

## **TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜ ve KÜRESEL FİNANSAL KRİZİN SEKTÖRE ETKİLERİ (1996 – 2009)**

### **Cem ENGİN**

K. Maraş Sütçü İmam Üniversitesi İİBF. İktisat Bölümü  
Avşar Kampüsü, K.Maraş  
E-posta: cengin@ksu.edu.tr

### **Efdal POLAT**

Şırnak Üniversitesi İİBF  
K. Maraş Sütçü İmam Üniversitesi İİBF. İktisat Bölümü  
Avşar Kampüsü, K.Maraş  
E-posta: efdal\_polat@hotmail.com

### **Özet**

*Dünya ekonomisini etkisi altına alan, oldukça derin ve şiddetli etkiler yaratan küresel finansal kriz, 2007 yılı yaz aylarında ABD’de baş göstermiştir. Yaşanan küresel finansal kriz, kişi ve kuruluşlara verilmiş mortgage kredileriyle, türev ürünler bileşiminin yarattığı bir finansal kriz olarak karşımıza çıkmıştır. 2008 yılının ortalarında ise gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler üzerinde etkisini iyice hissettirmeye başlamıştır. Yaşanmakta olan küresel kriz diğer dünya ekonomilerinde olduğu gibi, Türkiye ekonomisini de etkisi altına almış ve ülke ekonomisi için lokomotif sektörlerden biri olan otomotiv sektörünü de etkilemiştir.*

*Bu kapsamda, ele alacağımız araştırma iki kısımdan oluşacaktır. Birinci kısımda, Gümrük Birliği ile başlayan süreçte, yani 1996-2009 yılları arasında Türk otomotiv sektöründeki evrimsel değişme ortaya konulacak; diğer kısımda ise Küresel Finansal Krizin varlığı ile birlikte Türk otomotiv sektörünün süreçten nasıl etkilendiğinin Türkiye ekonomisine yansımaları incelenecektir.*

**Anahtar Kelimeler:** *Finansal Kriz, Türkiye Ekonomisi, Otomotiv Sektörü*

**Alan Tanımı:** İktisat (Uluslararası İktisat- Dış Ticaret ve Sektörel Analiz)

## **TURKISH AUTOMOTIVE SECTOR AND EFFECTS OF THE GLOBAL FINANCIAL CRISES ON TURKISH AUTOMOTIVE SECTOR (1996-2009)**

### **Abstract**

*The global financial crises, which affected world economy, has left deep and catastrophic impacts. The financial crises emerged as a result of the mortgage credits given to individuals and enterprises, and combination of derivative products. As for during mid-2008, its effects on developing and developed countries grew increasingly and were highly being experienced. As Same as other world economies, financial crises also affected Turkish economy including automotive sector which is one of the major sectors in Turkey.*

*In this context, the research that will be handled, will consist of two sections. First section will reveal the evolutionary change in the automotive sector, namely between 1996 and 2009. On the other hand, the second section will examine the effects of the global financial crises on Turkish automotive sector and its reflections on Turkish economy.*

**Key Words:** *Financial Crises, Turkish Economy, Automotive Industry*

**JEL Classification :** F14, G01, L62

## 1. GİRİŞ

Standart bir tanım olarak motorlu kara yolları taşıtları, bir yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, yük veya yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere belirli teknik mevzuata göre üretilmiş bulunan dört veya daha fazla lastik tekerlekli taşıt araçları şeklinde tanımlanabilir. Bu araçları üreten sanayiye ise “ Ana Sanayi” denir. Otomotiv “Yan Sanayi” ise, hem taşıt araçları imalat sanayinde faaliyette bulunan firmalara hem de parktaki araçların parça yenileme isteğine yönelik ana sanayi tarafından belirlenen teknik mevzuata uygun aksam, parça modül ve sistem üreten sanayi dalı olarak ifade edilebilir. Otomotiv sanayi bir bütün olarak belirtilen bu iki hususun tümünü kapsamaktadır (İSO, 2002:1).

Otomotiv sektörü gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için önem arz eden sektörlerin başında gelmektedir. Bu sektörün önemi yarattığı katma değer ve istihdamın yanı sıra, bu sektör ekonomideki diğer sektörlerle de yakından ilişkili olması ekonominin bütünü açısından değerlendirildiğinde söz konusu sektörün taşıdığı stratejik önem ortaya çıkmaktadır. Örneğin, otomotiv sektörü, demir-çelik, petrol, kimya ve plastik sanayi gibi sektörlerin başlıca ürün alıcısı konumundadır. Otomotiv endüstrisindeki bir canlılık ile ortaya çıkan talebin yarattığı ekonomik değer toplumun bütününe yansıdığı gibi makro ekonomik göstergelere de olumlu yansımaktadır. Bununla birlikte, otomotiv sektöründeki teknolojik gelişmeler, paralel bir şekilde kendisiyle bağlantılı olan sektörlerinde gelişmesini yapıcı ve olumlu yönde etkilemektedir. Ayrıca, vurgu yapmamız gereken bir diğer husus da, Turizm, altyapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin ihtiyaç duyduğu her türlü motorlu araç, sektör ürünleriyle sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki gelişmeler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir (Bekmez ve Komut, 2006:184).

### 1.1. Otomotiv Sektörü'nün Türkiye'de Tarihsel Süreci

Cumhuriyet'in ilk yıllarında, Türkiye'de otomobil veya otomobil parçası üretmek için gerekli altyapı ve koşullar mevcut değildi. Otomobillerin vidası bile dışarıdan gümrüksüz olarak getirilmekteydi. 1928 yılından itibaren Türkiye'de ithal ve montaj otomobiller dönemi başlamış ve ilk fabrikayı da Ford Motor Company şirketi kurmuştur (Bayrakçeken, 2005:3). 1950'li yıllarda temelleri atılan otomotiv sektörü, 1960'ların sonu ve 1970'lerin başında kurulan montaj fabrikalarıyla gelişme göstermiştir (Bedir, 2002:26)

Türk ordusunun jip ve kamyon ihtiyacını karşılamak amacıyla 1954 yılında İstanbul Tuzla'da kurulan Türk-Willys Jip fabrikası ile Ankara'da kurulan Türk traktör montaj fabrikası, Türk otomotiv sanayinin sektördeki ilk önemli adımlarıdır. Bununla birlikte, Koç ticaret Şirketi'nin Ford Motor'un Türkiye temsilciliğini alması ise otomotiv sektöründeki en önemli gelişme olarak nitelendirilebilir 1956 yılında Koç Ticaret Şirketi'ne Ford Motor tarafından ortak üretim yapma konusunda Montaj Hakkına Sahip Bayii (Dealer Assembler) statüsünde imtiyazın verilmesiyle, 1959 yılında İstanbul'da kurulan Ford-Otosan montaj fabrikasında günde 8 adet kamyon ve 4 adet binek otomobil üretim kapasitesiyle faaliyete başlanmıştır (Çoban, 2007:19).

Türkiye'nin ilk deneyimi ise 1961 yılında Eskişehir Devlet Demiryolları fabrikasında üretilen ve Devrim ismi verilen otomobildir. Söz konusu otomobil 4 adet olarak üretilmiştir.(Bekmez ve Komut, 2008:257). 1966'da ise Otosan tarafından o dönemin otomobili Anadolu üretilerek, otomotiv sanayinde Türkiye'de kendi modellerinin montajı başlamıştır (Görener ve Görener, 2008:1218).

Türkiye'de planlı döneme geçildikten sonra birinci beş yıllık kalkınma planında 1964 yılında yürürlüğe giren Montaj Sanayi Talimatı'na yer verilmiş ve bunun önemi üzerinde durulmuştur. Bu anlayışla birlikte, daha sonraki yıllarda sektörün gelişmesine katkıda bulunacak stratejilerin ortaya çıkmasına öncülük etmiştir. Ne var ki,, bu dönemdeki teşvik sisteminin cazip olması sebebiyle sektöre girme kararı alan çok sayıda firmanın, üretimlerinde, talimatta belirlenen yerli katkı oranını sağlayamamalarından dolayı ithalat izinleri kaldırılmış ve sektörden çekilmek durumunda kalmışlardır. Daha sonra ise sektörün gelişmesi ve yerli üretimin teşvik edilmesi için ithalatı sınırlayıcı önlemler alınmıştır. Bu korumacı politikalar 1990'lı yılların başlarına kadar sürmüştür. Bu dönem içerisinde yaşanan önemli bir gelişme ise, 24 Ocak 1980 tarihinde alınan kararlar çerçevesinde, Montaj Sanayi Talimatı'nın kaldırılması, bunun yerine ise İmalat Sanayi Yönetmeliği'nin yürürlüğe girmesidir. Bu kararın alınmasıyla, otomotiv endüstrisinde önemli bir sorun olan bürokratik engeller önemli ölçüde kaldırılmış, aynı zamanda ithalat ve ihracat kolaylaştırılmıştır (Yeltin, 1999:45-46).

Türkiye'deki otomotiv sanayi, 1960'lı yıllardan bu yana AB otomotiv sektörü ile bağlantı halindedir. Bu bağlantı neticesinde, 1970'li yıllarda lisans alarak "Teknik İşbirliği" ile üretim başlamıştır. Bu işbirliği geliştirilerek, 1980'li yıllarda yabancı sermaye katılımı ile "Ekonomik İşbirliği" ne dönüştürülmüş olması önemli bir ilerlemenin işareti olarak algılanabilir. (İSO, 2007:3). 1990'lı yıllara gelindiğinde ise çağa uygun yenilikler ve teknikler kullanılmaya başlanmıştır. Nihayetinde, Gümrük Birliği'nin imzalanmasıyla Türk otomotiv sektöründe tam rekabet ortamına geçiş hedeflenmiş, kalite yönetim sistemi kurulmuş ve firmalara uluslar arası kuruluşlar tarafından belgeler verilmiştir. Böylece otomotiv sektörü yeniden yapılanmıştır. Bu yapılanma ile otomotiv endüstrisinde önemli merhale kat edilmiştir. (İTO, 2008:22).

## **1.2. Gümrük Birliği ve Türk Otomotiv Sanayi**

01.01.1996 tarihinde AB ile Türkiye arasında Gümrük Birliği'nin tamamlanmasıyla Türk otomotiv sektöründe önemli yapısal değişiklikler olmuştur. Anlaşma gereği birlik ülkeleri ile dış ticaretteki gümrük tarifeleri kaldırılmış, birlik dışı ülkelerle ise, ortak tarife oranları uygulanmıştır. (Taşkın, 2007:106). Fakat, Türk otomotiv sanayinin GB'den olumsuz etkilenebileceği düşüncesinden dolayı bazı istisnalar tanınmıştır. Bundan dolayı, Türk otomotiv ana sanayi ürünlerinin büyük bir çoğunluğu 2/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile hassas ürünler kapsamında sayılmış ve üçüncü ülkelerden 2001 yılına kadar, Topluluk Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) üzerinde bir koruma gerçekleştirilmiştir. Başlangıçta topluluğun uyguladığı OGT % 10 civarında olmasına rağmen, 1999 yılından sonra Türkiye'nin otomotiv ana sanayinde üçüncü ülkelere karşı uyguladığı koruma oranı ortalama % 25 civarında olmuştur. Bu gelişmelerin yanı sıra, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararınının 12. maddesine ilişkin Türkiye'nin bildirimini ile, kullanılmış otomobil ithalatı belirli bir süreliğine yasaklanmıştır (Bedir, 1999:86-87).

GB'nin başka bir etkisi ise AB ile girilen entegrasyon sonucu üçüncü ülke firmalarının Türkiye'ye yatırımlarının artmasıdır. Bu alana yönelik yabancı sermaye girişinin hız kazandığını söyleyebiliriz. (Yeltin, 1999:50).

GB'nin sektör üzerindeki diğer bir etkisi ise olumsuz yönde olmuştur. 1996 yılında vergilerin sifıra indirilmesiyle, çeşitli model, ölçek ve fiyatta araçların piyasaya girmesi, AB'ye göre kalite ve model bazında yetersiz kalan Türk otomotiv sanayinde yerli üretimi olumsuz etkilemiştir ve artan iç talebin karşılanması içinse ithalatın payı artmıştır. (Uçan, 2005:117).

### 1.3. Otomotiv Sanayinin Türk Ekonomisindeki Yeri

Dünyada olduğu gibi Türkiye için de otomotiv sektörü önemli bir sektör haline gelmiştir. Yarattığı katma değer ve istihdam ile birlikte, sektör kendisine bağlı olan sektörleri de olumlu yönde etkilemektedir.

**Tablo 1.3.1. Toplam Pazar (Otomobil + Ticari Araç Bin Adet)**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Toplam	337.172	525.242	481,3	401	657	195	174,4	398	741,27	759	665,5	634,21	526,5	575.865
İthalat	93.720	210.035	183,7	175	342	93,9	83,03	223	430,2	436	382,5	355,75	306,1	313.917
İthalat (%)	28	40	38	44	52	48	48	56	58	57	57	56	58	55

Kaynak: OSD, 2010:6.

Tabloya göre otomotiv sektörü pazar paylarında önemli değişiklikler yaşanmıştır. 1997 yılında toplam pazar payında ve ithalat oranlarında 1996 yılına göre önemli artış yaşanmıştır. 1997 yılındaki yaşanan bu artışın sebebi 1996 yılında imzalanan GB anlaşması sonucu koruma oranlarında yapılan indirimlerden kaynaklanmaktadır. 2001 yılında toplam pazar payındaki azalış ise 2001 yılında likitide yetersizliğinden kaynaklı kriz sonucu oluşmuştur.

Pazar payındaki diğer bir azalma ise 2008 yılında yaşanmıştır. Bunun sebebi ise 2007 yılında Amerika'da baş gösteren ve giderek tüm dünyaya yayılan Küresel finansal krizdir. 2008 yılı eylül ayı itibariyle bankaların faiz koşullarını ayarlayamamaları nedeniyle, tüketici kredilerini karşılayamamaları, yurtiçi pazarda Ekim ayında yüzde 40 oranında, Kasım ve Aralık aylarında ise yüzde 60 oranında bir düşüş olmuştur. 2008 yılı sonu itibariyle taşıt aracı pazarı 2007 yılına göre yüzde 17 azalarak 527 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. 2008 yılı otomobil pazarı, 2007 yılına göre ise yüzde 14,4 oranında azalarak 306 bin adet düzeyine gerilemiştir. 2008 yılında, 2007 yılında olduğu gibi EURO değerinin enflasyon değerinin altında gerçekleşmesi, ithal otomobillerine olan talebi arttırmış ve pazarın yüzde 68'nin ithal ürünlerinden oluşmasına sebep olmuştur (OSD, 2009:6). 2009 yılında ise ÖTV indiriminin etkisiyle 2008 yılına göre pazar payı yüzde 9,4 artarak 576 bin adet oranında gerçekleşmiştir. 2009 yılında EURO'nun enflasyon değeri üzerinde oluşması, 2008 yılında yüzde 58 olan ithalatın pazar payının yüzde 55 düzeyine düşmesine neden olmuştur. 30 Eylül 2009 tarihinde ÖTV indiriminin sona ermesiyle, Ekim ayında yeniden daralmaya başlayan otomotiv sektörünü canlandırmak için firmaları kendi olanaklarıyla kampanyalar düzenlemelerine neden olmuştur. ÖTV indiriminin olumlu etkisi sonucu, 2009 yılında bir önceki yıla göre otomobil pazarı yüzde 20,9 oranında artış göstermiştir ve 370 bin

seviyesine yükselmiştir. 2009 yılında ithal otomobillerinin pazar payı 2008 yılına göre azalmış ve yüzde 66 oranında gerçekleşmiştir (OSD, 2010:6).

**Tablo 1.3.2. Otomobil ve Ticari Araç Üretim ve Kapasite Kullanım Oranı (1998-2008)**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Otomobil	239,937	222,04	297,5	175,3	204,2	294,12	447,15	453,66	545,7	634,9	621,57
Ticari Araç	104,564	75,815	133,5	95,34	142,37	239,56	376,26	425,79	441,9	464,5	525,54
Toplam	344,501	297,86	430,9	270,7	346,57	533,67	823,41	879,45	987,6	1,099,413	1,147,110
Otomobil Payı (%)	70	75	69	65	59	55	54	52	55	58	54
Kapasite Kullanım Oranı %	50	36	50	30	35	53	74	77	81	86	77

Kaynak: OSD, 2009:9.

Otomotiv sektörünün 1990 yıllardan itibaren hızlı bir büyüme süreci içerisine girmiştir. Sektörde 1991-93 yılları arasında % 30'luk bir büyüme gerçekleşmiştir. 1994 yılında ise yaşanan finansal krizden dolayı otomobil sektöründe % 39'luk ve sektör genelinde de % 40 oranında bir gerileme yaşanmıştır. 1995 yılında 1994 yılına göre üretimde % 22'lik bir artış yaşanırken, 1996 yılında ise yaklaşık % 1 lik bir artış yaşanmıştır (Türkiye Vakıflar Bankası, 2003).

Ürettiğinin % 80'nini ihraç eden otomotiv sanayinin, ihracatındaki düşüşe bağlı olarak, üretiminde önemli oranda azalma olmuştur. Fakat 2007 yılı itibariyle 1,1 milyon adet taşıt aracı üretimi gerçekleştiren sektörde, Mayıs ayına kadar devam eden üretimdeki artışın etkisiyle, 2008 yılı üretim adetlerinde % 4,3 lük bir artış yaşanarak 1,15 milyon adet oranında üretim yapılmıştır. 2008 yılı otomobil üretimi ise % 2,1 oranında azalarak 622 bin adet seviyesine gerilemiştir. 2007 yılında 464 bin adet olarak gerçekleşen toplam ticari araç üretimi, 2008 yılında % 13,1 oranında artarak 526 bin adet olmuştur (OSD, 2009:9).

2009 yılında ise, iç pazardaki daralmayla birlikte ihracattaki düşüş sürmüştür. Bu durum, toplam araç üretiminin % 24, otomobil üretiminin ise % 18 oranında gerilemesine neden olmuştur. 2009 yılında toplam üretim 870 bin adete gerilemişken, otomobil üretimi ise 511 bin adet olmuştur (OSD, 2010:9).

1990 yıllardan itibaren sektörün hızla gelişme göstermesinden sonra, 1993 yılında, 1992 yılına kıyasla toplam üretimde yaşanan artışa paralel olarak, kapasite kullanımında da artış yaşanmıştır ve sektörde genel kapasite kullanımı % 77'ye ulaşmıştır. İzleyen yıllarda talep artışının beklenenin altında gerçekleşmesi atıl kapasite ile çalışmak zorunda kalan sektörün kapasite kullanımının düşük seviyelerde oluşmasına neden olmuştur (Türkiye Vakıflar Bankası, 2003). 2007 yılında % 86 olan toplam taşıt aracı kapasite kullanma oranı, 2008 yılında % 77 seviyesinde gerçekleşmiştir. Kapasite kullanma oranları 2009 yılında ise yaşanan küresel kriz nedeniyle % 42 seviyesinde gerçekleşmiştir (OSD, 2010:9).

Otomotiv sektöründe ithalat pazar payında genellikle kriz yılları sonrasında artışlar gözlemlenmiştir. Otomobil sanayinde Gümrük Birliği ile başlayan ithalat artışları ile ithalatın pazar payı % 70 seviyesine kadar artmıştır (DPT, 2007:23). 2001 yılında başlayan ekonomik kriz ve pazardaki daralmayla birlikte motorlu araçlar ithalatı, 763 milyon dolar ile 1995 yılından sonraki en düşük seviyesine gerilemiştir. Döviz kurlarının 2001 yılında aşırı değerlendirilmesi ve

pazarın küçülmesiyle beraber stok düzeyinin artması, ithalatın hem adet hem de dolar bazında azalmasına neden olmuştur (Uçan, 2005:121).

**Tablo 1.3.3. Otomotiv Dış Ticaret Verileri (Bin \$)**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Toplam İthalat</b>	48.558	45.921	40.671	54.502	41.399	51.553	69.339	97.539	116.351	138.580	169.986	201.822
<b>Toplam İhracat</b>	26.261	26.973	26.587	27.775	31.334	36.059	47.252	63.167	73.275	85.141	107.153	132.002
<b>Toplam Dış Ticaret Açığı</b>	-22.297	-18.947	-14.08	-26.58	-10.064	-15.494	-22.086	-34.37	-43.076	-53.439	-62.832	-69.820
<b>Otomotiv İthalatı</b>	4.105	3.727	3.094	5.466	1.827	2.332	5.383	10.237	10.542	11.278	12.397	12.790
<b>Otomotiv İhracatı</b>	676.03	797.36	1.473	1.592	2.335	3.304	5.272	8.288	9.530	11.882	15.902	18.299
<b>Otomotiv Dış Ticaret Açığı/Fazlası</b>	-3.429	-2.930	-1.620	-3.874	508.32	971.40	-111.37	-1.948	-1.011	603.301	3.505	5.509
<b>Otomotiv İthalatının Payı %</b>	8,5	8,1	7,6	10,0	4,4	4,5	7,8	10,5	9,1	8,1	7,3	6,3
<b>Otomotiv İhracatının payı %</b>	2,6	3,0	5,5	5,7	7,5	9,2	11,2	13,1	13,0	14,0	14,8	13,9

Kaynak: OSD, 2010:7.

Otomotiv sektöründe 2007 yılında % 7,3 olan ithalat oranı 2008 yılında % 6,3 düzeyine gerilemiştir. Burada yaşanan küresel ekonomik krizin etkisi olmuştur. Otomotiv sektöründe ihracat oranlarında ise genelde artış görülmüştür, fakat 2008 yılında oran % 13,9'a gerilemiştir. Otomotiv dış ticareti ise 2005 yılından sonra fazla vermeye başlamıştır.

## 2. KÜRESEL FİNANSAL KRİZ VE KRİZİN OTOMOTİV SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

2007 yılının yaz aylarında Amerika finansal kuruluşlarının iflasıyla başlayan küresel finansal kriz 2008 yılının başlarında diğer ülkelere yayılırken, 2008 yılının ortalarında piyasalara sıçramıştır (Dabrowski, 2010:2). Menkul kıymet piyasası, ticari bankacılık ve yatırım bankacılığına getirilen sınırlandırmaların kaldırılması ve bunun sonucunda karmaşıklık derecesi yüksek olan türev araçlarla aşırı meblağlarda işlem yapılması krizin gelişimini hızlandırmıştır. Netice de ortaya çıkan küresel finansal kriz sadece ABD'ni değil büyük ölçüde diğer dünya ülkelerini de etkilemiştir. (Soylu, 2009:255)

Küresel finansal krizden en çok etkilenen ülke ABD olmuştur. Yönetim eksikliği ve yanlış politikalar nedeniyle 2008 yılında 14 banka batmıştır. Beş büyük bankadan biri olan Lehman Brothers alıcısı çıkmadığından iflas etmiştir. ABD krizin ilk maliyeti 850 milyar dolar olmuştur. 2008 yılının son çeyreğinde 13 trilyon dolar Gayri Safi Yurtiçi Hasılası olan ABD, 2009 yılının ilk çeyreğinde % 6,1 küçülmüştür (Çolak, 2009:58-59). Türkiye'nin kriz döneminde genel ekonomik yapısına bakıldığında ise, 2008 yılında büyüme hızı % 1,1 seviyesine gerilemiş, sanayi üretim endeksinde 2009 yılının ilk çeyreğinde % 22 oranında bir gerileme yaşanmıştır (Aydoğuş, 2009:37).

Yaşanan küresel kriz diğer sektörleri etkilediği gibi, otomotiv sektörünü de etkilemiştir. Yaşanan finansal kriz ve kredi kısıtlılığı sektör üzerinde olumsuz etki yaratmış olsa da asıl olumsuz etki sektörde uzun bir süredir aşırı sermaye birikiminin ve aşırı üretimden kaynaklanmaktadır. Örneğin, otomotiv sektörünün öncü firmalarından olan General Motor 2007 yılında 38 Milyar ABD Doları zarar açıklaması krizin aşırı üretimden kaynaklandığını göstermektedir (Durmuş, 2010:209). Sektördeki yaşanan kriz sektör üzerinde; işten çıkartmalar, erken emeklilikler, fabrika kapanmaları, çalışma saatlerinin azaltılması gibi olumsuz etkiler yaratmıştır. Örneğin, 1970'lerin sonlarında Detroit'te saat başı çalışan işçi sayısı 750.000 dolayındayken, bu sayı 2008 yılında 250.000 seviyesine kadar gerilemiştir (Durmuş, 2010:218-219).

Küresel krizin Türk otomotiv sektörü üzerine etkilerine bakıldığında, 2008'in Kasım ve Aralık aylarında yaklaşık % 60 civarında bir daralma yaşanırken, 2009 yılında ÖTV indirimiyle otomotiv satışlarında bir önceki yıla göre artış gözlemlenmiştir. Binek otomobil pazarı bir önceki yıla oranla % 19 oranında artış göstermiştir. Yapılan bu vergi indirimi sektörde kalıcı bir etki yaratmamış, aksine sektörde tekel olan firmaların stoklarını eritmesine yaramıştır.

### 3. SONUÇ

1950'li yıllarda üretime başlayan Türk otomotiv sektörü 1990'lı yıllardan sonra hızla büyümeye başlamıştır. 1996 yılında AB ile imzalanan GB anlaşmasından sonra bu alanla ilgili olarak Türkiye'ye yapılan yabancı sermaye yatırımlarında artış olmuştur. Bu yabancı sermaye yatırımlarının artmasında işgücünün ucuz olması ve ülkenin jeo politik ve stratejik konumu ile birlikte hızla büyüyen, gelişime açık ve dinamik piyasa yapısına sahip olmasının etkili olduğu söylenebilir.

ABD'de 2007 yılında başlayan ve zamanla etkisini tüm dünyaya hissettiren finansal kriz dünya otomotiv sektörünü de etkisi altına almıştır. Yaşanan kriz sektörde önemli firmaların iflasına neden olurken, aynı zamanda küresel düzeyde işsizliğin artmasına, pek çok fabrikanın kapanmasına yol açtığı gibi küresel ticaretin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmuştur.

Türk otomotiv sektöründe ise devletin uygulamış olduğu ÖTV indirimi az da olsa sektörde canlanma yaratmıştır. Ne var ki, uygulanan bu politika sektörde kalıcı yönde bir canlanmaya yol açmamıştır. Türk otomotiv sektörünün önünün açılması için bu sektöre yönelik teşvik politikalarının daha fazla doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını ülkemize çekecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Bununla birlikte bu alandan alınan vergilerin yüksekliği de otomotiv endüstrisinin canlanmasını olumsuz yönde etkilemektedir. Onun içindir ki, sektörde uygulanan ÖTV'sinin ya büyük ölçüde indirilmesi ya da kaldırılması yerinde olacaktır. Ayrıca, Ar&Ge faaliyetlerine daha fazla önem verilmesi ve bu doğrultuda gereken tedbirlerin alınması sektörün gelişimine büyük ölçüde katkıda bulunacaktır.

### KAYNAKÇA

Aydoğuş, Osman. "2008-09 (?) Küresel Krizi'nden Geçerken Türkiye Ekonomisi Üzerine Bazı Gözlem ve Değerlendirmeler", TİSK Akademi, Cilt:4, Özel Sayı- II, 2009, ss. 27-49.

Bayrakçeken, Hüseyin. "Dünya'da ve Türkiye'de Otomotiv Sanayinin Sektörel Analizi", Makine Teknolojileri Elektronik Dergisi, 2, 2005:1-11.

Bedir, Atilla. Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, Uzmanlık Tezi, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Yayın No DPT: 2495, Kasım 1999.

Bedir, Atilla. “*Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi*”, İktisadi Sektörler ve Koordinasyonlar Genel Müdürlüğü, Yayın No DPT: 2660, Kasım 2002.

Bekmez, Selahattin and Komut, Murat. “*Competitiveness of Turkish Automotive Industry: A Comparison with European Union Countries*”, International Conference on Human and Economic Resources, İzmir, 2006, pp.183-192.

Bekmez, Selahattin ve Komut, Murat. “*Avrupa Birliği’ne Giriş Sürecinde Türkiye Otomotiv Sektörünün Rekabet Gücü*”, içinde: *Türkiye Avrupa Birliği Sektörel Rekabet Analizleri*, (Editör: Selahattin Bekmez), Nobel Yayın Dağıtım Tic. Ltd. Şti., Ankara, 2008. ss. 255-286.

Çoban, Orhan. “*Türk Otomotiv Sektöründe Verimlilik ve Etkinlik*”, Erciyes Üniversitesi İİBF Dergisi, Temmuz-Aralık 2007, Sayı: 29, ss. 17-36.

Çolak, Ömer, Faruk. “*2008 Krizinin 1929 Krizi ile Benzerlikleri Üzerine Bir Analiz*”, TİSK Akademi, Cilt:4, Özel Sayı-II, 2009, ss. 51-69.

Dabrowski, Marek, “*The Global Financial Crisis: Lessons for European Integration*”, Economic Systems, 2010, pp. 1-17.

Durmuş, Mustafa. Kapitalizmin Krizi-2008 Krizinin eleştirel Bir Çözümlemesi, Tan Kitabevi Yayınları, Şubat 2010, Ankara.

Görener, Ali ve Görener, Ömer. “*Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler*”, Journal of Yaşar University, 3:10, 2008, ss. 1213-1232.

İstanbul Sanayi Odası (İSO). Otomotiv Sanayi Sektörü, Avrupa Birliği’ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, Şubat 2002, İstanbul.

İstanbul Sanayi Odası (İSO). Otomotiv Sektörü (2007), Avrupa Birliği’ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, Aralık 2007, Ankara.

İstanbul Ticaret Odası (İTO). Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Otomotiv Sektörü Rehberi, Yayın No:2008-03, İstanbul, 2008.

OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009.

OSD, Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2010.

OSD, Otomotiv Sanayi Dış Ticaret Raporu, Şubat 2010.

Soylu, Hülya. “*Global Krize Karşı Politika Önlemleri ve Türkiye*”, Maliye Dergisi, Sayı 137, Temmuz-Aralık 2009, ss. 251-266.

Taşkın, Fatma. “*2000’lerde Türk Otomotiv Sektörü*”, içinde: *Gümrük Birliği ve Türkiye Sanayisi Üzerine Etkileri*, TEPAV Yayınları, Şubat 2007, Ankara, ss. 103-120.



Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. (2003). *Otomotiv Sektörü*, Sektör Araştırmaları Serisi No:28, <http://www.obitet.gazi.edu.tr/makale/Otomotiv2003.htm>, (Erişim Tarihi: 23.05.2010).

Uçan, Okyay. “*Türkiye’de Otomotiv Sektörü Dış Ticaretinin Gelişimi*”, Sosyo Ekonomi Dergisi, Sayı:2, Temmuz-Aralık 2005, ss. 115-132.

Yeltin, Leyla, Tunç. “*Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü*”, İktisadi Kalkınma Vakfı, İKV:154, Ocak 1999, İstanbul.