerdir.

Otomotiv ihracatı, ülke ekonomisiyle ilgili olduğu kadar ihracatın yapıldığı ülkenin ekonomik durumu ile de ilgilidir. Tablo 3.26'da ülkelerin büyüme oranları gösterilmiştir. İhracatımızın en çok yapıldığı AB ülkelerinden Almanya, İtalya, Fransa ve İngiltere'nin büyüme oranları istikrarlı ve sürekli artış göstermiştir.

Tablo-3.26: Ülkelerin Yıllık Büyüme Oranları

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Almanya	1.0	1.7	2.0	1.9	3.1	1.2	0.0	-0.2	1.2	0.9
İtalya	0.7	1.9	1.4	1.9	3.6	1.8	0.3	0.0	1.1	0.0
Fransa	1.0	2.1	3.3	3.0	4.0	1.8	1.1	1.1	2.0	1.2
İngiltere	2.8	3.0	3.3	3.0	3.8	2.4	2.1	2.7	3.3	1.9
Slovakya	6.1	4.6	4.2	1.5	2.0	3.2	4.1	4.2	5.4	6.1
Slovenya	3.7	4.8	3.9	5.4	4.1	2.7	3.5	2.7	4.2	3.9
Polonya	6.3	7.1	5.0	4.5	4.2	1.1	1.4	3.8	5.3	3.4
Çek.Cum.	4.2	-0.7	-0.8	1.3	3.6	2.5	1.9	3.6	4.2	6.1
Macaristan	1.3	4.6	4.9	4.2	6.0	4.3	3.8	3.4	5.2	4.1
Estonya	4.4	11.1	4.4	0.3	7.9	6.5	7.2	6.7	7.8	9.8
Litvanya	4.7	7.0	7.3	-1.7	4.7	6.4	6.8	10.5	7.0	7.5
Bulgaristan	-8.0	-5.6	4.0	2.3	5.4	4.1	4.9	4.5	5.7	5.5
Romanya	3.9	-6.1	-4.8	-1.2	2.1	5.7	5.1	5.2	8.4	4.1
Rusya	-3.6	1.4	-5.3	6.4	10.0	5.1	4.7	7.3	7.2	6.4
Dünya	3.2	3.5	2.1	3.1	4.1	1.5	1.8	2.7	3.9	3.4

Kaynak: Dünya Para Fonu (www.imf.org)

2004'de AB'ye yeni üye ülkelerden Slovakya, Slovenya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Estonya, Litvanya ve Letonya'nın büyüme oranları ilk yıllarda düşük, sonraki yıllarda artmıştır. Artış oranları istikrarlı ve yüksektir. Büyüme oranı çok nadir negatif olarak gerçekleşmiştir.

Doğu Avrupa ülkelerinden Rusya ve Romanya'nın büyüme hızları yüksek oranda gerçekleşmiştir. Dünya ekonomisinde de büyüme oranları, 1996-2005 döneminde sürekli artmıştır. 1996'da %3.2, 2000'de %4.1 ve 2005 yılında %3.4 büyümüştür. Otomotiv ihracatının yoğun olarak gerçekleştiği ülkelerin büyüme oranlarının pozitif olması ve sürekli artması, otomotiv sektör ihracatının artmasının nedenlerinden birisidir. Nitekim pozitif büyüme oranları, o ülke refah düzeyinin ve farklı ürünlere olan talebinin artması anlamına gelmektedir. Otomotiv sektörü de, bu ülkelerde artan bu talepten payını almaktadır. Büyüme oranları artan gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler, Türkiye için iyi bir pazardır. Pazar ülke ekonomilerin büyümesi, bu ülkelere gerçekleştirilen otomotiv ihracatının artması demektir.

3.3.2. Ülke Gruplarına Yapılan Ana Sanayii İhracatı

2004 ve 2005 yıllarında ülke gruplarına yapılan ana sanayi ihracatı, otomotiv ihracatındaki payı ve bir önceki yıla göre yüzdelik değişim oranı Tablo 3.27'de gösterilmiştir. Otomotiv ana sanayii ihracatı, 2004 yılında olduğu gibi 2005 yılında da AB ülkelerine yoğunlaşmıştır. 2004 yılında ana sanayii ihracatının %73,6'sı AB ülkelerine yönelmişken, 2005 yılı sonu itibariyle bu oran %68,9'a gerilemiştir. En dikkat çekici artış Ortadoğu bölgesine yönelen ihracatta gerçekleşmiştir. 2004 yılında ana sanayii ihracatının %4,8'ini bu bölgeye yapılan ihracat oluşturmakta iken, 2005 yılında %7,3'e yükselmiştir.

Ana sanayii ihracatında en büyük pay 6.295.110.056 dolar ile AB ülkelerine aittir. İkinci sırada yer alan Doğu Bloku ülkelerine 741.143.445 dolarlık ihracat gerçekleştirilmiştir. Ortadoğu ülkeleri ana sanayii ihracatında

üçüncü sıradadır. Afrika ülkeleri dördüncü büyük ana sanayii pazarı olmuştur. İhracatta düşüşün yaşandığı ülke grubu ise Türk Cumhuriyetleri'dir.

Tablo-3.27:Ülke Gruplarına Yapılan Otomotiv Ana Sanayii İhracatı

	2004	pay(%)	2005	pay(%)	değişim(%)
AB Ülkeleri	5.643.919.141	73,6	6.295.110.056	68,9	11,53
Eski Doğu Bloku	446.838.335	5,8	741.143.445	8,1	65,86
Ortadoğu	372.398.472	4,8	669.354.360	7,3	79,74
Afrika Ülkeleri	347.011.789	4,6	426.323.198	4,6	22,85
Amerika Ülkeleri	240.620.727	3,2	324.189.981	3,5	34,73
Asya Okyanusya Ülk.	206.202.091	2,7	233.943.805	2,5	13,45
Serbest Bölgeler	181.684.006	2,3	227.258.590	2,5	25,08
Diğer Avrupa Ülk.	161.741.356	2,2	191.332.048	2,1	18,29
Türk Cumhuriyetleri	45.180.912	0,7	21.923.882	0,2	-51,48
Diğer Ülkeler	544.916	0,01	5.070.245	0,4	930,46
Toplam	7.664.086.715	100,0	9.135.545.610	100,0	

Kaynak: Maybek, 2006:11

Otomotiv ana sanayiinde 2005 yılı ülke gruplarına yapılan ihracatın araç türü bazında dağılımı şu şekilde gerçekleşmiştir;

Binek Otomobillere ait ülke grupları bazında 2005 yılında en çok ihracat, AB ülkelerine gerçekleştirilmiştir. 2005 yılı toplamında 4.368.744.306 dolarlık ihracatın %69,1'i AB ülkelerinedir. İhraç edilen 345.355 adet otomobilin 214.087 adeti, bu ülkelere ihraç edilmiştir. Eski Doğu Bloku 503.422.799 dolarlık ihracat ile ikinci sırada yer almaktadır. Otomotivin yöneldiği önemli pazarlardan birisi olan Afrika ülkeleri, 2005 yılı binek otomobil ihracatı sıralamasında üçüncü sırada yerini almıştır. Özellikle Güney Afrika'da yaşanan hızlı ekonomik büyüme ve talep patlaması, ihracat değerinin 305.108.444 dolara yükselmesinde etkili olmuştur. Ortadoğu'ya 279.171.058 dolarlık ihracat gerçekleşmiş olup, sıralamada dördüncüdür (Bkz. Tablo 3.28).

Tablo-3.28: Binek Otomobil ve Eşya Taşımaya Mahsus Araç İhracatı

Ülke Grupları	Binek Otomobil		Eşya Taşımaya Mahsus Araç	
	Miktar (adet)	Değer (\$)	Miktar (adet)	Değer (\$)
AB Ülkeleri	214.087	3.021.016.601	195.152	2.131.333.420
Eski Doğu Bloku	50.705	503.422.799	19.474	105.721.795
Afrika Ülkeleri	33.085	305.108.444	1.791	18.752.232
Ortadoğu	28.632	279.171.058	2.363	64.022.236
Diğer Avrupa Ülk.	6.491	101.825.794	28	2.049.974
Asya Okyanusya Ülk.	2.107	29.078.944	2.843	41.515.279
Türk Cumhuriyetleri	1.581	9.454.244	118	3.762.711
Serbest Bölgeler	70	1.531.017	342	12.958.737
Diğer Ülkeler	279	4.789.645	4	47.781
Toplam	345.355	4.368.744.306	222.117	2.424.995.914

Kaynak: Maybek, 2006:11-15

Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlara ait ülke grupları bazında yapılan ihracatının %87,9'u AB ülkelerine yapılmıştır. Eski Doğu Bloku ile ticaret hacmi genişletilmiş ve toplam ihracat yıl sonu itibariyle 2.424.995.914 dolara ulaşmıştır. 2005 yılında Ortadoğu pazarına 64.022.236 dolarlık ihracat gerçekleşmiştir. İhracatın en yoğun olduğu bölge, geçmiş yıllarda olduğu üzere AB ülkeleri, ikinci sırayı ise eski Doğu Bloku ülkeleri almıştır (Bkz. Tablo 3.28).

2005 yılı eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar ihracatında Türk Cumhuriyetleri, Asya Okyanusya ülkeleri ve Afrika ülkeleri gelişme potansiyeli olan önemli pazar ülkelerdir. Özellikle 1992 yılında SSCB'nin dağılmasının ardından bağımsızlıklarını kazanan Türk Cumhuriyetleri coğrafi yakınlık ve ülke nüfusları açısından önemli bir pazardır. Piyasa ekonomisine geçme çabası içerisinde olan bu ülkelerin GSMH ve kişi başı düşen milli gelirleri sürekli artmaktadır. 2005 yılı IMF verilerine göre milli gelir bakımından; Kazakistan 56 milyar dolar ile 56., Türkmenistan 17 milyar dolar ile 81., Azerbaycan 12.5 milyar dolar ile 96., Özbekistan 11.6 milyar dolar ile 98. ve Kırgızistan 2.4 milyar dolar ile dünya sıralamasında 145. sıradadır.

Kişi başına düşen milli gelir açısından ise 2005 yılında dünya sıralamasında; Kazakistan 3.717 dolar ile 78., Türkmenistan 3.516 dolar ile 80. Azerbaycan ise 1.493 dolar ile 112. sıradadır.

2006 yılında kişi başına düşen milli gelirleri artarak Kazakistan 4.386 dolar ile 75., Türkmenistan 3.889 dolar ile 80., Azerbaycan 2.386 dolar ile 102 sıraya yükselmiştir.

Otobüs-Midibüs-Minibüse ait ülke grupları bazında yapılan ihracat, 886.432.004 dolar değerine ulaşmıştır. Rotayı Ortadoğu'ya çeviren otobüs-midibüs-minibüs grubu birçok ülke grubunda artışlar kaydetmiştir. İhracatta AB ülkeleri başta gelirken, Ortadoğu ülkeleri ikinci sırada, serbest bölgeler üçüncü, eski Doğu Bloku ülkeleri ise dördüncü sırada bulunmaktadır (Bkz. Tablo 3.29).

Tablo-3.29: Otobüs-Midibüs-Minibüs ve Traktör İhracatı

Ülke Grupları	Otobüs-Midibüs-Minibüs		Traktör	
	Miktar (adet)	Değer (\$)	Miktar (adet)	Değer (\$)
AB Ülkeleri	4.828	317.677.218	2.574	9.292.526
Ortadoğu	3.582	230.410.532	357	1.404.482
Serbest Bölgeler	1.167	184.150.671	1.956	22.268.944
Amerika Ülkeleri	0	0	22.999	52.905.146
Eski Doğu Bloku	39.313	93.268.237	427	6.480.609
Afrika Ülkeleri	832	20.375.555	694	9.198.763
Diğer Avrupa Ülk.	157	6.702.109	264	2.788.506
Asya Okyanusya Ülk.	1.891	29.598.097	61.442	23.368.834
Türk Cumhuriyetleri	111.000	4.249.582	5.000	86.790
Toplam	162.770	886.432.004	95.727	128.027.427

Kaynak: Maybek, 2006:11-15

Türk Cumhuriyetleri ile zayıflayan ticaret, kendini bu mal grubunda da göstermiştir. 2005 yılında 4.249.582 dolarlık ihracat gerçekleşmiştir.

Traktörlere ait ülke grupları bazında yapılan ihracat 128.027.427 dolardır. Amerika ülkeleri grubu ihracatta 52.905.146 dolar ile ilk sırada bulunmaktadır. Asya Okyanusya ülkeleri ise 2005 yılında 23.238.834 dolar ile ikinci sıradadır.

3.3.3. Ülke Gruplarına Yapılan Yan Sanayii İhracatı

Otomotiv yan sanayiinde, teknolojik yapının gelişmesiyle, batılı firmaların taleplerine uygun üretim kalitesi yakalanmıştır. Sektörün global rekabet, üretim ölçeklerinin küçük olması ve maliyetlerin yüksekliği gibi nedenlerden ötürü yeni yatırımlar sınırlı yapılmaktadır. Türkiye’de imal edilen ve üretimi planlanan ihraç amaçlı araçların parça ihtiyacının karşılanması ve gerekli kalite güvence belgelerinin alınmasıyla gelişmiş pazarlara ihracat, otomotiv yan sanayii’nin başlıca stratejik hedefleri arasında yer almaktadır (Maybek, 2006:23-24).

Otomotiv yan sanayii, taşıt araçlarında kullanılmak üzere, belirlenen teknik dokümanlara uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten, KOBİ ağırlıklı sanayiiden oluşmaktadır. Ülke grupları itibariyle gerçekleştirilen ihracat Tablo 3.30’da gösterilmiştir.

2005 yılında 3.658.915.996 dolar ihracat gerçekleştiren yan sanayii, 2004 yılına göre %20’lik artış kaydetmiştir.

Ağırlıklı olarak AB Ülkeleri’ne ihracat yapan sektör, 2005 yılında 3.658.915.996 dolarlık ihracat gerçekleştirmiştir. Yan sanayii ihracatında AB ülkelerinin payı 2005 yılında %65,6 olmuştur.

Tablo-3.30: Ülke Grupları Yapılan Otomotiv Yan Sanayii İhracatı

ÜLKELER	2004	2005
AB Ülkeleri	2.056.825.604	2.399.854.645
Serbest Bölgeler	235.578.993	315.028.198
Amerika Ülkeleri	191.834.883	242.242.657
Ortadoğu	189.163.887	231.366.418
Afrika Ülkeleri	128.604.229	151.019.328
Eski Doğu Bloku	125.577.497	181.930.147
Asya Okyanusya Ülkeleri	86.219.804	98.265.145
Doğu Avrupa Ülkeleri	20.883.663	25.165.720
Türk Cumhuriyetleri	11.151.337	13.855.556
Diğer Ülkeler	328.146	246.376
Toplam	3.046.168.048	3.658.915.996

Kaynak: Maybek, 2006:24

2005 yılında Serbest Bölgeler'e yapılan ihracat %33,72 artarak 315.028.198 dolara ulaşmıştır. Üçüncü sırada yerini koruyan Amerika ülkeleri grubuna 242.242.657 dolar ihracat gerçekleşirken, dördüncü sırada yer alan Ortadoğu bölgesine 231.366.418 dolar ihracat yapılmıştır.

3.4.OTOMOTİV SANAYİİ FİRMALARI İTİBARIYLA İHRACAT

Dünyada yoğun rekabet yanında özellikle gelişmiş pazarlarda çevre ve güvenlik ile ilgili yüksek standart ve ileri tüketici beklentileri otomotiv sanayiinde yoğun bir teknolojik gelişmeye neden olmuştur. Firmalar her yıl yeni model veya bir model üzerinde yeni uygulamaları dünya pazarı ile birlikte Türkiye pazarına da sürmektedirler. Bunun sonucu olarak pazarda müşteri tercih ve beklentileri büyük oranda değişikliğe uğramaktadır. Türkiye otomotiv sanayii GB ile birlikte yabancı firmaların tam etki alanına girmiştir. Bu kapsamda 1994'den sonra Toyota, Hyundai ve Honda teşvik alarak sektöre katılmışlar, ihracatta büyük başarılar elde etmişlerdir (İSO, 2002:15).

2004 ve 2005 yılı itibariyle OSD üyesi firmaların ihracat değer ve miktarları Tablo 3.31 ve Tablo 3.32'de gösterilmiştir. Dolar bazında ihracatta

ilk sırayı Toyota firması almıştır. Toyota lisansı ile üretim yapan firmanın üretim konusu otomobildir. 1994'de Sakarya ilinde kurulan firmanın, yabancı sermaye payı % 100 dür. Toyota firması 2004'de 1.851.444 dolar değerinde 118.629 adet otomobil ile 4.442 dolar değerinde aksam-parça olmak üzere toplam 1.855.886 dolarlık ihracat gerçekleştirmiştir. 2005'de ihraç araç sayısını bir önceki yıla göre %22 artırarak 144.058 adete yükseltmiş, değer olarak ihracatı %24 artarak 2.316.921 dolara ulaşmıştır. 2005'de toplam ihracattaki payı %28.6'dır.

Firma bazında ihracatta ikinci sırada, Ford Otosan firması bulunmaktadır. Ford lisansı ile üretim yapan firma, Kocaeli'de 2001'de yeni bir üretim tesisi açmıştır. Yabancı sermaye payı %41 olan firmanın üretim konusu; kamyon, kamyonet ve minibüstür. Firmanın 2004'de 139.210 adet olan taşıt aracı ihracatı, 2005'de 162.910 adete yükselmiştir. İhraç edilen araç sayısında %16'lık bir artış olmuştur. 2004'de 1.774.729 dolar taşıt aracı ve 15.730 dolar aksam-parça olmak üzere toplam 1.790.460 dolar ihracat değeri, 2005'de %15 artarak 2.046.322 dolar taşıt aracı, 29.062 dolar aksam-parça olmak üzere toplam 2.075.384 dolara ulaşmış, toplam ihracattaki payı %25.6 olarak gerçekleşmiştir.

Toplam ihracatta, üçüncü sırada Oyak Renault firması yer almaktadır. Bursa'da faaliyet gösteren firma 1971 yılında kurulmuş olup, üretim konusu otomobildir. Renault lisansı ile üretim yapan firmanın yabancı sermaye payı %51'dir. Firma, 2004'de 130.903 adet otomobil ihraç ederek 1.431.798 dolarlık bir ihracat gerçekleştirmiştir. 2005'de ihracat miktarı 123.162 adete, değeri ise 1.332.866 dolara düşmüştür. Firmanın 2004'de toplam ihracatı 1.502.586 dolardan 2005'de 1.422.601 dolara düşmüştür. 2005'de toplam ihracattaki payı %17.5'dur.

Tablo-3.31: OSD Üyesi Firmaların Değer Bazında İhracatı

Firmalar	2004 (Değer \$)			2005 (Değer \$)			%
	Taşıt Aracı	Aksam-Parça	Toplam	Taşıt Aracı	Aksam-Parça	Toplam	
TOYOTA	1.851.444.941	4.442.019	1.855.886.960	2.308.325.619	8.595.965	2.316.921.584	28.6
FORD	1.774.729.662	15.730.655	1.790.460.317	2.046.322.255	29.062.374	2.075.384.629	25.6
OYAK REN.	1.431.798.201	70.787.913	1.502.586.114	1.332.866.179	89.734.959	1.422.601.138	17.5
TOFAŞ	748.043.203	73.653.165	821.696.368	801.613.906	55.714.803	857.328.709	10.5
M. BENZ	268.394.757	14.844.509	283.239.266	448.305.185	8.499.269	456.804.454	5.6
HYUNDAI	223.659.000	186.398	223.845.398	209.903.103	472.422	210.375.525	2.6
MAN	163.445.205	16.072.888	179.518.093	186.971.735	13.468.609	200.440.344	2.4
TÜRK TR	105.656.960	16.825.740	122.482.700	86.178.583	26.325.137	112.503.720	1.4
TEMSA	88.668.962	1.366.773	90.035.735	127.743.966	2.264.703	130.008.669	1.6
BMC	51.901.952	1.299.910	53.201.862	75.559.210	3.108.868	78.668.078	0.9
HONDA	67.800.166	257.696	68.057.862	39.716.210	285.729	40.001.939	0.5
A. ISUZU	45.742.811	2.506.614	48.249.425	41.550.164	1.746.892	43.297.056	0.5
UZEL	38.641.085	8.641.927	47.283.012	35.919.568	9.195.613	45.115.181	0.5
OTOKAR	20.324.387	3.337.242	23.661.629	70.722.337	7.322.154	78.044.491	0.9
OTOYOL	14.496.029	8.232.580	22.728.609	18.317.367	4.043.139	22.360.506	0.3
KARSAN	6.709.955	589.641	7.299.596	5.055.200	1.733.884	6.789.084	0.08
ASKAM	953.785	309.406	1.263.191	622.476	259.028	881.504	0.01
TOPLAM	6.902.411.061	239.085.076	7.141.496.137	7.835.693.063	261.833.548	8.097.526.611	100

Kaynak: OSD Değerlendirme Raporu, 2005:9

İhracatta dördüncü sırada Tofaş firması bulunmaktadır. Fiat lisansı ile üretim yapan firmanın, üretim konusu otomobil ve kamyonettir. 1971'de Bursa'da kurulan firmanın, yabancı sermaye payı %37'dir. Firmanın 2004 yılında toplam ihracatı 821.696 dolardan, 2005'de 857.328 dolara yükselmiş, yıllık artış oranı %4.5 olarak gerçekleşmiştir. Firmanın adet itibarıyla de ihracatında bir artış olup, 2004'de 82.475 adetten, 2005'de 88.020 adete yükselmiş, toplam ihracattaki payı ise %10.5 olarak gerçekleşmiştir.

İstanbul ve Aksaray illerimizde faaliyet gösteren ve Mercedes Benz lisansı ile üretim yapan Mercedes Benz Türk firması, 2004'de 283.239 dolar olan toplam ihracatı, 2005'de 456.804 dolara yükselmiştir. Değer olarak yıllık %60 lık bir artış göstermiştir. %85'i yabancı sermayeye ait firmanın üretim

konusu kamyon ve otobüstür olup, toplam ihracatta beşinci sırada bulunmaktadır. Firma 2005’de toplam 5.124 adet araç ihraç etmiştir.

Tablo-3.32: OSD Üyesi Firmaların Adet Bazında İhracatı

FİRMALAR	2004	2005
FORD OTOSAN	139.233	162.675
TOYOTA	118.629	144.058
OYAK RENAULT	130.903	123.162
TOFAŞ	82.475	88.020
HYUNDAI ASSAN	23.370	20.322
TURKTRAKTOR	6.723	5.124
M. BENZTURK	2.377	5.045
UZEL	3.475	3.116
HONDA TURKIYE	5.910	2.992
M.A.N.	1.047	1.349
B.M.C.	882	1.146
OTOKAR	497	1.099
TEMSA	664	970
OTOYOL	788	851
A.I.O.S.	1.074	767
KARSAN	513	366
ASKAM	35	16
GENEL TOPLAM	518.595	561.078

Kaynak: OSD Genel ve İstatistik Bülteni, 2006:23-23

Altıncı sırada yer alan Hyundai Assan firması, 1997 de Kocaeli’nde faaliyete girmiştir. %70’i yabancı sermayeye ait olan firmanın üretim konusu otomobil, kamyonet ve minibüstür. Hyundai Motor lisansı ile üretim yapan firmanın 2005’de ihracat yıllık değişim oranı %6 olup, bir önceki yılın toplam ihracat rakamına göre bir düşüş göstermiştir. Ağırlıklı olarak otomobil üreten olan firmanın, 2004’deki araç sayısı ihracatı 23.370 adet iken, bu sayı 2005’de 20.322 adet olarak gerçekleşmiştir.

2005 yılında Toyota, Ford Otosan, Oyak Renault firmaları en çok ihracat yapan ilk üç firmadır. Söz konusu firmalar otomotiv ana sanayii ağırlıklı ihracat yapmaktadırlar. Bu üç firmanın toplam ihracatı değer bazında, otomotiv sanayii ihracatının %71’ni, miktar bazında %76’nı oluşturmaktadır.

İlk sıralarda yer alan firmaların yabancı sermaye paylarının yüksek olduğu ve bir kısmının yeni kurulduğu dikkati çekmektedir. Genelde otomobil üreten bu firmalar, yabancı lisanslarla üretim yapmaktadır. ASKAM, Karsan, Otokar, Uzel BMC gibi yabancı sermaye payı düşük olan firmalar ise tablonun alt sıralarında yer almaktadır. Otomotiv sanayiinde faaliyet gösteren firmaların ihracat rakamları genel olarak 2004 ve 2005 yılında artış göstermesine rağmen, çok az firmanın ihracatı önceki yıla göre düşmüştür. İhracat sıralamasında, otomobil ağırlıklı üretim yapan firmalar ilk sıralarda yer almaktadır.

OSD tarafından 2006'da yayımlanan "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayii Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayii" verilerine göre otomotiv sanayii, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi Türkiye'de de ekonominin lokomotifi olma görevini üstlendiğini göstermektedir. Bu verilere göre, OSD üyesi tüm firmalar listede yer almıştır. Ford, Toyota, Oyak ve Tofaş firmaları büyüklük itibarıyla 500 büyük sanayii firması içinde ilk sıralarda bulunmaktadır. 2005 yılında, otomotiv sanayii firmaları payının; ihracatta %26.5, üretimden satışlarda %17.3, satış hasılatında %14.5, istihdamda %11.5, vergi öncesi dönem karında %11 olduğu görülmektedir.

Ayrıca bu verilere göre, yıllar itibarıyla otomotiv sanayiinin İSO üyesi 500 büyük firma içindeki firma sayısı ve toplam firmalar içindeki payı da artmıştır. 1982 yılında 500 büyük firma içinde 22 adet otomotiv sanayii firmaları mevcut iken, 1990'da 28 adet, 1995'de 30 adet, 2005'de ise 40 adet firma yer almıştır. Otomotiv firmalarının 500 büyük firma içindeki payı 1982'de %8.4, 1995'de %13 ve 2005'de %20 olmuştur. Bu rakamlar GB sonrası, yerli ve yabancı otomotiv sektörünün yatırımlarını arttırdığı anlamına gelmektedir. Yatırımların artmasının nedeni, Türkiye'nin cazip bir pazar olması ve otomotiv sektörünün karlılık oranının yüksek olmasıdır.

500 firma içinde bulunan otomotiv firmalarınca yapılan ihracatın, toplam ihracat içindeki payı ise; 1982'de %2.6, 1994'de %4, 1996'da %8.5 ve

2005'de %26.5'dir. 1994 yılında toplam ihracatın, sadece %4'ü otomotiv firmalarınca gerçekleştirilmiş iken, 2005'de toplam ihracatın dörtte biri otomotiv firmalarınca gerçekleştirilmiştir. Büyük otomotiv firmaları, ihracatın lokomotifini olmuştur.

2005 yılında 500 büyük firma tarafından gerçekleştirilen ihracatta Toyota firması ilk sıradadır. En çok ihracat yapan ilk on firma sıralamasında Toyota, Ford, Oyak Renault ve Tofaş firmaları bulunmaktadır (OSD, 2006:2-45).

3.5.BAŞLICA ÜRÜN GRUBU İTİBARIYLA OTOMOTİV SANAYİİ İHRACATI

3.5.1. Ana Sanayii İhracatı

Otomotiv sanayiinde araç türü itibariyle ihracat değerleri Tablo 3.33'de gösterilmiştir. 1996-2005 döneminde değer itibariyle en çok ihraç edilen araç türü otomobildir.

1997 ve 1998'de ihracat değerinde düşme kaydedilen otomobilin, 1999'dan itibaren ihracat artışı devam etmiştir. Toplam ihracat içerisinde otomobil ihracatının payı gittikçe büyümüştür. 2003'de toplam 4 milyar dolar araç ihracatının 2 milyar dolardan fazlası, 2004 de 6.8 milyar dolar ihracatın yaklaşık 4 milyar doları, 2005 de 7.7 milyar dolar ihracatın 4.3 milyar doları otomobil ihracatına aittir. Otomobil ihracatında, bir önceki yıla göre değişim oranları yıldan yıla farklılık göstermektedir. Bazı yıllar büyük artışlar olmasına karşın, bazı yıllar artış oranı düşük gerçekleşmiştir. 2001'de bir önceki yıla göre %55.6 artan otomobil ihracatı, 2003'de %72.9, 2004'de %78.8, 2005'de ise %10.3 artmıştır. Dolayısıyla otomobil ihracatı değer olarak sürekli arttığı halde, artış oranlarında yıllara göre dalgalanmalar mevcuttur.

Adet itibariyle otomobil ihracatı, 1996'da 25.716 adet, 1999 yılında 73.320 adet, 2000'de 83.314 adet, 2001'de 151.393 adet olarak

gerçekleşmiş ve artış 2002, 2003 ve 2004'de devam etmiştir. 2005 yılında 337.373 adet otomobil ihraç edilmiştir (Bkz. Tablo 3.34).

İhracat içinde ikinci sırayı alan araç türü kamyonettir. 1996-1999 yılları arası ihracat rakamları düşük değerlerde olup, toplam ihracat içinde payı fazla değildir. 1999 sonrası kamyonet ihracatında artış olmuş, 2004 yılında toplam araç türlerine ait 6.8 milyar dolar ihracatın 2.1 milyar doları, kamyonet ihracatından elde edilmiştir. Bu toplam ihracatın % 29'na tekabül etmektedir. 2005'de ise, 7.7 milyar dolarlık ihracatın 2.3 milyar doları kamyonet ihracatına aittir. Değer olarak ihracatı sürekli artmıştır. Kamyonet ihracatında yıllık artış oranları 2000'de % 512, 2001'de % 405, 2002'de %107, 2003'de % 71, 2004'de % 92 ve 2005'de ise % 8'dir. Bu araç türünde ihracat artışına Doblo, Connect Partner vb. gibi hafif ticari araç türüne dış piyasadan gelen talep neden olmuştur.

Kamyonet ihracatı 1996'da 590 adet iken sonraki yıllarda ihraç edilen araç sayısı sürekli artmış, 2001 yılında 36.694 adet, 2005'de ise 199.233 adet olarak gerçekleşmiştir. Otomobilden sonra adet itibariyle en çok ihraç edilen araç türü kamyonettir.

GB ile birlikte AB kaynaklı ortaklarla geliştirilen yeni projeler sonucu 1999 yılından itibaren otomobil ve hafif ticari araçlarda AB pazarına ciddi bir ihracat hamlesi başlatılmıştır. Bu kapsamda Tofaş, Oyak Renault ve Ford firmaları yeni modeller üreterek bu araç türlerinde ihracatta büyük kazanımlar elde etmişlerdir (İSO, 2002:18).

Tablo-3.33:Otomotiv Sanayiinde Araç Türü İtibariyle İhracat (Değer Olarak-FOB Cari Fiyatlarla Bin \$)

		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	197.594	108.607	103.455	674.472	623.310	969.671	1.270.718	2.196.799	3.928.499	4.331.274
2	Minibüs	26.1471	6.147	9.234	1.266	15.592	14.347	7.420	16.805	29.272	103.820
3	Midibüs	10.695	10.695	36.710	57.577	27.478	20.354	18.975	10.760	17.038	11.810
4	Otobüs	227.068	166.976	131.15	77.647	227.197	272.350	185.987	466.400	509.842	610.085
5	Kamyonet	11.918	19.148	10.165	10.043	61.489	310.915	645.755	1.110.165	2.133.209	2.319.478
6	Kamyon	13.655	5.1442	5.290	18.162	15.212	47.465	35.895	56.167	110.463	273.225
7	Traktör	7.991	6.579	21.536	42.818	45.427	16.955	26.864	149.949	146.518	123.731
	Toplam	485.442	330.654	354.175	881.985	1.015.705	1.652.057	2.191.614	4.007.045	6.874.841	7.773.473

Kaynak: OSD Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret Yılları, 2006:17

Tablo-3.34: Otomotiv Sanayiinde Araç Türü İtibariyle İhracat (Miktar Olarak-Adet)

		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	Otomobil	25.716	20.715	18.185	73.320	83.314	151.393	166.851	225.534	320.321	337.373
2	Minibüs	945	602	700	93	786	1.189	675	1.197	2.095	6.147
3	Midibüs	343	431	2.281	5.468	2.820	1.885	1.484	491	372	186
4	Otobüs	1.959	2.139	2.741	823	2.706	3.400	3.698	3.904	3.898	4.773
5	Kamyonet	590	936	734	949	6.603	36.694	76.617	109.042	180.684	199.233
6	Kamyon	461	409	290	838	700	4.233	1.324	1.889	2.664	5.144
7	Traktör	962	759	2.088	4.413	4.893	2.351	3.329	12.685	10.327	8.335
	Toplam	30.976	25.991	27.009	85.904	101.822	201.145	253.978	354.742	520.361	561.191

Kaynak: OSD Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret Yılları, 2006:17

Dünya otobüs üretiminde önemli bir yere sahip olan Türkiye'nin 1996'da gerçekleştirmiş olduğu ihracat 227.068.000 dolardır. 1996 yılı toplam otomotiv ana sanayii ihracatında en çok döviz kazandıran araç türü, otobüstür. Sonraki yıllarda bu araç türünün ihracatında bir miktar düşme olmuştur. Ancak 2000 yılından itibaren yeniden yükselen otobüs ihracatı, 2005'de 610.085.000 dolara ulaşmış, araç türü ihracat sıralamasında üçüncü sırada yer almıştır.

Minibüs, midibüs ve kamyon, toplam ihracat içinde en az paya sahip araç türleridir. 1999'da 5.468 adet olan midibüs ihracatı devamlı bir düşüş göstermiş, 2005 yılında sadece 186 adet midibüs ihraç edilmiştir. 2005 yılında toplam minibüs ihracatı 6.147 adettir.

Otomotiv sanayi ihracatında otomobil, en çok ihraç edilen araç türüdür. Toplam ihracat içinde en yüksek pay, bu araç türüne aittir. Otomobili, hafif ticari araç sınıfında yer alan kamyonet ile otobüs takip etmektedir. 2005 yılı otomobil, kamyonet ve otobüs toplam ihracatı, ana sektör toplam ihracatın %93'ü oluşturmaktadır. Bu nedenle otomotiv sektörü ihracatında artış ve azalışlar, bu araç türlerinin ihracatındaki artış ve azalışlardan kaynaklanmaktadır.

Birim ihraç kıymetlerindeki gelişmeler en az ihracat rakamları kadar önemli iktisadi göstergelerdir. Araç türlerinin ortalama birim ihraç fiyatları Tablo 3.35'de gösterilmiştir. Birim ihraç fiyatları, araç türünün o yıl itibariyle toplam ABD doları bazında değerin ile toplam araç sayısına bölünmesi ile hesaplanmıştır. Araçların modeli, tipi, dizel olup olmaması gibi ürün nitelikleri dikkate alınmamıştır.

Otomobil ihraç birim değerinde, 2001'den itibaren sürekli artış vardır. 2001'de birim ihraç değeri 6.4 dolar iken, 2005'de ihraç değeri 12.9 dolar olmuştur. Yıllık değişim oranları açısından 2000 ve 2001'de bir önceki yıla göre ihraç birim fiyatları düşen otomobilin, 2002'den itibaren yıllık değişim

oranı artış trendine girmiştir. 2002'de bir önceki yıla göre birim ihraç değeri %18.9, 2003'de % 27.9, 2004'de %25.9, 2005'de % 5.2 artmıştır.

Tablo-3.35: Sektör İhracatı Ortalama Birim Fiyatları (FOB Bin \$)

Ana Mallar	Yıllar							Yıllık Artışlar (%)					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Otomobil	9,2	7,5	6,4	7,6	9,7	12,3	12,9	-18	-14	18,9	27,9	25,9	5,2
Minibüs	13,6	19,8	12,1	11,0	14,0	14,0	16,9	45,7	-39	-8,9	27,7	-0,5	21,0
Midibüs	10,5	9,7	10,8	12,8	21,9	45,8	63,5	-7,5	10,8	18,4	71,4	109,0	38,6
Otobüs	94,3	84,0	80,1	50,3	119,5	130,8	127,9	-11	-4,6	-37,2	137,5	9,5	-2,2
Kamyonet	10,6	9,3	8,5	8,4	10,2	11,8	11,7	-12	-9,0	-0,5	20,8	16,0	-0,9
Kamyon	21,7	21,7	11,2	27,1	29,7	41,5	53,2	0,3	-48	141,8	9,7	39,5	28,3
Traktör	9,7	9,3	7,2	8,1	11,8	14,2	14,9	-4,3	-22	11,9	46,5	20,0	5,0

Kaynak: Tablo 3.33 ve 3.34 deki verilerden hesaplanmıştır.

Dikkati çeken diğer bir nokta, kamyon birim ihraç fiyatının 2001 yılından itibaren düzenli bir şekilde artmasıdır. 2001'de 11,2 dolar olan birim ihracat değeri 2005'de 53,2 dolara yükselerek 5 kat bir artış göstermiştir. Birim ihraç değerlerindeki artışlar, o araç türünde dış alım talebinin arttığını, dünya piyasasında o araç türünde üstünlük elde edildiğini, teknolojinin tüketici tercihlerine göre kullanıldığını vb. göstermektedir.

Otomotiv sanayiinde, ortalama ihraç birim fiyatları en düşük araç türü otomobil, en yüksek araç türü ise otobüstür. Bir otobüsün ortalama birim ihraç fiyatı, bir otomobilin ihraç birim fiyatından on kat daha fazladır. Ancak 2002 yılında otobüsün birim ihracat fiyatı düşmüş, her iki araç türü birim ihraç fiyatları arasındaki fark, yedi kata inmiştir. Sonraki yıllarda otobüs birim ihraç fiyatı, artışını sürdürmüştür.

3.5.2. Yan Sanayii İhracatı

Otomotiv yan sanayii ihracatı toplam sektör ihracatı içinde önemli bir paya sahiptir. Yan sanayii ihracatı artarken, dış pazar sayısı da artış göstermektedir. İhracat pazarlarının artmasında, iç pazarın yeterince büyümemesi ve firmaların kapasitelerini daha verimli kullanmak amacıyla karlı olmasa bile ihracat yapma zorunluluğu duymaları etkili olmaktadır (İSO, 2002:21).

1990'lı yıllardan sonra, ana sanayideki yeni model araç yatırımlarına paralel olarak yan sanayide de çok önemli yabancı ortaklıklar ve büyük yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Türkiye'nin oto yan sanayi ihracatı, dünya ihracatı ile karşılaştırıldığında 1993 yılına kadar küçük ölçekte gerçekleşmiştir. Son 10 yılda sektör, büyük çabalarla ihraç potansiyelini artırmıştır. İhracatın istikrarlı hale gelmesinde Türkiye'deki üretimin uluslararası sanayi ve ticaretle entegrasyonundaki başarı, dikkate değer bir gelişmedir. Yan sanayi bugüne kadar sürdürdüğü gelişimini, gerek doğrudan yurt dışındaki üreticilere, gerekse yenileme pazarına ihracatını arttırarak devam ettirmiştir. Türkiye parçalar halinde pek çok otomobil, otobüs ve kamyon ihraç etmektedir (Sönmez, 2003:32-35).

Otomotiv yan sanayinde ihraç edilen ürünler ve değerleri Tablo 3.36'da gösterilmiştir. Türkiye'nin oto yan sanayi ihracatı, 1997 yılında 896 milyon dolardan, 2005 yılında 3,7 milyar dolara ulaşmıştır.

2002-2005 dönemi yan sanayii ihracatı sürekli artmıştır. İhracatı yapılan başlıca parçalar iç ve dış lastikler, motor parçaları, aksesuarlar, jantlar, frenler ve servo frenlerdir. Otomotiv yan sanayii, çok çeşitli aksam ve parçaları ihraç etmektedir.

Tablo-3.36: Otomotiv Yan Sanayii İhracatı (1000 \$) (SITC)

Ürün Adı	2002	2003	2004	2005
Motor Aks. ve Parçalar	432.319	526.820	710.753	848.300
Dış ve İç Lastikler	359.138	465.862	538.217	640.617
Jant ve Tekerlek Aksamı	142.880	186.108	234.858	275.867
Montaj Karoseri Aksamı	140.952	183.908	196.178	257.872
Trans. Mili, Yatak Kovan	45.902	66.185	93.695	114.848
Oto Camları	13.148	18.840	28.941	51.273
Fren ve Servo Frenler	63.321	61.879	98.246	108.142
Emniyet Kemerleri	50.190	59.878	74.215	71.551
Ateşleme Cihazları	41.110	54.735	46.735	46.810
Akümülatörler	42.674	51.982	57.363	66.439
Debriyaj, Aksam ve Parç.	36.100	46.705	63.585	82.330
Akslar	21.738	33.242	43.833	47.427
Radyatörler	17.874	25.981	32.880	30.694
Filtreler	17.612	25.223	37.583	50.062
Bilyalı Rulmanlar	20.651	32.123	49.500	57.097
Vites Kutuları	19.266	23.005	10.016	6.712
Monte edilmiş Fren Balataları	7.698	20.626	14.438	16.540
Kara Taşıtları İçin Motorlu Şasiler	3.063	5.831	12.815	24.999
Kara Taşıtları İçin Karoserileri	8.616	11.909	10.774	22.503
Farlar ve İşaret Cihaz	11.952	16.962	28.016	35.161
Amortisörler	15.679	16.723	22.737	32.349
Motorlu Taşıtlarda Kullanılan Kauçuk	58.209	85.982	129.936	148.889
Egzoz Susturucu, Boru	9.735	15.181	20.599	20.017
Dizel-Yarı Dizel Motorlar	6.922	12.523	13.233	14.767
İçten Yanmalı Motorlar	14.856	9.399	10.785	12.339
Tamponlar	4.978	7.737	12.635	15.821
Araçlarda oturmaya mahsus mobilya	43.792	62.102	82.367	88.512
Diğer Aksam ve Parçalar	175.126	247.523	365.943	478.290
Toplam	1.837.542	2.403.867	3.077.269	3.715.830

Kaynak: Yüzal, 2006:10-11

DTM İhracat Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan ve İhracatçı Birlikleri'nden alınan bilgiler ışığında Türkiye ihracatının genel ve sektörel bazda durumunun değerlendirildiği 2006 Yılı Raporu'nda, otomotiv sanayii ihracatı hakkında şu tespitlere yer verilmiştir;

2006 yılı otomotiv sektöründe en yüksek değer, 5.7 milyar dolar ile binek otomobilleri ihracatında gerçekleşmiştir. Binek otomobil grubu ihracatı 2005 yılı ile karşılaştırıldığında miktar bazında 346.146 adetten 456.356 adete, değer bazında 4.4 milyar dolardan 5.7 milyar dolara yükselmiştir. Bu

artışın nedeni, Toyota, Oyak Renault, Tofaş, Ford, Hyundai Assan firmalarının artan ihracatlarıdır. Bu grupta en fazla ihracat Fransa, İtalya, Almanya, İspanya, Rusya Federasyonu, Romanya ve Slovenya'ya yönelik olarak gerçekleştirilmiştir.

Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar ihracatı, geçen yıla göre en fazla artış gösteren kalemlerden birisi olmuştur. %24'luk bir artışla 3 milyar dolar ihracat gerçekleşmiştir. Bu grupta ihraç kayıtlarındaki artışta Ford Connect, Fiat Doblo modeli ile Hyundai Assan A.Ş.'nin filo satışları etkili olmuştur. Ayrıca eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar grubunda Tofaş firması tarafından üretimi gerçekleştirilen Doblo'nun İtalya'ya ve Ford A.Ş. tarafından üretilen Connect modelin İngiltere ve diğer Avrupa ülkelerine yönelik dış satışları, ihracatı artıran önemli bir faktör olmuştur. Bu grupta en fazla ihracat İtalya, İngiltere, İspanya, Almanya ve Fransa'ya gerçekleştirilmiştir.

Ana sanayii içinde, geçen yıla göre artış gösteren diğer bir kalem de, otobüs-midibüs-minibüs grubudur. Bu grup %2'lik bir artışla 913.5 milyon dolar değerinde ihracat gerçekleştirmiştir. Bu grupta en fazla ihracat Almanya, Fransa, İngiltere, Avusturya, Yunanistan, İtalya, Romanya ve Bulgaristan'a yöneliktir. Otobüs grubunda ihracattaki artışa, özellikle Mercedes Benz Türk, MAN ve Temsa firmaların ihracatları sebep olmuştur.

Otomotiv yan sanayiinde, 2005 yılının aynı dönemine oranla %25'lik bir artışla 4.5 milyar dolar ihracat gerçekleştirilmiştir. Bu grup bazında 1 milyon dolar ve üzerinde ihracat kaydı gerçekleştiren kalemler arasında; enjektörler, muhtelif dış lastikler, jantlar, karoser aksamı, servo frenler, amortisörler, kauçuk eşya, taşıt aracı koltukları, silindir kafaları, pistonlar, piston segmanları, marş motoruna ait aksam ve parçalar, enjektör kütüğü ve memesi, kablo bağlantıları, debriyaj, fren balataları, rot, rot başı, rotiller, otomobil aydınlatma cihazları ve motorlu taşıtlarda kullanılan oturmaya mahsus mobilya bulunmaktadır.

İhracatın ülkelere göre dağılımında geleneksel ihracat pazar yapısı devam etmiş, AB ülkelerine yönelik ihracat ilk sıralarda yer almıştır. 2006 yılında İtalya'ya yönelik ihracat birinci sırada olup, onu Almanya takip etmiştir.

Otomotiv sektörü ihracatında 2005 yılında ikinci sırada yer alan İtalya 2006 yılında birinci sırada yer almıştır. İtalya'ya yapılan ihracat, 2006 yılında 2005 yılına göre %42 artarak 2.1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. İtalya'ya yapılan ihracattaki artış, eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar ve binek otomobil ihracatından kaynaklanmıştır. Özellikle Tofaş firması tarafından üretimi gerçekleştirilen, eşya taşımaya mahsus motorlu araçlar ve binek modelleri olmak üzere üretilen Doblo'nun ihracatı etkili olmuştur.

Almanya'ya gerçekleştirilen ihracat, 2005 yılında 1.8 milyar dolardan 2006 yılında %12'lik bir artışla 2 milyar dolara yükselmiştir. Almanya'ya 2006 yılında en büyük ihraç kalemi binek otomobillerdir. Bunun yanında, Almanya'ya yapılan ihracatta ağırlıklı olarak; enjektörler, eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, otobüsler, alüminyum jantlar, otomobil dış lastikleri, motorlu taşıtların işaret ve aydınlatma cihazları, dizel motorlar için aksam ve parçalar, motorlu taşıtların oturmaya mahsus mobilyaları, motorlu taşıtların şasileri ve aksam parçaları, rot, rotbaşı, rotiller, dizel motorlar için sübaplar, demir ve çelikten rondeler ve vulkanize kauçuktan contalar yer almaktadır.

Fransa'ya gerçekleştirilen ihracat 2006 yılında 2005 yılına göre %45 oranında artış göstererek 1.2 milyar dolardan 1.7 milyar dolara yükselmiştir. Fransa'ya yönelik ihracatta en büyük payı binek otomobiller oluşturmaktadır. Binek otomobilleri grubunda özellikle Oyak Renault firmasının ihracatında yaşanan artış etkili olmuştur. Diğer önemli ihraç kalemleri, eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, otobüsler, otomobil dış lastikleri, motorlu taşıtların debriyajları, marş motorlarına ait aksam ve parçalar, dizel motorlar için silindir kafaları ve blokları, alüminyum jantlar, marş motorlarına ait aksam ve parçalar, nakil vasıtaları için oturmaya mahsus mobilyalar, lamine emniyet camları, radyatörler ve karoseri aksam parçalarıdır.

İngiltere'ye yapılan ihracat, 2006 yılında 2005 yılına göre %14 artışla 1.1 milyar dolardan 1.3 milyar düzeyine yükselmiştir. İngiltere'ye ihracattaki bu artış, özellikle Ford firmasının Connect modeli satışlarından kaynaklanmaktadır. Bu ülkeye en büyük ihraç kalemini eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar oluşturmaktadır. İhracat artışında etkili olan diğer kalemler ise; binek otomobilleri, otomobil dış lastikleri, motorlu taşıtların diğer aksam ve parçaları, silindir blokları, servo frenler, akslar ve dizel motorlar için pistonlardır.

Rusya Federasyonu'na yapılan otomotiv ihracatı %88 artarak 614.6 milyon dolara ulaşmıştır. İhracatta en çok binek otomobilleri ve eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar yer almıştır.

Romanya'ya gerçekleştirilen taşıt araçları ve yan sanayi ihracatı %36 artarak 505.2 milyon dolar düzeyindedir. Bu artışta binek otomobilleri, eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar ve otobüsler grubu etkili olmuştur. Önemli ihraç kalemleri ise, lamine emniyet camları, motorlu taşıtlar için eksozlar, otomobil dış lastikleridir.

Polonya'ya yapılan otomotiv ihracatı %27 oranında bir artışla 289.7 milyon dolar düzeyine ulaşmıştır. Binek otomobilleri ve eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar ihracatta önemli yer tutmaktadır.

Belçika'ya 2006 yılında dönemi taşıt araçları ve yan sanayi ihracatı 2005 yılına göre %1 oranında bir artışla 284.9 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. En büyük ihraç kalemi binek otomobilleri grubuna aittir. Diğer önemli ihraç kalemleri, eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, otomobil dış lastikleri, traktörler, alüminyum jantlar ve karoseri aksam ve parçalarıdır.

Yunanistan'a gerçekleştirilen ihracat %128 oranında artarak 206.2 milyon dolara ulaşmıştır. Artışa, binek otomobilleri ve otobüs ihracatı etkili olmuştur.

Hollanda, İsveç, Ukrayna, Suudi Arabistan, Macaristan, A.B.D., Slovenya, Malta, Avusturya ve Mısır otomotiv ihracatının gerçekleştirildiği diğer ülkelerdir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

OTOMOTİV SANAYİİNİN İHRACAT PERFORMANS ANALİZİ

Bu bölümde, Gümrük Birliği sonrası 1996-2005 dönemi, Türkiye otomotiv sanayii ihracat performansı incelenecektir. İhracat performansı iki yönden ele alınacaktır; birincisi Türkiye'nin dünyada ihracat performansı, ikincisi ise Türkiye'nin diğer sektörler arasında ihracat performansı.

4.1.TÜRK OTOMOTİV SANAYİİ İHRACAT PERFORMANSI

Otomotiv sektörünün ihracat performansı, rekabet gücü endeksi kullanılarak hesaplanmıştır. Otomotiv performansı, başka ülke otomotiv sektörü ihracatı ve ülkenin diğer sektör ihracatlarıyla karşılaştırılacaktır. Ülke performanslarıyla karşılaştırmada endeks değerleri hesaplanan ülkeler, otomotiv sektöründe hem üretimde, hem de ihracatta önde olan ülkelerdir.

4.1.1.Otomotiv Sanayiinin Dünyada İhracat Performansı

Otomotiv sektörünün performansı, sektörün uluslararası rekabet gücü açısından ele alınarak hesaplanacaktır. Rekabet gücü ile kastedilen, rekabet edebilirlik, diğer bir ifadeyle rekabet edebilme yeteneğidir. "Uluslararası Rekabet Gücü" kavramının tek bir kuramsal temelini olmayışı ve gerek iktisat gerek işletme biliminde spesifik alanlarda kullanılması, bu kavram çerçevesinde yapılan tanımların ve dolayısıyla rekabet gücünün hesaplanması için kullanılan göstergeler ile yöntemlerin de farklılaşmasına yol açmaktadır (Kibritçioğlu, 1996:4).

Rekabet gücü kavramı genel olarak firma, endüstri ve uluslararası (ulusal) olmak üzere üç farklı düzeyde ele alınmakta ve tanımlanmaktadır.

Uluslararası rekabet gücü açısından ülkedeki teknolojik gelişme potansiyeli, üretim ile ihracat içinde know-how/teknoloji yoğun ürünlerin payının yüksekliği, Ar-Ge harcamalarının düzeyi ve Ar-Ge programlarını uygulayabilecek büyük ölçekli firmaların sayısal yeterliliği rekabet edebilirliğin başlıca göstergeleri olarak görülmektedir (Özbey, 1999:116-118). Bunların haricinde uluslararası fiyat rekabetini belirleyen unsurlar olarak; reel kurlar, birim ücretler, ihracat kâr marjları gibi niteliksel faktörler üzerinde durulmaktadır.

Rekabet edebilirliğin ölçütü olarak karşılaştırmalı üstünlüğün hesaplanmasında farklı yaklaşımlar bulunmaktadır. Bununla birlikte göreceli rekabet edebilirliğin ölçülmesinde daha çok, Balassa tarafından karşılaştırmalı üstünlüğün hesaplanması için geliştirilen "Karşılaştırmalı İhracat Performansı" yaklaşımı kullanılmakta ve bu yaklaşım, ihracat performansının ölçütü olarak kabul edilmektedir.

Rekabet gücü performansını analiz etmeye yönelik çeşitli yaklaşımlardan en yaygın şekilde kullanılan endeksler şunlardır;

Karşılaştırmalı İhracat Performansı Endeksi: Karşılaştırmalı İhracat Performansı Endeksi belli bir sektörün ihracatının toplam ihracat içindeki payının, o sektörün dünyadaki ihracatının dünya toplam ihracatındaki payına oranıdır. Eğer endeks değeri 1'den büyük ise rekabetçi avantajın, 1'den küçük ise rekabetçi dezavantajın göstergesidir.

Göreceli İthalat Nüfus Endeksi: Belli bir sektörün ithalatının toplam ithalat içindeki payının, o sektörün dünyadaki ithalatının dünya toplam ithalatındaki payına oranıdır. Eğer endeks değeri 1'den büyük ise rekabetçi dezavantajın, 1'den küçük ise rekabetçi avantajın göstergesidir.

Göreceli Ticaret Avantajı Endeksi: Karşılaştırmalı İhracat Performansı Endeksi ile Göreceli İthalat Nüfus Endeksi arasındaki fark bulunarak hesaplanır.

Artı değerler rekabetçi avantajı, eksi değerler ise rekabetçi dezavantajı ifade eder.

İhracat Payları Endeksi: Bir ülkenin belli bir mal grubunda yapmış olduğu ihracatın ülkenin toplam ihracatı içindeki oranını göstermektedir. Endeks değeri 1'e yaklaştıkça o mal grubunun ülkenin ihracatındaki önemi artmaktadır.

Lawrence Endeksi: Ülkelerin ihracat performanslarında bir önceki yıla göre yapısal bir değişimin gerçekleşip gerçekleşmediğini anlamak amacıyla kullanılmaktadır. Hesaplama sonucunda ulaşılan 0 ile 1 arası endeks değeri 1'e ne kadar yakınsa yapısal değişim de o kadar büyük demektir. Sıfıra yakın çıkan endeks değeri çok az bir yapısal değişime işaret eder.

Uzmanlaşma Endeksi: Ticarete Uzmanlaşma Endeksi, bir ülkenin ihracat veya ithalatta uzmanlaşma derecesini belirlemek için kullanılmaktadır. Her mal kategorisi için $(\text{İhracat}-\text{İthalat})/(\text{İhracat}+\text{İthalat})$ oranının mutlak değerinin, o mal kategorisinin toplam dış ticaretteki payına göre ağırlıklı toplamı bulunarak bir ülkenin toplam uzmanlık düzeyi elde edilir. 0 ile 1 arasında değişen değerler alan endeksin değeri büyüdükçe, o ülke için uzmanlaşma düzeyi artmış demektir.

Yukarıdaki rekabet gücü endeks hesaplamalarında, ülkelerin ithalat değerleri dikkate alınan endekslerde, ithalatta uygulanan gümrük vergisi ve diğer kısıtlayıcı önlemlerin her ülkede farklılık göstermesi, ihracat-ithalat oranları ölçütünün bu farklılıklardan etkilenmesi sebebiyle, dezavantaj içermektedir.

Bu çalışmamızda, Türkiye'nin otomotiv performansının ölçümünde kullanılacak endeks, Karşılaştırmalı İhracat Performansı (CEP) Endeksidir. Bu endeks yardımıyla, Türkiye otomotiv sanayii ihracatı hem toplam dünya otomotiv sanayii ihracatı, hem de diğer ülke otomotiv sanayii ihracatlarıyla

karşılaştırılacaktır. CEP endeksi hesaplamasında kullanılan veriler, Dünya Ticaret Örgütü'nden alınmıştır. Endekste, Türkiye'nin ve dünyanın otomotiv sektöründeki ihracat rakamları değer (milyar \$) üzerinden hesaplanmıştır. Hesaplama için kullanılan formül:

$$CEP = \frac{(X_i / W_i)}{(X_t / W_t)} \times 100$$

Şeklindedir. Burada;

X_i = İ ülkesinin otomotiv sektör ihracatı

X_t = İ ülkesinin toplam ihracatı

W_i = Dünya otomotiv sektör ihracatı

W_t = Dünya toplam ihracatı'dır.

Karşılaştırmalı İhracat Performansı (CEP) endeks değerinin 100'den büyük olması, söz konusu ülkenin otomotiv sanayii ihracatının toplam ihracatı içindeki payının, dünya ihracatı içindeki payından yüksek olduğuna ve otomotiv sanayiinin ülke dış ticareti içersinde önemli bir yer tuttuğuna işaret etmektedir.

CEP endeksi kullanılarak hesaplanan, Türk otomotiv sektörünün 1996-2005 yılları arası ihracat performansı Tablo 4.37'de gösterilmiştir. Türkiye'nin CEP endeksi 2003 yılına kadar 100'ün altında, bu yıldan itibaren 100 değerinin üstünde hesaplanmıştır. Endeks, 1996'da %37.2'den 2005'de %145.5 değerine yükselmiştir. 1997 ve 1998 yılları dışında, endeks sürekli artış göstermiştir. Endeksin 100 altında olduğu dönemlerde, Türk otomotiv sektörünün toplam ülke ihracatından aldığı pay, dünya otomotiv sektörünün toplam ihracattan aldığı paydan daha küçüktür. Diğer bir değişle, otomotiv ihracatımız, dünya otomotiv sanayii ortalama ihracatının altındadır. 2002 yılında, ihracatımız dünya otomotiv ihracat payına yaklaşmış, sonraki yıllarda CEP endeksi 100 kritik değerini aşmış ve yükseliş trendi devam etmiştir.

Türkiye'nin otomotiv sektörü ihracatında 2005'de gösterdiği performans, dünya otomotiv ihracatının gösterdiği performanstan %50 elli daha fazladır.

Otomotiv sektörünün Türkiye ve dünya ihracatından aldığı oranlar karşılaştırıldığında, otomotiv sanayii ihracatının Türkiye ihracatındaki payı 1996 yılında %3.3'den 2005'de %12.7'e yükselmiştir. Yani, sektörün ihracattaki payı 4 kat artmıştır. Aynı dönemde otomotiv sanayiinin dünya ihracatındaki payı ise sadece %8.7'den %9.4'e yükselmiştir.

Tablo-4.37:Türkiye'nin Karşılaştırmalı İhracat Performansı (CEP) Endeksi

Ülkeler	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Xi	0,77	0,66	0,80	1,43	1,55	2,35	3,26	5,11	8,10	9,36
Xt	23,2	26,2	26,9	26,5	27,7	31,3	36,0	47,2	63,1	73,4
Xi/Xt	3,3	2,5	2,9	5,4	5,6	7,5	9,0	10,8	12,2	12,7
Wi	481	501	529	556	576	569	629	730	857	913
Wt	5,401	5,589	5,499	5,709	6,452	6,186	6,486	7,578	9,203	10,431
Wi/Wt	8,9	8,9	9,6	9,7	8,9	9,2	9,7	9,6	9,3	8,7
CEP	37,2	28,2	30,9	55,4	62,7	81,5	93,2	112,2	137,6	145,5

Kaynak: Dünya Ticaret Örgütü (www.wto.org) verilerinden hesaplanmıştır.

CEP endeksi ile hesaplanan Türkiye'nin otomotiv ihracat performansı, bazı yıllar dışında sürekli artmıştır. Endeksin 100'ün altında kaldığı 1996-2002 döneminde dünya performansına ulaşamamıştır. Ancak endeksin 100'ün üzerinde hesaplandığı 2003-2005 döneminde performans dünya performansının üzerindedir.

Ülkeler için CEP endeksi kullanılarak hesaplanan değerler Tablo 4.38'de gösterilmiştir. Almanya'nın CEP değerleri bu dönem içerisinde kritik değer olan 100'ün üzerinde hesaplanmıştır. Dünya otomotiv ihracatından yüzde yüz daha fazla performansa sahiptir. İhracat performansı çok başarılı ve istikrarlıdır. ABD'nin CEP değerleri ise 100'ün altındadır. Ancak 100 kritik değerine çok yakın bir trend izlemiştir. 2004 ve 2005 yıllarında, performansı dünya otomotiv ihracatın üzerindedir. CEP endeksi hesaplamalarına göre performansı en yüksek ve istikrarlı ülke Japonya'dır. Hesaplanan endeks

değerleri belirlenen dönem içinde ortalama performansın çok üzerindedir. Bunda, otomotiv sektöründe faaliyet gösteren en büyük üretici firmaların Japon firması olmasının etkisi vardır.

Tablo-4.38: Ülkelerin Karşılaştırmalı İhracat Performansı (CEP) Endeksleri

Ülkeler	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Almanya	188,0	193,4	192,8	192,7	204,2	203,8	203,7	205,4	198,8	197,7
ABD	98,5	99,3	92,9	92,7	96,1	94,4	99,7	99,1	100,1	108,5
Japonya	204,5	211,4	207,8	203,2	205,5	216,0	228,7	225,9	219,4	235,8
İngiltere	104,2	103,1	98,6	100,1	100,5	88,2	100,8	102,5	109,3	113,1
İtalya	84,9	82,8	80,1	81,0	85,9	79,9	75,4	80,4	82,1	84,7
Brezilya	77,1	102,1	105,8	82,6	95,0	89,8	83,7	92,7	96,5	115,5
Meksika	219,1	201,0	192,5	195,8	206,1	210,0	198,2	189,0	182,0	189,0
Hindistan	19,1	16,2	11,3	10,1	13,8	14,5	15,7	23,9	26,4	31,0
Rusya	18,7	14,6	20,3	14,6	10,1	10,5	12,0	11,4	13,5	11,4
Fransa	128,0	127,2	125,3	125,1	133,7	133,8	138,5	144,8	155,1	156,6
Belçika	-	-	-	144,0	146,4	157,4	139,7	141,9	140,6	137,4
Çek Cum	101,6	133,4	135,2	159,1	179,9	179,9	171,8	167,8	163,2	192,9
Çin	4,3	4,4	4,5	5,4	7,0	7,7	8,4	8,4	11,3	14,9
Kanada	242,3	248,6	236,2	260,4	245,2	229,6	230,0	216,6	215,7	212,0
Kore	99,8	99,9	89,2	93,0	98,6	111,3	109,9	123,7	136,5	151,5
Romanya	21,0	25,8	14,2	19,4	21,0	22,4	25,1	27,3	34,8	55,8
Portekiz	169,0	158,8	153,8	148,9	149,5	154,3	143,2	143,2	144,6	139,4
Macaristan	60,7	138,7	172,8	193,2	189,2	184,4	173,5	140,0	141,5	193,1
Türkiye	37,2	28,2	30,9	55,4	62,7	81,5	93,2	112,2	137,6	145,5

Kaynak: Dünya Ticaret Örgütü (www.wto.org) verilerinden hesaplanmıştır.

AB ülkelerinden Fransa, Portekiz ve Belçika'nın CEP değerleri kritik değer 100'ün üstünde olup, Belçika ve Portekiz'in performansında bir düşüş söz konusudur. Fransa ise dünya ortalamasının üzerinde istikrarlı bir seyir izlemiştir. İngiltere'nin performansında dalgalanmalar vardır. CEP değeri bazı yıllar 100'ün üzerinde bazı yıllar 100'ün altındadır.

AB'in yeni üye ülkesi Çek Cumhuriyetinin ihracat performansının CEP değeri kritik değerin üzerinde seyretmiştir. CEP değeri 2002 yılına kadar devamlı artış göstermiş, 2002-2004 yılları arası sürekli düşmüştür. 2005 yılında ise yeniden artmış, en yüksek endeks değerine yükselmiştir. Diğer yeni üye ülke Macaristan'ın CEP değeri, 1996'da dünya ihracat payının

ortalamasının altındadır. 1997'den itibaren endeks değeri artmış, 2001 yılından sonra tekrar düşüşe geçerek 2005'de yeniden yükseliş trendine girmiştir. Macaristan'ın 1997-2005 yılları arası otomotiv ihracatı, dünya otomotiv ihracat payı ortalamasının üstündedir.

Uzakdoğu ülkesi Güney Kore 1996-2000 yılları arası CEP değerleri kritik noktanın altında, ancak kritik noktaya çok yakın bir seviyede hesaplanmıştır. Kore'nin toplam ihracat içindeki otomotiv sektör payı, dünya toplam ihracat içindeki otomotiv sektör payından daha alt düzeyde kalmıştır. 2001-2005 yılları arası ise CEP değerleri 100'ün üzerine çıkarak olumlu bir ihracat performansı sergilemiştir.

En düşük CEP değerlerine sahip olan ülkeler Romanya, Çin, Rusya ve Hindistan'dır. Hesaplanan endeks değerleri 100'ün çok altındadır. Dünya otomotiv ihracat payının altında bir ihracat performansı sergilenmiştir. Ancak Rusya dışında diğer üç ülkede, endeks değerlerinde bir yükseliş görülmektedir. Özellikle Çin ve Romanya, istikrarlı bir yükseliş trendi yakalamıştır.

1996'da CEP endeksine göre performans sıralamasında, Türkiye son sıralarda yer almaktadır. Türkiye'yi Çin, Rusya, Hindistan ve Romanya takip etmiştir. Ancak Türkiye'nin performansının her yıl artması sonucunda, 2004 ve 2005'de Kore, Fransa ve Belçika'nın göstermiş olduğu performansa yaklaşılmış, İngiltere, İtalya ve Brezilya gibi ülkeler geride bırakılmıştır.

4.1.2.Otomotiv Sanayiinin Türkiye'deki Sektörlerarası Görelî İhracat Performansı

Türkiye otomotiv sanayii performansının dünya ve diğer ülke performanslarıyla karşılaştırılması kadar, Türkiye içinde diğer sektör ihracat performanslarıyla karşılaştırılması da önemlidir. Diğer sektörlerle yapılacak karşılaştırmada, alt dönem ortalama artış oranları ve ihracattan alınan

yüzdelik oranlar kullanılmıştır. Böylece, otomotiv sektörü ihracat artışı, toplam ihracat içindeki yüzdelik payı ve diğer sektörlerin ihracat artışı, toplam ihracat içindeki yüzdelik payının daha iyi görülmesine fırsat sağlanmış olacaktır.

Tablo 4.39'da 1996-2005 dönemi sektörlerin ortalama ihracat artış oranları, alt dönem ortalama ihracat artış oranları ve sektörlerin toplam ihracattan aldıkları paylar gösterilmiştir.

Türkiye'nin genel ihracatı incelendiğinde; toplam ihracat 1996-2005 döneminde yılda ortalama yüzde 13.6 oranında artmıştır. 1996'da 23.2 milyar dolar olan toplam ihracat, 2005 yılında 73.4 milyar dolara ulaşmıştır.

Alt dönemler itibariyle, 1996-1999 döneminde, ortalama yıllık ihracat artışı %4.6 olarak gerçekleşmiştir Gümrük Birliği sonrasında Asya krizi ve deprem felaketleriyle karşılaşılması, 1998-1999 döneminde genel ihracat performansını olumsuz etkilemiştir.

2000 yılında döviz kuruna dayalı istikrar programının etkisiyle TL'nin değerlenmesi ve euronun dolar karşısında değer kaybı ihracat performansındaki zayıflığın sürmesine neden olmuştur. Ancak 2001 yılında yaşanan kriz, TL'nin değer kaybetmesi ve iç talepteki daralma, firmaları dış piyasalara yönlendirmiş ve ihracat performansı olumlu etkilenmiştir. 1999-2002 dönemi yıllık ihracat artışı %10.7 oranındadır.

Tablo-4.39:Türkiye Sektörel İhracat Yıllık Artışı ve Yüzdelik Dağılımı (ISIC-Rev.3)

	Ortalama Yıllık Artış (%)				Yüzde Dağılım		
	1999/96	2002/99	2005/02	2005/96	1996-99	2000-02	2003-05
Toplam İhracat	4.61	10.69	26.73	13.64	100.00	100.00	100.00
I.Tarım ve Ormancılık	-1.49	-5.18	23.71	4.94	8.66	5.66	4.34
II.Balıkçılık	12.65	10.71	39.10	20.16	0.11	0.11	0.18
III.Madencilik	1.46	0.19	27.83	9.12	1.48	1.19	1.05
IV.İmalat Sanayi	5.29	12.05	26.82	14.37	89.14	92.52	93.95
A.Tüketim Malları	2.65	6.60	18.81	9.14	49.70	43.57	36.91
1.Gıda ve İçecek	-5.99	-2.67	31.37	6.33	9.30	6.02	5.58
2.Tütün Ürünleri	-4.31	6.17	6.87	2.78	0.35	0.32	0.16
3.Tekstil Ürünleri	6.08	6.68	16.45	9.64	17.10	15.86	12.83
4.Giyim Eşyası	2.95	7.87	14.46	8.33	20.63	18.31	14.91
5.Deri,Bavul, Ayakkabı	-6.44	5.79	19.98	5.90	0.94	0.65	0.54
6.Mobilya,Diğer İmalat	25.02	24.72	33.06	27.54	1.37	2.41	2.89
B.Ara Malları	1.46	15.64	29.03	14.82	21.68	23.13	24.29
7.Ağaç ve Mantar	-0.02	20.04	27.89	15.35	0.27	0.31	0.33
8.Kağıt ve Kağıt Ürünleri	5.76	26.73	22.67	18.03	0.56	0.74	0.75
9.Basım ve Yayım	-0.07	0.77	29.13	9.15	0.17	0.14	0.14
10.Kok Kömürü,Petrol	6.74	28.59	55.41	28.72	0.96	1.46	2.63
11 .Kimyasal Ürünler	-0.26	8.58	21.20	9.49	4.97	4.69	3.97
12.Plastik ve Kauçuk	9.39	17.54	31.81	19.23	2.41	2.95	3.21
13.Metalik	7.02	15.31	22.28	14.70	3.51	4.01	3.70
14.Ana Metal Sanayi	-2.60	16.22	28.53	13.31	8.82	8.83	9.56
C.Yatırım Malları	17.60	19.28	35.82	23.97	17.76	25.81	32.75
15.Metal Eşya Sanayi	11.94	12.90	42.21	21.58	2.23	2.44	3.47
16.Makina ve Techizat	13.50	19.69	32.74	21.72	4.03	5.27	6.47
17.Büro, Muh.,Bilgi	41.29	-12.90	20.37	13.99	0.15	0.16	0.09
18.Elekt.Makina ve	-3.56	15.16	22.26	10.73	2.88	3.07	2.57
19.Haber.Techizatı,Rad	34.54	26.90	25.99	29.09	2.35	3.72	4.34
20.Tıbbi,Hassas Optik	5.68	10.01	29.96	14.75	0.25	0.25	0.27
21.Motorlu KaraTaşıtları	18.28	30.67	41.58	29.83	4.39	8.41	13.31
V.Diğer	-0.44	3.36	32.69	10.94	0.61	0.52	0.48
İhracat/GSMH(%)					13.35	18.40	20.30

Kaynak: YÜKSELER, 2006:13

Son üç yılda, 2002-2005 döneminde, ihracatın ivme kazandığı görülmektedir. TL'nin değerlendirilmesine karşın, dünya ticaretindeki canlılık, makina-teçhizat yatırımlarındaki artış ve işgücü verimliliğindeki yükselmenin etkisiyle ihracat performansında olağanüstü bir artış olmuştur. Nitekim, 2002 yılında 36.1 milyar dolar olan ihracat, yılda ortalama yüzde 26.7 oranında artarak 2005 yılında 73.4 milyar dolara yükselmiştir.

Tablo 4.39'da Türkiye ihracatı 4 ana bölümde ele alınmıştır; tarım ve ormancılık, balıkçılık, madencilik ve imalat sanayii. İmalat sanayii, tüketim malları, ara malları ve yatırım mallarından oluşmuş olup, otomotiv sanayii yatırım malları grubunda motorlu kara taşıtları olarak ifade edilmiştir.

1996-2005 döneminde, tarım ve madencilik ürünleri ihracatı çok sınırlı bir artış gösterirken, imalat sanayi ürünleri ihracatında önemli bir yükseliş olmuştur. Bu dönemde ihracattaki artış, imalat sanayi ürünleri ihracatından, özellikle yatırım malı üreten sektörlerdeki hızlı ihracat büyümesinden kaynaklanmıştır. 1996-2005 döneminde, tarım ürünleri ihracatındaki yıllık ortalama artış %4.9, imalat sanayi ihracatındaki ortalama yıllık büyüme %14.4 iken, yatırım malı üreten sektörlerin ihracatındaki yıllık ortalama büyüme %24.0 olmuştur. Tekstil, giyim, gıda gibi geleneksel ihraç ürünlerinin yer aldığı tüketim malları grubunda, 1996-2005 döneminde yıllık ortalama ihracat büyümesi ise genel ihracat artışının gerisinde kalmış ve %9.1 olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde, genellikle ara malları üreten sektörlerde yıllık ortalama ihracat artışı ise %14.8 olarak gerçekleşmiştir.

Motorlu kara taşıtları, elektrikli-elektriksiz makina ve cihazlar, haberleşme cihazları-radyo ve TV imalatının yer aldığı yatırım malı üreten sektörlerin ihracatı, 1996 yılında 3.6 milyar dolar iken, 2005 yılında 24.8 milyar dolara yükselmiştir. Özellikle, 2001 krizi sonrasında bu sektörlerin ihracat performansında çok belirgin bir iyileşme gözlenmiş ve 2003-2005 döneminde yıllık ortalama ihracat artışı %35.8 olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde, motorlu kara taşıtları imalatı sektöründe yıllık ortalama ihracat artışı %41.6 oranına yükselmiş ve bu sektör ihracatta ilk sıralara yerleşmiştir. 1996-2005 dönemi yıllık ortalama ihracat artışı %29.8 olarak gerçekleşmiştir. Oysaki bu dönemde toplam ihracatta ortalama artış %13.6'dır. Motorlu taşıt aracı ihracatı tüm sektör ortalama ihracat artışını geride bırakarak performansta ilk sıradadır.

Bu dönem içinde sektörlerin toplam ihracat içindeki payına bakıldığında, tüketim malları üreten grubun toplam ihracat içindeki payı, 1996-1999 döneminde %49.7 iken, bu pay 2003-2005 döneminde %36.9'a gerilemiştir. Bu gerileme, giyim eşyası, tekstil ürünleri ve gıda-içecek ürünleri sektörlerinin paylarındaki düşüşten kaynaklanmıştır. 1996 yılında, tekstil ve giyim eşyası sektörlerinin toplam ihracatımız içindeki payı %37.2 iken, bu pay 2005 yılında %25.4'e gerilemiştir. Tüketim malları grubunda, sadece mobilya-diğer imalat sektörü grubunun toplam ihracat içindeki payında artış gözlenmiştir.

1996-2005 döneminde, ara malları grubunun toplam ihracat içindeki payında, bazı istisnai gelişmelerin etkisiyle, sınırlı bir yükseliş meydana gelmiştir.

1996-2005 döneminde, yatırım malları üreten grubun toplam ihracat içindeki payında sürekli bir yükseliş gözlenmiştir. 1996 yılında yatırım malları üreten sektörlerin toplam ihracat içindeki payları %15.5 iken, bu pay 2001 yılında %25.8'e, 2005 yılında ise %33.8'e yükselmiştir. Bu grup içinde, motorlu kara taşıtları, en olumlu performansı gösteren sektördür.

Netice itibariyle, motorlu taşıt ihracat performansı bu süreç içinde, hem ihracat artış hızı, hem de toplam ihracattan alınan pay olarak diğer sektörler içersinde ilk sıralardadır.

4.2.TÜRK OTOMOTİV SANAYİİNİN İHRACAT PERFORMANS DEĞERLENDİRMESİ

1980'den sonra kapalı bir ekonomiden dışa açılma politikaları hedefleyen Türkiye, ihracata dönük ekonomi politikaları izlemeye başlamıştır. 1980'den sonra uygulanan bu politikalar sayesinde dış ticaret hacmimizde büyük artışlar olmuştur. Ancak bu yıllarda ihracatımız geleneksel ürünlerden oluşmaktadır.Türkiye'nin GB'ne üye olduğu tarihten itibaren ağırlığını

hissettirmeye başlayan otomotiv sanayii ihracatı her geçen gün artmıştır. Kısa bir süre içerisinde geleneksel ihracat sektörümüz olan, tekstil ve hazır giyim sektörü ihracat rakamlarına ulaşılmıştır. Otomotiv sanayii ihracat performansı diğer sektör ihracat performansları içinde yıllık ortalama artış oranı itibariyle ilk sıralardadır. Özellikle artışın en yüksek olduğu dönem 2002 sonrasıdır. Bu dönemden sonra hem ortalama artış hızı hem de Türkiye toplam ihracatından aldığı payda artış olmuştur. Son birkaç yıl toplam ihracatın %15'ni otomotiv ihracatından oluşmaktadır.

1996-2005 döneminde Türk otomotiv sektörü ihracatı dünya ihracatı ile CEP endeksi kullanılarak yapılan ölçümde, endeks değerleri artmış, 2003 yılında 100 değerine yaklaşmıştır. 2003-2005 yıllarını kapsayan dönemde, otomotiv ihracatı dünya otomotiv ihracat artış hızından daha fazla bir artış sergilemiştir. 2004 ve 2005 yılı otomotiv ihracat performansında, Kore, Fransa ve Belçika'nın göstermiş olduğu performansa yaklaşılmıştır. 2003 öncesi istikrarlı bir şekilde artan ancak dünya ortalamasının altında olan endeks son yıllarda üstün bir performans göstermiştir. Bu dönemde dünya otomotiv ihracatından alınan pay artmıştır.

Otomotiv sanayii ihracat performansının hem yurtiçi sektörleriyle yapılan karşılaştırma, hem de CEP endeksi kullanılarak hesaplanan değerlerden, Türkiye'nin otomotiv sanayii ihracatının olumlu bir artış gösterdiği, ancak ortalama artış hızının bazı dönemlerde ise dalgalı bir seyir izlediği sonucuna ulaşılmaktadır. Türkiye 2002 yılı sonrası, dünya otomotiv ihracat ortalamasının üzerinde bir performans sergilemiştir. Aynı zamanda, bu dönemde diğer yurtiçi sektörler itibariyle ihracatta gösterilen performans sıralamasında otomotiv ihracatı en üst sıradadır.

Belirli dönemlerde, otomotiv ihracatında görülen dalgalanmalar otomotiv sektörünün yanında, ülke ve ülke dışı ekonomik konjüktürle ilgilidir. 1996-2005 döneminde, Türk ekonomisi önemli iç ve dış etkenlerle karşılaşmış ve bu etkenlerin diğer makroekonomik değişkenler yanısıra dış

ticaret üzerinde belirgin tesirleri olmuştur. Bu dönemde, dış ticaretin yapısındaki değişimde şu unsurların tesirleri olmuştur; 1996 yılı başında Türkiye-AB Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girmesi, 1997 yılı Ağustos ayında başlayan Asya krizi, 1998 yılı Temmuz ayında başlayan Rusya krizi, 1999 yılı Ağustos ve Kasım aylarında meydana gelen depremler, 2000 yılında uygulamaya konulan döviz kuruna dayalı istikrar programı, 2000 yılı Kasım ve 2001 yılı Şubat ayında meydana gelen krizler ve krizden çıkış için uygulanan yapısal dönüşüm programı, 2003-2005 döneminde Asya-Pasifik etkisinin belirlenmesi.

Yukarıda sayılan unsurların yanısıra, dönem içinde enerji fiyatlarında gözlenen dalgalanma, uluslararası para birimleri arasındaki paritelerde meydana gelen değişimler, uluslararası likidite bolluğunun etkisiyle artan dış finansman imkanları ve Türk lirasının reel değerindeki dalgalanmalar da dış ticaret ve yapısındaki değişim üzerinde önemli etkilerde bulunmuştur.

1996-2005 dönemi Türkiye'nin otomotiv ihracat seyrine bakıldığında, ihraç edilen ürünlerin kompozisyonun değiştiği görülmektedir. 1999 yılına kadar ara malı ağırlıklıyken 1999'dan sonra tüketim malları ağırlıklı bir konuma gelmiştir. Diğer bir değişle ana sanayi ihracatı, yan sanayi ihracatını geçmiştir ve ihracat, motorlu taşıt ihracatı şekline dönüşmüştür. Her geçen gün ihracat edilen otomotiv adedi artmış, yurtiçi piyasada satılan araç sayısından fazla araç ihraç edilir bir konuma gelinmiştir. 2005 yılında toplam üretilen araç sayısının %61'i ihraç edilmiştir. Firmalar, iç piyasadaki dalgalanmalar ve krizler nedeniyle, ihraç amaçlı üretim yapmaya başlamışlardır.

Otomotiv sanayii ihracatında genelde otomobil ihracatı ağırlıklıdır. Dünyada kişi başına düşen otomobil sayısının her yıl artması sonucunda otomobile olan talep artmış, otomobil dış satışlarında bir artış yaşanmıştır. Aynı zamanda, 1990 sonrası otomobile yönelik yatırımlar artmıştır. Otomobil ihracatının payı, yüzde ellinin üzerinde olup, onu kamyonet ve otobüs ihracatı

takip etmektedir. Otomotiv yan sanayiinde ihracatı yapılan başlıca parçalar ise, iç ve dış lastikler, motor parçaları, aksesuarlar, jantlar, frenler ve servo frenlerdir.

Otomotiv sektöründe bu dönemde, var olan ve yabancı ortaklıklardan oluşan firmalara Honda, Hyundai Assan, Toyota gibi Japon ve Koreli firmalarda katılmıştır. Otomobil üreticisi Toyota, 2004 ve 2005 yıllarında en çok ihracat yapan firmalar arasında yer almıştır. İhracat artışında bu firmaların payları büyüktür.

1996-2005 yılları arası Türkiye'nin ülke grupları itibariyle otomotiv sektörü ihracatında ilk sırada %64 ile AB ülkeleri yer almıştır. AB ülkelerini sırasıyla, Doğu Avrupa, NAFTA ve EFTA ülkeleri takip etmektedir. İhracatımızın en az olduğu ülkeler Uzakdoğu ülkeleridir. En çok ihracat yapılan AB ülkeleri, Almanya, İtalya, Fransa, İngiltere, İspanya, İsveç, Hollanda, Belçika ve Avusturya'yadır. AB'nin yeni üyesi olan Slovakya, Slovenya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Estonya, Litvanya ve Letonya'ya yapılan ihracatta her geçen gün artmaktadır.

Son yıllarda Bulgaristan, Romanya ve Rusya Federasyonu gibi Doğu Avrupa ülkelerine yapılan ihracatımızda önemli artış olmuştur.

Türkiye'nin oto yan sanayii ihracatı, son 10 yılda ihraç potansiyelini artırmıştır. Oto yan sanayii ürünleri dünyanın pek çok ülkesine ihraç edilmektedir. Başlıca ihraç pazarları Almanya, İtalya, Fransa, İngiltere, İspanya, Belçika-Lüksemburg, ABD, Pakistan, Polonya, Hindistan, Mısır, Avusturya ve Yunanistan'dır.

Sonuç olarak, Türkiye otomotiv sanayii ihracat performansı hem yurtiçinde diğer sektörler içinde, hem de ihracatçı diğer ülkeler içinde artarak devam etmiş, son yıllarda gösterdiği performans ile dünya ihracatında ağırlığını hissettirmeye başlamıştır.

4.3.TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜ PERFORMANSININ ARTIŞ NEDENLERİ

4.3.1. Türk Otomotiv Sanayiinde Yabancı Sermaye

Otomotiv sanayiinde ihracatın artmasında yabancı sermayenin önemli bir rolü vardır. Yerli firmaların sermaye yetersizliği dolayısıyla büyük yatırım gerektiren sektörlerde yabancı sermayeye yatırım yapmıştır (TVB, 2003:17).

Yabancı sermayenin Türk ekonomisindeki sektörler içersinde en çok yatırım yaptığı sanayii dalı otomotiv sektörüdür. İSO tarafından yayınlanan 500 Büyük Sanayii Firmasına ilişkin verilerden yararlanarak hesaplanan sektörler itibariyle yabancı sermaye payları Tablo 4.40'da gösterilmiştir.

Tablo-4.40:Sektörel Yabancı Sermaye Payları

Sektörler (Yüzde)	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Madencilik ve Taşocaklığı	17,7	35,6	4,8	16,5	13,3	22,6	24,2
Gıda, İçki ve Tütün Sanayii	9,9	29,8	21,9	23,4	26,9	26,3	23,1
Dokuma, Giyim Eşyası, Deri ve Ayakkabı S.	2,2	1,6	7,0	8,8	8,4	5,4	4,3
Orman Ürünleri ve Mobilya Sanayii	0,0	0,4	3,0	13,2	10,4	8,0	7,1
Kağıt, Kağıt Ürünleri ve Basım Sanayii	4,3	2,2	12,4	19,1	18,2	16,8	15,9
Kimya, Petrol Ürünleri, Lastik ve Plastik S.	23,8	35,8	31,2	31,8	31,0	35,2	36,4
Taş ve Toprağa Dayalı Sanayii	9,1	5,0	6,9	10,0	11,7	11,9	11,4
Metal Ana Sanayii	6,5	2,9	4,5	4,2	4,9	4,7	4,7
Metal Eşya, Makina ve Teç.,	14,5	23,9	31,5	38,0	33,5	28,8	26,3
Otomotiv Sanayii	31,7	38,6	42,9	45,9	50,9	51,9	54,5
Elektrik Sektörü	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	3,6	18,7
Sanayii Sektörü Ortalaması	13,7	19,5	21,7	22,7	23,7	25,2	26,3

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (www.tcmb.gov.tr)

Sanayii sektörü genelinde, yabancı sermayeli firmaların üretim içindeki payı 1995 yılında %19.5 iken, bu pay 2004 yılında %26.3'e yükselmiştir. Özellikle, otomotiv sanayiinde yabancı sermaye paylarının en yüksek değerlerde olduğu ve bununda artarak devam ettiği görülmektedir. 2004 yılı itibariyle yabancı sermayenin sanayii sektörü ortalama payı %26.3 iken otomotiv sektöründe bu payın yaklaşık iki katı %54.5 kadar olduğu dikkati çekmektedir.

Otomotiv ihracatı performansının son 10 yılda artmasının nedenlerinden birisi, aynı dönemde yabancı sermaye yatırımlarının da artmasıdır. Yabancı lisanslarla üretim yapan firmalar dünyada bir yer edinmeye başlamıştır (Türkan, 2005:24).

Otomotiv sanayiinde faaliyet gösteren şirketlerde yabancı şirket ortaklıklarının bulunmasının en önemli avantajları; üretim ve tasarım teknolojilerinin Türkiye'ye getirilmesi, yurtdışındaki araç modellerinin eş zamanlı olarak Türkiye'de de üretilmesi ve yabancı ortaklığın ihracata ilişkin olarak dış pazarlarda sağladığı veya sağlayabileceği olanaklardır. Otomobil firmalarının yabancı ortaklı olmaları gerek sektörün gelişmesi, gerekse teknolojik yenileme açısından olumlu bir unsur oluşturmaktadır. Ayrıca planlanan yatırımların yabancı ortakların katılımıyla daha geniş tutulması istihdamı artırmakta bunun ötesinde kalifiye işçi yetiştirilmesine olanak sağlamaktadır (Eriş, 1999:62).

Avrupa Birliği ile Türkiye arasında 1996 tarihinde tamamlanan Gümrük Birliği çerçevesinde Türk otomotiv sanayii yapısal bazı değişikliklere uğramıştır. Bunlardan en önemlisi, AB ile entegrasyon sürecindeki Türkiye'de üçüncü ülke firmalarının yatırım yapmaya başlamasıdır. Türkiye'de faaliyette bulunan otomobil firmalarının hemen hepsi yabancı ortaklı veya lisans ile üretim yapan firmalardan oluşmaktadır. 2002 yılının ilk çeyreği itibariyle Türk otomobil sanayiinde toplam onbir adet yabancı sermayenin ortak olduğu üretim firması bulunmakta olup, başlangıçta Avrupa ve ABD sermayeli olan

bu firmalara 1994 yılından itibaren Japon ve G.Kore sermayeli firmalarda eklenmiştir (Yeşilyurt,2002:74).

Türkiye'deki otomotiv sanayiinde faaliyet gösteren firmalarda yabancı sermaye oranı son yıllarda kuruluş dönemine göre artış göstermiş, bu da doğrudan yatırımlardan çok, yerli şirketlerle kurulan ortaklıklar yoluyla gerçekleşmiştir. AB ile entegrasyon sürecinin gelişmesi, yabancı sermaye girişi üzerinde hızlandırıcı bir etki yaratmıştır.

Otomotiv sektöründeki yabancı sermaye, ihracata ve iç pazara yönelik üretim yapan, Türkiye'yi dış pazarlara ve dünya rekabetine açan ve hazırlayan bir fonksiyona sahip olmuştur.

Ancak şunu da belirtmek gerekir ki, son dönemlerde başta Slovakya, Macaristan ve Çek Cumhuriyeti olmak üzere birçok Doğu Avrupa ülkesi, yabancı yatırımcıları ülkesine çekebilmek için yabancı yatırımcılara teşvikler sağlamaktadırlar (www.sabah.com.tr).

4.3.2. Türkiye'nin Coğrafi Konumu

Türkiye'nin hem büyük bir pazar olması hem de gelişmiş ve gelişmekte olan pazarlara yakınlığı itibariyle coğrafi konumu, otomotiv yatırımları açısından cazip bir ülke haline getirmiştir. 1990'lı yılların başında dünyada özellikle otomobilde talebin her yıl yüzde 25'ler düzeyinde ve istikrarlı olarak artışı ile ana ve yan sanayide çok yoğun yatırımlar yapılmış, ülkemizde coğrafi konumundan dolayı yatırımlardan payını almış ve halen de almaktadır (DPT; 2005:7).

Otomotiv sanayii ihracatımız gelişmiş AB ülkeleri başta olmak üzere gelişmekte olan ülkeleri de kapsayan bir şekilde yaygınlaşmış, özellikle ana sanayii ihracatı yan sanayii ihracatı ile desteklenerek, yan sanayii ihracatında ürün çeşitliliği artmıştır. Son yıllarda Orta Doğu ülkeleri ve Türk

Cumhuriyetlerine yapılan ihracattaki artış, bu bölgelerin gelecekte büyük bir pazar potansiyeline sahip olduğu göstermiştir. Coğrafi yakınlık otomotiv ana ve yan sanayii ihraç edilen ülkelerde müşteri ihtiyaçlarına hızlı cevap verebilmesi açısından ayrı bir önem arz etmektedir. Aynı zamanda uluslararası pazarlara yakınlık ihraç edilen üründe nakliye maliyetlerinin düşmesi demektir. Bu da dünya otomotiv sektöründe o ülkeye maliyetler açısından bir üstünlük sağlamaktadır (Gülkaya, 1991:16).

Otomotiv ihracatımız ülkeler itibariyle yoğun olarak Almanya, İtalya, Fransa, İngiltere, İspanya gibi Avrupa Birliği'nin gelişmiş üye ülkelerine gerçekleştirilmektedir. Ülke refahı ve milli gelirleri artan Merkez ve Doğu Avrupa Ülkeleri, Bağımsız Devletler Topluluğu'na ihracat her geçen gün artmaktadır. Ulaşımın elverişliliği nedeniyle Rusya, bugün büyük dış pazarlarımızdan birisidir. Zengin Ortadoğu pazarlarına coğrafi yakınlık, bugün çok fazla olmasa bile, gelecekte bir potansiyel ülke olarak karşımızda durmaktadır.

Türkiye'nin coğrafi konumu, otomotiv sektöründe yatırım yapılacak bölgeler içinde cazibe merkezi olması, maliyetlerin düşürülmesi, ulaşımın elverişliliği gibi avantajlar elde etmesine neden olarak, ihracatın artışında önemli bir faktör olmuştur.

4.3.3.Gümrük Birliğinin Otomotiv Sektör İhracatına Etkisi

Türk otomotiv sanayiinin geçmişi 1960 yıllara uzanmasına rağmen, ihracat 1980'den sonra başlamış, 1995'den sonra hız kazanmıştır. 2000'den sonra ihracatta dünya ortalamasının üzerinde bir performans sergilenmiştir. Türkiye'nin otomotiv ihracat performansının artmasında Gümrük Birliği'nin önemli rolü vardır. GB ile yüksek alım gücü ve nüfusa sahip bir pazar ile bütünleşilmiştir. Anlaşma sonucunda gümrük duvarlarının ve tarife dışı engellerin kaldırılması, yerli firmalara ihracatlarını artırabilme fırsatı vermiştir. Ortak gümrük tarifeleriyle sektör girdi sağlamada gümrüklerin sıfırlanması ile

hammadde ve yarı mamüller ucuzlamış yeni fırsatlar yakalanmıştır. Firmaların ithal girdilerini büyük oranda AB ülkelerinden sağlaması, GB'nin girdiler üzerinde etkisinin olumlu yönde olduğunu göstermektedir. İthal hammadde maliyetlerinin ucuzlaması ise firmaların üretim maliyetlerinde önemli avantajlar sağlamıştır. Gümrük vergilerin kaldırılması sonucu makina ve teçhizat fiyatlarının ucuzlaması nedeniyle firmaların sabit sermaye yatırımları artmıştır. Bu da üretim tekniklerinin gelişmesine, dolayısıyla pazarın büyümesine ve firmaların ihracatlarında artışlara yol açmıştır.

Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) 1958 yılında kurulmuştur. AET'nin Türkiye ile ilişkisi 12 Eylül 1963 tarihinde Ankara Anlaşmasının imzalanması ile resmîyet kazanmıştır. Ankara Anlaşması ile temel hedef, ekonomik, sosyal ve ekonomik açıdan Türkiye'nin üyelik için hazır hale getirilmesini sağlamaktır. Ancak Türkiye ekonomisi henüz üyeliğe tam üyeliğe hazır olmadığı için AB üyeliği üç aşamalı bir süreci içermektedir; Hazırlık dönemi, geçiş dönemi ve son dönem. Ankara Anlaşması ve Katma Protokol hükümleri kapsamında belirlenen sürecin bir adımı olarak, 01.01.1996 tarihinden itibaren Türkiye ve AB arasında gerçekleştirilen GB, ekonomik bütünleşmeler içerisinde; taraflar arasında gümrük ve eş etkili tüm vergilerin ve miktar kısıtlamaların kaldırılması, birlik kapsamı dışında ise ortak bir gümrük tarifesinin uygulanması olarak tanımlanmaktadır.

Türk otomotiv sanayiine, GB'nden olumsuz etkilenebileceği düşüncesi ile bazı istisnalar tanınmıştır. Bu kapsamda, Türk otomotiv ana sanayii ürünlerinin ağırlıklı bir bölümü 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile hassas ürünler kapsamında değerlendirilmiş ve üçüncü ülkelerden yapılacak ithalatta 2001 yılına kadar, Topluluk Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) üzerinde bir koruma sağlanmıştır. Topluluk OGT' si yüzde 10 civarında olmasına rağmen, 1999 yılı itibarıyla Türkiye'nin otomotiv ana sanayiinde üçüncü ülkelere karşı uyguladığı koruma ortalama yüzde 25 civarındadır. Beş yıllık bir geçiş süresinin sonunda OGT ile aynı seviyeye indirilmesi öngörülen gümrük

vergilerinin uyum oranları, yıllar itibariyle yüzde 10, 10, 15, 15, ve 50 şeklindedir.

Ülkemizin geçmiş yıllarda Avrupa ile yakın ilişkiler içerisinde girme kararlılığı ve neticede GB Anlaşması ile başlatılan ekonomik bütünleşme, otomotiv sektöründe uluslararası rekabet gücüne sahip firmaların ülkemizde yatırım yapmasında önemli bir etken olmuştur. GB sonrası Honda ve Hyundai firmaları ülkemizde önemli yatırımlar yaparak üretime başlamıştır. Söz konusu Uzak Doğu ülkeleri firmalarının, diğer bir deyişle üçüncü ülke firmalarının, bu yatırım kararlarında yalnızca Türkiye'nin iç pazarı değil, diğer etkenlerle birlikte Avrupa pazarının cazibesi de etkili olmuştur. Ayrıca yabancı sermaye ortaklı yerli firmalar da daha fazla ürün çeşitliliğine ve ihracata dönük ekonomik ölçekte yeni yatırımlara başlamışlardır (Bedir, 1999:88).

GB, üye olmayan üçüncü ülkelerin üye olan ülkelere Türkiye üzerinden ihracat gerçekleştirme fırsatı sağlamış ve bu dönemde yatırımlar hızlanmıştır. Gelişmiş AB üyesi ülkeleri, GB sürecinde otomotiv yatırımları konusunda Türkiye'ye özel bir önem vermiştir.

Diğer taraftan, Türk otomotiv sanayii GB ile AB otomotiv sanayiiyle sıkı bir işbirliği içerisinde olmuştur. Rekabet artmış ve bunun getirdiği dinamizm, modern ürün çeşidinin oluşmasını ve kalitenin artmasını sağlamıştır. AB'nin ekonomik olarak üretmedikleri ürünler, Türkiye'de rahatlıkla üretilmiştir. Türk otomotiv sektöründe yalın üretim ve yalın yönetim felsefesi yerleşmiştir. Dolayısıyla GB sonrası otomotiv sektöründe elde edilen kazanımlar, otomotiv ihracatının çok büyük kısmının AB üyesi ülkelere gerçekleştirilmesine ve bu ülkelere yapılan ihracatın hızlanmasına neden olmuştur.

GB kararı ile birlikte, 1990 öncesi koşullara göre çok farklılıklar taşıyan pazar ve rekabet koşulları Türkiye'nin otomotiv sanayiini yeni bir yapılanma sürecine sokmuş bulunmaktadır ([www. sabah.com.tr](http://www.sabah.com.tr)).

4.3.4. Otomotiv Sektöründe Teknoloji

Otomotiv sanayii ihracatının artışıında teknolojinin ayrı bir önemi vardır. Çünkü motorlu kara taşıtları imalatı ile ilgili otomotiv sanayii küresel nitelikte ve yoğunluğu yüksek bir sanayii dalıdır. Dünyada 6 ülkeye ait 20 dolayında firma, üretim ve ticaretin %90'nından fazlasına hakimdir. Bu nedenle bu sanayii dalında üretim yöntem ve teknolojisi küresel niteliktedir (DPT, 2005:16).

Türkiye'deki otomotiv sanayii 1960'lı yıllarda önce "İthal İkamesi" amacı ile kurulmuş, 1990'lı yıllarda ise "İhracata Yönelik" rekabetçi bir sanayii niteliğini kazanmıştır. Burada Türkiye'de üretim için işbirliği yapılan küresel firmalarla Türkiye'deki ortakları arasındaki yoğun entegrasyonun gerçekleşmesi bu süreci başlatmış ve geliştirmiştir. Sektör ihracatının %70'nin AB ülkelerine ihraç edilmesi, ulaşılan teknoloji düzeyinin uluslararası bir düzeye geldiğini göstermektedir.

Türk otomotiv sanayiinde uygulanan üretim yöntem ve teknolojileri, uluslararası düzeyde ve ana firmaların kullandıkları yöntem ve teknolojilerle eşdeğerdir. Son zamanlarda Çin'den ithal edilmeye çalışılan otobüslere, Otomotiv Sanayii Derneğinin "teknik açıdan yetersiz" olduğu gerekçesiyle ithaline karşı çıkması otomotiv sektöründe kullanılan teknik ve teknolojinin uluslararası düzeyde olması gerektiğinin önemini vurgular niteliktedir (Cumhuriyet, 2006). Ayrıca özellikle son yıllarda gelişen Ar-Ge olanak ve kapasitesi ile Türkiye'deki otomotiv sanayiinde, üretim yöntemleri ve ürün teknolojilerini geliştirme çabalarını arttırmaktadır.

Otomotiv firmalarının hem yerel, hem uluslararası pazarlarda rekabet edebilmeleri, yenilenmiş araçların cazip fiyatlar ile satılmasına bağlı olmaktadır. Sektörde kısa dönemde üretkenlik ve işgücü maliyeti, uzun dönemde ise Ar-Ge yatırımları ve yenilikçilik rekabetin temel kurallarıdır. Ar-Ge harcamalarında, ilk sırada Amerika ikinci sırada AB ülkeleri gelmektedir.

Japonya üçüncü sırada yer almaktadır. En çok Ar-Ge harcaması yapan üç sektörün “Bilgi İşlem”, “Otomotiv Ana ve Yan Sanayii” ve “Biyoteknoloji” sektörleri olması, otomotiv sektöründe teknolojinin önemini ifade etmektedir (DPT, 2005:9).

Otomotiv sektöründeki teknolojik yenilenme hem maliyet, hem müşteri memnuniyeti ve rekabetten kaynaklandığı gibi, hem de çevre, güvenlik gibi nedenlerden kaynaklanmaktadır. Müşterilerin araçların değişen maliyetlerinden çok etkilenmelerine bağlı olarak, dizel araçların pazardaki payı artmaya başlaması, Avrupalı ve Japon otomotiv üreticileri dizel teknolojisi konusunda sıkı bir rekabet halinde bulunması ile çevreyi korumayı ve kazaları azaltmayı sağlayan yenilikler, bu sektörde teknolojinin çok dinamik yapıda olduğunu göstermektedir (DPT, 2005:63).

Türk otomotiv sektörü, dünyadaki otomotiv sanayiindeki gelişmeleri yakından takip etmektedir. Türkiye'nin dünyadaki otomotiv teknolojisini ve üretimde kullanılan yöntemleri kullanarak üretmiş olduğu ürünleri yurtdışına ihraç ediyor olması, bunun talep görmesi ve bu talebinde gittikçe artıyor olması küresel teknolojinin kullanıldığının bir ifadesidir.

1990'lı yıllarından sonra kapasite artışı yanında, özellikle rekabet için teknoloji yenileme ve yeni model yatırımları ile Ar-Ge çalışmaları büyük hız kazanmıştır. Yeni teknolojiler kullanılmak suretiyle üretilen yeni model otomobil ve hafif ticari araçların dış pazarlarda talebinde büyük artış olmuştur. Son yıllarda gerçekleşen yatırımlarla Avrupa'nın hafif ticari araç üretim merkezlerinden biri olan Türkiye, 2004 yılında hafif ticari araç ihracatından 2.5 milyar dolar gelir elde etmiştir. Fiat Doblo ile başlayan hafif ticari araç üretim atağı son iki yılda Ford Transit Connect ve Peugeot Partner ile devam ederek büyümüştür ([www. sabah.com.tr](http://www.sabah.com.tr)).

4.3.5. Otomotiv Sektöründeki Nitelikli İşgücü

Türk otomotiv sanayiinde iyi eğitilmiş, nitelikli kalifiye insan gücü sektörü, küresel pazarlar için uygun bir üretim merkezi haline dönüştürmüştür. Bu özelliğiyle otomotiv sanayiimiz uluslararası sermayenin en fazla ilgi duyduğu ve ihracata dönük yatırımlar yaptığı bir sektör durumundadır (DPT; 2005:104).

İşgücü verimliliğini ve uluslararası rekabeti olumlu yönde etkileyen, yabancı sermayenin Türkiye’de yatırım yapmasında önemli rol oynayan kalifiye ve nitelikli işgücü, ihracat performansının artmasında önemli bir unsurdur. Sektör yapısı itibariyle nitelikli işgücünü zorunlu kılmaktadır. Özellikle kriz dönemlerinde üretim %50 azalmasına rağmen, sektörde yüksek nitelikli işgücünün yetiştirilmesindeki maliyet nedeni ile işgücünün korunması için azami özen gösterilmesi, bu sektördeki işgücünün önemini anlatmaya yetmektedir.

Tablo 4.41’de 1990’dan günümüze kadar adet itibariyle personel yapısı ve sayısı, bazı yıllar itibariyle personelin toplam istihdamdan içindeki payı ve personel sayısı artış hızı görülmektedir. 1990 yılında 20.669 olan işçi sayısı 2005’de % 50 artarak 31.404 olmuştur. 1990’da 559 olan mühendis sayısı 2005’de 5 kat artarak 2.609, 1990’da 373 olan idareci mühendis sayısı 2005’de 3 kat artarak 966 ulaşmıştır. Sektörde çalışan nitelikli işgücü her geçen gün artmış, bu da verimliliğin artmasına sebep olarak ihracatın artmasında olumlu katkı sağlamıştır.

Otomotiv sanayiinde doğrudan istihdam 39.992 kişi dolayındadır. Ancak sektörün lokomotif etkisi nedeni ile ham madde sanayii ile ticari kesimindeki pazarlama, servis ve yedek parça alanları ile birlikte toplam istihdam çok daha fazla kişiye ulaşmaktadır.

Tablo-4.41:OSD Üyesi Firmaların İstihdam Yapısı (işçi sayısı)

	1990	%*	1995	2000	%*	2003	2004	2005	%*
İŞÇİ	20.669	83	18.800	24.494	77	25.853	30.770	31.404	78
ARTIŞ ORANI %			9	30		6	19	2	
BÜRO PERSONELİ	2.527	10	2.807	4.052	13	3.678	3.522	4.277	11
ARTIŞ ORANI %			11	44		-9	-4	21	
İDARECİ	578	2,3	661	777	2,4	629	745	676	2
ARTIŞ ORANI %			14	17		-19	18	-9	
MÜHENDİS	559	2,2	1.069	1.735	5,4	2.083	2.482	2.609	6,5
ARTIŞ ORANI %			91	62		20	19	5	
İDARECİ MÜHENDİS	373	1,5	508	695	2,1	902	937	966	2,4
ARTIŞ ORANI %			36	36		29	4	3	
TOPLAM	24.706		23.845	31.753		33.145	38.456	39.932	
ARTIŞ ORANI %			-3	33		4	16	4	

Kaynak:OSD Genel ve İstatistik Bülteni, 2006:33-37

(*) Toplam istihdam içindeki payı

Diğer taraftan otomotiv sanayiinde ürün ve üretimde uygulanan ileri teknolojiler ile maliyeti doğrudan etkileyen verimlilik ve rekabet gücünün önemli unsurunu oluşturan "Toplam Kalite Yönetimi", yüksek nitelikli işgücüne ihtiyaç duymaktadır. Sektörde Ar-Ge gereksinmesinin artması ile gelişen bu alandaki çalışmalar, bu ihtiyaca yeni bir boyut katmıştır. Bu yüksek nitelikli iş gücü gereksinmesi, sektör içinde sürdürülen yoğun eğitim faaliyeti ile karşılanmaktadır. AB üyesi ülkelerin çoğunda otomotiv sanayiinde çalışanlar, tüm hizmet ve imalat sanayii çalışanlarının % 25 ni oluşturan "Bilim ve Teknolojideki İnsan Kaynakları" sınıfında yer almaktadır.

Türkiye'de sektörde kalifiye işgücü ihtiyacını karşılamak amacıyla üniversitelerde bölümler, meslek yüksek okulları açılmıştır. Yeterli derecede nitelikli işgücünün bulunması ve bu sayısında sürekli artması doğrudan ve dolaylı olarak sektör ihracatına olumlu bir katkı sağlamaktadır.

4.3.6. Otomotiv Ana Sanayiinin Gelişmiş Bir Yan Sanayiine Sahip Olması

Otomotiv sektörü ihracat performansının artış nedenlerinden birisi de, dünya standartlarına uygun ve istenen özelliklerde üretim yapabilen güçlü bir yan sanayii bulunuyor olmasıdır.

Otomotiv yan sanayii, teknolojinin en hızlı geliştiği sanayii kollarından biridir. Dünya pazarlarındaki hızlı değişim sürecini takip etmek ve rekabet düzeyini korumak amacıyla sektörün sürekli yatırım yapması gerekmektedir. Sektörün ideal olarak toplam cirosunun %10'u kadar yatırım yapması gerektiği halde, makro ekonomi, global rekabet, üretim ölçeklerinin küçük olması ve maliyetlerin yüksekliği gibi nedenlerle bu oran %5'leri aşmamaktadır.

Türkiye, bulunduğu coğrafyada ileri düzeyde bir otomotiv sanayiini kurmuş olan tek ülkedir. Bu nedenle otomotiv yan sanayii hem Türkiye hem de Türkiye'de yatırım yapacak firmalar açısından stratejik önem taşımaktadır.

Otomotiv yan sanayii, ülkemizde imalatına başlanan ihraç amaçlı araçların da katkısıyla teknoloji olarak çok ileri bir düzeye gelmiş ve uluslararası denetimlerde, gelişmiş batı ülkelerinde faaliyet gösteren OEM firmalarına yönelik üretim yapacak düzeye erişmiştir. Otomotiv yan sanayii'nde faaliyet gösteren firmaların %30'u, uluslararası pazarlarda kabul gören kalite belgelerine (ISO 9000, QS9000, ISO14000 vs.) sahiptir.

Küresel araç üreticilerinin Türkiye'yi üretim üssü olarak seçmelerine paralel olarak Türkiye'deki otomotiv sektörünün yapısı, dünya pazarları için teknolojik düzeyi yüksek ve üretim miktarları ekonomik ölçeklerde araç ve parçaların üretildiği bir konuma dönüşmüştür. Daha önceleri sadece iç pazara yönelik araç üretilirken şimdi ihracata yönelik araç üretilmektedir. Bu yapısal değişimin sonucu olarak hem ana hem de yan sanayiimizde yerli

imalatla sınırlı rekabet gücünün yerini global piyasada rekabet gücü almış, ekonomik krizlerle gelen imalat dalgalanmaları yerini istikrarlı imalat programlarına bırakmış, iç piyasa talebiyle sınırlı müşteri kalite memnuniyet standardı, global standartlarda müşteri kalite memnuniyetine dönüşmüştür.

Müşteri, pazar, ürün ve rekabetin yerel yerine, küresel niteliğe dönüşmesi sonucunda, ana ve yan sanayii de yerel olmaktan çıkarak küresel konuma ulaşmıştır.

Sektördeki değişim, otomotiv yan sanayii firmalarının mevcut yapılarını, küresel araç üreticilerinin talepleri doğrultusunda, iyileştirmelerine yönelik çalışmalara (güncel teknoloji, alt yapı ve Ar-Ge'ye sahip, teknik iş birliğinde başarılı ve güçlü, özgün ürün geliştirme becerisi olan, yurt dışı küresel projelerden pay alabilme becerisine sahip, marka rekabet gücü yüksek firma olma gereksinimi) itmektedir.

Otomotiv ana sanayii, yan sanayiiden bağımsız düşünölemeyeceği gerçeğinden hareketle, otomotiv yan sanayiın bu özellikleri, ana sanayiinin de tercih edilme nedenidir. Ana ve yan sanayii arasındaki işbirliğiyle, daha kısa zamanda ve daha az harcamayla ürün geliştirilmekte, maliyet üstönlüğü sağlanmakta, ürün kalitesinde olumlu gelişmeler elde edilmektedir. Buda, ana ve yan sanayiinin birlikte gelişmesini zorunlu kılmakta, ihracat artışlarını tetiklemektedir.

SONUÇ

Gelişmiş ülkelerin sanayileşmesine paralel olarak geliştirdikleri teknoloji ve sermaye oluşumu, ulusal sınırlar dışına çıkmış, üretim, yönetim ve pazarlama yönünden uluslararası yapıya kavuşmuştur. Gelişmiş ülkeler arasında oluşan bu yapı, ülkeleri yeni pazar arayışına yöneltmiştir.

Gelişmekte olan ülkelerin temel hedefleri, istikrarlı bir büyümeye ulaşarak ekonomik güçlerini artırmak ve bu oranda siyasi ve ekonomik alanda dünya ülkeleri arasında itibarlarını yükseltmektir. Ancak, böyle bir hedefe ulaşılması, bu tür ülkelerde istikrarlı politikalar izlenmesini ve kalkınmaya yönelik üretim artışı sağlanmasını gerektirmektedir. Oysa, gelişmekte olan ülkelerin pek çoğu genellikle gayri safi milli hasılası düşük, nüfusu büyük ülkelerdir. Diğer bir ifadeyle, kişi başına milli gelirleri oldukça sınırlıdır. Bununla birlikte yüksek boyuttaki iç tüketim, gelirden tasarrufa ayrılan payın düşük seviyede kalmasına yol açmaktadır. Bu sebeple, yetersiz kalan iç tasarruflar yatırımları engellemekte ve üretim artışı sınırlı kalmaktadır.

Büyüyen nüfusu ile Türkiye gelişmiş ülkelerin önemli pazarlarından birisidir. Yabancı sermayenin Türkiye’de en çok yatırım yaptığı sektör, otomotiv sektörüdür. Nitekim 1929 yılında Ford Motor Company firması, İstanbul’da ilk defa montaj işine başlamış, Balkanlar, Rusya ve Ortadoğu’ya ihracat yapmak üzere günlük 48 adet kamyon ve otomobil üretimi gerçekleştirmiştir. Ancak 1930’larda, dünya ekonomik krizinin patlak vermesiyle üretim düşmüş ve kapanmak zorunda kalmıştır. 1950’den sonra planlı dönemde montaj sanayii yoluyla üretim gerçekleştirilen otomotiv sektöründe, yabancı sermayenin özendirilmesi ve yabancı sermaye ile işbirliği planlanmıştır. Sonraki dönemlerde montajdan imalata geçen otomotiv

sektörü, 1980 yılına kadar iç pazara dönük rekabetten uzak, dış rekabete karşı korunarak gelişimini sürdürmüştür.

1980'den sonra sektörün dışa açık, modern teknoloji kullanan ekonomik ölçekte üretim yapan, fiyat ve kalite yönlerinden uluslararası rekabet gücüne sahip bir konuma getirilmesi hedeflenmiştir. 1990'lı yıllarda otomotiv sektöründe köklü değişimler yaşanmış, yapılan yatırımlar ile "ihracata yönelik" rekabetçi bir sanayii koluna dönüştürmek için çaba sarfedilmiştir. Kapasite artışı yanında rekabet için gerekli olan teknoloji yenileme ve yeni model yatırımları ve Ar-Ge çalışmaları büyük hız kazanmıştır.

Günümüz itibariyle otomotiv sektörü hem ana sanayii hem de yan sanayiisiyle çok geniş bir alana yayılmakta ve istihdam sağlamaktadır. Sektörde faaliyet gösteren doğrudan yabancı yatırım şirketleri Türkiye'nin büyük ilk 500 firma içerisinde ön sıralarda bulunmaktadır. Bu firmaların ihracat, üretim, istihdam rakamları ve teknolojik alt yapıları yüksektir.

Türk otomotiv sanayii, özellikle 1995 Gümrük Birliği sonrası dışa dönük bir yapılanma sürecine girmiştir. Türk otomotiv sanayii üretimi 1995-2005 yılları arasında artmış, 1995'de 282 bin adetten 2005'de 879 bin adete yükselmiştir. Bu süreçte, Türkiye'de üretim tesisleri kalite ve verimlilik açısından dünya pazarlarına üretim yapacak konuma gelmiştir. 2005 yılı verilerine göre Türkiye, dünya otomotiv üretiminde 17. sıradadır. Uluslararası standartlarda üretim ve ürün kalitesi ile dünya pazarlarına ihracat yapan sektörün, 1990'da dünya ihracatından aldığı pay hemen hemen yok denecek kadar küçük iken, 2000'de %0.3'e 2005'de %1'e yükselmiştir.

1996-2005 döneminde, Türkiye otomotiv sanayii ihracatı ürün kompozisyonunda değişiklik olmuştur. 1999 yılına kadar ara malı ihracatı ağırlıklıyken, 1999'dan sonra tüketim malları ihracatı ağırlık kazanmıştır. Diğer bir değişle ana sanayi ihracatı, yan sanayi ihracatını aşmıştır. İhracat,

motorlu taşıt ihracatı şekline dönüşmüştür. Söz konusu dönemde ihraç edilen otomotiv adeti artmış, yurtiçi piyasada satılan araç sayısından fazla araç ihraç edilir bir konuma gelinmiştir. 2005 yılı itibariyle toplam üretilen araç sayısının %61'i ihraç edilmiştir. Firmalar iç piyasadaki dalgalanmalar, krizler, ölçek ekonomilerden yararlanma gibi nedenlerle ihraç amaçlı üretim yapmaya başlamışlardır.

Otomotiv sanayii ihracatında, en çok ihraç edilen araç türü otomobildir. Dünyada kişi başına düşen otomobil sayısının her yıl artması sonucu otomobil iç ve dış talebinde artış yaşanmıştır. Toplam sektör ihracatı içinde otomobil ihracatının payı %50'den fazla olup, onu kamyonet ve otobüs ihracatı takip etmektedir.

1996-2005 yılları arası Türkiye'nin ülke grupları itibariyle otomotiv sektörü ihracatında ilk sırada %64 ile AB ülkeleri yer almıştır. AB ülkelerini sırasıyla, Doğu Avrupa, NAFTA ve EFTA ülkeleri takip etmektedir. En çok ihracat yapılan AB ülkeleri, Almanya, İtalya, Fransa, İngiltere, İspanya, İsveç, Hollanda, Belçika ve Avusturya'yadır. AB'nin yeni üyesi olan Slovakya, Slovenya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Estonya, Litvanya ve Letonya'ya yapılan ihracat her geçen gün artmaktadır. Otomotiv ihracatı ile ihraç edilen ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ve GSMH arasında bir bağ bulunmaktadır. İhraç edilen ülkeler zengin veya zenginleşen yada büyüme oranı yüksek olan ülkelerdir.

Otomotiv sektörü, sürekli artış göstermesine rağmen, artış hızında dalgalanmalar mevcuttur. Bunun nedeni otomotiv sektörünün, içte ve dışta meydana gelen ekonomik istikrarsızlıklara karşı duyarlı bir sektör olmasından kaynaklanmaktadır. 1993 yıllarındaki istikrarlı yükselen sektör, 1994 yılındaki krizle pazar %50 azalmış ve 1996 yılından sonra yeniden artışa geçmiştir. İstikrarsız ortamlarda sektöre olan potansiyel talep, gerçek bir talebe dönüşmemekte ve ertelenmektedir. Nitekim dünyayı etkileyen krizlerde, sektör olumsuz etkilenmiş, ihracat azalmıştır. Bunda, sektörde büyük paya

sahip yabancı sermayenin krizlerden daha çabuk etkilenmesinin de rolü bulunmaktadır.

Otomotiv ihracatının artması, sektörün fiyat ve kalite yönünden uluslararası rekabet gücüne sahip olması açısından önemlidir. Rekabet edebilirliğin ölçütü olarak karşılaştırmalı üstünlüğün hesaplanmasında farklı yaklaşımlar geliştirilmiştir. Geliştirilen bu rekabet yaklaşımlarından "Karşılaştırmalı İhracat Performansı" yaklaşımı, belli bir sektörün ihracatının toplam ihracat içindeki payının, o sektörün dünyadaki ihracatının dünya toplam ihracatındaki payına oranıdır. Eğer endeks değeri 100'den büyük ise rekabetçi avantajın, 100'den küçük ise rekabetçi dezavantajın göstergesidir. Söz konusu rekabet endeksi kullanılarak belirlenen Türkiye'nin otomotiv sanayii ihracat performansında şu sonuca ulaşılmıştır; 1996-2002 yılları arası endeks değerleri 100'den küçük hesaplanmıştır. 1996'da 37.2 hesaplanan endeks değeri daha sonraki yıllar artışını sürdürmüş, 2002 yılında 93.2 olarak hesaplanmıştır. 100'den küçük hesaplanan bu endeks değerleri, sektörün uluslararası rekabette dezavantajlı olduğunu, dünya performansının altında bir performans sergilediğini göstermektedir. 2003 yılından itibaren endeks 100'den büyük hesaplanmıştır. 100'den büyük endeks değerleri sektörün uluslararası rekabet gücü kazandığını, sektör ürünlerinin uluslararası karşılaştırmalı üstünlüğünün arttığını, sektörün dünya ortalamasının üzerinde bir performans sergilediğini göstermektedir.

Gümrük Birliğine tam üyelik sonrası Türkiye otomotiv sanayii ihracatı, diğer sektör ihracatlarıyla yıllık ortalama artış ve toplam ihracat içindeki payı itibarıyla karşılaştırıldığında, sektör ihracatı 2002 sonrası diğer sektörlerle göre yüksek ve hızlı bir artış göstermiştir. Sektörün Türkiye toplam ihracatından aldığı payda sürekli artmıştır. Bu da otomotiv sektörünün diğer sektörlerle göre daha hızlı geliştiğini ve daha iyi performans sergilediğini göstermektedir.

Türk otomotiv sektörünün ihracat performansını olumlu etkileyen başlıca faktörleri şu şekilde sıralayabiliriz; Yabancı sermayenin Türk ekonomisi içinde en çok yatırım yaptığı sanayii dalının otomotiv sektörü olmasından kaynaklanan avantajları, Türkiye'nin coğrafi konumunun büyük ve zengin ülkelere yakınlığı, otomotiv sanayiinde ihraç edilen ürünlerin uluslararası mevzuata uygun olarak üretilmesi, otomotiv sanayiinde iyi eğitilmiş, girişimci, dinamik kalifiye insan gücünün olması, güçlü bir yan sanayiine sahip olunması, GB ile AB otomotiv sanayii ile sıkı bir işbirliği içersinde olunarak rekabette avantaj sağlanması.

Sonuç olarak, 1996-2005 sürecinde Türk otomotiv sanayiinin uluslararası piyasalarda rekabet gücü sürekli artmış, 2003 yılından itibaren dünya performansının üzerinde bir performans göstermiştir. Sektör, gerek dünya çapında yakaladığı rekabet gücü, gerekse dünya geneline yaptığı ihracat ile ekonomimizin dinamosu haline gelmiştir.

KAYNAKÇA

AKSOĞAN, Pınar

- 1999 Taşıt Araçları İmalat Sanayiinde Gelişmeler ve Beklentiler, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ş., İktisat ve Araştırma Müdürlüğü, Ağustos, Ankara.

AKSOY, Tamer

- 1990 Ortak Pazar ile Muhtemel Bir Entegrasyon Işığında Türk Otomotiv Sanayii Yatırımlar, OSD Yayınlar, Yayın No:20, İstanbul.

AZCANLI, Ahmet

- 1995 Türk otomotiv Sanayiinin Tarihsel Gelişimi, OSD Yayınları, İstanbul.

BAYRAKTAR, Sibel

- 1999 Otomotiv Sektörü, İMKB, Sektör Araştırması Serisi No:1, Nisan, İstanbul.

BEDİR, Atilla

- 1999 Gelişmiş otomotiv Sanayiilerinde Ana-Yan Sanayii İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayiinin Geleceği, DPT, İktisadi Sektörler ve Kordinasyon Genel Müdürlüğü, Yayın No:2495, Kasım, Ankara.

BEDİR, Atilla

- 2002 Türkiye’de Otomotiv Sanayii Gelişme Perpektifi, DPT, İktisadi Sektörler ve Kordinasyon Genel Müdürlüğü, Yayın No:2660, Kasım, Ankara.

BENSEL, A ve B. ÖZŞAHİN

- 1999 “Otomotiv 98’de Vites Küçülttü”, Global Bülten Dergisi,
Şubat:57-62

BİLGİN, Gezgin

- 1999 Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayii ve Türkiye’de Otomotiv Sanayiinin Durumu, DTM, Ankara.

BUĞDAYCI, Ahmet

- 1998 “Yan Sanayiinin En Büyükleri”, Capital, 2, Şubat:108-111

Cumhuriyet Gazetesi

- 2006 “Çin’den Otobüs Geliyor” 11 Ekim 2006

DEMİRCİ, Barbaros

- 1984 Otomotiv ve Otomotiv Yan Sanayii Sektör Raporu, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası A.Ş.Kredi ve Yatırım Müdürlüğü, Yayın No:5, İstanbul.

DİKMEN, Işık

- 1988 “Otomotiv Sanayii”, Otomotiv Endüstri Dergisi, Sayı:7, Kasım, Ankara

DPT

- 1985 Karayolları Taşıtları İmalat Sanayi VI Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT Yayınları, Yayın No:309, Ankara.

DPT

- 2001 Karayolları Taşıt Araçları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyon Raporu, DPT Yayınları, Ankara.

DPT

- 2005 Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013 Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT Yayınları, Kasım, Ankara.

DÜLGEROĞLU, Ercan

- 1991 Kalkınma Ekonomisi, Uludağ Üniversitesi, 2. Baskı, Bursa.

Eriş, M.GEZGİN

- 1999 “Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü, İktisadi Kalkınma Vakfı Dergisi, 143, Ocak-Nisan:62-88.

GÜLKAYA, Musa

- 1991 Otomotiv Yan Sanayiinin Hedef Pazarlara İhraç İmkanları, İGEME Yayınları, Ankara.

İGEME

- 2004 2003 Yılı Otomotiv ve Yan Sanayii İhracatımız ve 2004 yılına ilişkin Beklentiler, İGEME’ye bakış, yıl 8, ocak nisan 2004, Sayı 26, Ankara.

İKV

- 1999 Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de otomotiv Sektörü, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, Yayın No:154, Ocak, İstanbul.

İLKİN, Teoman

- 1991 “Türk Otomotiv Sanayiinin Geleceğine Bakış” ,TMMO, III.Otomotiv Ve Yan Sanayii Sempozyumu, MMO, Bursa.

İSO

- 2002 Otomobil Sanayii Sektörü, İstanbul Sanayi Odası, Yayın No:2002/4, Şubat, İstanbul.

İTO

- 2003 Otomobil Sanayii Sektör Raporu, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Şubat, İstanbul.

İYİBOZKURT, Erol

- 1997 Güncel Ekonomik Sorunlarımız, Küreselleşme ve Ekonomimiz, Ezgi Kitabevi Yayınları, Genişletilmiş 4. Baskı, Bursa

KAZGAN, Gülten

- 1988 Ekonomide Dışa Açık Büyüme, Altın Kitaplar Yayınevi, 2. Basım, İstanbul.

KİBRİTÇİOĞLU, Aykut

- 1996 “Uluslararası Rekabet Gücüne Kavramsal Bir Yaklaşım”, Verimlilik Dergisi, Milli Prodüktivite Merkezi, Ankara.

KUTAY, Pars

- 1994 AB ve Otomotiv Sanayii, Ekonomik ve Ticaret Müşavirliği, Brüksel

MAYBEK, İ. Engin

- 2006 2005 Yılı Taşıt Araçları ve Yan Sanayii Sektör Raporu, Uludağ İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği, Ocak, Bursa.

ORHAN, Z.Osman

- 1997 Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayiinin ve Otomotiv Yan Sanayiinin Rekabet Gücü, İTO, Yayın No:1997-14, İstanbul.

OSD

- 2005 Haber Bülteni, Temmuz, OSD Yayını, İstanbul.

OSD

- 2005 Aylık İstatistiki Bilgiler Bülteni, OSD Rapor: 2005, Aralık, İstanbul.

OSD

2005 2005 Değerlendirme Raporu, OSD, İstanbul.

OSD

2006 Otomobil ve Toplam Motorlu Araç Parkı Dünya ve Türkiye, OSD Rapor: 2006/4, Nisan, İstanbul.

OSD

2006 Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret (1992-2005) Yılları, OSD Rapor: 2006/1, Mart, İstanbul.

OSD

2006 Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayii, OSD Rapor: 2006/6, Ağustos, İstanbul.

OSD

2006 Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni, OSD Rapor: 2006/I, İstanbul.

ÖZBEY, F. Rana

1999 Bütünleştirilmiş Sanayii Stratejisi Çerçevesinde Türkiye'de Sanayiileşmenin Değerlendirilmesi, Anadolu Üniversitesi Yayınları, No:1162, Eskişehir.

PEKARUN, İzzet

1977 Otomotiv Sanayii Araştırması, Otomotiv Sanayii Ürünlerinin Arz ve Talebi, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Sektör Araştırması, Yayın No:11, İstanbul.

SEYİTOĞLU, Halil

1997 Otomotiv Raporu, Gesiad Yayınları, Bursa.

SÖNMEZ, A. Eğdirici

- 2003 Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Pazar Araştırması, Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Ekim, Ankara.

ŞEVLE, Ercüment

- 1995 “Devrim Otomobilinden Bugüne Türkiye Otomotiv Sanayii” TMMO (Haz.), IV. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu Bildiriler Kitabı, İstanbul:MMO Yayın No:178:7-14:

TEZER, Ercan

- 1997 Dünya Otomotiv Sanayiine Bir Bakış, Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu Bildiriler Kitabı, TMMOB Yayını, Kasım, Ankara.

TMMOB

- 1993 1993 Sanayii Kongresi Türk otomobil Sanayii Verimlilik Analizi, MMO Yayın No:159, Bursa.

TÜRKAN, Ercan

- 2005 Türkiye’de Ekonomik Aktivite İçinde Yabancı Sermaye Payı, TCMB Yayınları, Ankara

Türkiye Vakıflar Bankası

- 2003 Otomotiv Sanayii, Türkiye Vakıflar Bankası Sektör Araştırması, Serisi No:28, Ankara.

ULUSOY, Murat

- 2000 Türk Otomotiv Sektörünün Yapısı ve İhracatı Geliştirme Stratejileri, Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

ÜNSAL, Necla

- 1989 Otomotiv Sanayiinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik, Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları:392, Ankara.

YEŞİLYURT, S. Sercen

- 2002 Otomotiv Yan Sanayiinde İthalat-İhracat, Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

YÜKSELER, Zafer ve E. TÜRKAN

- 2006 Türkiye'nin Üretim ve Dış Ticaret Yapısında Dönüşüm, Tüsiad-Koç Üniversitesi Ekonomik Araştırma Formu, Haziran, İstanbul.

YÜZAL, Sinan

- 2006 Otomotiv Ana ve Yan Sanayii, Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Yayımlanmamış Rapor, Ankara.

www.arsiv.sabah.com.tr/2005/11/29/otv158.html. 04.04.2007

www.automotorsport.com.tr/yaz101-280012-101,@2800.html.20.03.2007

www.intracen.org/appli1/TradeCom/TP_TP_IC.aspx.10.02.2007

www.kocsistem.com.tr/tr/haber_040506.asp.10.10.2006

www.mmo.org.tr/mmo/oda_gorusleri/otomotiv.htm.10.04.2007

www.oica.net/htdocs/Main.htm.24.01.2007

www.osd.org.tr/disticaret2005.pdf.10.02.2007

www.tcmb.gov.tr/yeni/evds/yayin/kitaplar/yabanci_sermaye.pdf.14.10.2006

www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm.10.02.2007

EK-1: Yıllar İtibariyle Otomotiv Sektöründe Ülke ve Ülke Grupları Bazında İhracat (\$)

ÜLKELER	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Almanya	221.220.412	214.468.897	223.221.421	318.207.895	564.259.960	764.193.497	846.550.097	856.109.002	1.061.217.153
Avusturya	18.723.946	20.860.629	18.764.322	17.856.656	14.816.318	26.638.393	40.823.344	49.058.721	96.543.516
Belçika-Lüksemburg	22.608.939	25.430.585	22.638.674	25.222.672	34.808.282	67.833.773	92.865.521	82.992.410	132.433.914
Danimarka	3.587.927	3.637.212	3.603.160	5.131.991	4.365.161	7.675.727	14.620.391	17.836.449	33.773.977
Finlandiya	3.022.202	2.112.336	3.031.191	4.792.711	1.557.720	2.509.130	3.262.942	40.563.658	91.722.551
Fransa	58.534.433	86.956.360	58.540.075	104.654.306	343.696.477	667.438.923	525.649.979	564.711.714	798.218.449
Hollanda	7.892.163	6.229.029	7.904.328	8.809.403	6.723.513	14.940.743	28.968.773	32.632.002	102.702.370
İngiltere	84.506.561	93.114.801	84.584.351	110.165.902	79.518.222	113.106.225	134.623.358	227.753.954	318.292.823
İrlanda	2.316.798	2.125.830	2.317.287	3.025.025	2.135.884	2.458.968	9.088.973	42.600.035	64.842.659
İspanya	11.430.783	10.980.107	11.451.276	50.168.814	35.942.881	53.940.133	104.887.718	127.901.054	321.818.226
İsveç	6.519.185	10.410.218	6.521.298	11.483.043	12.579.612	13.790.623	16.293.684	29.968.628	65.325.951
İtalya	217.173.014	185.798.020	217.240.755	139.445.705	169.709.981	386.899.571	521.192.516	603.048.887	727.182.281
Portekiz	2.683.665	2.752.785	2.684.919	8.138.610	6.452.854	8.788.368	33.053.058	36.131.273	58.941.820
Yunanistan	12.635.177	15.352.462	12.858.170	16.111.877	13.262.866	16.104.505	23.324.573	60.749.149	146.621.712
AB Toplam	672.855.205	680.229.271	675.361.227	823.214.610	1.289.829.731	2.146.318.579	2.395.204.927	2.772.056.936	4.019.637.402
İsviçre	10.420.279	9.128.901	10.420.279	5.086.385	5.741.525	8.980.326	13.676.839	20.157.105	31.447.246
Norveç	5.672.133	3.378.277	5.672.133	517.687	344.426	653.184	3.260.273	13.433.733	35.413.801
İzlanda	0	0	0	128.895	0	21.158	21.959	499.583	3.876.963
EFTA Toplam	16.092.412	12.507.178	16.092.412	5.732.967	6.085.951	9.654.668	16.959.071	34.090.421	70.738.010
AB+EFTA TOPLAMI	688.947.617	692.736.449	691.453.639	828.947.577	1.295.915.682	2.155.973.247	2.412.163.998	2.806.147.357	4.090.375.412
Güney Kore	818.694	1.251.449	846.694	51.681	314.656	1.782.503	1.536.956	1.755.076	4.545.362
Japonya	4.528.081	3.825.305	4.528.081	600.119	3.768.603	6.207.412	5.379.230	3.152.167	6.379.825
U.DOGU TOPLAM	5.346.775	5.076.754	5.374.775	651.800	4.083.259	7.989.915	6.916.186	4.907.243	10.925.187
Amerika	27.732.256	32.333.345	27.772.204	47.490.363	49.686.893	92.213.648	68.055.704	71.493.638	92.005.616
Kanada	2.110.171	1.466.777	2.110.171	2.446.602	775.164	2.383.735	2.077.638	1.421.607	1.275.610
Meksika	4.676.479	16.767.466	4.676.479	17.824.225	6.956.677	11.972.195	11.647.691	35.758.562	18.586.417
NAFTA TOPLAM	34.518.906	50.567.588	34.558.854	67.761.190	57.418.734	106.569.578	81.781.033	108.673.807	111.867.643
Bulgaristan	7.864.132	3.587.863	7.852.791	1.793.270	9.615.439	16.097.951	18.534.100	17.821.401	37.852.880
Çek Cumhuriyeti	539.343	2.155.341	560.606	3.100.976	2.500.332	5.901.411	18.834.762	25.550.244	44.439.232
Macaristan	1.317.543	1.548.524	1.329.342	3.019.655	7.860.559	1.363.615	21.486.275	69.751.697	98.682.809
Polonya	4.189.912	3.491.819	4.202.048	14.804.570	18.475.856	31.398.713	32.493.924	71.460.226	139.357.094
Romanya	14.059.506	10.864.384	14.060.150	10.681.781	5.693.650	64.462.680	42.877.918	72.005.674	107.715.784
Rusya Federasyonu	69.439.675	150.083.823	69.439.675	38.151.342	20.090.638	54.062.781	80.668.520	91.113.728	155.700.611
D.AVRUPA TOPLAM	97.410.111	171.731.754	97.444.612	71.551.594	64.236.474	173.287.151	214.895.499	347.702.970	583.748.410
BÖLGELER TOPLAM	826.223.409	920.112.545	828.831.880	968.912.161	1.421.654.149	2.443.819.891	2.715.756.716	3.267.431.377	4.796.916.652
Türkiye Toplam	1.246.045.278	1.371.819.090	1.249.719.843	1.675.163.905	1.998.484.447	3.274.874.483	3.475.090.251	4.319.298.558	6.095.219.893
Bölgeler/Türkiye	66,3	67,1	66,3	57,8	71,1	74,6	78,1	75,6	78,7

ÜLKELER	2004	2005
Almanya	1.598.466.843	1.649.789.895
Avusturya	149.390.610	162.060.610
Belçika	196.504.597	269.051.471
Lüksemburg	5.549.264	13.346.925
Danimarka	90.969.715	107.992.381
Finlandiya	125.230.745	133.691.834
Fransa	1.262.672.363	1.159.430.265
Hollanda	199.182.142	199.782.359
İngiltere	986.478.372	1.062.713.920
İrlanda	103.365.271	135.862.461
İspanya	468.703.248	657.989.936
İsveç	102.021.383	96.805.911
İtalya	1.285.204.391	1.482.994.541
Portekiz	76.895.001	74.908.554
Yunanistan	120.777.405	84.930.787
AB (15 Ülke) Toplamı	6.771.411.350	7.291.351.850
Slovenya	105.040.310	206.468.602
Slovakya	11.317.463	13.109.974
Polonya	222.052.363	237.208.015
Çek Cum.	45.737.580	61.180.167
Macaristan	90.968.181	89.911.218
Estonya	1.232.333	864.787
Litvanya	9.730.441	9.268.420
Letonya	1.432.711	2.459.587
Malta	9.405.905	4.034.301
Kıbrıs	0	0
AB (10 Ülke) Toplam	496.917.287	624.505.071
AB (25 Ülke) Toplam	7.268.328.637	7.915.856.921
İsviçre	75.594.650	80.997.092
Norveç	74.089.892	68.757.757
İzlanda	6.692.118	7.407.665
EFTA Toplam	156.376.660	157.162.514
AB (25 Ülke) +EFTA	7.424.705.297	8.073.019.435
Güney Kore	6.708.261	14.783.218
Japonya	10.738.690	14.744.465
U.DOĞU TOPLAM	17.446.951	29.527.683
Amerika	148.471.873	153.270.700
Kanada	2.523.986	3.156.155
Meksika	101.110.822	104.544.154
NAFTA TOPLAM	252.106.681	260.971.009
Bulgaristan	57.988.889	93.804.068
Romanya	189.364.707	378.136.319
Rusya Federasyonu	225.093.642	323.604.778
D.AVRUPA TOPLAM	472.447.238	795.545.165
BÖLGELER TOPLAM	8.166.706.167	9.159.063.292
Türkiye Toplam	9.906.235.689	11.398.847.618
Bölgeler/Türkiye	82,4	80,4

Kaynak:OSD Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret Yılları, 2006:3-8

ÖZET

ŞAH, Ömer Faruk. Türkiye Otomotiv Sektörünün İhracat Performans Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2007. Bu çalışmada, Türk otomotiv sektörünün ihracatı değerlendirilmiş ve sektörün ihracat performansı belirlenmeye çalışılmıştır. Performansın belirlenmesinde rekabet endeksi kullanılmıştır. Türk otomotiv sektörü, 1990'dan sonra dışa dönük bir yapılanma sürecine girmiştir. Uluslararası standartlarda üretim ve ürün kalitesi ile dünya pazarlarına ihracat yapan sektörün, 1990'da dünya ihracatından aldığı pay hemen hemen yok denecek kadar küçük iken, 2000'de %0.3'e 2005'de %1'e yükselmiştir. Gümrük Birliği tam üyelik sonrası Türkiye otomotiv sanayii ihracat performansı, dünya otomotiv ihracatı ve Türkiye'de diğer sektör ihracatlarıyla karşılaştırıldığında, sektör ihracatı sürekli artmış, özellikle 2002'den sonra hem dünyada hem Türkiye'de ortalamanın üzerinde bir performans sergilemiştir.

Türk otomotiv sektörünün ihracat performansını olumlu etkileyen başlıca faktörleri; yabancı sermayenin otomotiv sektörüne yaptığı yatırımlar, Türkiye'nin coğrafi konumunun büyük ve zengin ülkelere yakınlığı, sektördeki nitelikli işgücü, güçlü bir yan sanayiine sahip olunması, GB ile AB otomotiv sanayii ile sıkı bir işbirliği içerisinde olunarak rekabette avantaj sağlanması olarak sıralayabiliriz.

Anahtar Sözcükler

1. Türkiye Ekonomisi
2. Otomotiv sektörü
3. Otomotiv İhracatı
4. Otomotiv Sektörü İhracat Performansı
5. İhracat Performans Analizi

ABSTRACT

ŞAH, Ömer Faruk. Turkey's Automotive Sector Export Performance Analysis, Master Thesis, Ankara, 2007. In this study, the export of Turkey automotive sector has been evaluated and automotive sector's export performance has been tried to determine. It is used comparative export formula to determine performance. After 1990, Turk automotive sector enter a new structural process. The sector has started producing in international standarts and exporting to world market. While the share of Turkey automotive sector's export was very small in 1990, this share rose 0.3 percent in 2000 and 1.0 percent in 2005. After entering to Customs Union, when automotive export performance of Turkey compares with world automotive export and Turkey's other sector exports, automotive export has continuously increased. Especially after 2002, automotive sector in both Turkey and the world has showed a performance over the world automotive export average.

The main factors which affect automotive export performance of Turkey are; foreign capital investment, geographical place of Turkey in the world, quality of labor force, owing to a powerful automotive part industry and advantages of our entrance to Customs Union.

Key Words

1. Turkey Economics
2. Automotive Sector
3. Automotive Export
4. Automotive Sector Export Performance
5. Analysis of Export Performance