



## **OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ: SEKTÖREL BİR İNCELEME**

AUTOMOTIVE INDUSTRY IN TURKISH ECONOMY: A SECTORAL STUDY

**Ömer GÖRENER, Ali GÖRENER**

Beykent Üniversitesi, Uluslararası Lojistik Programı  
[omergorener@istanbul.com](mailto:omergorener@istanbul.com) [aligorener@beykent.edu.tr](mailto:aligorener@beykent.edu.tr)

### **ÖZ**

Otomotiv sektörü, ülke ekonomisine katkısı ve birçok farklı sektöre öncülük etmesi açısından önemli sektörlerden birisidir. Bu çalışmada, sektörün incelenmesi kapsamında öncelikle otomotiv sektörünün dünyadaki mevcut durumu ele alınarak ülkelerin ekonomilerine katkılarında bahsedilmiş, sonrasında Türkiye’de otomotiv endüstrisinin gelişimi ve mevcut durumu incelenmiş, son olarak da otomotiv sektörünün çözülmesi gereken sorunlarına değinilmiş ve çeşitli öneriler sunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Otomotiv Sektörü, Türkiye Ekonomisi, Sektörel İnceleme

### **ABSTRACT**

Automotive industry is one of the most important industry by contributions about Turkish economy and as an innovator for other industries. In this study, firstly, position of automotive industry in the world is examined. Secondly, automotive industry in Turkey, it’s evolution and current status about economy are explained. Lastly some suggestions are offered in terms of sectoral problems.

**Keywords:** Automotive Industry, Turkish Economy, Sectoral Study

### **1. GİRİŞ**

Otomotiv endüstrisi, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotifini olarak kabul edilmektedir. Ayrıca, demir-çelik, petro-kimya, otomotiv yan sanayi, lastik gibi sanayi dallarında başlıca alıcı konumundadır. Bu açıdan bakıldığında çok sayıda ve farklı iş kollarında tedarikçileri bulunduğu söylenebilir. Turizm, altyapı, inşaat, tarım ve ulaştırma gibi çeşitli sektörlerin ihtiyaç duydukları birçok motorlu araçta otomotiv sektörü tarafından sağlanmaktadır. Bu sektörde meydana gelen değişimler ekonomiyi önemli ölçüde etkilemektedir. Sektörde son yıllarda artan rekabet, değişen pazar yapısı ve küreselleşme nedeniyle gerçekleşen şirketler arası birleşmeler ve satın almalar sonucunda üretici firmaların

sayısının giderek azaldığı gözlemlenmektedir. Günümüzde yaklaşık yirmi firma, dünya otomotiv sanayinin ve pazarının % 90'ından fazlasına hâkim konumdadır.

Türkiye'de otomotiv sektörü; yarattığı katma değer, istihdama katkısı, vergi gelirleri ve birçok sektör için itici güç olmasıyla ekonomik açıdan büyük önem taşımaktadır. Ayrıca sektör, gelişmiş teknolojilerin ülkemize transferinde de önemli rol oynamaktadır.

## 2. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DÜNYADAKİ DURUMU

Otomotiv endüstrisi, Almanya ve Fransa'nın önderliğinde Avrupa'da doğmuş, 1900'lü yıllardan itibaren, önce ABD'de daha sonra Avrupa'da seri üretime geçilmiştir. 1960'lı yıllarda ise Japonya, üretimde gösterdiği başarı sayesinde önemli ölçüde ihracat yapar duruma gelmiştir. Otomotiv sektörü 1979'daki ikinci petrol şokunu izleyen resesyona ortamının olumsuz etkilerini dört yılı aşkın bir sürede atabilmiş, dünya motorlu taşıt üretimi 1979'da 41,6 milyon adet iken, 1982'de 36,1 milyon adete düşmüştür(Bedir,2004; Vakıflar Bankası Sektör Araştırmaları, 2003).

Dünya'da motorlu araç üretiminin son yıllardaki gelişimi incelendiğinde, 2002 yılına kadar üretimde Avrupa ülkelerinin lider konumda olduğu onun yakın takipçisinin ise Amerika olduğu görülmektedir. Fakat 2003 yılından itibaren üretimde liderliği Asya-Okyanusya ülkeleri ele geçirmiştir. Dünyadaki motorlu araç üretimine toplam olarak bakıldığında ise 2001 yılında % 3,6 gerilediği daha sonraki yıllarda ise artmaya devam ettiği görülmektedir. 2005 yılında üretim 2004 yılına göre % 3,1 oranında artmış ve yaklaşık olarak 66,5 milyon adete ulaşmıştır (OSD,2005). Bu üretim artışında en önemli payın Asya-Okyanusya ülkelerine ait olduğu görülmektedir.

2006 yılı itibariyle, dünyadaki motorlu araç üretimine üretici firmalar açısından bakıldığında ise ilk beş sıra şöyle oluşmaktadır: General Motors, Toyota, Ford, Volkswagen Group, Daimler Chrysler(OICA,2005). 2005 yılında gerçekleştirilen 66,5 milyon adetlik üretimin yaklaşık 33 milyon adedi bu beş firma tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu firmaların, üretimlerinin çoğunu otomobil ve hafif ticari araç üretiminde yoğunlaştırdıkları görülmektedir. Kamyon ve otobüs üretimi bu firmaların toplam üretimi içinde düşük bir oranda bulunmaktadır.

Transplant üretim (üretim birimlerini pazara yaklaştırma), yirminci yüzyılın ikinci yarısından başlayarak birçok şirketin gündemine girmiştir. Bu üretim modeli, bir taraftan

yatırımcı şirkete ucuz işgücü, hammadde temini ve çeşitli teşviklerden yararlanma gibi maliyet düşürücü katkı sağlarken; diğer taraftan yatırımın yapıldığı ülkede yeni istihdam yaratması, yerli sanayiye ve ekonomiye kaynak sağlaması nedenleriyle ön plana çıkmaktadır(OICA,2005).

Dünya motorlu araç satışlarına bakıldığında ise en fazla satılan aracın otomobil olduğu görülmektedir. Otomobil satışının ardından hafif ticari araç satışı gelmektedir. Bu sebeple üretici firmalar üretimlerinin çoğunu, bu iki tip aracın üretiminde yoğunlaştırmaktadırlar. Dünya’da otomotiv sanayinde üretilen ürünlerin artışına paralel olarak, üretici firmalar ve tedarikçi firmalar arasındaki rekabetin arttığını söylemek mümkündür.

2005 yılında olduğu gibi, 2006 yılı da dünya otomotiv talebinin arttığı bir yıl olmuştur. Toplam pazar % 3,4 oranında artarak 68,6 milyon adete yükselmiştir. Amerika pazarı %0,2’lik artış ile doyma noktasına ulaşırken, Avrupa pazarı % 2,6 artarak 22,4 milyon adete ulaşmıştır. Doğu Avrupa ülkelerinde otomotiv pazarının artış oranı % 21,1 gibi çok daha yüksek bir düzeyde gerçekleşmiştir. 2006 yılında Japon pazarındaki düşüşe(%-1,7) rağmen Çin(% 24,3), Hindistan (% 17,6) ve Güney Kore (% 2,7) ülkelerinde gelişen pazar sayesinde Asya-Pasifik bölgesinde toplam pazarın %7,3 oranında büyümesi söz konusu olmuştur. Otomobil ve hafif ticari araçlardan oluşan hafif araç satışları % 3,1 oranında artarak 65,8 milyon adete ulaşırken, ağır ticari araçlar % 9,7 oranında artarak 2,7 milyon adet olmuştur. 2006 yılında 50 milyonu otomobil, 16,3 milyonu hafif ticari araç ve 3,2 milyon ağır ticari araç olmak üzere toplam 69,5 milyon motorlu taşıt aracı üretilmiştir. Otomobil üretiminde artış %6,1 , ağır ticari araç üretiminde % 9,5 , toplam üretimde % 4,1 olarak gerçekleşirken, hafif ticari araç üretiminde ise % 2,7 oranında düşüş olmuştur. 2006 yılı motorlu araç üretimi Avrupa Birliği(AB) ülkelerinde 2005 yılına göre % 1,3 oranında azalarak 16,3 milyon adete gerilemiş ve AB’nin Dünya otomobil üretimindeki payı % 23 düzeyinde gerçekleşmiştir. NAFTA(Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması) bölgesi 15,9 milyon adetlik üretimi ile dünya üretiminden % 25,2’lik bir pay almıştır. Doğu Avrupa ülkelerindeki üretim % 13,1 artış ile 2,1 milyon adete ulaşırken, Asya Pasifik bölgesi % 9,5’lik artış ile 26,7 milyon adet düzeyine ulaşmıştır. Bu bölgenin toplam üretim içindeki payı %38 olmuştur (Kılıçkaplan,2006).

Dünya otomotiv sektöründe dış ticaret incelendiğinde, özellikle 1960’lı yıllardan sonra otomotiv sanayiinde ihracata dayalı olarak hızlı bir büyüme yaşayan Japonya’nın günümüze kadar en büyük ihracatçı olma konumunu devam ettirdiği görülmektedir. 1990’lı yıllarda

Japonya'nın otomotiv sanayi ürünleri ihracatında bir düşüş meydana gelmiştir (Bedir,1996). Bunun sebepleri olarak; Japonya'nın diğer ülkelerde yaptığı yatırımların tamamlanması ve üretime başlanmasıyla ihracat pazarlarında meydana gelen daralma, Japonya'da 1980 sonrası hızla artan işçi ücretleri ve Japonya'nın rekabet gücünde önemli bir unsur olan yalın üretim sistemlerinde Avrupa ve ABD'de sağlanan gelişmeler gösterilmektedir. Japonya'dan sonra en fazla otomotiv sanayii ürünü ihraç eden ülkeler arasında Almanya, Fransa ve İspanya bulunmaktadır. Fakat bu ülkeler ticaretlerini ağırlıklı olarak AB içinde yapmaktadırlar. Son yıllara baktığımızda ise Güney Kore otomotiv sanayii ürünleri ihracatını hızla arttırarak İspanyayı geçmiş ve dördüncü sıraya yerleşmiştir.

Ülkelerin ihracatlarının yanı sıra ithalatları da değerlendirildiğinde Japonya'nın otomotiv sanayii ürünleri ticaretinde büyük miktarda dış ticaret fazlası verdiği görülmektedir. ABD ise, yaptığı ihracattan fazla ithalat yaparak yüksek oranda bir dış ticaret açığı vermektedir. AB ülkelerindeki durum ABD'den farklıdır. Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya gibi otomotiv sanayiinde gelişmiş ülkeler önemli miktarda ihracat yaparken, aynı zamanda yüksek miktarda da ithalat yapmaktadırlar. Geçmiş yıllarda Almanya motorlu araç üretiminin yüzde 50'sinden fazlasını ihraç ederken, ithalatın pazar payı ise % 30'un üzerinde olmuştur. Bu oranlar İtalya için sırasıyla % 50 ve 55 mertebelerindedir Son olarak Güney Kore'ye bakıldığında ithalat oranının ihracata göre düşük kaldığı görülmektedir. Bu durumun özellikle ithalatta etkin olarak uyguladığı dolaylı korumacılıktan kaynaklandığı söylenebilir(Bedir, 1999; CCFA, 2006).

Günümüzde otomotiv sektöründe uluslararası boyutta ciddi bir rekabet yaşanmaktadır. Geçmişte ağırlıklı olarak fiyat rekabeti söz konusu iken, günümüzde fiyatla beraber kalite, ürün çeşitliliği ve geleceğe yatırım, rekabet açısından önemli unsurlar haline almıştır. Özellikle doymuş pazarlarda, satışları müşteri tercihleri belirlemekte ve dolayısıyla ürün geliştirme, marka ve model yaratabilme gibi unsurlar önem kazanmaktadır. Ayrıca harcamaların önemli bir kısmı çevresel standartların yakalanması, alternatif yakıt kullanımı, yakıt tasarrufu, güvenlik, daha az ve geri dönüşüme uygun malzeme kullanımı, gibi alanlara ayrılmaktadır. Ürün geliştirmede ve kaliteli ürün üretilmesinde tedarikçilerle doğru ilişkiler önem kazanmıştır. Özellikle, Japon üreticilerin ürün geliştirmede yan sanayiinin katılımına büyük önem vermeleri, Japon araç üreticilerinin yeni model geliştirme üstünlüğünde önemli bir etken olmaktadır.

Otomotiv sanayiinde yaşanan büyük rekabet sonucunda azalan kâr oranları, Ar-Ge harcamalarının artması ve yeni teknoloji kullanımına yönelik yüksek yatırım gerekliliği nedeniyle, şirketler arası birleşmelerde artış görülmektedir(Bedir,1999;2002).

### 3. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

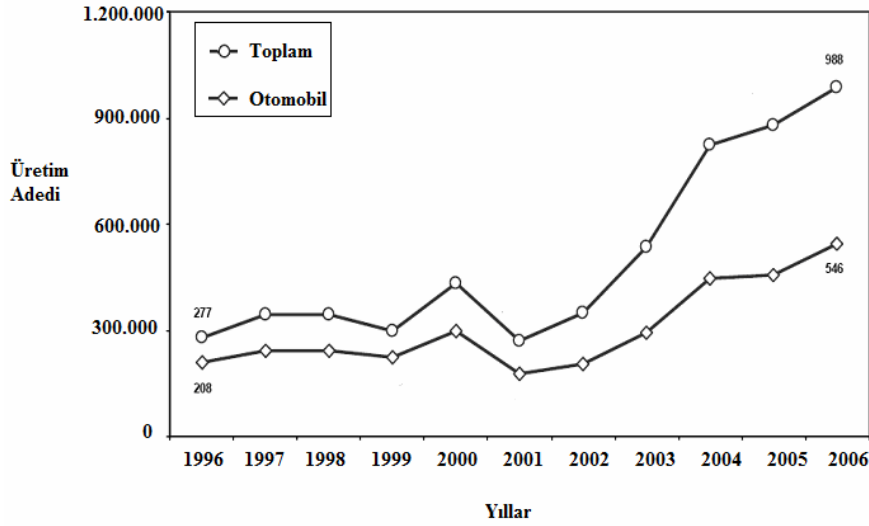
Türkiye'de otomotiv sektörü kapsamındaki üretim 1950'lerin ortalarında başlamış ve 1960'ların ortalarından itibaren hız kazanmıştır. 1950'li yıllarda bazı prototip araçların üretilmesinden sonra ilk montaj hattı 1954'te silahlı kuvvetlere jip ve kamyonet tedarigi için kurulmuş, 1955'te kamyon ve 1963'te otobüs montajına başlanmış, takip eden üç yıl içerisinde binek otomobil üreten montaj fabrikaları (Tofaş-Fiat, Oyak-Renault, Otosan-Ford) imalata geçmiştir. 1966'da ise otomotiv sanayi kendi tasarladığı modellerinin montajına başlamış ve Otosan tarafından o dönemlerin otomobili Anadolu üretilmiştir. İki büyük otomobil üreticisi Tofaş ve Oyak-Renault; İtalyan ve Fransız lisanslarıyla 1971'de imalat hatlarını kurmuşlardır (Vakıflar Bankası Sektör Araştırmaları,2003).

**Tablo 1.** Yıllara Göre Türkiye'de Otomotiv Sanayii Üretimi(Adet)(OSD,2006)

	<u>1963</u>	<u>1970</u>	<u>1975</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>	<u>1990</u>	<u>1995</u>	<u>2000</u>	<u>2005</u>
<b>Otomobil</b>	30	3,660	67,291	31,529	60,353	167,556	233,412	297,476	453,663
<b>Kamyon</b>	999	6.041	14,670	8,308	18,162	16,933	19,759	28,348	37,227
<b>Kamyonet</b>	1,458	4,395	18,489	7,322	7,888	10,553	16,808	68,807	349,885
<b>Otobüs</b>	12	806	1,284	1,101	1,637	1,689	1,279	4,213	5,406
<b>Minibüs</b>	631	1,099	5,222	2,130	7,397	7,898	7,645	20,597	26,162
<b>Midibüs</b>	0	4	239	491	2,191	4,288	3,537	11,506	7,109
<b>Traktör</b>	7982	7,518	32,365	16,936	37,830	30,098	44,068	37,434	34,907
<b>Toplam</b>	11,112	23,523	139,560	67,817	135,458	239,015	326,508	468,381	914,359

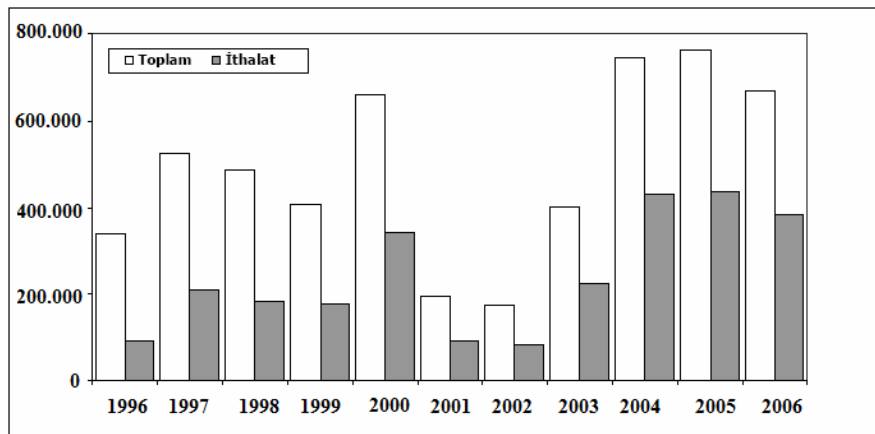
Türkiye pazarına Avrupalı ve Amerikalı otomotiv devlerinin dışında Uzak Doğu'dan Japonya girmiştir. 1987 yılında Mitsubishi, 1994 yılında Toyota, 1997 yılında Honda ve Güney Kore'den Hyundai firmaları, Türkiye otomotiv pazarıyla yakından ilgilendiklerini gerçekleştirdikleri yatırımlar ile göstermişlerdir(OSD,2007).

1996 ve 1997 yıllarında artan yurtiçi talebe bağlı olarak otomotiv sanayi üretiminde önemli artışlar görülmüştür. Ancak, 1997 yılı ortalarında Uzak Doğu ülkelerinde başlayan Asya Krizi ve 1998 yılında Rusya'ya yayılan kriz, 1998 yılının son çeyreğinden itibaren Türk otomotiv endüstrisini olumsuz olarak etkilemiştir. 1999 yılı ortalarından itibaren bu krizin otomotiv sektörü üzerindeki etkileri giderek hafiflemeye başlamıştır(Bedir, 2002).



Şekil 1. 1996-2006 Yılları Arası Otomobil Üretimi (OSD,2007)

2001 yılında otomotiv sanayi üretiminde büyük bir düşüş gerçekleşmiştir. Fakat 2002 yılından itibaren üretim hızla artmıştır. 2002 yılında otomotiv sektörü toplam üretimi 357.217 adet iken bu rakam 2003'te 562.466 adete, 2004'te ise 862.035 adete yükselmiştir. Bunun sebepleri olarak son yıllarda ürün çeşitliliğinin artması ve bazı yeni modellerin sadece Türkiye'de üretilip dünya pazarlarına ihraç edilmesi gösterilmektedir. 2005 yılında ihracattaki artışın desteği ile birlikte otomotiv sanayi ürünleri üretimindeki artış devam etmiş ve toplam üretim 914.359 adet olmuştur. Üretim; büyük kamyonda %20, kamyonette %16, otobüste %12, küçük kamyonda %5 oranında artarken midibüste %28, minibüste %7 ve traktörde %10 azalmıştır. 2006 yılında toplam 988 bin taşıt aracı üretilmiştir. Bu dönemde üretim 2005 yılına göre % 12 oranında artış göstermiştir(OSD,2006).



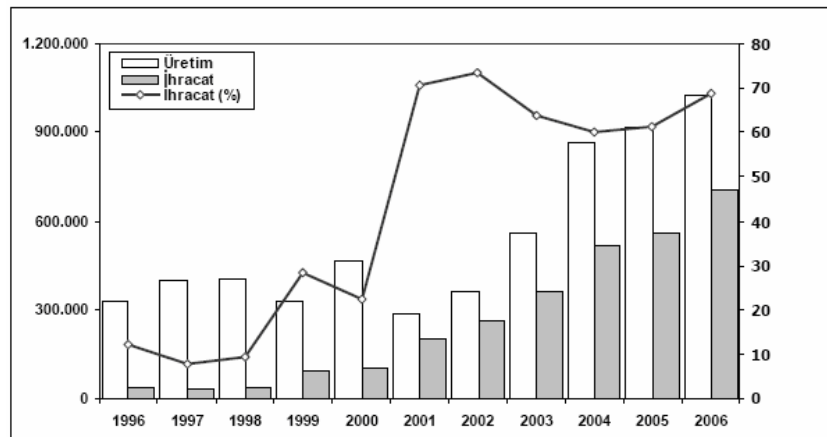
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Toplam	337.172	525.242	486.126	407.284	660.077	195.426	175.046	400.711	745.812	763.186	669.604
İthalat	93.720	210.035	183.829	175.497	342.174	94.211	83.291	223.224	432.293	438.114	384.322
İthalat (%)	28	40	38	43	52	48	48	56	58	57	57

Şekil 2. Toplam Pazar (Otomobil +Ticari Araç) (OSD,2007)

**Tablo 2.** Türkiye’de Otomotiv Sanayi Firmaları (OSD,2006)

Üretici Firmalar	Üretim Yeri	Üretime Başlama Tarihi	Lisans	Yabancı Sermaye Oranı (%)
A.I.O.S	Kocaeli	1966	ISUZU	29,74
ASKAM	Kocaeli	1964	DAIMLER-CHRYSLER/HINO	0
B.M.C.	İzmir	1964	-	0
FORD OTOSAN	Eskişehir Kocaeli	1983-2001	FORD	41
HONDA TÜRKİYE	Kocaeli	1997	HONDA MOTOR	100
HYUNDAI ASSAN	Kocaeli	1997	HYUNDAI MOTOR	70
KARSAN	Bursa	1966	PEUGEOT	0
M.A.N. TÜRKİYE	Ankara	1966	MAN	99,9
M.BENZ TÜRK	İstanbul Aksaray	1968-1985	MERCEDES BENZ	85
OTOKAR	Sakarya	1966	DEUTZ/L.ROVER/FRUEHAUF /AM GENERAL	0
OTOYOL	Sakarya	1963	IVECO	27
O.RENAULT	Bursa	1971	RENAULT	51
TEMSA	Adana	1987	MITSUBISHI	0
TOFAŞ	Bursa	1971	FIAT	37,8
TOYOTA	Sakarya	1994	TOYOTA	100
T.TRAKTÖR	Ankara	1954	-	37,5
UZEL	İstanbul	1962	M.FERGUSON	0

Türkiye’de 2006 yılı itibariyle otomotiv sektöründe 17 firma üretim yapmaktadır. 2005 yılında % 2,3 oranında büyüyen otomotiv pazarı, 2006 yılında % 12 oranında azalarak 670 bin adete gerilemiştir. Toplam pazarda ithalatın payı 2005 yılında olduğu gibi % 57 düzeyinde gerçekleşmiştir (OSD,2007). 2006 yılında otomobil pazarı % 15 azalarak yaklaşık 373.000 adet düzeyinde gerçekleşmiştir. Otomobilde ithalatın pazar payı %68 olmuştur. 2005 yılında olduğu gibi Euro değerinin enflasyon değerinin altında gerçekleşmesi, ithal otomobillerin cazibesini devam ettirmiş ve pazarın %68’inin ithal ürünlerden oluşmasına sebep olmuştur.



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Üretim	325.460	399.923	405.001	325.291	468.381	285.737	357.217	562.466	862.035	914.359	1.024.987
İhracat	39.252	31.174	37.926	92.051	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078	706.402
İhracat (%)	12	8	9	28	22	71	73	64	60	61	69

**Şekil 3.** İhracat ve Toplam Üretim (OSD, 2007)

Dış ticaret açısından, 1970-1995 arası otomotiv sektörü ihracat verileri incelendiğinde, bu yıllar arasında ihracatın üretim içindeki payının düşük olduğu görülmektedir. 1970-1980 arası yapılan üretim iç talebi karşılamaya yönelik olduğundan bu yıllar arasında ihracatın oranı düşük seviyede kalmıştır. 1980'li yılların başında ihracatta artış meydana gelmesine rağmen, 1982 yılından sonra ihracat rakamlarının oldukça düşük değerler aldığı görülmektedir. 2006 yılında sanayinin ihracatı geçen yıla göre %23 artışla 14,4 milyar ABD dolarını geçmiştir(www.uib.org.tr). Türkiye ihracatında birinci sırada yer alan sanayinin, toplam ihracattaki payı % 18 olmuştur. İhracatta lider sektörlerin, tüm ihracat toplamı içerisindeki payı Tablo 3'te gösterilmiştir.

**Tablo 3.** Lider Sektörlerin İhracattaki Payları (OSD,2007)

Sıra No	Sektörler	2005	2006	Değişim (2005/2006)(%)	2006 yılı İhracat Payı
1	Taşıt Araçları ve Yan Sanayii	12.598.072	15.482.067	22,9	%18
2	Hazır Giyim ve Konfeksiyon	13.699.068	13.987.651	2,1	%16,3
3	Demir ve Demir Dışı Metaller	9.705.226	12.738.849	31,3	%14,8
4	Kimyevi Maddeler ve Mamülleri	6.797.552	8.785.525	29,2	%10,2
5	Elektrik- Elektronik ve Makine	6.795.362	8.067.353	18,7	%9,4
<b>İhracatta ilk beş sektörün toplam ihracat içerisindeki payı(Toplam) =</b>					<b>%68.7</b>

### 3.1 Türkiye'de Otomotiv Sektörünün Ekonomiye Katkısı

Türkiye'de otomotiv endüstrisi, sahip olduğu yetişmiş insan gücüne bağlı olarak araştırma-geliştirme(Ar-Ge) çalışmalarını önemli ölçüde arttırmış ve özellikle uluslararası mevzuata uyum noktasında büyük bir başarı elde etmiştir. Tasarım, projelendirme ve ürün geliştirme konularında yükümlülükleri artan tedarikçi firmalarda ana sanayi gibi; teknolojiye, insan kaynaklarına, kendi tedarikçileriyle ilişkilerine, bilgiye ve kaliteye daha fazla önem vermeye başlamışlardır.

Otomotiv sektörü kayıt altına alınan, üretim ve ticari faaliyeti nedeniyle güvenilir ve kesin bir vergi kaynağı niteliğindedir. Ancak, istikrarsız iç pazar koşulları, aşırı ithalat, aşırı kapasite, firma sayısının fazla olmasından kaynaklanan sorunlar, özellikle yan sanayinin desteklenmesi için gereken finansman araçlarının yetersizliği, yönetsel sorunlar ve vergi sistemi, otomotiv endüstrisinin gelişmesinin önündeki somut engeller olarak karşımıza



çıkılmaktadır. Ayrıca, yaşanan ekonomik krizlerin yarattığı sıkıntılarda, ekonomimiz için itici bir güç olan otomotiv endüstrimizi olumsuz yönde etkilemiştir(Kılıçkaplan, 2006).

2005 yılında ülkemizdeki otomotiv sanayi firmalarının ödediği vergiler ve ücretler incelendiğinde bu rakamın toplam 1.760.480.224,63 YTL olduğu görülmektedir. Bu rakamın 716.354.672,89 YTL'sini ücret ve ikramiyeler oluştururken, diğer kısmını vergiler ve sosyal sigorta primleri gibi ödemeler oluşturmaktadır.

Otomotiv üretiminde uygulanan ileri teknolojiler nedeniyle, sektörde nitelikli iş gücüne ihtiyaç duyulmaktadır. Sektör içinde gerçekleştirilen sürekli eğitim, rekabet gücünün geliştirilmesinde büyük önem taşımaktadır. Sektörün en önemli avantajlarından biri, iyi yetiştirilmiş iş gücüdür. Sektördeki rekabet için gerekli olan nitelikli iş gücünün yetiştirilmesindeki maliyet unsuru nedeniyle diğer sektörlerden farklı olarak, otomotiv sektöründe iş gücünün sürekliliği önemlidir. Özellikle kriz dönemlerinde üretim azalmasına rağmen istihdamın korunmasına önem verilmektedir(Durak,2006; OSD,2007). 2000-2005 yılları arası otomotiv sektöründeki istihdam rakamları Tablo 4'de görülmektedir. 2005 yılı itibariyle bu oran yaklaşık 40.000 civarına ulaşmıştır. İstihdam rakamları incelenirken unutulmaması gereken önemli bir konu sektörün sağladığı dolaylı istihdam olanağıdır. Otomotiv sektörü, birçok sektörle yakın ilişkisi sebebiyle doğrudan istihdamın çok üzerinde bir dolaylı istihdam olanağı oluşturmaktadır.

**Tablo 4.** 2000-2005 Yılları Arası Otomotiv Endüstrisi İstihdamı (OSD,2006)

	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
<b>İşçi</b>	24,494	19,268	20,745	25,853	30,770	31,404
<b>Büro Personeli</b>	4,052	4,032	3,800	3,678	3,552	4,277
<b>İdareci</b>	777	874	737	629	745	676
<b>Mühendis</b>	1,735	1,785	1,760	2,083	2,482	2,609
<b>İdareci mühendis</b>	695	721	881	902	937	966
<b>Toplam</b>	31,753	26,680	27,923	33,145	38,456	39,932

## 3.2 Türkiye'de Otomotiv Sektörünün Önemli Sorunları

### 3.2.1 Ana ve Yan Sanayi Arasında İşbirliği Eksikliği

Günümüzde artık rekabet firmaların tedarik zincirleri arasındadır. Tedarik zincirindeki tüm paydaşlar(üreticiler, tedarikçiler, dağıtıcılar, mağazalar vd.) stratejik ortaklık kapsamında hareket ederek uzun süreli, karşılıklı anlayış çerçevesinde ilişkiler kurmak zorundadırlar. Aksi takdirde rekabet edemez duruma düşerler. Gelişmiş otomotiv sanayilerine sahip ülkelerde, ana ve yan sanayi arasında güven unsurunun ön planda olduğu, işbirliğine dayalı ilişkiler

kurulduğu görülmektedir. Bu durum, bu ülkelerin otomotiv endüstrilerinin rekabet gücünü arttırmakta ve onları diğer ülkelere karşı üstün duruma getirmektedir.

Türkiye’de otomotiv endüstrisine bakıldığında güçlü bir yan sanayinin oluştuğu söylenebilir. Oluşan bu güçlü yapının iyi kullanılarak, ana ve yan sanayi firmaları arasında işbirliğine dayalı ilişkilerin geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Türkiye’de ana ve yan sanayi ilişkileri incelendiğinde ortaya çıkan bazı problemleri şu şekilde ifade edebiliriz:

- Ana ve yan sanayi arasında; kalitenin ve verimliliğin artırılması, maliyet düşürme ve ürün geliştirmeye yönelik ortak faaliyetler yeterli düzeye ulaşmamıştır.
- Ana ve yan sanayi arasındaki ilişkiler sözleşme çerçevesinde gerçekleşmektedir. Ancak, sözleşme süreleri genelde kısadır. Gelişmiş otomotiv endüstrisine sahip ülkelerde ise uzun süreli işbirliğine dayalı sözleşmeler mevcuttur.
- Tedarikçi firmalar, üretimlerinde ağırlığı teşkil eden üründe tek bir ana firmayla çalışmayıp, birçok firmaya ürün teslimatı yapmak durumunda olduğundan ana ve yan sanayi firmaları arasındaki işbirliğinde sorunlar ortaya çıkmaktadır
- Yan sanayici seçiminde maliyet faktörü geçmişe göre önemini kaybetmiş olsa da halen ön planda olduğu görülmektedir.

Yan sanayi ve ana sanayi ilişkilerinin stratejik işbirliğine dayalı şekilde artması halinde otomotiv sektörünün rekabet gücünü arttıracığı ve ülke ekonomisine olumlu katkı yapacağı açıktır(Bedir, 1999;2002).

### **3.2.2 Satış Vergilerinin Yüksekliği**

Türkiye’de otomobil satış vergilerinin yüksek oluşu, talebi önemli ölçüde etkilemektedir. Bu vergilerin gelişmiş otomotiv sanayilerine sahip ülkelere göre oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Şu anda Türkiye’de otomobil satışında, ÖTV ve KDV olmak üzere iki tür vergi uygulanmaktadır. Binek otomobiller için ÖTV oranlarına bakıldığında, bu oranın otomobilin motor silindir hacmine göre değiştiği görülmektedir. Motor silindir hacmi 1600 cm<sup>3</sup>’ü geçmeyenlere % 37, 1600-2000 cm<sup>3</sup> arasında olanlara %60, 2000 cm<sup>3</sup>’ü geçenlere yüzde 84 oranında ÖTV uygulanmaktadır. KDV oranı ise % 18’dir. Bir binek otomobile uygulanan vergiyi örnekle açıklarsak;

Fatura Bedeli:		23.517,87	(YTL)
İskonto:		(-) 3.253,74	
ÖTV Matrahı: 20.264,13	;	ÖTV Tutarı (%37): (+) 7.497,73	
KDV Matrahı: 27.761,86	;	KDV Tutarı (%18): (+) 4.997,13	
Toplam:			32,758.99 (YTL)

Görüldüğü gibi iskontolu fiyatı 20.264,13 YTL olan bir binek otomobiline önce ÖTV uygulanmış, sonra ÖTV'li tutar üzerinden KDV uygulanmıştır. Bu durumda aracın vergisiz fiyatının yaklaşık %60'ı oranında bir vergi uygulaması söz konusu olmaktadır(Yaz, 2006).

### 3.2.3 İthalat Artışı

1996 yılında Gümrük Birliği'ne girilmesiyle beraber, taşıt aracı ithalatı kontrolsüz biçimde artış göstermeye başlamış ve ithalattaki bu artış günümüze kadar devam etmiştir. Otomotiv sektörü özellikle Gümrük Birliği'nin tamamlanmasından sonra gerçek anlamda uluslararası rekabet ile karşı karşıya kalmış ve ithalat artışı sektörü zor duruma sokmuştur.

2006 yılı otomotiv sektörü satış verileri incelendiğinde 669.604 adetlik satışın 384.322 adedini ithalatın karşıladığı görülmektedir. Bu da toplam satışın %57'lik kısmını oluşturmaktadır. Yetersiz olan iç talebin üretim yerine ithalatla karşılanması hem ülkemizdeki otomotiv sanayi firmalarını kötü yönde etkilemekte hem de dış ticaret dengesine olumsuz katkı yapmaktadır.

### 3.2.4 Sektörün Diğer Sorunları

Belirtilen problemlerin dışında, Türkiye'de otomotiv sektörünün diğer sorunlarını şöyle sıralayabiliriz:

- Çok uluslu şirketlerin; düşük maliyetli üretim, yüksek kaliteli ürün ve ileri teknoloji gibi avantajlarla yerli şirketleri olumsuz etkilemesi,
- Nitelikli iş gücü için eğitime verilen önemin artmasına rağmen, üniversite ve sanayi ilişkilerinin yeterince gelişmemiş olması,
- Kapasite kullanım oranının artmasına rağmen yeterli düzeye ulaşamaması,
- Ar-Ge çalışmalarının yeterli olmaması ve bu alana aktarılan kaynağın dünya ortalamasının altında kalması,
- Yerli sermayenin yetersizliği ve girdi fiyatlarının yüksek oluşu,
- Otomotiv sektörünün kriz ve talep daralması durumunda diğer sektörlerle nazaran fazla etkilenmesi.

#### 4. SEKTÖRE YÖNELİK BEKLENTİLER

Otomotiv sektörüne yönelik en önemli beklenti, yeni yatırımların gerçekleştirilmesidir. Sektörde en az 5 milyar dolarlık yeni yatırım ile; kısa vadede 1 milyon adet üretim, 14 milyar dolarlık ihracat, orta vadede 2 milyon adet üretim, 25 milyar dolarlık ihracat ve 600 bin kişilik nitelikli insan gücü istihdamı sağlanabileceği belirtilmektedir.

Sektörde hedeflenen rakamlara ulaşılabilmesi için;

- Rekabetçi yapının korunması,
- Gerekli teşviklerin verilmesi,
- Ana ve yan sanayi arasında işbirliğinin güçlendirilmesi,
- Sektörün gelişimi için çok önemli olan ürün geliştirme faaliyetlerine önem verilmesi,
- Ürün geliştirme ve tasarımla ilgili yetkinliklerimizin artırılması gerekmektedir(Durak, 2006;OSD, 2007).

Sektörde iç pazarın yaklaşık % 5 artacağı tahmin edilmekte, ihracatta ana ve yan sanayi olmak üzere toplam % 10 dolayında bir ihracat artışı hedeflenmektedir. Halen toplam 4 kıtada (Avrupa, Asya, Avustralya, Afrika) 150'den fazla ülkeye ihracat yapılmaktadır. Ancak ihracatın yaklaşık % 70'i AB ülkelerine yöneliktir. Önümüzdeki yıllarda bu pazarlardaki payın korunması ve Rusya, Ortadoğu, Afrika'ya olan ihracatında genişletilmesi hedeflenmektedir(OSD,2006).

Sektörün içinde bulunduğu olumsuz koşulların giderilmesi için belirlenen diğer sektörel ihtiyaç ve hedefler ise aşağıdaki şekilde ifade edilmektedir(Azcanlı, 2006):

- Gümrük Birliği mevzuat uyumu çerçevesinde Avrupa Birliği ülkeleri ile vergilendirmede eşitliğin sağlanması,
- Gümrük Kanunu'nun ihtiyaca cevap verecek şekilde oluşturularak ilgili mevzuatın düzenlenmesi,
- Sektör tarafından benimsenen ihracata dayalı büyüme stratejisinin bir gereği olarak, sektörün ihracata göre yapılanmasını sağlamak amacıyla doğru verilere dayanan bir ana planının uygulanması ve bu kapsamda devlet-özel sektör işbirliğinin oluşturulması,
- Sektöre yönelik olarak, müşteriye hizmet kalitesini artırıcı bir takım düzenlemelere gidilmesi, servis ve eğitimli personel sayısı gibi bir takım standartların getirilmesi,
- Verilmiş olan teşviklerin gereğinin yerine getirilmesi,

- İhracat konusunda azami teşviklerin sağlanması.

## 5. SONUÇLAR

Otomotiv endüstrisi, yarattığı katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve teknolojik gelişmeye liderlik etmesi açısından ülke kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Demir-çelik, lastik-plastik, dokuma, cam, boya, elektrik ve elektronik gibi birçok sektörden girdi alması ve pazarlama, tamir, bakım, yedek parça satışları, finansman hizmetlerinde yarattığı iş hacmi nedeniyle de ekonomilerde sürükleyici bir özelliğe sahiptir. Sanayileşmiş ülkelerin çoğunda otomotiv sektöründe faaliyet gösteren firmalar, ülkelerin büyük şirketleri sıralamasında ilk sıralarda yer almaktadır.

Dünya’da otomotiv sektörü, gün geçtikçe gelişen ve ülke ekonomileri için önemi artan bir sektördür. Bu sektörde firmalar arası rekabet hızla yükselmekte ve buna bağlı olarak verimlilik artışı, kaynakların etkin kullanımı, idari ve teknik organizasyon gibi unsurlar büyük önem kazanmaktadır. Bu kapsamda; teknolojiye ve ürün geliştirmeye yatırım, kalite yönetimi, ana ve yan sanayi arasında işbirliğine dayanan ilişkiler, nitelikli iş gücü istihdamı, esnek üretim sistemlerinin oluşturulması ve etkin pazarlama gibi konular rekabette öne çıkmayı belirleyen unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye’de otomotiv sektörünün güçlü sermaye yapısı, yabancı ortaklıkların var olması, güçlü yan sanayinin varlığı, nitelikli iş gücü, coğrafi konum, kalite sisteminin sağlanmış olması rekabet açısından sektörün güçlü yanlarını oluşturmaktadır. Aşırı kapasite, yetersiz ve istikrarsız iç pazar, ana ve yan sanayi arasında işbirliği eksikliği ve ithalat artışı gibi konular ise sektörün zayıf yönlerini oluşturmaktadır. Mevcut problemlerin üzerine gidilerek, çözümlerin sağlanması durumunda; vergi gelirlerine, istihdama ve ödemeler dengesine çok büyük katkılar yapan bu sektörün daha da gelişip uluslararası ölçekte daha iyi bir rekabet gücüne kavuşması sağlanacaktır.

## KAYNAKÇA

- Azcanlı, A., (1995), “Türk Otomotiv Sanayii’nin Tarihsel Gelişimi”, Panel Matbaacılık, İstanbul
- Bedir, A., (2002), “Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi”, Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara
- Bedir, A., (1999), “Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayii İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği”, DPT-Uzmanlık Tezleri, Ankara

- Comite des Constructeurs Français d'Automobiles, (2006), [www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr) (Son Erişim Tarihi: 04.12.2006)
- Durak, T. (2006), Radikal Gazetesi(13.08.2006)
- Elmas, P., (2006), "Otomotiv Sektör Profili", İzmir Ticaret Odası, A&G Bülten
- Kılıçkaplan, Y.,(2006), "Otomotiv Üretiminin Tarihsel Gelişimi", Gazi Üniversitesi Otomotiv Bilim ve Teknoloji Topluluğu, Ankara, <http://www.obitet.gazi.edu.tr/makale/makaleT.htm> (Son Erişim Tarihi: 13.03.2007)
- Küçükerman, Ö., (2004), Türk Otomobiliyle 50 Yıl, Mas Matbaacılık, İstanbul
- Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayi ve Türkiye Otomotiv Sanayinin Durumu,(1999),T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, <http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/index.cfm> (Son Erişim Tarihi: 19.01.2007)
- Otomotiv Sanayi 2006 Genel ve İstatistik Bülteni, (2007), OSD, <http://www.osd.org.tr/raporlar> (Son Erişim Tarihi: 26.01.2007)
- Otomotiv Sanayi Sektör Raporu, (2007), İTO, Otomotiv Sanayi Sektör Raporu, <http://www.ito.org.tr/ITOPortal/SDMMain.aspx?tabid=511> (Son Erişim Tarihi: 20.02.2007)
- Otomotiv Sanayi Derneği(OSD) İstatistikleri, [www.osd.org.tr](http://www.osd.org.tr)(Son Erişim Tarihi: 20.03.2007)
- Özerman, E, (2004), "2003 Yılı Otomotiv Sanayii İhracatımız ve 2004 Yılına İlişkin Beklentiler", İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi (İGEME) Dergisi, Sayı:26, Nisan, 2004, [www.igeme.org.tr](http://www.igeme.org.tr) (Son Erişim Tarihi: 17.01.2007)
- Sector futures- The automotive sector at a crossroads, [www.eurofound.europa.eu/emcc/publications/2004/sf\\_auto\\_1.pdf](http://www.eurofound.europa.eu/emcc/publications/2004/sf_auto_1.pdf) (Son Erişim Tarihi: 07.08.2007)
- Sectoral Analysis, (2006), <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/sectoralanalysis/index.htm> (Son Erişim Tarihi: 07.08.2007)
- Tezer, E., (1999) " Dünya Otomotiv Sanayii'ne Bir Bakış", Beşinci Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu Bildiriler Kitabı, TMMOB Yayınları, Ankara
- Türkiye Vakıflar Bankası Sektör Araştırmaları Serisi, (2003), " Otomotiv Sektörü " No:28, [www.vakifbank.com.tr/earastirma/](http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/) (Son Erişim Tarihi: 21.02.2007)
- Uludağ İhracatçı Birlikleri İhracat Kayıtları, [www.uib.org.tr](http://www.uib.org.tr) (Son Erişim Tarihi: 10.02.2007)
- World Motor Vehicle Production by Manufacturer World Ranking (2005), OICA, <http://www.oica.net/htdocs/Main.htm> (Son Erişim Tarihi: 17.11.2006)
- Yaz, A.D., (2006), Banka Kredisi ile Binek Oto Alımı ve Muhasebesi, [www.muhasabetr.com/yazarlarimiz/dursun/004/](http://www.muhasabetr.com/yazarlarimiz/dursun/004/) (Son Erişim Tarihi: 26.02.2007)
- Yeltin, L.,(1999), Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye'de Otomotiv Sektörü, İKV 2005 Yılı Değerlendirme Raporu, (2006), OSD, <http://www.osd.org.tr/raporlar> (Son Erişim Tarihi: 23.10.2006)
- 2006 Yılı Değerlendirme Raporu, (2007), OSD, <http://www.osd.org.tr/raporlar> (Son Erişim Tarihi: 30.03.2007)