

**T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İŞLETME ANABİLİM DALI  
FİNANSAL PİYASALAR VE YATIRIM YÖNETİMİ  
BİLİM DALI**

**TÜRKİYE'DE TAŞIT KREDİLERİNİN OTOMOBİL  
SATIŞLARINA ETKİSİNİN EKONOMETRİK ANALİZİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**NIHAL ÇALIŞKAN**

**İstanbul, 2009**

**T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İŞLETME ANABİLİM DALI  
FİNANSAL PİYASALAR VE YATIRIM YÖNETİMİ  
BİLİM DALI**

**TÜRKİYE'DE TAŞIT KREDİLERİNİN OTOMOBİL  
SATIŞLARINA ETKİSİNİN EKONOMETRİK ANALİZİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**NIHAL ÇALIŞKAN**

**Danışman: PROF.DR. SELAHATTİN GÜRİŞ**

**İstanbul, 2009**

Marmara Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

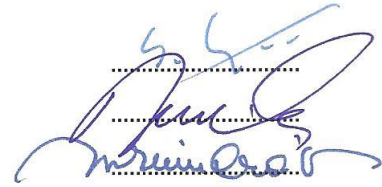
Tez Onay Belgesi

İŞLETME Anabilim Dalı FİNANSAL PİYASALAR VE YATIRIM YÖNETİMİ  
Bilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi NİHAL ÇALIŞKAN nın TÜRKİYE'DE TAŞIT  
KREDİLERİNİN OTOMOBİL SATIŞLARINA ETKİSİNİN EKONOMETRİK ANALİZİ adlı tez  
çalışması ,Enstitümüz Yönetim Kurulunun 16.07.2009 tarih ve 2009-12/34 sayılı  
kararıyla oluşturulan jüri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak  
kabul edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi : 12.08.2009  
1) Tez Danışmanı : PROF. DR. SELAHATTİN GÜRİŞ  
2) Jüri Üyesi : PROF. DR. GÜRBÜZ GÖKÇEN  
3) Jüri Üyesi : PROF. DR. MEHMET EMİN ARAT



## ÖNSÖZ

Günümüzde otomotiv sektörü ulaştırma, milli savunma, imalat sanayi ve finansal piyasalara sağladığı faydalar açısından ülke ekonomileri için önemi büyük ölçüde artmıştır. Özellikle yükselen refah düzeyi ile birlikte finans piyasalarındaki kredi enstrümanlarına olan talebi büyük ölçüde arttırmıştır. Son yıllardaki kredi faiz oranları ve finansal koşullardaki iyileşmeler neticesinde otomotiv sektöründe, taşıt kredilerinin otomobil satışları üzerinde oldukça etkili olduğu görülmüştür. Bu çalışmada ise Türkiye’de taşıt kredilerinin otomotiv piyasasının %70’ini oluşturan otomobil satışlarına olan etkisi ekonometrik analiz ile incelenmiştir.

Bu çalışmayı sonuçlandırmamda görüş ve değerlendirmeleri ile katkıda bulunan ve manevi desteğini esirgemeyen değerli hocam Prof.Dr.Selahattin Güriş’e ve her zaman yanımda olan sevgili aileme ve çok değerli arkadaşlarıma teşekkür eder, çalışmamın gelecekteki araştırmalara yararlı olmasını dilerim.

İstanbul, 2009

Nihal Çalışkan

## ÖZET

Bu çalışmada otomotiv sektörünün ülke ekonomileri için önemi, Türkiye ve dünya otomotiv sektörünün gelişimi ve yıllara dayalı üretim ve dış ticaret istatistikî rakamları incelenmiştir. Ayrıca otomotiv sektörü için son derece önemli olan otomotiv yan sanayinin özelliklerine ve gelişimine değinilmiştir. Bilindiği üzere son dönemde küresel krizin etkisini göstermesi ile kredi koşullarında olumsuzluklar yaşanmaya başlamıştır. Otomotiv piyasasındaki satış adetleri kredi olanaklarının kısıtlanmasıyla düşüş göstermiş ve sektörü negatif etkilemiştir. Bu doğrultuda Türkiye’de taşıt kredilerinin otomobil satışlarına etkisini incelenmiştir. Otomotiv sektörünün Türkiye’de 90’lı yılların başlarında ihracat ve üretimde büyük gelişme göstermesi dolayısıyla veri seti olarak 1992-2008 yılları arası zaman serisi ele alınarak regresyon analizi yapılmıştır. Regresyonda otomobil satışları, döviz kuru, motorlu taşıtlar sanayi üretim indeksi ve taşıt kredileri serileri kullanılmıştır.

Çalışmada elde edilen sonuçlara göre Türkiye’de taşıt kredilerinde meydana gelecek 1 birimlik artış otomobil satış adedini % 268 arttırması beklenmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Otomotiv Sektörü, Taşıt Kredileri, Regresyon

## **ABSTRACT**

In this study, the automotive sector's importance for national economy, and the development of the automotive sector in Turkey and the world in production and foreign trade statistics according to the figures were examined. Also for the automotive sector's extremely important features and development of automotive subsidiary industry has been addressed. In the last period is known by showing the effects of global crisis in credit conditions began to live in negativity. Automotive market sales opportunities by credit restrictions and customs have shown a decrease so automotive sector have been negative effects. Therefore car sales in Turkey, its effect on vehicle credits were researched. At the beginning of the automotive sector in Turkey 90 years in the export and production has shown great improvement. For data set as the years between 1992-2008 time-series was made by hand in regression analysis. In regression the automobile sales, the exchange rate, motor vehicles of industrial production index series and vehicle loans are used.

According to the study results in Turkey if one unit of credit growth occurs, car sales are expected to increase up to 268 %.

**Keywords:** Automotive sector, Vehicle Loans, Regression analysis

# İÇİNDEKİLER

	<b>Sayfa No.</b>
TABLO LİSTESİ .....	i
ŞEKİL LİSTESİ .....	ii
KISALTMALAR .....	iii
GİRİŞ .....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### DÜNYADA OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞİMİ

1.1.OTOMOTİV SANAYİNİN TANIMI VE KAPSAMI .....	3
1.2. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ YERİ VE ONEMİ .....	4
1.3.DÜNYA'DA OTOMOTİV SANAYİNİN DOĞUŞU VE GELİŞİMİ .....	8
1.3.1.Şirket Birleşmeleri .....	12
1.4.DÜNYA'DA OTOMOTİV ÜRETİMİ.....	16
1.5.DÜNYA OTOMOTİV SANAYİ DIŞ TİCARETİ.....	29
1.6.DÜNYADA OTOMOTİV SEKTÖRÜ İSTİHDAM SAYISI .....	31
1.7.KÜRESELLEŞMENİN DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜNE ETKİLERİ.....	32

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİ

2.1.TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE ÖNEMİ .....	36
--	----

2.2.TÜRK OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞİMİ .....	38
2.2.1.Türk Otomotiv Sanayinin Planlı Dönem Öncesi Gelişimi (1923-1960).....	39
2.2.2.Türk Otomotiv Sanayinin Planlı Dönemdeki Gelişimi .....	40
2.2.2.1.Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı .....	40
2.2.2.2.İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(1968-1972).....	42
2.2.2.3.Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1973-1977).....	43
2.2.2.4.Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1979-1983) .....	44
2.2.2.5.Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(1985-1989) .....	44
2.2.2.6. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı(1990-1994).....	45
2.2.2.7.Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(1996-2000).....	46
2.2.2.8.Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(2001-2005).....	46
2.2.2.9.Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı(2007-2013).....	47
2.3.TÜRKİYE'DE 1994 KRİZİNİN OTOMOTİV SANAYİNE ETKİLERİ .....	47
2.4.GÜMRÜK BİRLİĞİ KARARLARININ OTOMOTİV SEKTÖRÜNE ETKİLERİ.....	49
2.5.TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİ ÜRETİMİ .....	51
2.6.TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİ İHRACATI .....	56
2.7.TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİ İTHALATI .....	57
2.8.TÜRKİYE OTOMOTİV SANAYİNDE İSTİHDAM .....	59
2.9.TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİNİN REKABET GÜCÜ.....	60
2.10.TÜRKİYE'DE OTOMOBİL SATIŞLARI .....	62
2.11.TÜRKİYE OTOMOTİV YAN SANAYİ.....	65
2.11.1.Türkiye Otomotiv Yan Sanayinin Kapsamı ve Önemi.....	65

2.11.2. Türkiye Otomotiv Yan Sanayinin Gelişimi.....	66
2.11.3. Türkiye Otomotiv Yan Sanayi Dış Ticareti .....	68

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### EKONOMETRİK MODEL ÇALIŞMASI

3.1.EKONOMETRİK UYGULAMANIN AMACI VE DEĞİŞKEN SEÇİMİ .....	70
3.2.UYGUN EKONOMETRİK MODELİN KURULMASI .....	72
3.3.MODELİN TAHMİN SONUÇLARI.....	73
3.4.PARAMETRELERİN VE MODELİN İSTATİSTİKSEL ANLAMLILIĞININ ÖLÇÜLMESİ.....	75
3.5.MODELİN OTOKORELASYON ARAŞTIRMASI.....	76
3.6.MODELİN DEĞİŞEN VARYANS ARAŞTIRMASI .....	77
3.7.MODELİN ÇOKLU DOĞRUSAL BAĞLILIK İNCELEMESİ .....	78
3.8.YAPISAL DEĞİŞİKLİĞİN İNCELENMESİ.....	79
3.9.NORMAL DAĞILIM TESTİ .....	80
VERİLER .....	85
SONUÇ.....	86
KAYNAKÇA.....	89

## TABLO LİSTESİ

<b>Tablo 1:</b> Dünyada Otomotiv Üretici Ülkelerin Durumu .....	14
<b>Tablo 2:</b> Gelişmekte Olan Ülkelerde Otomotiv Ana Sanayi Yabancı Sermaye Yatırımları .....	15
<b>Tablo 3:</b> Yıllar İtibariyle Motorlu Araç Üretimi(Adet).....	17
<b>Tablo 4:</b> Dünya Motorlu Araç Üretiminin Ülkeler İtibariyle Yüzde Dağılımı(%).....	18
<b>Tablo 5:</b> Ülke Bazında Dünyada Toplam Araç Üretimi Artış Oranı(%).....	25
<b>Tablo 6:</b> Firma Bazında Dünyadaki Motorlu Araç Üretim Adetleri (2007) .....	28
<b>Tablo 7:</b> Dünya Otomotiv İthalatı (1.000 USD) .....	29
<b>Tablo 8:</b> Dünya Otomotiv Sektörü İstihdam Sayısı .....	32
<b>Tablo 9:</b> Türkiye’de Otomotiv Sanayi Üretim Adetleri (1963-2008).....	53
<b>Tablo 10:</b> 1993-2008 Yılları Arası Türkiye Otomotiv İhracatı (Adet) .....	56
<b>Tablo 11:</b> Otomotiv Yan Sanayi Üretimi (milyon USD) .....	67
<b>Tablo 12:</b> Türk Otomotiv Yan Sanayi Dış Ticareti (milyon USD).....	68
<b>Tablo 13:</b> Modelin Tahmin Değerleri .....	73
<b>Tablo 14:</b> Breush-Godfrey Otokorelasyon Araştırması Testi .....	75
<b>Tablo 15:</b> Değişen Varyans Araştırması White Testi.....	77
<b>Tablo 16:</b> Korelasyon Matrisi .....	78
<b>Tablo 17:</b> 1992-2000 Yılları Arası Modelin Tahmin Değerleri.....	82
<b>Tablo 18:</b> 2000-2008 Yılları Arası Modelin Tahmin Değerleri .....	82

## **ŞEKİL LİSTESİ**

<b>Şekil 1:</b> Dünya Motorlu Taşıt Aracı Üretimi (2000-2006,bin adet) .....	20
<b>Şekil 2:</b> Otomotiv Sanayinde Önde Gelen Ülkelerin Otomotiv Üretim Adetleri(1.000)..	21
<b>Şekil 3:</b> Hafif Ticari Araç Sanayinde Önde Gelen Ülkelerin Otomotiv Üretim Adetleri (1.000 Adet).....	22
<b>Şekil 4:</b> 2007 Yılı Dünya Otomotiv Üretiminin Ülkelere Göre Dağılımı(Adet).....	23
<b>Şekil 5:</b> Türkiye Otomotiv Ana ve Yan Sanayi İstihdam (1982-2007).....	59
<b>Şekil 6:</b> Türkiye'deki Yerli ve İthal otomobil Satışları(adet) .....	62
<b>Şekil 7:</b> Modelin Cusum Testi Grafiği.....	80
<b>Şekil 8:</b> Modelinin Cusum Squre Testi Grafiği.....	81
<b>Şekil 9:</b> Modelinin Normallik Sınaması .....	84

## KISALTMALAR

<b>AB</b>	Avrupa Birliği
<b>AET</b>	Avrupa Ekonomik Topluluğu
<b>AR-GE</b>	Araştırma Geliştirme
<b>D.P.T</b>	Devlet Planlama Teşkilati
<b>EFTA</b>	Avrupa Serbest Mübadele Alanı
<b>GM</b>	General Motors
<b>NAFTA</b>	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması
<b>İKV</b>	İktisadi Kalkınma Vakfı
<b>İMKB</b>	İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
<b>OECD</b>	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
<b>OICA</b>	Uluslararası Motorlu Taşıt reticileri Derneği
<b>OSD</b>	Otomotiv Sanayi Derneği
<b>OYAK</b>	Ordu Yardımlaşma Kurulu
<b>T.A.O</b>	Türkiye Anonim Ortaklığı
<b>TOE</b>	Türk Otomotiv Endüstrisi
<b>TUBİTAK</b>	Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurulu
<b>USD</b>	Amerikan Doları
<b>VIF</b>	Variance Büyütme Faktörü
<b>TÜSES</b>	Türkiye Sosyal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı
<b>İSO</b>	İstanbul Sanayi Odası

## GİRİŞ

Otomotiv sektörü, dinamik üretim yapısı, döviz tasarrufu, ticaret hacmi, yarattığı istihdam, vergi gelirleri ve katma değer olarak, gelişmiş ekonomilerde ilk üç sektör arasında yer almaktadır. Sektör, demir çelik, petro-kimya, lastik, tekstil, cam, elektronik, makine gibi birçok sektörlerle olan ilişkisi sonucu bu alanlara önemli kaynaklar aktarmaktadır. Otomotiv sektörü, dünya genelinde çok güçlü bir tüketici talebine hitap etmektedir. Kullanılan teknoloji, üretim miktarı, istihdama sağladığı katkı, ürün çeşitliliği ve ticari büyüklük bakımından global etkiye sahip konumundadır. Dünyada otomotiv sanayinin gelişiminde ABD ve Japon firmalarının önemli katkıları olmuştur. 1980'li yıllar boyunca dünyadaki gelişmiş piyasalarda pazarın doyum noktasına ulaşması bu piyasalarda rekabetin çok yüksek olması nedeniyle gelişmekte olan piyasalara yatırımlar büyük ölçüde hızlanmıştır. Bu doğrultuda gelişen piyasa koşulları pazar anlayışında değişiklikler yaratmıştır.

Türkiye'de de sektörün ekonomi içindeki önemi yıldan yıla artarak devam etmektedir. İlk olarak 1950'li yıllarda başlayan otomobil üretimi 1990'lı yıllarda önemli ölçüde hız kazanmıştır. Özellikle son yıllardaki güçlü ihracat artışları ile büyük aşama kaydedildiği görülmektedir. Aynı zamanda yüksek ihracat potansiyeli, verimli iş gücü, gelişmiş pazarlara yakın oluşu dolayısıyla küresel firmaların yatırım planlarının içinde olmayı başarmıştır.

Otomotiv üretiminde meydana gelen artışlar ve kişilerin refah düzeylerinde meydana gelen iyileşmeler ülkemizde de otomobile olan talepte sürekli bir artış meydana getirmektedir. Nüfus artışı ve karayollarındaki düzenlemeler, makro ve mikro ekonomik koşullar ülkemizde otomobil talebi etkileyen faktörler arasında yer almıştır.

Çalışmamın birinci bölümünde otomotiv sanayinin tanımı ve kapsamı, otomotiv sanayinin ekonomideki yeri ve önemi incelenmiştir. Otomotiv sanayinin ülke için anahtar bir sektör olduğu vurgulanmıştır. Dünyadaki az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin dışa bağımlılığını azaltıcı etkisi ile sanayileşmeyi desteklemesi ve istihdam artırıcı özelliğe sahip olduğu belirtilmiştir. Daha sonra dünyadaki otomotiv sanayinin doğuşu ve yıllara dayalı olarak gelişimi incelenmiştir. Aynı zamanda günümüz küreselleşen dünyada sektörde meydana gelen gelişmelerden biri olan şirket birleşmeleri konusu ele alınmıştır. Global işbirliklerinden ve pazar koşulları hakkında bilgi verilmiştir. Dünyadaki otomotiv sanayinde üretim, ihracat, ithalat, istihdam

rakamları tarihsel olarak ele alınmıştır. Birinci bölümün sonunda ise küreselleşmenin otomotiv sektörüne etkilerinden bahsedilmiştir.

İkinci bölümde ise, ülkemizdeki otomotiv sektörü ve önemi açıklanmıştır. Daha sonra Türkiye'deki otomotiv sektörünün iki kısımdan oluşan gelişimi incelenmiştir. Birinci kısımda planlı dönem öncesini yani 1923 ve 1960 yılları arasındaki otomotiv sektöründeki gelişmeler ele alınmıştır. İkinci kısımda ise planlı dönem sonrası gelişimi geçmişten günümüze tüm kalkınma planları ile ele alınmıştır.

İkinci bölümde ele alınan diğer konular 1994 krizi, Gümrük Birliği Anlaşması'nın otomotiv sektörüne etkileri incelenmiştir. Gümrük Birliği Anlaşması ile başlatılan ekonomik bütünleşmenin ülkemizdeki firmaların uluslararası standartlarda üretim ve ihracat yapabilme özelliğinin oluşmasını sağlamıştır. Ayrıca ülkemizdeki otomotiv üretimi, ihracatı, ithalatı, otomobil satışları ve istihdam rakamları ele alınarak gelişimi hakkında bilgi verilmiştir. Özellikle dünyada 2008 yılının ikinci yarısından sonra baş gösteren küresel ekonomik krizden şüphesiz ilk etkilenen sektör otomotiv sektörü olmuştur. Dünyadaki sektörde faaliyet gösteren firmaların üretim değerlerinde hem de pazar koşullarında küçülmeler meydana gelmiştir. Firmaların bilançolarında büyük zararlar ortaya çıkmış, iflasla karşı karşıya kalmışlardır. Piyasaların yaşadığı likidite krizi bankaların kredi koşullarını olumsuz etkileyerek, bireylerin kredi kullanım isteklerini yeterli ölçüde karşılayamamıştır. Otomotiv sanayiye derinden etkileyen kriz koşullarının aşılması ve yerli üretimin desteklenmesi için taşıt kredilerinin araç olarak kullanılmasının gerekliliği vurgulanmıştır. Bununla birlikte ülkemizin otomotiv sanayinin rekabet gücüne değinilmiş olumlu ve olumsuz yönleriyle değerlendirme yapılmıştır. İkinci bölümün sonunda ise otomotiv yan sanayinin gelişimi, dış ticareti ve otomotiv sektörü için önemi ortaya konmuştur.

Son olarak üçüncü bölümde, otomobil satışlarını etkileyen faktörler ele alınarak ekonometrik model çalışması yapılmıştır. Bu ekonometrik modelde özellikle taşıt kredilerinin otomobil satışları üzerindeki etkisi araştırılmak istenmiştir. Oluşturulan ekonometrik modelin geçerliliği test edilmiştir.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## DÜNYADA OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞİMİ

### 1.1.OTOMOTİV SANAYİNİN TANIMI VE KAPSAMI

Bir yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, yük ve yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere belirli teknik mevzuata göre üretilmiş bulunan dört veya daha fazla lastik tekerlekli araçlara motorlu karayolu taşıtları adı verilir. Bu araçları üreten sanayi kolu ise “Otomotiv Ana Sanayi” olarak adlandırılmaktadır.

Otomotiv Yan Sanayi ise hem taşıt araçları imalat sanayinde faaliyet gösteren firmalara hem de parktaki araçların parça yenileme talebine yönelik ana sanayi tarafından belirlenen teknik dökümanlara uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten sanayi koludur. Otomotiv sanayi bu iki alt sektörün tümünü kapsamaktadır. Otomotiv ana sanayi grubu içerisinde değerlendirilen başlıca araçlar binek otomobil, otobüs, midibüs, minibüs, kamyon, kamyonet ve traktörlerdir. Otomotiv yan sanayi grubu içerisindeki başlıca üretim kalemleri ;

- Komple motor ve motor parçaları
- İç ve dış lastikeler
- Aktarma organları
- Fren sistemleri ve parçaları
- Hidrolik ve emniyet aksamları
- Süspansiyon parçaları
- Kauçuk ve lastik parçalar
- Şasi ,aksam ve parçaları
- Dövme ve döküm parçalar
- Elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri
- Akümülatörler
- Oto camları ve bujiler olarak sıralanabilir.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Fahri Karbuç, And Silahçı ve Emrah Çalışkan, “Otomotiv Sektör Raporu”, İstanbul Ticaret Odası Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, İstanbul,2008 ,s.4

## 1.2. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ YERİ ve ONEMİ

Dünyanın bugün ulaşılmış olduğu ekonomik gelişme açısından, başta sanayileşmiş ülkelerde olmak üzere tüm dünyada otomotiv sanayi, ekonominin diğer sektörlerini de peşinden sürükleyen stratejik ve öncelikli önem taşıyan bir sektör durumuna gelmiştir.<sup>2</sup>

Otomotiv sanayi, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotif sektörlerinden biridir. Sektörün ekonomideki lokomotif etkisinin nedeni, ekonominin diğer sektörleri ile çok yakın ilişki içerisinde olmasından kaynaklanmaktadır. Otomotiv sanayi, demir-çelik, petro-kimya, lastik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve bu sektördeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Turizm, altyapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araç, sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektördeki değişimler ekonominin tümünü yakından ilgilendirmektedir. Dünyada toplam motorlu taşıt üretiminin yaklaşık yüzde 70'ini otomobil üretimi oluşturmaktadır. Türkiye için de bu oran geçerli olup, otomobil üretimi, güçlü bir yan sanayi oluşturarak diğer motorlu taşıtların üretimine de destek olmaktadır.

Otomotiv sanayi, bazı temel özelliklere sahiptir;

- Uzay havacılık sanayinden sonra önemli mühendislik alanlarını içeren karmaşık/multi-disipliner bir teknoloji gerektirmektedir.
- Motorlu taşıt aracı; niteliği, malzeme yapısı, prosesi, teknolojisi ve üretim yeri farklı olan 5 bin dolayında parçanın, orta kalite yönetimi ve verimlilik anlayışı ile üretimi ve bir araya getirilmesi ile ortaya çıkmaktadır.
- Bu motorlu aracın üretimi ve trafiğe çıkabilmesi için güvenlik, trafik ve çevre ile ilgili 50 dolayında küresel teknik mevzuata uyumlu olması ve bunun belgelendirilmesi zorunludur.
- Pazardaki yoğun rekabet nedeni ile müşteri tatmini,yoğun Ar-Ge ve sürekli gelişme esastır.<sup>3</sup>

Otomotiv sektörü kendisi dışında, hammadde ve yan sanayi ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayi,

---

<sup>2</sup> Osman Z.Orhan, **Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayii'nin ve Otomotiv Yan Sanayii'nin Rekabet Gücü**, İstanbul: İTO Yayınları, 1997, s.11

<sup>3</sup> İstanbul Sanayi Odası, **Otomotiv Sanayii Sektörü**, Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, İstanbul, 2002/4, s.3

servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde geniş iş hacmi ve istihdam yaratılmasını sağlamaktadır. Sektör, savunma sanayinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde de temel oluşturmaktadır. Bu özellikleri nedeni ile otomotiv sanayi, stratejik bir sanayi olarak bütün ülkelerin yakın ilgisini çekmektedir. Aynı zamanda sektöre yönelik özel planlamalar da yapılmaktadır. Hızla küreselleşmekte olan bu sektörde rekabet büyük yoğunluk kazanmaktadır.

Bunun bir sonucu olarak, sanayileşmiş ülkeler ile AB(Avrupa Birliği), NAFTA(Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması) gibi ekonomik birliklerde sektörün korunması ve rekabet gücünün geliştirilmesi amacıyla özel politikalar uygulanmaktadır. Otomotiv sanayi, küresel düzeyde hızla gelişen pazar ve rekabet koşulları nedeni ile sürekli ve dinamik bir gelişim içindedir. Özellikle Gümrük Birliği Kararı ile birlikte, 1990 öncesine göre birçok farklılık taşıyan pazar ve rekabet koşulları, Türkiye’de otomotiv sanayini yeni bir yapılanma sürecine sokmuştur. Bu sürecin mutlaka küreselleşme olgusu ve dünya pazarlarındaki gelişmelerin çerçevesinde şekilleneceği bilinmektedir. Bu değişim süreci, tehditler kadar fırsatlar da içermektedir. Ülkemizde yerel olanakların uygun kullanılması takdirde, küreselleşmeden doğan fırsatlardan yararlanabilecektir. Bu sayede yerel sanayi küresel sanayinin önemli bir parçası haline gelmesi beklenmektedir.<sup>4</sup>

Küresel olarak otomotiv üretimi, otomotiv sanayine sahip olan ülkelere diğer ülkelere yayılma politikası izlenmektedir. Bu yayılımda, pazara yakın üretim yaparak yüksek rekabet gücü ve pazar payına ulaşılması temel hedefdir.

Dünyada 5 ülkeye ait 10 dolayında otomotiv sanayi firması, otomotiv ticaretinin yaklaşık %80 ‘ine hakim durumundadır.

Bu sanayi dalında şirketler, sermaye ve ürünün milliyetini kaldırarak üretim planlamalarını, en avantajlı ülkelerde üretim yapacak şekilde gerçekleştirmektedirler. Bu durum ise küreselleşme ve yoğunlaşmanın boyutunu en iyi şekilde yansıtmaktadır.<sup>5</sup>

Otomotiv sanayindeki kapasite fazlasının mali yükü, pazardaki büyümenin sınırlı kalması , müşterilerin daha düşük fiyatla daha yüksek kalite, performans, konfor

---

<sup>4</sup> İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sanayii Sektörü, 2002, s.4

<sup>5</sup> İstanbul Sanayi Odası, **Otomotiv Sanayii Sektörü**, Avrupa Birliği’ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, İstanbul, 2007 ,s.1

isteklerinden doğan yoğun rekabet, Ar-Ge harcamalarının artışı sonucunda azalan kar oranları gibi nedenlerle firmalar birleşme yoluna gitmektedirler. Bunun sonucunda firma sayısı giderek azalmaktadır. Önceki yıllarda 60 dolayında bulunan üretici firma sayısı özellikle son 10 yıl içinde, birleşme veya satın alma yolu ile 20 dolayına gerilemiştir. Yakın bir gelecekte özellikle otomobil ve hafif ticari araçlardan oluşan hafif ticari araç üreticisi firma sayısının en fazla beş olacağı, ana sistem üretici sayısının ise 30 'u geçmeyeceği tahmin edilmektedir.<sup>6</sup>

Otomotiv sanayinin, ülkemizin sanayileşmesine ve kalkınmasına aşağıda belirtilen fonksiyonları dolayısıyla önemli katkıları bulunmaktadır.

Ulaşım fonksiyonu açısından değerlendirildiğinde; ülkemizin Avrupa ülkelerine göre çok daha geniş bir alan kapsamı, kırsal alanların çok sayıda oluşu, gıda üretim bölgeleriyle gıda tüketim bölgeleri arasında büyük mesafelerin bulunması dolayısıyla bu maddelerin en etkin kara yolu ile taşınmasını gerektirmektedir. Karayolları sistemine ihtiyaç mal ulaşımı için olduğu kadar yolcu transferi için de ayrıca önem taşımaktadır. Diğer yandan, tarım kesiminin ve tarımsal maddelerin ulaşımı yanında süratli sanayileşmemize paralel olarak şehir içi ve şehirler arası sınai hammadde , yarı mamul taşıma ihtiyacı da her geçen gün artmaktadır. Ayrıca şehirlerdeki sürekli nüfus artışı ile birlikte, şehir içi eşya ve yolcu ulaşımı hizmetinin karayolları taşıtlarıyla görülmesi şarttır.

Milli savunma fonksiyonu açısından incelendiğinde ise milli savunmamızda kara kuvvetlerinin esas taşıyıcı yükü karayolları ulaşım sistemidir.Bu nedenle hem gelişmiş karayolları ağının hem de savunma sanayinin ihtiyacına uygun motorlu taşıt aracı üretiminin geliştirilmesi gerekmektedir.

Otomotiv sanayi, teknolojik özellikleri ve arz ettiği hizmetler bakımından birçok ülkelerde imalat sanayi kesimi ve tüm ekonomi için sürükleyici bir sanayi fonksiyonuna sahiptir .<sup>7</sup>

Otomotiv sanayi bünyesinde döküm, seri talaş kaldırma, saç bükme, kesme,

---

<sup>6</sup> İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sanayii Sektörü,2007, s.1

<sup>7</sup> Prof.Dr.Selahattin Tuncer ve Doç.Dr.Cudi Tuncer Gürsoy, "Türk Otomotiv Sanayinin İktisadi Yönü ve Sorunları", **Türkiye'de Otomotiv Sanayii ve Otomotiv Yan Sanayii Seminer Özeti**, Bursa, 2-3 Haziran 1972, s.17

döşeme, kontrol vs. gibi seri imalat usulleri gerektiği için imalat teknolojisinin gelişmesine ve geniş bir yan sanayinin kurulmasına yol açmıştır. Otomotiv sanayinin yarattığı talep böylece imalat sanayi kollarına da büyük hizmetler sunmaktadır. Ülkemizde otomotiv sanayinin motoru, aktarma ve direksiyon organları, kontrol ve emniyet sistemleri ile kurulmasının ve tüm yerli imalata geçilmesinin tamamlanması da ileri teknoloji gerektiren imalat sanayinin gelişmesini destekleyecektir. Bununla birlikte ülkemizde döküm sanayi otomotiv sanayinin yarattığı taleple gelişmiştir ve diğer imalat sanayi kesimlerine de hizmet etmektedir. Diğer taraftan, otomotiv sanayinin bir çok sanayi kolu ile birlikte hareket etmesi ülkede istihdam ve gelir etkisi yaratmaktadır.<sup>8</sup>

Gelişmiş ülkelerin refah artışlarına büyük katkıda bulunan otomotiv sanayi, gelişmekte olan ülkeler için de sanayileşme ve kalkınmanın anahtarlarından biri olarak sayılmaktadır.

Otomotiv sanayi, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde sağladığı katma değer itibarıyla, büyük bir ağırlığa sahiptir. Bu sanayi dalı, gelişmiş ekonomilerde teknolojik birikim ve tamamlanmış altyapının olanaklarıyla, bireylerin değişik tercihlerini karşılama ve ihracat potansiyelini artırma durumundadır. Buna karşılık, teknolojik açıdan yetersiz ve altyapı eksikliklerinin bulunduğu az gelişmiş ve gelişmekte olan ülke ekonomilerinde, dışa bağımlılığı azaltma ve bireylerin artan refah özelemlerini karşılama gibi yükümlülükler taşımaktadır.

Motorlu taşıt imalatı yapan ana firmaların çerçevesinde bugün, binden fazla yan sanayi firması, otomotiv parçaları imalatı konusunda faaliyette bulunmaktadır. Bu kuruluşlar birçok malzeme ve parçayı, bağlı olarak çalıştıkları ana firmalara tedarik etmektedirler. Ana kuruluşlar ise yan sanayiden aldıkları malzeme ve parçayı kendi ürünlerinde kullanmakta ve bir bölümünü de yedek parça olarak piyasaya vermektedirler. Otomotiv sanayinin sağladığı bu aktivite ile, sanayideki kullanılan parçaların çoğu teknik hassas parçalar olması dolayısıyla bu parçaların imalinde kullanılan teknolojiler ve teknik bilgi birikimi de gelişme göstermektedir. Otomotiv sanayi, aynı zamanda ülke hazinesi için de sürekli bir gelir kaynağı oluşturmaktadır.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Tuncer ve Gürsoy, s.17

<sup>9</sup> Tamer Aksoy, **Ortak Pazarla Muhtemel Bir Entegrasyon Işığında Türk Otomotiv Sanayii Yatırımları**, OSD Yayını, Yayın No:20, İstanbul, 1990, s.21

Kurum kazançlarından, üretim ve satışlardan, doğrudan ve dolaylı olarak bu alanda çalışanların gelirleri ile yan sanayi ve sektörle ilgili elde edilen vergiler, devlet gelirleri içerisinde önemli bir yer tutmaktadır. Ayrıca taşıt araçlarının ithal edilme yerine yurt içinde imal edilmesi, döviz tasarrufu sağlamaktadır ve ülkenin ödemeler dengesini de olumlu yönde etkilemektedir.

Otomotiv sanayini önemli kılan diğer bir nokta da, sanayinin, gelişmekte olan ülke bireylerinin refah özlemlerini karşılamaıdır. Konut sahibi olma yanında seyahat etme ve araç sahibi olma özlemi de bu sanayi ile tatmin edilebilmektedir. Bu istek, uzun yıllar Türkiye otomobil talebini önemli ölçüde etkileyen faktörlerden birisi olmuştur.<sup>10</sup>

### 1.3.DÜNYA'DA OTOMOTİV SANAYİNİN DOĞUŞU VE GELİŞİMİ

İlk olarak otomobil üretimi ile başlayan otomotiv sanayi üretim faaliyetleri, yüzyılı aşkın tarihi bir geçmişe sahiptir. Daha sonra Birinci Dünya Savaşı yıllarında ticari araç üretimi de eklenerek, toplam üretim otomobil ağırlıklı olarak yapılmış ve sürekli gelişim ve değişim içerisinde olmuştur. Otomotiv sanayi başta Almanya ve Fransa olmak üzere Avrupa'da doğup, Amerika Birleşik Devletleri'nde gelişip güçlenmiştir.<sup>11</sup>

İlk olarak seri üretim tekniğiyle üretilen otomobiller, 1920'de ABD'deki araçların yüzde 65-70'ini, dünyada ise yüzde 50'sini oluşturmuşlardır.<sup>12</sup>

1886 yılında, bugünkü anlamda modern otomobil olarak sayılabilecek ilk otomobil üretimi Karl Benz ve Gottlieb Daimler tarafından gerçekleştirilmiştir. Ardından 1908 yılında Henry Ford'un üretime başlaması, otomotiv sanayinin ilkadımları olarak sayılmaktadır.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Aksoy, s.24

<sup>11</sup> Atilla Bedir, **Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği**, DPT Yayını, Ankara, 1999, s.7

<sup>12</sup> Bedir, **Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği**, s.9

<sup>13</sup> M.Cengiz Arabacı, **Dünya Otomotiv Sanayinde Yaşanan Gelişmeler Çerçevesinde Türkiye'deki Otomotiv-Ana ve Yan Sanayi İlişkileri**, Hazine Müsteşarlığı Teşvik ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Ankara, 2006, s.4

1918'de ise General Motors'un Chevrolet modeli ile düşük maliyetli otomobil üretimi çalışması iki firma arasında sıkı bir rekabetin oluşmasına neden olmuştur. II. Dünya Savaşı sonrasında GM ve Ford otomotiv sanayinin liderleri olarak günün gelişmekte olan piyasalarında rekabete başlamışlardır. Bu dönemde ülkeler, otomotiv ticaretini düzenlemek amacıyla çeşitli kota uygulamaları ve ithalat kısıtlamaları gibi yerli üreticileri koruyucu politikalar uygulamışlardır. Bu uygulamalar neticesinde GM ve Ford Avrupalı yerel üreticiler ile ortaklıklar kurarak Avrupa'da yatırımlar yapmışlardır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra hızla toparlanmaya başlayan Avrupalı firmalar, Alman firmalarının öncülüğünde Brezilya, Arjantin, Güney Afrika, İspanya ve Meksika gibi ülkelerde üretim sahaları açmışlardır.

Aynı dönemde, yetersiz sermaye birikimi ile sektörde çok az pazar payına sahip olan Japon üreticiler ise Avrupalı ve Amerikalı rakiplerinin büyük ölçekli ve entegre yatırımları yerine daha küçük ölçekli, montaja dayalı yatırımlara yönelmişlerdir.<sup>14</sup>

Otomotiv sektörü başta ABD ve Japonya olmak üzere sanayileşmiş ülkelerin ekonomisinde önemli bir yer tutmaktadır. Japonya otomotiv sanayine ABD ve Avrupa'dan daha sonra girmiştir, ancak üretimde gösterdiği performans ve teknik başarısı nedeniyle 1960'larda önemli ölçüde ihracat yapar duruma gelmiştir. Pazar payını da gittikçe arttırarak piyasadaki hakimiyetini güçlendirmiştir. 1970'lerin sonunda otomotiv endüstrisinde meydana gelen en temel şok, Japonların eriştiği kalite ve üretim etkinliğinin pazarda belirmesi olmuştur.

OECD ülkelerinde, otomotiv piyasaları 1970'li yıllar süresince gerçekleşen alımlarla doyum noktasına ulaştıktan sonra talep ilk olarak ABD ve Kanada'da daha sonra bütün Batı Avrupa ve Japonya'da azalmaya başlamıştır. Daha sonra 1979 yılındaki petrol şoku otomotiv sektörünü olumsuz etkilemiş ve sektör resesyon ortamından 4 yılı aşkın bir süre sonra kurtulabilmiştir.

Dünya motorlu taşıt üretimi 1979 yılında 41.6 milyon adet olarak gerçekleşirken, 1982'de 36.1 milyon adete gerilemiştir.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Arabacı, s.5

<sup>15</sup> Selma Alkan, **Otomotiv Sektörü**, T.Vakıflar Bankası T.A.O Planlama ve Organizasyon Müdürlüğü, Sektör İncelemesi:9, Ankara, 1996, s.5

1980'lerin ilk yıllarındaki bu azalma Kuzey Amerika'da daha ciddi boyutlara ulaşmış, üretim 1982 yılında 1979 yılına kıyasla yaklaşık %50 oranında azalarak 6.9 milyona düşmüştür.<sup>16</sup>

1980'li yıllarda yeniden yapılanma sürecine giren otomotiv sanayi, Japonya, Kuzey Amerika ve Avrupa'daki pazarlarının doyum noktasına ulaşması sonucu gelişmekte olan pazarlarda yatırım ve üretim faaliyetlerine yönelmişlerdir. Diğer yandan Japon araç üreticilerinin araştırma ve geliştirme, tasarım ve üretim teknolojisinde göstermiş oldukları ilerlemeler diğer üreticilerin mevcut üretim sistemlerini gözden geçirmelerine sebep olmuştur.<sup>17</sup>

1980'lerden sonra, Avrupalı ve Amerikalı üreticiler ürünlerini daha düşük maliyetlerde üretim yapabildikleri ve bölgesel ticaret anlaşmaları ile ticari kotaları aşabildikleri Kanada, Meksika ve İspanya gibi ülkelere ithal etmeye yönelmişlerdir. 1980'li yıllar boyunca gerek gelişmiş piyasalarda pazarın doyum noktasına ulaşması gerekse de bu piyasalarda rekabetin çok yüksek olması nedeniyle gelişmekte olan piyasalara yatırımlar büyük ölçüde hızlanmıştır. Genelde yatırım yeri tercihleri, düşük maliyetli üretim yapabilme fırsatı ve iç pazar talep potansiyelinin yüksek olduğu yerlerde, özellikle kalabalık nüfuslu ülkeler olan Çin, Brezilya, Hindistan'da yoğunlaşmıştır.<sup>18</sup>

Diğer yandan ise 1990'lı yılların başlarında, Doğu Avrupa ülkeleri yabancı sermayeyi çekebilmek için özelleştirme politikalarını uygulamaya başlatmışlardır. Firmalar da gelişmiş piyasalarda rekabet üstünlüğü sağlamak ve bölgesel üretim stratejilerini daha da genişletmek amacıyla Avrupa Birliği'ne entegrasyon süreci ile birlikte Doğu Avrupa ülkelerine yatırım yapmaya başlamıştır.

Çek Cumhuriyeti'nde bulunan Skoda, Volkswagen tarafından; Polonya'da bulunan FSM, Fiat tarafından ; Romanya'da bulunan Dacia, Renault tarafından ve Yugoslavya'da bulunan IMV Renault tarafından özelleştirme yoluyla satın alınmıştır.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> Alkan, s.5

<sup>17</sup> İstanbul Ticaret Odası, **Otomotiv Sanayi Sektör Raporu**, İstanbul, 2003, s.2

<sup>18</sup> Arabacı,s.7

<sup>19</sup> Arabacı,s.9

Aynı dönemde otomotiv ana ve yan sanayi firmalarının yatırım tercihleri Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya ve Türkiye olmuştur. Böylece ucuz ve kalifiye iş gücü ile teknolojik olarak ileri üretim düzeyine kısa sürede ulaşılmıştır.<sup>20</sup>

Sonuç olarak gelişmiş piyasalardaki pazarın doyum noktasına ulaşmış olması ve rekabetin giderek artması, otomotiv sanayi firmalarını geliştirmekte olan piyasalarda yatırım yapmaya iten ilk faktör olmuştur.<sup>21</sup>

İkinci bir faktör ise araç başına düşen kişi sayısının ve rekabetin az olduğu Çin, Hindistan, Brezilya gibi kalabalık ve araç satışının kolay olduğu geliştirmekte olan piyasalarda üretim ve satış yapmaya yönelmişlerdir.<sup>22</sup>

Japon firmalarının lüks otomobil üretimine de başlamasıyla sadece ihracat ile değil pazar ülkelerde de üretim yaparak, dünyadaki otomotiv pazarından daha fazla pay almaya başlamışlardır. Sonuç olarak daha önce kendi piyasalarını Japon otomobillerine karşı gümrük vergileri ve ithalatı sınırlayıcı diğer yöntemlerle koruyan AB ve ABD piyasalarına da yerleşmiş bulunmaktadır.<sup>23</sup>

1980'li yıllarda o dönemki adı ile Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun hızla gelişmesi, özellikle İspanya'da özel teşviklerle önemli yatırımlar yapılması ile otomotiv sanayinin üye ülkeler içerisinde yayılmasına neden olmuştur. Aynı dönemde Japon firmaları da ABD ve AB ülkelerinde yeni tesisler kurarak, üretimlerini deniz aşırı ülke pazarlarına taşımışlardır.

1990 yılından itibaren ise uluslararası otomotiv pazarlarında G.Kore ürünleri hızla yayılmaya başlamıştır. Hükümetin özel ve istikrarlı planları sayesinde otomotiv üretimi kısa zamanda gelişme göstermiştir. G.Kore'nin otomotiv sanayii üretimi 1997 yılında 2.3 milyon adet ile önemli bir düzeye ulaşmıştır.<sup>24</sup>

---

<sup>20</sup> Arabacı,s.9

<sup>21</sup> Arabacı, s.10

<sup>22</sup> Arabacı, s.11

<sup>23</sup> Leyla Tunç Yeltin,**Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye'de Otomotiv Sektörü**,İktiaadi Kalkınma Vakfı, İstanbul,1999,s.3

<sup>24</sup> T.C Başbakanlık DPT, "**Sekizinci Beşyillik Kalkınma Planı Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyon Raporu**", Ankara, 2001, s.53

Bununla birlikte G.Kore’li firmalar 1994 yılından sonra özellikle eski doğu bloğu ülkelerine ve AB pazarı çevresine yatırım girişiminde bulunmuşlardır. Ancak 1998 yılında G.Doğu Asya’da yaşanan yoğun kriz, G.Kore’li firmalarının bu girişimini olumsuz yönde etkilemiştir.<sup>25</sup>

1960’lı yıllardan itibaren uzak doğu ülkelerinden Güney Kore, Singapur, Malezya, Endonezya ekonomik kalkınmalarında büyük sıçrama kaydetmişlerdir. Aynı zamanda yatırım, üretim ve ihracat uygulamalarında gelişmekte olan birçok ülke için de model olarak gösterilmeye başlanmıştır. Bu ülkeler kaydedilen gelişmelere paralel olarak yabancı yatırımcıların gözdesi haline gelmiş, giderek yabancı kaynakların ekonomi içindeki etkisi artmaya başlamıştır. Ancak o yıllarda bölgeye giren para reel ekonomiye kaynak yaratmak yerine kısa vadeli kazanç sağlayan spekülâtif yatırımlara yönelmiştir. Uzun vadeli yatırımların kısa vadeli kaynaklarla desteklenerek gereksiz yeni kapasite yaratılması ve doların özellikle Japon yeni karşısında değer kazanması sonucu ihracatta beklenen artış gerçekleştirilememiştir. Dolayısıyla ülkeleri geri ödemelerde sıkıntıya sokmuştur. Bölge ekonomilerinde görülen bu olumsuz gelişmelere bağlı olarak 1997 yılı başlarından itibaren yabancı kaynaklar geri dönmeye başlamış ve eksi büyüme meydana gelmiştir. Bu gelişmelerden otomotiv sektörü de olumsuz etkilenmiştir. İhracatta meydana gelen düşüşler, yüksek kapasitede ve stokla çalışmak zorunda kalan otomotiv üreticisi bazı firmaların iflas etmesine sebep olmuştur. Tüm bu olumsuzluklar sadece Asya kıtasında değil tüm dünyadaki otomotiv sektöründe hissedilmiş ve 1998 yılında dünya motorlu taşıt araçları üretimi % 2.6 oranında azalarak 53.7 milyon adede düşmüştür. Aynı yıllarda dünya otomobil üretimi de 39.1 milyon adetten % 1.7 oranında azalarak 38.5 milyon adede gerilemiştir.<sup>26</sup>

### **1.3.1.Şirket Birleşmeleri**

Şirket birleşmelerin esas amacı, piyasadaki büyük üreticilerin, küçük rakiplerin piyasadan çekilmesini sağlayarak, rekabet koşullarını kendilerinin belirleyeceği bir pazar ortamı yaratmaktır.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> T.C Başbakanlık DPT, “Sekizinci Beşyillik Kalkınma Planı Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyon Raporu”, s.53

<sup>26</sup> Gazi Bilgin, Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayii ve Türkiye Otomotiv Sanayiinin Durumu, T.C Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, 1999, s. 13

<sup>27</sup> Bilgin,s.6

Birleşmeler sektörden tamamen çekilme yada üretim ünitesinin bir bölümünü başka bir firmaya devretme şeklinde gerçekleşmektedir. Örneğin Volvo grubunca otomobil bölümünün satılması, şirketin kısa vadede kaynak ihtiyacının karşılanması ve diğer üretim bölümlerinde rekabet gücünü artırabilmesi gerekçelerine bağlanmıştır. Birleşme sonunda şirketlerin üretim miktarları artmakta, birim üretim başına AR-GE planlama, üretim ve pazarlama harcamaları azalmakta, karları maksimize edilmektedir.<sup>28</sup>

Otomotiv sanayinde ortaya çıkan aşırı kapasite sorununun getirdiği mali yük, müşteri beklentilerinin ve tercihlerinin yönlendirmesi sonucunda artan Ar-Ge harcamaları gibi faktörler, firmaları ölçek ekonomilerinde çalışmalarını engellemektedir. Bununla birlikte düşen karlılık oranları, firmaların birleşme ya da diğer firmaları satın alma eğilimini arttırmaktadır.<sup>29</sup>

Son yıllarda dünyada ana sanayi firmalarının sayısı şirket birleşmelerinden dolayı hızla artmaktadır. 1980'li yıllarda dünyada 85 otomotiv firması üretim yapmakta iken bu rakam 2000 yılında 18 adete gerilemiştir. Günümüzde yılda 1,5 milyon adedin altında üretim yapan otomobil üreticisi firmaların ise uzun süre bağımsız kalamayacakları tahmin edilmektedir.

Sektördeki önemli birleşme ve satın almalar ise şu şekilde gerçekleşmiştir: GM ve Opel, Saab'ın %50'sini; Ford Mazda'yı; Hyundai Kia'yı; Toyota Daihatsu'yu; VW Scania'nın %34'ünü; Rolls Royce ve Lamborgini'yi; Renault Samsung'u; GM Fiat'ın %20'sini; Tata motor Jaguar ve Land Rover'ı satın almıştır.<sup>30</sup>

Tablo 1'de dünyada 1998 yılı otomobil üretiminin ülkelere göre dağılımı, firma ve üretim değerleri bilgisi gösterilmektedir.

---

<sup>28</sup> Bilgin, s.6

<sup>29</sup> Arabacı, s.14

<sup>30</sup> Sinan Yüzal ve Akın Sarı, **Otomotiv Ana ve Yan Sanayi**, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, Ankara, 2008, s.13

**Tablo 1:** Dünyada Otomotiv Üretici Ülkelerin Durumu

Ülke	Firmalar	1998 Üretimi (1.000)
Japonya (8)	8 Yerel Üretici	8.055
A.B.D (8)	3 Yerel+5 Japon Üretici	5.554
Almanya (5)	3 Yerel+2 A.B.D Üretici	5.348
Fransa (2)	2 Yerel Üretici	2.603
Güney Kore (3)	3 Yerel Üretici	1.625
İspanya (5)	2 Fransız+1 Alman+2 ABD+3 Japon Üretici	2.216
İngiltere (7)	1 Fransız+1 Alman+2 ABD+3 Japon Üretici	1.748
İtalya (1)	1 Yerel Üretici	1.378

**Kaynak:** T.C Başbakanlık DPT, "Sekizinci Beşyillik Kalkınma Planı Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyon Raporu",s.54

1998 yılında otomobil üretiminin bölgelere göre dağılımına bakıldığında Avrupa ülkelerinin 14.5 milyon adet ile toplam üretimin % 38'ini oluşturmaktadır.Fransa 2 yerel üreticisiyle 2.6 milyon adet, Almanya 3 yerel 2 ABD'li üretici ile 5.3 milyon adet, İspanya 2 Fransız 1 Alman 2 ABD'li ve 3 Japon üreticisiyle 2.2 milyon adet, İngiltere 1 Fransız 1 Alman 2 ABD'li 3 Japon üretici ile 1.7 milyon adet ve İtalya 1 yerel üreticisiyle 1.3 milyon adet olarak üretim gerçekleştirmiştir.ABD'deki üretim 3 yerel 5 Japon üreticisiyle 5.6 milyon adet olarak gerçekleşmiştir.Japonya'da ise bu oranlar 8 yerel üretici ile 8.1 milyon adet, G.Kore'de ise 3 yerel üretici ile 1.6 milyon adet otomobil üretilmiştir.1998 verilerine bakıldığında Japonya ve G.Kore'de yalnız bu ülkelerin ulusal firmalarının taşıt araçları üretimi yaptığı görülmektedir.Esasen bu ülkelerin yalnız sanayiye değil aynı zamanda diğer ülkelerden yapılan ithalata karşı da iç pazarı koruyucu çok güçlü politikalar uyguladıkları bilinmektedir.Buna karşılık özellikle Japon firmalarının üretim tesisleri tüm dünyaya yayılmış bulunmakta ve G.Kore firmaları da dünya üzerinde yayılma amacı ile yoğun çaba göstermektedir.<sup>31</sup>

<sup>31</sup> T.C Başbakanlık DPT, "Sekizinci Beşyillik Kalkınma Planı Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyon Raporu",s 54

**Tablo 2:** Gelişmekte Olan Ülkelerde Otomotiv Ana Sanayi Yabancı Sermaye Yatırımları

ÜLKELER	JAPON FİRMALARI						ABD FİRMALARI			AVRUPA FİRMALARI			
	TYOTA	NISSAN	HONDA	MAZDA	MITSUBISHI	SUZUKI	GM	FORD	CHRYSLER	PEUGEOT	RENAULT	VW	FIAT
Çin							☺		☺	☺		☺	
Endonezya	☺		☺	☺	☺	☺							
Malezya	☺				☺								
Tayland	☺	☺	☺	☺	☺								
Kore				☺	☺		☺	☺					
Tayvan, Çin		☺						☺					
Meksika		☺					☺	☺	☺			☺	
Brezilya							☺	☺				☺	☺
Venezuelya							☺	☺					☺
Çek.& Sloven.												☺	
Macaristan						☺							
Polonya							☺						☺
Türkiye	☺						☺	☺			☺		☺
Arjantin								☺		☺	☺	☺	☺

**Kaynak:** Bedir, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, s.28

Gelişmekte olan ülkelerdeki otomotiv ana sanayi yabancı sermaye yatırımları Tablo2'de gösterilmektedir. Buna göre Japon firmalarından Toyota, Nissan, Honda, Mazda, Mitsubishi, Suzuki markalarının yatırımlarının uzak doğu ülkelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Özellikle Endonezya ve Tayland, Japon üreticilerinin çoğunun yatırım tercihi olmuştur. Malezya ise Toyota ve Mitsubishi firmalarının yatırım yaptığı ülke olmuştur. Türkiye'de ise Japon firmalarından sadece Toyota'nın yatırımı bulunmaktadır. 1980'li yıllardan sonra hız kazanan Japon firmalarının gelişmekte olan ülkelerdeki yatırımları 1990'lı yıllarda da artarak devam etmiştir. Japon firmalarının 1997 yılı itibarıyla başta Çin, Endonezya ve Malezya olmak üzere Filipinler, Tayvan, Tayland, Vietnam, Güney Kore, Türkiye ve Hindistan'da yatırımları bulunmaktadır.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Bedir, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, s.28

ABD'li firmalar ise yatırımlarının bir kısmının uzak doğu ülkelerinde diğer kısmı ise Güney Amerika ülkelerinde gerçekleşmiştir. GM'in yatırım tercihi Çin, Kore, Meksika, Brezilya, Venezuelya, Doğu Avrupa ülkelerinden Polonya ve Türkiye olmuştur. Ford ise Kore, Tayvan, Meksika, Brezilya, Venezuelya, Arjantin ve Türkiye'de yatırımları bulunmaktadır. Chrysler'in ise Çin'de ve Meksika'da yatırımları bulunmaktadır. Avrupa'lı firmalar incelendiğinde ise özellikle Doğu Avrupa, Kuzey Amerika ve Türkiye'de yatırımlara yöneldiği görülmektedir.

Peugeot'nun Çin ve Arjantin'de, Renault'un Arjantin ve Türkiye'de, Volkswagen'in Meksika, Brezilya, Arjantin, Çin'de ve Çek Cumhuriyeti'nde yatırımları bulunmaktadır. Fiat firmasının ise Brezilya, Arjantin, Venezuelya, Polonya ve Türkiye'de yatırımları bulunmaktadır.

Japon firmalarından doğu Avrupa 'da yatırım yapan tek üretici firma Suzuki olmuştur. ABD'deki üretici firmalara baktığımızda, gelişmekte olan ülkelere en çok yatırım yapan üreticiler GM ve Ford 'dur. Doğu Avrupa'da yatırım yapan tek ABD üretici firma GM'dir. Avrupa'daki üreticilere baktığımızda en fazla yatırım yapan firmalar FIAT ve Volkswagen'in olduğu görülmektedir. Arjantin Avrupa'daki üreticilerin tümünün yatırım tercihleri arasında yer almıştır. Türkiye'de yatırım yapan Avrupalı üreticiler ise Renault ve Fiat firmaları olmuştur.

#### **1.4.DÜNYA'DA OTOMOTİV ÜRETİMİ**

1900 yılında ağırlıklı olarak ABD, Almanya ve Fransa'da yapılmakta olan dünya otomotiv üretimi, yüzyılın ilk yıllarında büyük bir gelişme göstermiştir. Tablo 3'e bakıldığında 1900 yılında toplam 9.000 adet üretim yapılırken 1915 yılında seri üretimin sağladığı düşük fiyatlarla pazarda otomotive olan talep artmış ve % 37'lik artışla üretim 1 milyon adedin üzerinde gerçekleşmiştir. 1915-1920 savaş yılları olması sebebiyle Almanya ve İngiltere'de üretim yapılamamıştır. 1960 yılında Avrupa'da motorlu araç üretimi ortalama 1,5 milyon adet olurken, 1980 yılına kadar dünyada ağırlıklı olarak en fazla motorlu araç ABD'de üretildiği görülmektedir.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Atilla Bedir, **Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi**, DPT Yayını, Ankara, 2002,

**Tablo 3: Yıllar İtibariyle Motorlu Araç Üretimi(Adet)**

Yıllar	Almanya	Fransa	İtalya	İngiltere	ABD	Japonya	Diğer	Toplam(1.000)
1900	2	3	0	0	4	0	0	9
1905	16	22	0	0	25	0	0	63
1910	13	38	0	14	187	0	3	255
1915	0	0	15	0	970	0	30	1.015
1920	0	40	21	0	2.227	0	94	2.382
1930	71	230	46	237	3.363	1	186	4.134
1940	72	0	0	134	4.513	51	172	4.942
1950	306	358	128	784	8.006	82	814	10.478
1960	2.055	1.370	645	1.811	7.905	814	1.889	16.489
1970	3.842	2.750	1.854	2.099	8.284	5.289	5.301	29.419
1980	3.879	3.378	1.612	1.313	8.010	11.043	9.330	38.565
1990	4.977	3.769	2.121	1.566	9.783	13.487	12.852	48.555
1991	5.035	3.611	1.878	1.454	8.811	13.245	12.895	46.929
1992	5.194	3.768	1.687	1.540	9.702	12.499	13.699	48.089
1993	4.032	3.156	1.277	1.569	10.898	11.228	14.626	46.786
1994	4.356	3.558	1.535	1.695	12.263	10.554	15.540	49.501
1995	4.667	3.475	1.667	1.765	11.986	10.196	16.227	49.983
1996	4.843	3.589	1.545	1.924	11.799	10.346	17.286	51.332
1997	5.023	2.577	1.815	1.940	12.131	10.975	20.544	55.005
1998	5.727	2.954	1.693	1.981	12.003	10.050	19.191	53.599
1999	5.688	3.180	1.701	1.976	13.019	9.985	20.986	56.535
2000	5.198	3.351	1.738	1.817	12.810	10.145	22.479	57.538
2001	5.692	3.629	1.580	1.685	11.425	9.777	22.602	56.390

**Kaynak:** Bedir, Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, s.3

1970 yılındaki üretim değerleri incelendiğinde 5.2 milyon adet ile ABD'den sonra ikinci büyük motorlu araç üreticisi Japonya olmuştur. Japonya 1970 yılında,1960 yılındaki üretim adedine kıyasla yaklaşık %550 artış göstermiştir. 1980 yılında ise, Japonya'da motorlu araç üretiminde 1970 yılına kıyasla %100 artış göstermiş ve 11 milyon araç üretilmiştir. Böylece dünyada en fazla motorlu araç üretimi yapan ülke konumuna gelmiş ve 1991 yılında motorlu araç üretimi 13,2 milyon adede ulaşmıştır. Almanya ise 1960 yılından 2 milyon olan üretim adedini arttırmış ve 2001 yılına bakıldığında 5.6 milyon adet üretim gerçekleştirmiştir.

Özellikle 1900 'lü yıllardan 2001 yılına kadar dünyada en fazla motorlu araç üretimi toplamı yaklaşık 180 milyon adet ile ABD'de olduğu görülmektedir. İkinci sırada ise 150 milyon adet ile Japonya, üçüncü sırada ise 70,6 milyon ile Almanya, dördüncü

sırada 48,8 milyon ile Fransa, beşinci sırada ise 27,3 milyon adet ile İngiltere gelmektedir. Toplam motorlu araç üretimine baktığımızda ise 1997 yılında 55 milyon olan üretim adeti 1998 yılında 53 milyona düşmüştür. Bu düşüşün en önemli sebebi 1998 yılında yaşanan Güney Doğu Asya ekonomik krizi olmuştur. Kriz sonrasındaki toparlanma ile 2001 yılı itibariyle üretim değeri 56,3 milyon adete ulaşmıştır.

**Tablo 4:**Dünya Motorlu Araç Üretiminin Ülkeler İtibariyle Yüzde Dağılımı(%)

Yıllar	Almanya	Fransa	İtalya	İngiltere	ABD	Japonya	Diğer
1900	24,2	31,6	0,0	0,0	44,2	0,0	0,0
1905	24,8	35,0	0,0	0,0	39,8	0,0	0,3
1910	5,1	14,9	0,0	5,5	73,4	0,0	1,1
1915	0,0	0,0	1,5	0,0	95,6	0,0	2,9
1920	0,0	1,7	0,9	0,0	93,5	0,0	4,0
1930	1,7	5,6	1,1	5,7	81,4	0,0	4,5
1940	1,5	0,0	0,0	2,7	91,3	1,0	3,5
1950	2,9	3,4	1,2	7,4	75,7	0,8	8,6
1960	12,5	8,3	3,9	11,0	47,9	4,9	11,5
1970	13,1	9,3	6,3	7,1	28,2	18,0	18,0
1980	10,1	8,8	4,2	3,4	20,8	28,6	24,2
1990	10,2	7,8	4,4	3,2	20,1	27,8	26,5
1991	10,7	7,7	4,0	3,1	18,8	28,2	27,5
1992	10,8	7,8	3,5	3,2	20,2	26,0	28,5
1993	8,6	6,7	2,7	3,4	23,3	24,0	31,3
1994	8,8	7,2	3,1	3,4	24,8	21,3	31,4
1995	9,3	7,0	3,3	3,5	24,0	20,4	32,5
1996	9,4	7,0	3,7	3,7	23,0	20,2	33,7
1997	9,1	4,7	3,5	3,5	22,1	20,0	37,3
1998	10,7	5,5	3,7	3,7	22,4	18,8	35,8
1999	10,1	5,6	3,5	3,5	23,0	17,7	37,1
2000	9,0	5,8	3,2	3,2	22,2	17,6	39,1
2001	10,1	6,4	3,0	3,0	20,3	17,3	40,1

**Kaynak:** Bedir, Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi,s.4

1900’lü yılların başından itibaren en önemli sanayi üretimlerinden biri haline gelen otomotiv sektörünün ana üreticisi ABD olmuştur. Özellikle 1.Dünya Savaşı’ndan sonra dünyada gelişen sosyolojik yaşam halkın en önemli refah göstergesi olan otomotiv kullanımının yaygınlaşmasıyla, bu sektördeki gelişme gerek istihdam açısından gerekse yarattığı katma değer açısından çok önemli bir konuma gelmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra kurulan devletler arası birlikler ve sanayi transferleri sayesinde Avrupa'da da otomotiv sektörü belli başlı ülkelerde büyük ilerleme kaydetmiştir. Günümüzde G-8 olarak adlandırılan devletler bu sektördeki gelişmede önemli pay sahibidirler. 1980'li yılların başından itibaren otomotiv sanayi gelişmekte olan ülkelere en önemli sanayi gelişim göstergesi olmuştur. 2001 yılı itibarıyla bu sanayi üretim tablosu sektörün %40'ının gelişmekte olan ülkelere ait olduğunu göstermektedir.

Tablo 3'ü incelediğimizde 1950 yılının sonuna kadar ağırlıklı olarak %75,7 ile ABD'nin pazarda en fazla üretim değerine sahip olduğu görülmektedir. 1960 yılına baktığımızda ise ABD'nin toplam üretimdeki payı yüzde 47,9'a düşmüş, Almanya'nın payı yüzde 12,5'e, İngiltere'nin yüzde 11'e, Fransa'nın ise yüzde 8,3'e ulaşmıştır.

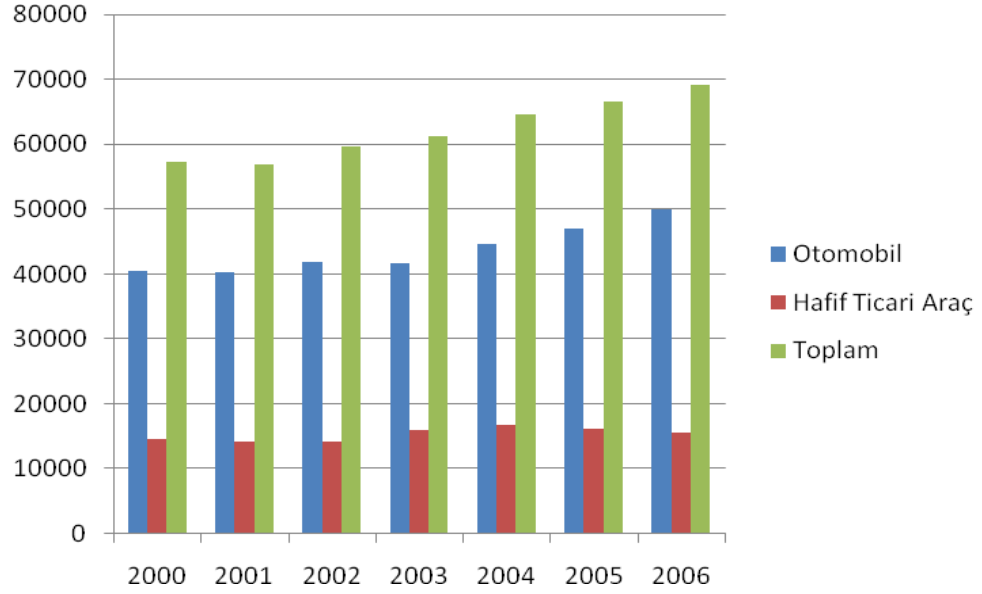
Japonya, 1960 yılından sonra otomotiv sanayinde çok hızlı bir gelişme göstermiş ve 1960 yılında yüzde 4,9 olan dünya üretimi içerisindeki payı 1980 yılında 11 milyon adetlik bir üretim miktarıyla yüzde 28,6'lık bir paya ulaşmış ve motorlu araç üreticisi ülkeler içerisinde ilk sıraya yükselmiştir.

1980'li yılların ortalarından sonra ise, Japonya'ya benzer bir şekilde, ihracata dayalı bir büyüme başarısı Güney Kore'de gözlenmiştir ve Güney Kore, dünya otomotiv sanayi içerisinde önemli bir konuma ulaşmıştır.<sup>34</sup>

Almanya ise 1990'lı yıllardan 2001 yılına kadar dünya motorlu araç üretiminin ortalama %10'na sahip olduğu görülmektedir. Fransa ise 1900-1905 yılları arasındaki %33 olan ortalama üretim payını takip eden yıllarda koruyamamış ve 2001 yılı itibarıyla dünya motorlu araç üretimini %6,4'üne sahip olmuştur. İngiltere ise en yüksek üretim payını % 11 ile 1960 yılında gerçekleştirmiş, daha sonra takip eden yıllarda ortalama %3 pay ile üretimde yerini almıştır. İtalya da ise 1990'lı yıllarda ortalama %3.5 olan üretim payı, 2001 yılı itibarıyla % 2,8 oranına gerilemiştir.

---

<sup>34</sup> Bedir, Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, s.5



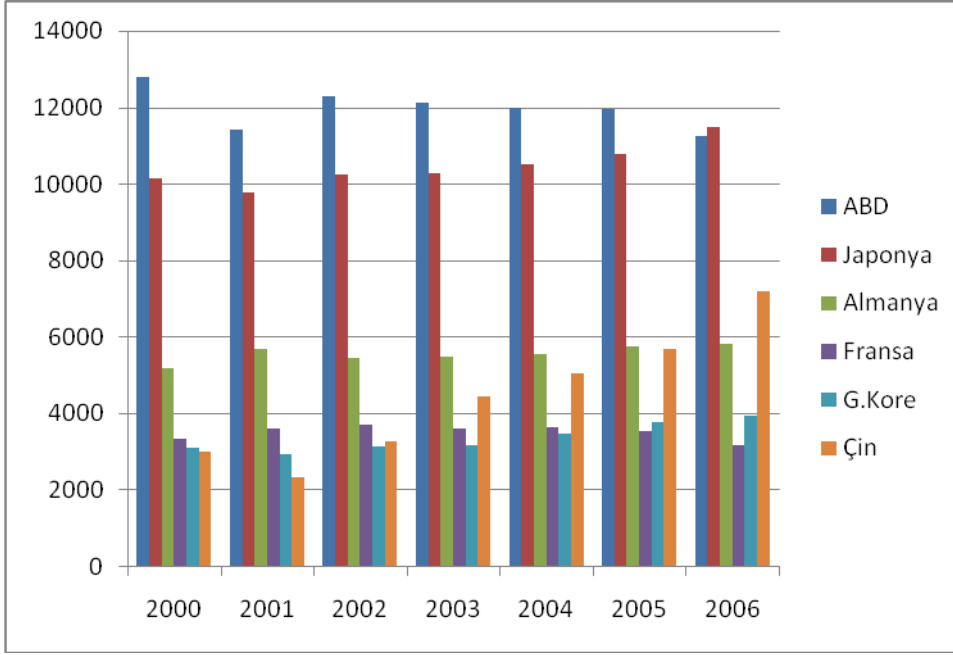
**Şekil 1:** Dünya Motorlu Taşıt Aracı Üretimi (2000-2006,bin adet)

**Kaynak:**OICA

Şekil 1 'de görüldüğü gibi dünya motorlu araç üretimi son 5 yılda sürekli artış göstermiştir. 2000 yılında otomobil üretimi 40.5 milyon, 2001 yılında 40.3 milyon, 2002 yılında 41.8 milyon, 2003 yılında 41.6 milyon, 2004 yılında 44.66 milyon 2005 yılında 46.9 milyon ve son olarak 2006 yılında 2005 yılına kıyasla %6 oranında artarak 49.8 milyon adet olarak gerçekleşmiştir.

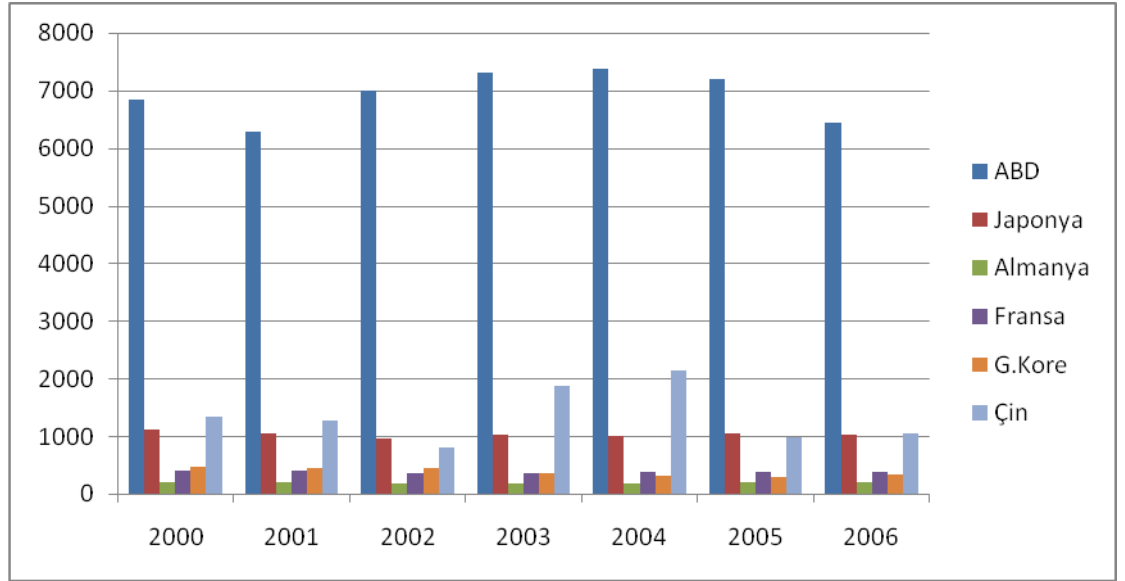
Hafif ticari araç üretiminde ise 2000 yılında 14.6 milyon, 2001 ve 2002 yılında 14.3 milyon adet, 2003 yılında 15.9, 2004 yılında ise 16.7 milyon, 2005 yılında 16.1 milyon ve 2006 yılında bir önceki yıla kıyasla %4 oranında azalışla 15.6 milyon adet üretilmiştir.

Toplam motorlu taşıt aracı üretimine baktığımızda 2000 yılında 57.3 milyon, 2001 yılında 56.9 milyon, 2002 yılında 59.5 milyon, 2003 yılında 61.3 milyon, 2004 yılında 64.3 milyon, 2005 yılında 66.5 milyon ve 2006 yılında bir önceki yıla kıyasla %4 oranında artarak 69.2 milyon adet motorlu taşıt aracı üretildiği görülmektedir.



**Şekil 2:** Otomotiv Sanayinde Önde Gelen Ülkelerin Otomotiv Üretim Adetleri(1.000)  
**Kaynak:**OICA

Şekil 2’de görüldüğü gibi 2000 yılında en fazla otomotiv üretimi 12.8 milyon adet ile ABD ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada ise 10.1 milyon adet ile Japonya, üçüncü sırada 5.1 milyon ile Almanya yer almaktadır. Fransa 3.3 milyon adet ile 4. Güney Kore 3.1 milyon adet ile 5. ve son olarak 3 milyon adet ile Çin 6.sırada yer almıştır. Bu sıralama 2001 ve 2002 yılında da aynı şekilde devam etmiştir. 2001-2005 yılları arasında ABD otomotiv üretimi ortalama 12 milyon adet ile dünyada en çok üretim yapan ülke konumunda olmuştur. Ancak 2006 yılına bakıldığında 11,4 milyon adet ile Japonya birinci sıraya yükseldiği görülmektedir. 2003 yılındaki üretim değerleri incelendiğinde, 2002 yılında 3.2 milyon adet otomotiv üretimini gerçekleştiren Çin’in 2003 yılındaki üretimi %35 artarak 4.4 milyona ulaşmıştır. 2004 yılından itibaren üretimini sırasıyla %14, 2005 yılında %13, 2006 yılında ise %26 oranında artırarak büyük gelişme göstermiştir. 2006 yılında Çin 7,1 milyon otomotiv üretim adedi ile ABD ve Japonya’dan sonra 3.büyük üretici konumuna yükselmiştir.



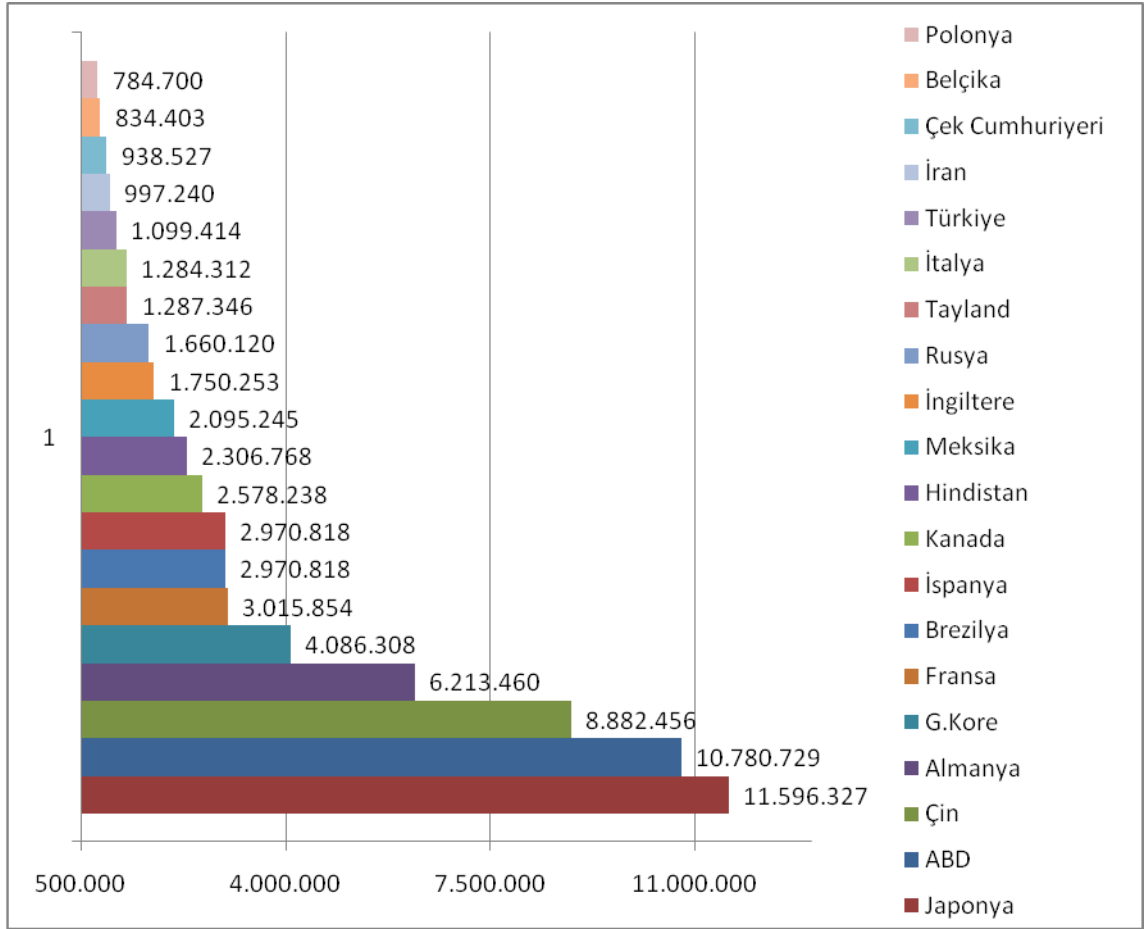
**Şekil 3:** Hafif Ticari Araç Sanayinde Önde Gelen Ülkelerin Otomotiv Üretim Adetleri (1.000 Adet)

**Kaynak:**OICA

Dünya hafif ticari araç üretimine baktığımızda 2000-2006 yılları arasında ortalama 7 milyon adetle dünyada en fazla hafif ticari araç üretimini ABD gerçekleştirmektedir. İkinci sırada ise ortalama 1.5 milyon araç üretimiyle Çin, üçüncü sırada ise 1 milyon adet ile Japonya gelmektedir. G.Kore, Fransa ve Almanya'nın üretim değerleri diğer ülkelere kıyasla oldukça düşüktür. 2000 yılında ABD'de hafif ticari araç üretimi 6.8 milyon adet, Japonya'da 1.1 milyon adet, Çin'de 1.3 milyon adet, G.Kore'de 464 bin, Fransa'da 410 bin, Almanya'da ise 202 bin adet olarak gerçekleşmiştir.

2001 yılında ABD'de hafif ticari araç üretimi 2000 yılına kıyasla %8 düşüş göstermiştir. Ancak daha sonra 2002 yılında %11 oranında artış meydana gelmiştir. 2005 yılına kadar üretimdeki artış süreklilik kaydetmiştir. 2006 yılında ise 6.4 milyon adet olan üretim, 2005 yılına kıyasla % 11 oranında azalmıştır.

2000 yılında Çin'deki hafif ticari araç üretimi, 2001 yılında %6, 2002 yılında ise %37 azalış göstermiştir. 2003 yılında ise üretim %133 oranında artış meydana gelmiştir. 2004 yılından sonra 2005 yılında da üretim %54 oranında azalış göstermiş ve 984 bin adete gerilemiştir.



**Şekil 4:** 2007 Yılı Dünya Otomotiv Üretiminin Ülkelere Göre Dağılımı(Adet)

**Kaynak:**OICA

Grafik 4'te görüldüğü gibi 2007 yılında dünyadaki otomotiv üretim değerlerine bakıldığında ilk sırada Japonya, ikinci sırada ABD, üçüncü sırada ise Çin yer almaktadır.

Japonya'nın 2007 yılındaki üretim değeri bir önceki yıla göre kıyasla %1 artış göstererek 11.5 milyon adet, ABD ise % 4 oranında azalarak 10.7 milyon adet, Çin %23 oranında artarak 8.8 milyon adet, Almanya %7 oranında artarak 6.2 milyon adet, G.Gore %4 oranında artış göstererek 4 milyon adet ve Fransa %5 oranında azalarak 3 milyon adet olarak gerçekleşmiştir.

2007 yılında ülkemiz ise dünyada otomotiv sanayinde yaklaşık 1,1 milyon adet üretimi ile 16.sırada yer almaktadır.

Dünya otomobil üretimi, dünya motorlu araç üretimi içinde % 72.6 oranı ile en büyük paya sahiptir. Dünya otomobil üretiminde Avrupa Birliği ve EFTA ülkeleri ilk sıradadırlar. Diğer yandan Japonya ve Kore'nin kendi pazarlarını aşırı koruma politikaları ile uluslararası pazarlardaki pazar payı üstünlükleri sürmektedir.

Pazarlama kanalları açısından Almanya, Fransa, İtalya ve İngiltere gibi ülkeler incelendiğinde ana sanayi firmalarının çoğunlukla belirli yan sanayi firmalarından ürün aldıkları ve üretimi aksatmamak için mevcut yan sanayi firmaları ile çok sıkı bağlantıları olduğu görülmektedir. Ana sanayi firmaları yan sanayi firmalarının kendilerine yakın çalışmalarını ve teknolojik gelişmeyi yakından takip etmelerini arzu etmektedirler.

2007 yılı itibariyle dünya otomobil üretiminin %32.2'si Avrupa Birliği, %18.7'si Japonya, %12'si Çin, %7.3'ü ve ABD ve %7'si Güney Kore'de gerçekleşmiştir.<sup>35</sup>

Çek Cumhuriyeti 'nin 1999 yılından beri otomobil üretiminin sürekli artış gösterdiği görülmektedir. Çek Cumhuriyeti bu değerleri ile Avrupa'nın beşinci otomobil üreticisi konumunda olduğunu söyleyebiliriz. Özellikle Çek Cumhuriyeti'nde üretim yapan Skoda, TPCA ve Hyundai firmalarının 2009 yılındaki toplam üretimlerinin 1 milyon adedin üzerinde olacağı tahmin edilmektedir.<sup>36</sup>

Brezilya, 1999 yılından itibaren üretimini sürekli arttırmış ve son olarak 2007 yılında 2.388.402 adet otomobil üretimi gerçekleştirmiştir. Çin ise 1999 yılından itibaren üretimini yüksek oranda arttırmaya devam etmektedir. 2007 yılındaki otomobil üretimi 6.381.116 adet olarak gerçekleşmiştir. Avrupa'daki önemli otomobil üreticilerinden Almanya'da ise 1999 yılından itibaren ortalama yaklaşık 5.3 milyon adet otomobil üretilmiştir. Doğu Avrupa ülkelerinden Macaristan ise Audi, Opel, Suzuki markalarının yatırımları ile otomotiv sanayisini geliştirmiş ve üretim adetlerini arttırmıştır.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> Yüzal ve Sarı, s.15

<sup>36</sup> "Çek Otomotiv Pazarı", [www.musavirlikler.gov.tr](http://www.musavirlikler.gov.tr), (12.01.2009)

<sup>37</sup> Feyza Paker, "Macaristan Otomotiv Sektörüne Kısa Bir Bakış", 21 Mayıs 2003, <http://www.izto.org.tr/IZTO/TC/IZTO+Ticaret/Dis+Ticaret+Kosesi/UlkeRaporlari/macaroto.htm>, s.2

**Tablo 5: Ülke Bazında Dünyada Toplam Araç Üretimi Artış Oranı(%)**

Ülkeler	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Arjantin	11.4%	-30.6%	-32.3%	6.1%	53.9%	22.8%	35,10%	26.0%
Avustralya	14.6%	-8.0%	7.7%	20.2%	-0.4%	-4.1%	-16,20%	0.9%
Avusturya	1.2%	10.2%	-1.8%	-8.5%	78.1%	1.8%	8,60%	-17.0%
Belçika	1.6%	14.9%	-11.0%	-14.5%	-0.5%	2.9%	-1,20%	-9.1%
Brezilya	24.5%	8.1%	-1.4%	2.0%	26.8%	9.2%	3,30%	13.8%
Kanada	-3.2%	-14.5%	3.8%	-2.9%	6.2%	-0.9%	-4,30%	0.3%
Çin	13.1%	12.8%	40.8%	35.2%	17.8%	9.1%	25,90%	22.0%
Çek Cumhuriyeti	21.1%	2.1%	-3.9%	-1.2%	1.5%	34.3%	41,30%	9.8%
Mısır	-21.4%	-6.1%	-19.5%	10.7%	-1.4%	30.8%	41,80%	13.1%
Finlandiya	13.2%	8.7%	-2.0%	-52.6%	-46.5%	105.9%	51,40%	-25.8%
Fransa	5.3%	8.4%	-0.7%	0.5%	1.3%	-3.2%	-10,70%	-4.8%
Almanya	-2.8%	3.0%	-3.9%	0.7%	1.1%	3.4%	1,10%	6.8%
Macaristan	7.2%	5.0%	-1.9%	-10.9%	-2.7%	23.9%	25,50%	53.5%
Hindistan	-2.1%	1.7%	9.8%	29.8%	30.1%	8.4%	24,20%	14.4%
Endonezya	228.9%	-4.6%	7.2%	7.6%	26.8%	22.6%	-40,70%	39%
İran	132.8%	16.3%	39.9%	28.8%	35.5%	3.6%	10,70%	10.3%
İtalya	2.2%	-9.1%	-9.7%	-7.4%	-13.6%	-9.1%	16,70%	6.0%
Japonya	2.5%	-3.6%	4.9%	0.3%	2.2%	2.7%	6,30%	1.0%
Malezya	11.3%	26.9%	10.2%	-12.9%	37.1%	19.4%	-10,80%	-12.2%
Meksika	24.9%	-4.9%	-2.0%	-12.7%	0.1%	6.8%	22,40%	2.4%
Hollanda	-13.0%	-10.6%	-3.2%	-6.9%	15.0%	-27.0%	-11,80%	-13.1%
Polonya	-12.2%	-31.1%	-10.6%	3.5%	86.6%	2.0%	14,20%	9.8%
Portekiz	-2.2%	-2.8%	4.6%	-4.6%	-5.3%	-2.5%	3,70%	-22.5%
Romanya	-26.9%	-12.0%	15.6%	19.9%	28.3%	59.4%	9,60%	13.2%
Rusya	3.1%	3.7%	-2.5%	4.8%	8.4%	-2.3%	11,60%	10.4%
Sırbistan	141.8%	-29.5%	33.3%	16.1%	9.3%	-6.7%	-21,10%	-11.4%
Slovakya	43.3%	0.1%	24.0%	24.6%	-20.5%	-2.3%	35,30%	93.3%
Slovenya	4.1%	-5.6%	9.1%	-6.7%	11.4%	35.2%	-15,50%	29.6%
Güney Afrika	12.6%	13.9%	-0.6%	4.2%	8.2%	15.3%	11,90%	-9.1%
Güney Kore	9.6%	-5.4%	6.8%	1.0%	9.2%	6.6%	3,80%	6.4%
İspanya	6.3%	-6.0%	0.2%	6.1%	-0.6%	-8.6%	0,90%	4.0%
İsviçre	20.2%	-4.0%	-4.5%	17.0%	5.3%	-0.3%	-1,60%	9.9%
Tayvan	5.6%	-27.1%	22.8%	15.9%	11.4%	3.6%	-32,10%	-6.7%
Tayland	27.6%	11.6%	27.3%	26.9%	25.1%	21.0%	6,10%	7.8%
Türkiye	44.7%	-37.2%	28.0%	53.9%	54.4%	6.8%	12,40%	11.3%
Ukrayna	63.0%	1.8%	69.0%	100.6%	73.2%	15.4%	36,80%	39.7%
İngiltere	-8.1%	-7.1%	8.2%	1.3%	0.5%	-2.9%	-8,60%	6.1%

ABD	-1.7%	-10.7%	7.5%	-1.3%	-1.0%	-0.4%	-6,00%	-4.5%
Özbekistan	-27.4%	27.1%	-27.9%	57.3%	73.7%	18.7%	14,80%	68.1%
Diğerleri	59.3%	-8.7%	-3.3%	25.5%	47.2%	67.1%	2.3%	12.5%
Total	3.8%	-3.5%	4.8%	2.8%	6.3%	3,10%	4,10%	5.7%

**Kaynak:**OICA

Yukarıdaki tabloda dünyada otomobil ve ticari araç üretimi toplamının yıllara göre artış veya azalış oranı gösterilmiştir. Buna göre dünyada toplam araç üretimi 2000-2001 yılları arasında -3.5 % oranında küçülme gösterdiği, 2001 yılından itibaren ise üretimin sürekli artarak devam ettiği görülmektedir. 2007 yılında en fazla üretim artışı % 68.1 değeriyle Özbekistan'da görülmektedir. 2002 yılında otomotiv üretimi düşen Özbekistan'da otomotiv sanayi ülkeye yabancı sermaye çeken sektörlerden biridir. 2002 yılında -27.9% oran ile üretimde düşüş yaşanmış ancak 2003 yılında 57.3 % oranında üretim artışı ile sektörde toparlanma gerçekleşmiştir. Özbekistan'daki en büyük otomotiv fabrikası Kore'li "Dawoo Motors" ile devlet otomotiv şirketi "Uzavtoprom"un ortaklığında kurulan "UzDawooAuto" fabrikasıdır. Sektördeki diğer bir üretici ise de Koç grubunun girişimi olan "SamKoçAuto'dur."<sup>38</sup>

2007 yılında genellikle Doğu Avrupa ülkeleri olan Macaristan, Slovakya, Slovenya, Ukrayna ve Romanya'da toplam araç üretiminde yüksek artış oranı görülmüştür. 2000 yılında dünyadaki araç üretiminde en büyük büyümeyi % 228.9 ile Endonezya göstermiştir. İkinci olarak % 141.8 ile Sırbistan, üçüncü sırada ise % 132.8 ile İran bulunmaktadır.2001 yılında dünyadaki araç üretiminde en fazla büyümeyi %27.1 ile Özbekistan, ikinci sırada %26.9 ile Malezya ve üçüncü sırada % 16.3 ile Belçika göstermiştir. 2001 yılında yaşadığımız kriz döneminden dolayı ise dünyada araç üretiminde en fazla küçülme gösteren ülke 37.2% ile Türkiye olmuştur.

2002 yılına baktığımızda ise en fazla üretim artışı kaydeden ülke %69 ile Ukrayna, ikinci olarak %40.8 ile Çin, üçüncü olarak ise %39.9 ile İran olmuştur. Yaşadığı ekonomik kriz sebebiyle en fazla azalış ise -32.3% ile Arjantin'de gerçekleşmiştir.

2003 yılında en fazla üretim artışı gösteren ülke %100.6 ile Ukrayna, 2.sırada

<sup>38</sup> Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu, Özbekistan Ülke Bülteni, Aralık 2004, [http://www.deik.org.tr/pages/TR/DEIK\\_Bulten.aspx?IKID=10](http://www.deik.org.tr/pages/TR/DEIK_Bulten.aspx?IKID=10) , (10 Mayıs 2009 ),s.6

%57.3 ile Özbekistan, 3.sırada ise % 53.9 ile Türkiye olmuştur. En fazla azalış %-52.6 ile Finlandiya'da gerçekleşmiştir.

2004 yılında ise sırasıyla % 86.6 ile Polonya,%78.1 ile Avusturya,%73.7 ile Özbekistan 'da meydana gelmiştir.Üretim adetlerinde en fazla küçülme %-46.5 ile Finlandiya'dır.

2005 yılına baktığımızda Finlandiya'nın bu kez 105.9 ile en fazla üretim artışının gerçekleştiği ülke olduğu görülmektedir. 2.sırada 59.4 ile Romanya, 3.sırada ise %35.2 ile Slovenya gelmektedir. Hollanda % -27oranı ile küçülmenin en fazla olduğu ülke olmuştur.

2006 yılında sırasıyla en fazla büyüme %51.40 ile Finlandiya,%41.8 ile Mısır ve %41.30 ile Çek Cumhuriyeti'nde görülmüştür. 2006 yılında -40.70 % ile küçülmenin en fazla olduğu ülke ise Endonezya'dır.

Son olarak 2007 yılında en fazla büyüme %93.3 ile Slovakya, 68.1% ile Özbekistan, %53.5 ile Macaristan'da meydana gelmiştir. Finlandiya ise 2007 yılında -25.0% oranıyla dünyada araç üretiminde en fazla küçülmenin gerçekleştiği ülke olmuştur.

**Tablo 6:** Firma Bazında Dünyadaki Motorlu Araç Üretim Adetleri (2007)

Firmalar	Total	Otomobil	Hafif Ticari Araç	Ağır Ticari Araç	Otobüs
GM	9.349.818	6.259.520	3.055.575	33.042	1.681
Toyota	8.534.690	7.211.474	1.108.333	129.107	85.776
Volkswagen	6.267.891	5.964.004	256.777	39.600	7.510
Ford	6.247.506	3.565.626	2.586.284	95.596	0
Honda	3.911.814	3.868.546	43.268	0	0
PSA	3.457.385	3.024.863	432.522	0	0
Nissan	3.431.398	2.650.813	641.734	131.429	7.422
Fiat	2.679.451	1.990.715	536.578	127.542	24.616
Renault	2.669.040	2.276.044	392.996	0	0
Hyundai	2.617.725	2.292.075	67.003	159.237	99.410
Suzuki	2.596.316	2.284.139	312.177	0	0
Chrysler	2.538.624	754.855	1.779.269	4.500	0
Daimler	2.096.977	1.335.226	257.350	438.954	65.447
B.M.W	1.541.503	1.541.503	0	0	0
Mitsubishi	1.411.975	1.100.528	304.273	7.174	0
Kia	1.369.330	1.286.299	81.040	0	1.991
Mazda	1.286.730	1.165.660	117.779	3.291	0
Daihatsu	856.171	711.595	130.968	13.608	0

**Kaynak:OICA**

Yukarıdaki tablo 2007 yılında dünyada marka bazında üretim yapan ilk 18 firmanın otomobil, hafif ticari araç, ağır ticari araç ve otobüs üretim adetlerini göstermektedir. Motorlu araç segmentinin tümüne baktığımızda GM'nin 2007 yılında zirvede olduğu görülmektedir. Toplam motorlu araç üretiminde ikinci sırayı ise 8.5 milyon adet ile Toyota almıştır. Üçüncü sırada ise 6.2 milyon adet üretimle Volkswagen grubu gelmektedir. Yaklaşık 20.000 adet eksiği ile hemen ardından Ford dördüncü sırada yerini almıştır.

Otomobil üretimine bakıldığında ise 2007 yılında dünyada 7.2 milyon adet ile en çok otomobil üretimin gerçekleştiren Toyota olmuştur. İkinci sırada 6.2 milyon adet ile GM ve üçüncü sırada 5.9 milyon adet ile VW grubu gelmektedir. Toplam motorlu taşıt üretimine bakıldığında ise 3.9 milyon adet ile beşinci sırada olan Honda, otomobil üretiminde ise 3.8 milyon adet ile dördüncü sırayı almaktadır. Dünya motorlu araç üretiminde dördüncü sırada olan Ford, otomobil üretiminde 3.5 milyon adet ile beşinci sırada yer almaktadır.

Hafif ticari araç üretimine baktığımızda ise ilk sırayı 3 milyon adet ile GM, ikinci sırada 2.5 milyon adet ile Ford, üçüncü sırada 1.7 milyon adet ile Chrysler, dördüncü sırada ise 1.1 milyon adet ile Toyota yer almıştır. Ağır ticari araç üretimine baktığımızda ilk sırayı 438 bin adet ile Daimler, ikinci sırayı 159 bin adet ile Hyundai, üçüncü sırada 131 bin adet ile Nissan yer almaktadır. Otobüs üretiminde ise ilk sırayı 99 bin ile Hyundai, ikinci sırayı 85 bin ile Toyota, üçüncü sırayı ise 65 bin ile Daimler yer almıştır.

### 1.5.DÜNYA OTOMOTİV SANAYİ DIŞ TİCARETİ

Tablo 7’de görüldüğü gibi dünya binek otomobil ithalatı 2003 yılında 392 milyar USD olarak meydana gelmiştir. 2004 yılındaki binek otomobil ithalatının bir önceki yıla kıyasla %16 oranında artış göstererek 455 milyar USD olduğu görülmektedir. Sırasıyla bu artış rakamları 2005 yılında %23, 2006 yılında %10 artış göstermiş ve 530 milyar USD’nin üzerine çıkmıştır.

**Tablo 7:** Dünya Otomotiv İthalatı (1.000 USD)

	2003	2004	2005	2006
DÜNYA BİNEK OTOMOBİL İTHALATI	392.189.920	455.366.272	481.221.184	530.647.296
DÜNYA TİCARİ ARAÇ İTHALATI (KAMYON-KAMYONET)	67.135.784	78.649.552	88.496.856	98.017.848
DÜNYA OTOBÜS-MİNİBÜS İTHALATI	7.345.747	9.027.627	10.404.949	10.863.097

**Kaynak:**Yüzal ve Sarı,s.21

Dünyada en fazla binek otomobil ithal eden ülke 2006 yılı itibariyle 137 milyar USD ile ABD olmuştur. 42 milyar USD ile Almanya ikinci sırada, üçüncü sırada ise 36 milyar USD ile İngiltere yer almaktadır. Ardından İtalya, Fransa, İspanya, Kanada ve Belçika olarak sıralanmaktadır.Dünyadaki ticari araç ithalatına baktığımızda ise bu kez de ilk sırada 19 milyar USD ile ABD yer almıştır.<sup>39</sup>

İkinci sırada 9 milyar USD ile Kanada, üçüncü sırada ise 6 milyar USD ile Fransa gelmektedir. Ardından İngiltere, Almanya, İtalya ve Avusturalya sıralanmaktadır.

<sup>39</sup> Yüzal ve Sarı,s.22

Dünya ticari araç ithalatı 2003 yılında 67 milyar USD olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılında ise bir önceki yıla kıyasla %17 lik artışla 78 milyar USD, sırasıyla 2005 yılında %12'lik artışla 88 milyar USD, 2006 yılında ise %11 oranında artışla 98 milyar USD olarak gerçekleşmiştir.

Dünya otobüs-minibüs ithalat değerleri 2003 yılında 7 milyar dolar olurken, 2004 yılında %22 oranında artarak 9 milyar USD olmuştur. 2005 yılında ise %15 oranında artarak 10 milyar USD olurken, 2006 yılına gelindiğinde %4 oranında artış göstermiştir.

Otobüs ve minibüs ithalatında ilk sırayı ABD alırken, ikinci sırada Almanya, üçüncü sırada ise Kanada gelmektedir. Ülkemiz otobüs-minibüs ithalatında dünyada 17.sırada yer almaktadır.

**Tablo 8:** Dünya Otomotiv İhracatı (1.000 USD)

	2003	2004	2005	2006
DÜNYA BİNEK OTOMOBİL İHRACATI	394.810.400	455.759.136	487.284.448	529.491.584
DÜNYA TİCARİ ARAÇ İHRACATI (KAMYON-KAMYONET)	63.456.328	74.360.128	82.578.856	90.099.976
DÜNYA OTOBÜS-MİNİBÜS İHRACATI	7.369.205	8.910.540	9.770.920	10.179.130

**Kaynak:** Yüzal ve Sarı,s.24

Tablo 7 de görüldüğü gibi dünya binek otomobil ihracatı 2003 yılında 394.8 milyar USD iken 2004 yılında %15 oranında artış göstermiş ve 455.7 milyar USD olmuştur. 2005 yılında ise bir önceki yıla göre kıyasla %7 artarak 487.2 milyar USD ve 2006 yılında ise %9 oranında artarak 529.4 milyar USD'ye ulaşmıştır.<sup>40</sup>

2003-2006 yılı itibariyle dünyada en fazla binek otomobil ihracatını yapan ülke 115.9 milyar USD ile Almanya'dır.Daha sonra ikinci sırada 94.4 milyar USD ile Japonya, üçüncü sırada ise 37.8 milyar USD ile Kanada gelmektedir. Ayrıca ABD, Fransa, G.Kore, Belçika, İspanya dünyada binek otomobil ihraç eden sayılı ülkeler arasındadır.

Dünya ticari araç ihracatını incelediğimizde 2003 yılından itibaren sürekli artış göstermektedir. Buna göre 2003 yılında 63.4 milyar USD olan ihracat, 2004 yılında

<sup>40</sup> Yüzal ve Sarı,s.22

%17 oranında artış göstererek 82.5 milyar USD olarak hesaplanmıştır. 2005 yılında ise bir önceki yıla kıyasla %11 oranında, 2006 yılında ise %9 oranında artmıştır. Ticari araç ihracatında dünyada ilk sırada ABD, ikinci sırada Almanya, üçüncü sırada ise Kanada yer almıştır.

Dünya otobüs ve minibüs ihracatı 2003 yılında 7.3 milyar USD iken, 2004 yılında %20 oranında artış göstermiş ve 8,9 milyar dolar olmuştur. 2005 yılında ise bir önceki yıla göre kıyasla %10 artarak 9.7 milyar USD ve 2006 yılında ise %4 oranında artarak 10.1 milyar USD'ye ulaşmıştır.

Otobüs ve minibüs ihracatına baktığımızda ise en fazla ihracat değeri Japonya'ya aittir. İkinci sırada Almanya ve üçüncü sırada ise ABD yer almaktadır. ABD'nin dünya otobüs ve minibüs ihracatı içindeki payı %13 iken, Almanya'nın %11, Kanada'nın ise %10 olduğu görülmektedir.<sup>41</sup>

## **1.6.DÜNYADA OTOMOTİV SEKTÖRÜ İSTİHDAM SAYISI**

Aşağıda tablo 9'da dünyada otomotiv sektöründeki istihdam sayısı adetleri gösterilmiştir. Dünyada 2004 yılında 39 ülke baz alınarak hesaplanan istihdam sayısı toplam 8.397.851 kişi olarak kaydedilmiştir.

Bu tabloya göre dünyada otomotiv sektöründe en fazla istihdam edilen kişi sayısı 1.6 milyon kişi olarak Çin ilk sırayı almaktadır. En az istihdam edilen kişi sayısı ise Avusturya olduğu görülmektedir. Toplam istihdam rakamı baz alındığında dünyada otomotiv sektöründe çalışan kişilerin % 20'si Çin'de, %11'i ABD'de, %9'u Almanya ve Rusya'da, %8'i Japonya'da, %4'ü İspanya'da, %3'ü Fransa'da ve %2 si Türkiye'de istihdam edilmektedir.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Yüzal ve Sarı, s.24

<sup>42</sup> www.oica.net

**Tablo 9:** Dünya Otomotiv Sektörü İstihdam Sayısı

Arjantin	12.166	Kore	246.900
Avusturalya	43.000	Malezya	47.000
Avusturya	3.200	Meksika	137.000
Belçika	45.600	Hollanda	24.500
Brazilya	289.082	Polonya	94.000
Kanada	159.000	Portekiz	22.800
Çin	1.605.000	Romanya	59.000
Hırvatistan	4.861	Rusya	755.000
Çek Cumhuriyeti	101.500	Sırbistan	14.454
Danimarka	6.300	Slovakya	57.376
Mısır	73.200	Slovenya	7.900
Finlandiya	6.530	Güney Afrika	112.300
Fransa	304.000	İspanya	330.000
Almanya	773.217	İsveç	140.000
Yunanistan	2.219	İsviçre	15.500
Macaristan	40.800	Tayland	182.300
Hindistan	270.000	Türkiye	230.736
Endonezya	64.000	İngiltere	213.000
İtalya	196.000	ABD	954.210
Japonya	725.000	Toplam (39 ülke için)	8.397.451

**Kaynak:**OICA

## 1.7.KÜRESELLEŞMENİN DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜNE

### ETKİLERİ

Yirminci yüzyılın son çeyreğinde teknolojik gelişmeler ve ileri iletişim teknolojisi, toplumların yaşama ve düşünme tarzlarını, tüketim tercihlerini, pazarlama anlayışlarını küresel boyutta etkilemiştir. Küreselleşme ile birlikte var olan siyasi ve ekonomik grupların yıkılarak yerine ekonomik temele dayanan bölgesel ve global iş birliklerinin yer almasına neden olmuştur.<sup>43</sup>

<sup>43</sup> Bilgin,s.1

Buna paralel olarak, ülkeler arasında bilgi akışı, mal ve hizmet hareketleri yoğunluk kazanmıştır. Küresel etki, bilgi ve teknolojik üstünlüğe sahip olan ülkelere teknolojik ihtiyacın fazla olduğu ülkelere doğru kaymaktadır.<sup>44</sup>

Otomotiv sanayi 1980'lerde özündeki yapının değişime uğradığı büyük bir atılım sürecine girmiştir. Teknolojideki yenilikler, yeni idari ve yönetim yaklaşımları değişik ürünler ve üretim süreçlerinin oluşmasına yol açmıştır.

Araç üretimi genelde OECD ülkelerindeki çok uluslu şirketler tarafından yapılmaktadır. Ancak bazı gelişmekte olan ülkeler pazarda hem üretici hem de uluslararası ağı bir parçası olarak kendilerine yer edinmişlerdir.

Gelişmekte olan ülkelerin otomotiv sanayilerindeki rolünde değişiklikler meydana gelmiştir. Eskiye oranla, hükümetler artık üretimde daha az aktif rol oynarken hala lisans kontrolleri, vergilendirme, ticari düzenleme yoluyla ilgilendikleri ülkelerdeki sanayiye güçlü bir biçimde nüfuz etmektedirler. Sonuç olarak gelişmekte olan ülkelerin hükümetleri ile ve çok uluslu şirketler arasında yoğun işbirliği oluşmuştur. Bununla birlikte, sanayinin küreselleşmesi gelişmekte olan ülkelerdeki talebi arttırmış ve farklı bölgelere tadarik sağlayan çok uluslu şirketlerin üretim noktalarındaki artış, gelişmekte olan ülkelerin konumlarını güçlendirmiştir.<sup>45</sup>

İhracatta rekabet şartlarını belirleyen fiyat, kalite, moda zenginliği, çevreye zarar vermeyen ürün, serviste yaygınlık fonksiyonlarının yanında birim ve zaman kavramı önem kazanmıştır. Aynı zamanda tüketici tercihlerinin yönlendirilmesini esas alan rekabet sürecinde planlama, üretim ve pazarlama devrelerinin kısaltılması önemli rol oynamaktadır.<sup>46</sup>

Gelişmiş otomotiv sanayi ülkelerinin hepsi serbest piyasa ekonomisine sahiptirler.<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup> Bilgin,s.1

<sup>45</sup> Yannis Karmokolias, **Automotive Industry Trends and Prospects for Investment in Developing Countries**, World Bank - International Finance Corporation Discussion Paper Number 7, 1990,s 29

<sup>46</sup> Bilgin,s.2

<sup>47</sup> Bedir, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği,s.27

Her ne kadar uluslararası yatırımlar pazara yakın olma, dışsal ekonomilerden yararlanma gibi sebeplerle yapılsada otomotiv sanayi ülkelerinin tümü iç pazarlarını ve sanayilerini koruyan politikalar uygulamaktadırlar. Bu nedenle, uluslararası yatırımcılık ülke korumacılığından kaçınmanın bir yolu olarak kullanılmaktadır.<sup>48</sup>

Otomotiv sanayinde uluslararası yatırımlar oldukça yüksek seviyede olduğu bilinmektedir .Ülke içindeki piyasa koşulları, makro ve mikro ekonomik etkenler, üretim aşamasındaki girdi maliyetleri, gelişmekte olan piyasa koşulları, büyüme potansiyeli olan pazarlara yakınlık, nakliye maliyetlerinden kurtulma gibi unsurlar uluslararası yatırımlara neden olmaktadır.

Ülkeler zamanla küresel yatırım anlayışını benimseyerek, bunun kalkınma ve ekonomi politikalarına araç olarak kullanmanın gerekli olduğu sonucuna varmışlardır. Bu anlayış gelişmekte olan ülkeler ve gelişmiş ülkeler bakımından farklılık göstermektedir.

Gelişmekte olan ülkelerde korumacı ekonomik politika anlayışı yerine dışa açık rekabetçi politikalar benimsenmiştir. Gelişmiş ekonomiler ise ticari üstünlüklerini koruyabilmek için üretim, pazarlama, Ar-Ge konularına yönelmişler ve yatırımlarını bu alanda arttırmak temel politikaları haline gelmiştir.Böylece transplant denilen üretim ünitesinin pazara en yakın bölgeye taşıma modelini benimseyerek şirket birleşmeleri ile ekonomik etkinliklerinin artırılması amaçlanmıştır.<sup>49</sup>

Sektörde yabancı sermaye yatırımları 1930'lu yıllarda başlamış, 1950-60'lı yıllarda Amerika'nın Batı Avrupa ve kısmen de Güney Amerika'daki yatırımlarıyla hızlanmıştır. Söz konusu yıllarda Batı Avrupa ülkelerinin de Güney Amerika'da bazı yatırımları olmasına rağmen, Avrupa'lı firmaların yatırımları genelde bir başka Avrupa ülkesinde olmak üzere aynı bölge içerisinde yoğunlaşmıştır.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> Bedir, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği,s.27

<sup>49</sup> Bilgin,s.2

<sup>50</sup> Bedir, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği,s.27

ABD ve Avrupa'lı otomotiv üreticilerinin uluslararası yatırımları dünyanın birçok ülkesinde daha sonraki yıllarda da devam etmiştir.1980'li yıllardan sonra ise Japon otomotiv firmaları, ABD ve AB gibi gelişmiş otomotiv sanayi ülkeleri de dahil olmak üzere çok sayıda ülkede yatırımlar yapmışlardır.<sup>51</sup>

Japon otomotiv sektörünün Avrupa Birliği'ne ihracatı,1960'lı yıllarda başlamış,1970'lerde artış göstermiştir.<sup>52</sup>

1975 yılından sonra bazı Avrupa ülkelerinin Japonya ihracatına miktar kısıtlamaları getirdiği görülmektedir. İzleyen yıllarda bu miktar kısıtlamaları, diğer Avrupa ülkelerinde de yaygınlaşmıştır. 31.07.1991 tarihinde Japon Uluslararası Ticaret ve Endüstri Bakanlığı ile Avrupa Komisyonu arasında yapılan ve Japonya'nın Avrupa ülkelerine yaptığı motorlu araç ihracatına kısıtlama getiren anlaşma, dünya ticaret tarihinin en önemli kota anlaşması olarak kabul edilmektedir.<sup>53</sup>

Sanayileşmiş ülkelerde iç pazarların doyması,gelişen pazarlarda uygulanan cazip teşvik sistemleri, düşük maliyetler ve ucuz işçilik gibi yerel olanaklar, otomotiv sanayinin gelişmiş ülkeler tarafından diğer ülkelere transferi ve teknik mevzuatın uyumlaştırılması küresel yayılmaya neden olmuştur.

Sınırlı ve giderek düşen kar oranları, aşırı kapasite, küreselleşme zorunluluğu ve yeni teknolojilerin geliştirilmesinde giderek artan maliyetler, gelişen rekabetçi ortamda, hayati önem taşıyan ekonomik ölçek birleşmelerini gün geçtikçe hızlandırmaktadır.<sup>54</sup>

---

<sup>51</sup> Bedir, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, s.28

<sup>52</sup> Sibel Kumbasar Bayraktar, Otomotiv Sektörü, İMKB Sektör Araştırmaları Serisi, İMKB Yayınları ,1995, s.9

<sup>53</sup> Bayraktar, s.9

<sup>54</sup> Işık Dikmen, Otomotiv Sektörü ve Rekabet Değerlendirme, 2006, [www.kalder.org.tr/genel/15kongre/sunumlar/isik\\_dikmen.doc](http://www.kalder.org.tr/genel/15kongre/sunumlar/isik_dikmen.doc) , (22 Mart 2009), s.1

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİ

#### 2.1.TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE ÖNEMİ

Türk otomotiv sanayi pek çok açıdan Türk ekonomisi için sürükleyici sektör konumundadır. Sektör yarattığı katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve ithalata yönelik döviz tasarrufu gücü oranında dış ödemeler dengesi üzerinde sağladığı pozitif katkılar, sektördeki üretici ve sağlayıcı işletmelerin ödedikleri ve sektör ürünlerinin satışlarından elde edilen vergi gelirleri ile devlet bütçesi içinde önemli bir yer tutmaktadır.<sup>55</sup>

Türk otomotiv sektörü ilk ciddi anlamdaki seri üretimine 1966 yılında geçmiş olmasına karşın, kısa bir sürede gelişerek,ülke ekonomisinde önemli bir konuma ulaşmıştır. Bugün Türkiye'de yük taşımacılığının %91'inin ve yolcu taşımacılığının %94'ünün karayolu ile yapılıyor olması, Türkiye için otomotiv sanayinin ne denli önemli olduğunu ortaya koymaktadır.<sup>56</sup>

Batıda çok önceleri başlayan sanayileşme hareketi, ülkemizde ancak Cumhuriyetle birlikte ele alınmıştır.Ancak sanayileşme için gerekli diğer unsurların yeterli olmaması nedeni ile, 1950'li yıllara kadar eldeki imkanların en iyi değerlendirilmesine devlet tarafından çalışılmış ve sanayileşmede devlet başrolü oynamıştır.<sup>57</sup>

Türklerin otomobille ilk tanışması yirminci yüzyılın başlarında olmuştur. 1.Dünya Savaşı'ndan sonra, "Amerikan Foreign Trade" şirketi vasıtası ile ABD'nin Ford ve Chevrolet otomobil ve kamyonları; Torino'ya bağlı olarak İstanbul'da faaliyet gösteren özel bir büro vasıtası ile de İtalyan Fiat marka otomobiller piyasaya girmiştir. Diğer taraftan,1929 yılında Ford Motor Company İstanbul'da ilk montaj denemesine başlamıştır.<sup>58</sup>

---

<sup>55</sup> Dikmen, s.1

<sup>56</sup> Yeltin, s.45

<sup>57</sup> D.P.T, 3.İzmir İktisat Kongresi Çalışma Grubu Raporu,Ankara, Haziran 1992,s.31

<sup>58</sup> Bilgin,s.14

Otomobil, traktör ve kamyon üretmek üzere kurulan montaj fabrikasında yapılan üretimin bir kısmının Sovyetler Birliği'ne ihraç edilmesi öngörülmüştür. Tesiste, günlük 48 adet kamyon ve otomobil yapım kapasitesine sahip olmasına rağmen, 1930'larda yaşanan dünya ekonomik krizinin olumsuz etkileri nedeniyle, hedeflenen ihracat gerçekleştirilememiştir. Bu sebeplerden dolayı 1934 yılında fabrikada üretim durdurulmuş ve ilk montaj denemesi böylece başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bu başarısızlık, Ford Motor Company yetkililerinin daha sonraki yıllarda Türkiye'de üretim yapma konusunda yapılan teklifleri değerlendirmekte tereddüt etmelerine sebep olmuştur.<sup>59</sup>

Otomotiv sanayi, ülkemizde değişik amaçlara yönelik motorlu taşıt montajı ile başlamıştır. 1954 yılında TOE-Türk Otomotiv Sanayii'nin Willys Overland Limited ortaklığı ile jip ve kamyonet yapımı ile ilk ciddi motorlu araç üretimi başlamıştır. 1955 yılında ilk ticari kamyon montajı TOE-Türk Otomotiv Endüstrisi tarafından yapılmıştır. 1963'te ilk yerli otobüs montajı Otobüs Karoseri A.Ş.'de Magirus marka otobüslerin montajı ile başlamıştır. 1961 yılında ise ilk Türk binek otomobili olan "Devrim" Eskişehir Demiryolları Fabrikası tarafından imal edilmiştir. 1966 yılında ise % 53 yerli malzeme katkısıyla Ford bazlı "Anadol" markalı otomobillerin montajına başlanmıştır. Takip eden üç yıl içinde ise İtalyan Fiat lisansı ile Tofaş, Fransız Renault lisansı ile de Oyak seri otomobil üretimine başlamıştır. 1968 yılında üretime başlayan Otomarsan-Otobüs Karoseri ve Motorlu Araçlar A.Ş.'de 0302 serisi otobüslerin üretimi gerçekleştirilmiştir. 1985 yılında Ford Motor Company ile ortaklık kuran Otosan tarafından Taunus marka otomobiller üretilmiştir.<sup>60</sup>

2006 yılı itibarıyla Türk Otomotiv Sanayinde ,Aios,Askam, Bmc, Ford Otosan, Honda Türkiye,Hyundai Assan, Karsan, Man, Mercedes Benz, Otokar, Otoyol, Otosan, Oyak Renault , Temsa, Tofaş,Toyota, Türk Traktör ve Uzel olmak üzere toplam 17 ana firma faaliyet göstermektedir. Türkiye otomotiv sektörü bugün ilk üç büyük sektör arasında yer almaktadır.<sup>61</sup>

---

<sup>59</sup> Bilgin,s.14

<sup>60</sup> İlhami Şan, **Türk Otomotiv Sanayi Sektör Araştırması**,T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, Ankara, 2001, s.51

<sup>61</sup> Karbuz,Silahçı ve Çalışkan, s.6

Başlangıçta ülkemizde ithal ikamesi modeli üstüne kurulan otomotiv sektörü bugün ulaştığı noktada Gümrük Birliği ile birlikte uluslararası standartlarda üretim ve ürünlerinin kalitesi ile dünya pazarlarına ihracat yapan bir sektör konumuna gelmiştir. Ülkemiz büyük otomotiv üreticilerinin dünya üretim üslerinden birisi olmuştur.<sup>62</sup>

Türkiye otomotiv pazarı bugün gelinen noktada küresel pazarın bir parçası olmuş ve uluslar arası markaların hemen hemen tamamının rekabet ettiği büyük bir pazar halini almıştır. Otomotiv sanayiinin gelişim süreci doğrultusunda ülkemiz pazarında da küresel düzeyde değişen pazar ve rekabet koşulları nedeniyle sürekli bir gelişme mevcuttur.<sup>63</sup>

Türkiye’de Otomotiv Sanayi Firmaları’nı incelediğimizde,1954 yılı ile üretime en erken başlayan firmanın Ankara’da kurulan Türk Traktör olduğu görülmektedir. Ardından İstanbul’da kurulan Uzel firmasıyla otomotiv sanayinin temelleri atılmıştır. 1963 yılında ise IVECO marka araç ile Otoyol firması üretime başlamıştır. 1994 yılında Toyota, 1997 yılında ise Honda ve Hyundai markaları Türkiye’deki otomotiv sanayine giriş yapmışlardır. Honda 1997 ve Toyota 1994 yılında %100 yabancı sermaye oranı ile pazara giriş yapılmıştır. Yabancı sermaye oranı en az olan firma ise % 27 ile 1963 yılında Sakarya’da kurulan Otoyol firmasıdır. Sektördeki firmaların kuruluş yerleri incelendiğinde üretimin genellikle Marmara Bölgesi’nde özellikle Bursa’da kurulan “Organize Sanayi Bölgesi”nde yoğunlaşmıştır.<sup>64</sup>

## **2.2.TÜRK OTOMOTİV SANAYİNİN GELİŞİMİ**

Bu bölümde Türk otomotiv sanayi planlı dönem öncesi ve planlı dönemdeki gelişmeler olarak iki bölümde incelenmiştir. Planlı dönem öncesinde 1923-1960 yılları arasındaki otomotiv sanayinin süreci kapsamaktadır.

Planlı dönem sonrasında ise günümüze kadar olan zaman diliminde, her 5 yıllık kalkınma planı çerçevesinde otomotiv sanayinin ilerlemesi için birçok tedbir alınmıştır. Özellikle Montaj Sanayi Talimatı ve Gümrük Birliği Anlaşması otomotiv sanayinin gelişimini olumlu ve olumsuz şekilde etkileri olduğu ortaya çıkmıştır.

---

<sup>62</sup> Karbuz,Silahçı ve Çalışkan, s.6

<sup>63</sup> Dikmen, s.1

<sup>64</sup> Arabacı, s.39

### 2.2.1.Türk Otomotiv Sanayinin Planlı Dönem Öncesi Gelişimi (1923-1960)

Ülkemizde, otomotiv sanayi ve motorlu araç parkı, ekonomik, sosyal ve fiziki alt yapı gelişmesine paralel bir gelişme göstermiştir. Cumhuriyet'in kurulmasından sonra, demiryoluna dayanan bir ulaştırma sisteminin benimsenerek demiryolu ağı hızla onarılmaya ve geliştirilmeye başlanmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinden sonra başta ABD olmak üzere, batı dünyasıyla geliştirilen ilişkiler, ülke ekonomisindeki birçok yapısal dönüşümü de beraberinde getirmiştir. Bu dönüşüm, demiryollarından karayollarına doğru bir yönelişe neden olmuştur. Çünkü kırsal alanlarda hızlı bir makineleşme sonucu, bu alanlar birer kapalı ekonomi birimleri olmaktan çıkmıştır. Hızla büyüyen kent nüfusunun başta gıda olmak üzere, çeşitli gereksinimlerini karşılamaya başlamışlardır.<sup>65</sup>

1947 yılı İktisadi Kalkınma Planı'nda, kara ulaştırmacılığında demiryollarının işlevi ihracat amacıyla kısıtlanırken,ülke için ulaşımında karayollarının genişletilmesi öngörülmüştür.Aynı zamanda bu dönemde karayolları ağının genişletilmesi için Marshall planından yararlanılmıştır.1950 yılında yolcu taşımacılığının %50 si karayolu ile yapılırken bu oran 1983 yılında %94'e yükselmiştir.<sup>66</sup>

Savaş döneminde döviz rezervlerinin büyümesi ve 1950'lerin ilk yıllarında gerek iklim koşullarının elverişli olması nedeniyle tarımsal üretimin artması, gerekse dış ülkelerin tarımsal ürün talebinin ve bu ürün fiyatlarının yüksek olması nedeniyle ihracat gelirlerinin artması, bu dönemde taşıt ithalatının hızla artmasına olanak tanımıştır.1954 yılında kötü iklim sebebiyle tarım kesiminin ve dolayısıyla da tüm ekonomimizin geliri düşmüş, fiyatlar ani bir yükselme göstermiştir. Bir taraftan 1950-53 dönemindeki Kore konjonktürü,iyi iklim gibi müsait şartların ortadan kalkması,diğer taraftan yatırımların kötü planlanması, para arzının devamlı şişirilmesi gibi sebeplerle 1955-58 yıllarında kalkınma hızı düşük kalmış fiyatlar süratle yükselmeye başlamıştır. Bu dönemde uygulanan fiyat kontrolleri sonucunda belli başlı ithalat mallarında,bu arada traktör ve tarım makinelerinde karaborsa baş göstermiştir.<sup>67</sup>

---

<sup>65</sup> Aksoy, s.39

<sup>66</sup> Alkan, s.11

<sup>67</sup> Tuncer ve Gürsoy, s.22

İşte 1954-58 dönemindeki ithalat tıkanıklıkları, mal darlığı, yüksek fiyatlar ve karaborsa tecrübelerini göz önünde bulunduran hükümet ve iş çevreleri ülkemizde ithal-ikame sanayinin bir an önce kurulması ilkesini kabul etmişlerdir.<sup>68</sup>

Temelleri 1950'li yıllarda atılan Türk otomotiv sanayinin gelişimi 1960'ların sonu ve 1970'li yılların başında kurulan montaj fabrikalarının belirli kapasite ve yerlilik payına ulaşmaları ile oluşmuştur. Türkiye'de ilk kez otomotiv sanayi ürünleri imalatı 1954 yılında Türk Willys Overland Ltd'nin orduya jip ve kamyonet üretmesi amacıyla başlamıştır. Söz konusu yatırımı, 1955 yılında Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş.'nin kamyon fabrikası ve daha sonrada Otosan ve Çiftçiler A.Ş.'nin ikinci ve üçüncü kamyon fabrikaları izlemiştir. Otobüs üretimi ise 1963 yılında İstanbul Otobüs Karoseri San. A.Ş. tarafından Magirüs otobüslerinin montajı ile başlatılmıştır.<sup>69</sup>

### **2.2.2.Türk Otomotiv Sanayinin Planlı Dönemdeki Gelişimi**

Planlı dönem öncesinde meydana gelen otomotiv sanayinin ilk girişimlerinden sonra planlı dönemde otomotiv sanayi Montaj Sanayi Talimatı ile gelişme göstermiş ve pazarda hızla büyüme meydana gelmiştir.

#### **2.2.2.1.Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(1963-1967)**

1963-1967 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında, otomotiv sanayinin endüstrileşmedeki itici gücünden faydalanılması hedeflenmiştir. Bu hedefe uygun olarak 14 Nisan 1964 tarihinde sanayiye yön vermek, ithalata olan bağımlılığı azaltmak, yerli girdi kullanımını artırmak amacıyla Montaj Sanayi Talimatı yürürlüğe konmuştur.

Bu dönemde kapasite kullanım oranı çok düşük olan mevcut tesislerin imalatını arttırmak amacıyla ithalat durdurulmuş, sadece otomobil ithalatına imkan tanınmıştır. Montaj Sanayi Talimatı, üretimde; genel olarak korumacı ve müdahaleci bir niteliğe sahiptir. Alınan önlemlerle Montaj Sanayi Talimatı otomotiv sanayinin gelişmesine katkı sağlamıştır.<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup> Tuncer ve Gürsoy, s.22

<sup>69</sup> Bedir, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, s.79

<sup>70</sup> Fahri Alanya, **Otomotiv Sanayi**, Türkiye Emlak Bankası A.Ş., İstanbul, 1988, s.25

Plan ,Türkiye ekonomisinde sanayide ithal ikamesi politikasının uygulandığı bir dönemdir. Dolayısıyla, çeşitli teşviklerde bulunularak ve bu arada ana mamullerin ithalatında gümrük oranları da yükseltilerek sanayinin bu yönde gelişmesine olanak sağlanmış ve otomotiv sektörü bu dönemde en parlak devrini yaşamıştır. Yatırımların özellikle otomotiv ve yan sanayiinde yoğunlaştığı bu dönemde artan talep, çeşitli sübvansiyon ve vergi indirimleriyle de desteklenmiş, dolayısıyla üretim sürekli artış göstermiştir.<sup>71</sup>

Otomotiv sanayi bu destekler ve hükümet müdahaleleri sayesinde birinci plan dönemi boyunca süratle gelişme göstermiştir.1963 yılında bu sanayi kolunda sadece 8 kuruluş mevcutken bu sayı 1967 yılında 20'ye çıkmıştır.Yine bu tarihte seri halde otomobil imal ve montajına başlanmıştır.Kurulan otomotiv montaj sanayi talep yaratmak suretiyle yan sanayi teşvik etmiş, böylece yerli imalat oranı süratle yükselmek yoluna girmiştir.<sup>72</sup>

Planda alınan tedbirler;

- Mevcut kapasitenin tam olarak kullanılmasını ve yerli sanayinin gelişmesini sağlamak üzere kamyon ithali durdurulacaktır.
- Sadece ucuz ve hafif binek otomobilinin ithaline müsaade edilcektir.
- Askeri yardımlardan gelen kamyonların da montajı ve bir kısım yerli aksamın yurti içinde yapılması imkanları üzerinde önemle durulacaktır.
- Yerlerine yerlileri ikame edilinceye kadar gerekli yedek parça ithaline devam edilecektir.<sup>73</sup>

Buna rağmen yerli malzeme oranını arttırıcı en önemli tedbirlerden biri olan Montaj Sanayii Yönetmeliği'nin uygulanmasının geç kalması planın öngördüğü yüksek yerli parça oranına erişilememesine sebep olmuştur. Planda ve yıllık programlarda montaj sanayiinin gelişmesini ve yan sanayiinin kurulmasını sağlamak amacıyla montaj yerlerinin sayısının dondurulması öngörüldüğü halde bu hüküm uygulanamamıştır.<sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> Şener Özşahin, "Otomotiv Sektör Raporu" ,İstanbul: TÜSES, 1989, s.4

<sup>72</sup> Tuncer ve Gürsoy, s.23

<sup>73</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, D.P.T Yayını, Ankara, 1962,s.351

<sup>74</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, D.P.T Yayını, Ankara,1967, s.515

Bu durum kurulu kapasitenin tam olarak kullanılmaması sonucunu yaratmıştır. Yerli imalat oranının arttırılamaması, döviz tahsisinin yetersizliği ve firma sayısının çok fazla olması yüzünden düşük üretim miktarları için yerli parça oranını artırıcı yatırımlar beklenen hızla gelişmemiştir.<sup>75</sup>

### **2.2.2.2.İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(1968-1972)**

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda binek otomobilinde yerli imalatının gerçekleştirilmesi öngörülmüştür.Karayolları taşıtları imalat sanayii için, karayolu taşıtları talebinin karşılanmasında yurt içi imkanların tam olarak kullanılması ve taşıt imalindeki girdileri üreten yan sanayiinin gelişmesi sağlanarak imalat ve onarımın en az döviz sarfiyle gerçekleştirilmesi ve ekonomik ölçeklerde üretimin gerçekleştirilerek ödemeler dengesi içinde otomotiv sektörünün ağırlığının azaltılması hedeflenmiştir.<sup>76</sup>

Buna karşılık, pahalı ve kalitesiz üretim, düşük yerli üretim oranı, çok yetersiz kapasite kullanım oranı gibi sorunlar bu dönemde de devam etmiştir. Bu dönemde bir yandan yeni üretime geçen otomobil firmalarının etkisiyle ithalatta büyük gerilemeler görülürken, bir yandan da 1970 devalüasyonunun etkisiyle talep gerilemesi, ani maliyet ve fiyat artışları yaşanmıştır. Bu gelişmeler yanında, söz konusu dönemde yan sanayide büyük atılımlar gözlenmekte, çok sayıda küçük ve orta ölçekli firmanın piyasaya girişiyle dönem sonunda yerli üretim katkı oranının %60'lar düzeyine çıktığı dikkati çekmektedir.<sup>77</sup>

İkinci Beş Yıllık Kalkınma döneminde, motor ve aktarma organlarının yerli imalatla yapımı gerçekleştirilememiştir. Çok sayıda oluşan dağınık firma yapısı ve firma başına düşen üretim miktarlarının düşük düzeyde kalması, 2.Plan'da öngörülen motor ve aktarma organlarının yurt içinde imalinin gerçekleşmemesindeki en büyük etkenlerdir.<sup>78</sup>

Bu dönemde alınan tedbirler ;

- Motor ve aktarma cihazlarının yerli imalatla yapımı teşvik edilecek ve

---

<sup>75</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, D.P.T Yayını, Ankara, 1967,s.515

<sup>76</sup> Orhan, s. 21

<sup>77</sup> Alkan, s.11

<sup>78</sup> Aksoy, s. 60

gerçekleştirilecektir.

- Montaj ve döviz tahsislerinde yerli parça oranını artırıcı ve talebi karşılayıcı bir üretim imkanı sağlanması esas alınacaktır.<sup>79</sup>

### **2.2.2.3.Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1973-1977)**

Karayolları taşıtları talebinin uzun dönemde, ekonomideki genel gelişme hızına bağlı olarak artacağı, ayrıca satış kolaylıkları karayollarının iyileşmesi gibi etkenlerin de bu artışı etkileyeceği kabul edilmiştir.Talebin yurt çinden karşılanabilmesi için firmaların optimum kapasitelere erişecek şekilde üretim yapmaları veya aralarında birleşmeleri planlanmıştır.

Uzun dönemde kamyon ve kamyonet üretiminin yılda ortalama yüzde 11.6, otobüs ve minibüs üretiminin yüzde 17.1 artacağı tahmin edilmiştir.Üretim tesislerinde uygulanması beklenen yeni teknolojilerin otobüs,minibüs ve kamyon ihracatı olanaklarını artıracacağı öngörülmüştür.<sup>80</sup>

Bu dönemde ilk kez ihracat konusu gündeme gelmesine rağmen dışsatım beklenen gelişmeyi gösterememiştir.Karayolu taşımacılığında oluşan talebi karşılamak üzere üretilen taşıtlar genellikle hedefleri aşmıştır.Kamyonet, otomobil, minibüs ve kamyon hedeflerin aşıldığı üretim dallarıdır.Otobüs üretimi III. Plan hedefinin gerisinde kalmıştır.Çok sayıda ana firmanın küçük kapasiteli tesislere sahip olması ve çeşitli nedenlerle kapasitelerini tam olarak kullanamamaları sorunu ağırlığını artırarak devam etmiştir.<sup>81</sup>

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde ilke olarak, talebin yurtiçi, üretimle karşılanması, dağınık ve küçük kapasitelerden kurulu firmaların oluşturduğu sektör yapısının organizasyonu ile birleşmelerin sağlanması benimsenmiştir.Bu döneme girerken sanayinin başlıca sorunu,çok sayıda firmanın otomotiv sanayi için küçük kapasiteli sayılabilecek tesislere sahip olması ve kurulu kapasitelerini tam olarak kullanamamalarıdır.<sup>82</sup>

---

<sup>79</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, ,s.519

<sup>80</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, D.P.T Yayını, Ankara, 1973,s.538

<sup>81</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T,Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, D.P.T Yayını, Ankara, 1979,s.632

<sup>82</sup> Aksoy, s. 61

#### **2.2.2.4.Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1979-1983)**

Dördüncü Kalkınma Planı'nın hedefleri; sektörün, binek otoları dışında kalan ve yatırım malı niteliği taşıyan ürünlerinde, talebin yılda ortalama yüzde 17,3 oranında artması öngörülmüştür. Talep potansiyeli büyük olan otomobilde arz azaltılarak, talep yılda ortalama yüzde 5,8 oranında artacağı tahmin edilmiştir. Toplam yurt içi talebin yılda ortalama yüzde 10,9 oranında artması beklenmiştir.

Karayolu taşıtları üretimi yurt içi talebi karşılayacak aynı zamanda 1983 yılında kamyon, otobüs ve binek otomobili dışsatım konusu olacağı belirtilmiştir. Otobüs dışsatımının sektör dışsatımı içindeki payı 1977 yılında yüzde 50 iken, 1983 yılında yüzde 23,3 olması beklenmektedir. Bu oransal düşüş kamyon ve otomobil dışsatımında gerçekleştirilecek gelişmeden kaynaklanmaktadır. AET ülkeleri, Orta Doğu ve komşu ülke pazarlarına yedek parça dışsatımı olanağı öngörülmüştür. Yurdumuzda üretilen taşıt modellerinin Avrupa'da üretilenleri komşu ülkelerde kullanıldığı ve komşu ülkelerde kurulan montaj fabrikalarına yedek parça vermemiz sağlanabilirse, bu dönemde aksam ve parça dışsatımının yıllık ortalama artış hızı yüzde 45,1 olacağı belirtilmiştir.<sup>83</sup>

Petrol fiyatlarındaki artışların ekonomiye yansıtılmasıyla başlayan enflasyon, 1978 ve 1979 yıllarında çok yüksek boyutlara ulaşmıştır. Döviz sıkıntısı, önemli ithal girdi gereksinimi olan otomotiv sanayinde önemli üretim düşüşlerine neden olmuştur.<sup>84</sup>

#### **2.2.2.5.Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(1985-1989)**

Plan, Türk otomotiv sanayinin dışa açık modern,modern teknoloji kullanan, ekonomik ölçeklerde üretim yapacak, fiyat ve kalite yönlerinden uluslar arası rekabet gücüne sahip bir konuma getirmeyi amaçlamıştır.<sup>85</sup>

Vergi oranındaki artışlar, ek taşıt vergisi, yüksek kredi faizleri alıcı kitlesini talebini düşürmüştür. Plan döneminde, Karayolları İmalat sanayi için 1985-1989 yılları arasında ortalama %11,5 oranında üretim artışı hedeflenmiş ancak, dönem içinde, talep, üretim ve kapasite düşüklüğü nedeniyle hedeflerin gerisinde kalmıştır.<sup>86</sup>

---

<sup>83</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T,Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı ,s.632

<sup>84</sup> Aksoy, s. 69

<sup>85</sup> Alkan, s.12

<sup>86</sup> Orhan, s. 23

### 2.2.2.6. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı(1990-1994)

1990 yılında başlayan Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde otomotiv sektörünü derinden etkileyecek bir dizi önlem alınmıştır. Bu önlemlerle otomobil ithalatında koruma oranları önemli ölçüde düşürülmüş,yıllık 100 bin adet üretim kapasiteli yeni yatırımlara ve 50 bin adet kapasiteli mevcut yatarılara bazı özel teşvikler getirilmiştir. Aynı zamanda otomotiv ana sanayiine sağlanan teşvikler yan sanayiye de sağlanmıştır ve otomotiv ana ve yan sanayi önem taşıyan sektörler kapsamına alınmıştır.<sup>87</sup>

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda 5.Plan döneminde daralar otomotiv sanayi talebinin, bu dönemde ekonomik hedefler paralelinde canlanması ve yıllık ortalama yüzde%12.6 oranında artış göstermesi öngörülmüştür.Sektör ihracatının yılda ortalama yüzde %20.6 artması ve yan sanayi ürünlerinin ihracat içindeki ağırlığının devam etmesi beklenmiştir.Sektör üretiminin,talepteki artış ve ihracattaki gelişmelerle uyumlu olarak yılda ortalama yüzde %13 artması planlanmıştır.İthalatın bu dönemde yıllık ortalama artış hızı %13.5 olması beklenmiş ancak bu dönemde gümrük vergileri ve fonlarda öngörülen indirimlere rağmen komple taşıt ithalatında bir gelişme beklenmemiştir.Otomotiv sanayinde günümüz teknolojisine uygun, çevre sorunlarını en aza indiren taşıtların üretimi, işgücünün eğitimi ve Araştırma-Geliştirme faaliyetleri bu dönemdeki hedefler arasında olmuştur.

Bu dönemde benimsenen ilkeler, teknoloji geliştirme çalışmalarına öncelik verilmesi, üretimde kalite ve standardizasyon konularına önem verilmesi, halkın can güvenliğinin sağlanması ve ihracat imkanlarının artırılması amacıyla mamullerin standartlara uygunluğunun belgelendirilmesi esas alınmıştır.<sup>88</sup>

Yurtiçi talep 1990 maksimum seviyeye ulaşmış olup bir önceki yıla göre talepteki artış oranı %100 olmuştur.Altın, döviz, banka mevduat faizleri gibi yatırım araçlarının enflasyonun altında seyretmesi sonucunda otomobilin tüketici kesiminde alternatif bir yatırım aracı durumuna gelmesi talep artışının nedenlerindedir.<sup>89</sup>

---

<sup>87</sup> Alkan, s.12

<sup>88</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T,Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı, D.P.T Yayını, Ankara, 1991,s.243

<sup>89</sup> Orhan, s. 24

1993 yılının tersine sektörün, ihracat dışındaki tüm göstergeleri olumsuz yönden etkilenmiştir. Otomobil firmalarının,ekonomik ölçeklere ulaşabilmek amacı ile kapasitelerini arttırmalarına rağmen talep ve üretimdeki gerileme sonucu 1993 yılında %94 gibi çok yüksek seviyede gerçekleşen sektör ortalama kapasite kullanımının 1994 yılında %46'ya düştüğü görülmektedir.<sup>90</sup>

### **2.2.2.7.Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(1996-2000)**

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda otomotiv sektörü ile ilgili göze çarpan ilkeler ve hedefler bulunmamaktadır. Planda, genel olarak AT ile tam üyelik hedefi doğrultusunda gümrük birliği sürecine giren ülkemiz, küreselleşmenin avantajlarından en üst düzeyde yararlanabilme fırsatını yakalamış bulunduğunu ve bu fırsattan yararlanabilmek için, eğitim ve haberleşme altyapısı ile işgücü piyasası başta olmak üzere ekonomik ve sosyal altyapıda, devletin ekonomideki rolü ve organizasyon yapısında köklü değişikliklerin yapılması gerektiği üzerinde durulmuştur.Bu kapsamda eğitim, bilim ve teknoloji, sanayileşme, ticaret, rekabet ve işgücü piyasalarıyla ilgili politikaların yeniden düzenlenmesi önem taşımaktadır.<sup>91</sup>

### **2.2.2.8.Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(2001-2005)**

Sekizinci Kalkınma Planı döneminde dünyada köklü ve ekonomik sosyal değişimlerin yaşandığı bir dönemde hazırlandığı vurgulanmıştır.Dünyada yaşanan bu değişimin sunabileceği imkanlardan en üst düzeyde yararlanabilmesini sağlayarak,uzun vadeli bir gelişme stratejisini oluşturulması gerekliliği belirtilmiştir.İhracata dönük,teknoloji yoğun,katma değeri yüksek, uluslararası standartlara uygun ve yerel kaynakları harekete geçiren bir üretim yapısı oluşturulması hedeflenmiştir.

Plan döneminde otomotiv sanayinde, ekonomik ölçekte üretimin yapıldığı, yeni teknolojilerin uygulandığı, ihracata dayalı ve sürdürülebilir rekabet gücünün sağlandığı bir yapı oluşturulmasının önemli olduğu kabul edilmiştir.<sup>92</sup>

---

<sup>90</sup> Alkan, s.12

<sup>91</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T,Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, D.P.T Yayını, Ankara, 1997,s.3

<sup>92</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T,Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, D.P.T Yayını, Ankara, 2002, s.21-26

### **2.2.2.9.Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı(2007-2013)**

Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda orta ve ileri teknoloji seviyesindeki otomotiv, beyaz eşya, makine, elektronik sektörlerinde Türkiye'nin önemli üretim merkezlerinden biri olması sağlanacağı belirtilmiştir. Otomotiv sanayinde yüksek katma değer yaratan,sürdürülebilir rekabet gücü bulunan, öncelikle gelişmiş pazarlara ihracatı hedefleyen ve gelişmiş Ar-Ge yeteneğine sahip bir sanayi yapısı oluşturulması öngörülmüştür.Otomotiv sanayinde rekabet gücünün sürdürülebilirliği için üretim alanında sağlanan yetkinliğin devam ettirilmesi, teknoloji geliştirme ve Ar-Ge alanlarında yetkinlik geliştirilmesi,ana ve yan sanayi arasındaki işbirliğinin artırılması planlanmıştır.<sup>93</sup>

Planı incelediğimizde 2007 yılı ile 2013 yılları arasında otomobil talebinde yıllık ortalama %5 artışı olacağı varsayılmıştır.Otomobil ihracatında ise yılda ortalama %2.2 oranında artış, otomotiv üretiminde ise ortalama %4.3 artış, ithalatta ise yılda ortalama %3.5 artış göstermesi beklenmektedir.<sup>94</sup>

### **2.3.TÜRKİYE'DE 1994 KRİZİNİN OTOMOTİV SANAYİNE ETKİLERİ**

Ekonominin taleple ilişkili büyümeye en hassas olduğu otomotiv sektöründe ekonominin tümünde gözlenen talep genişlemesinin yanı sıra tasarrufların değerlendirilmesinde otomobilin bir yatırım aracı olarak görülmesi ve tüketici kredilerinin yaygın kullanımı, reklamların piyasa dinaminizmine arttırması, ithalatında canlandırmaya başlamasıyla başta otomobil olmak üzere hemen hemen tüm araçlarda tüketiciye değişik alternatiflerin sunulması 1993'deki talep artışını beraberinde getirmiş ve tüketim patlaması yaşanmıştır.<sup>95</sup>

Otomotiv sektörü, yapısı nedeniyle bütün dünyada ekonomik krizlerden en önce ve en çok etkilenen sektörlerden biridir.<sup>96</sup>

---

<sup>93</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T,Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, D.P.T Yayını, Ankara, 2007,s.79-80

<sup>94</sup> T.C.Başbakanlık D.P.T,"Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Komisyon Raporu",D.P.T Yayını,Yayın no:DPT 2736-ÖİK:687,Ankara, 2007, syf 72-74

<sup>95</sup> Alkan, s.15

<sup>96</sup> Orhan, s.2

Bu durum 1994 krizinde Türkiye otomotiv sanayinin kapasite kullanım oranlarının %30'un altına inmesi ile üretim maliyetleri arttırmış, sektörde en önemli olan yetişmiş nitelikli iş gücünün üçte biri kaybedilmiş, pazarda önemli oranda küçülmeler yaşanmıştır. Bununla birlikte sektör zarar etmeye başlamış, yatırımların ertelenmesi zorunluluğu doğmuştur.

Sonuç olarak ekonomik kriz sonucunda sektörün tümünde %50 dolayında reel bir küçülme ortaya çıkmış bulunmaktadır.1989 yılından bu yana hızlı bir gelişme sürecine giren ve özellikle gümrük birliği koşullarında uluslar arası rekabet gücüne erişmek amacıyla yoğun çalışma yapmakta olan Türk otomotiv sektörünün, Gümrük Birliği'ne hazırlık süreci olumsuz etkilenmiştir.Otomotiv sektörü, Gümrük Birliği ile gelecek yoğun dış rekabet ortamına ekonomik ölçeğe ulaşmanın getireceği kalite, maliyet ve fiyat üstünlükleri ile girme şansını, yaşanmış olan kriz nedeniyle önemli oranda yitirmiştir.<sup>97</sup>

1994'e kadar otomotiv üretimi daha çok yurtiçi talebi karşılamaya yönelik olduğu halde, 1994'ün ilk yarısında döviz kurlarının hızla yükselmesiyle baş gösteren ekonomik kriz ve ardından uygulamaya konan istikrar tedbirlerinin, iç talebi önemli ölçüde daraltması sonucu üreticiler ihracata yönelmiştir.<sup>98</sup>

1993 yılında %94 gibi çok yüksek seviyede gerçekleşen sektör ortalama kapasite kullanım oranı 1994 yılında % 46'ya düşmüştür.Üretim adetleri ise % 41 oranında gerileme göstermiştir.

Ticari araç üretimi,ülkenin içinde bulunduğu ekonomik koşullardan binek otomobiline göre daha fazla etkilenmektedir.1994 yılında otobüs üretimi %47,minibüs üretimi %59 midibüs üretimi %62,çekici üretimi %67,kamyonet üretimi %51 ve kamyon üretimi %61 oranında azalmıştır.Otomotiv ana sanayinde 1993 yılında yaklaşık 30 bin kişi istihdam edilirken, 1994 yılı sonunda istihdam %27 azalarak 21.591'e düşmüştür. 1994 yılında iç talebin daralması ve Türk Lirası'nın reel olarak değer kaybetmesine paralel olarak, taşıt araçları ithalatı %74 düşüş göstermiştir.Taşıt araçları ihracatı ise 1993 yılına kıyasla adet olarak %79 artış göstermiştir.<sup>99</sup>

---

<sup>97</sup> Orhan, s.2

<sup>98</sup> Karbuz,Silahçı ve Çalışkan, s.19

<sup>99</sup> Alkan, s.16-23

Kriz döneminde kurulu kapasitenin %30-40'ı dolayında çalışmak durumunda kalan otomobil üretiminde, yüksek satış vergilerinin pazarda talebi canlandırmak amacı ile düzenlemesi yapılmamıştır. Düşük talebin devam etmesine karşılık, yeni firmalara yeniden teşvik belgesi verilmeye devam edilmiş ve aşırı kapasite yaratılmıştır. Üretici firma sayısı Uzak Doğu menşeli 3 yeni firmanın daha gelmesi ile 7'ye çıkmıştır.<sup>100</sup>

## 2.4. GÜMRÜK BİRLİĞİ KARARLARININ OTOMOTİV SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Gümrük Birliği iki temel unsurdan oluşmaktadır. Gümrük Birliği'nin tarafı olacak devletler kendi aralarında bir sanayi malları ticareti serbest bölgesi oluşturmakta, bu anlamda aralarında uyguladıkları bütün tarife içi ve tarife dışı engelleri kaldırmaktadırlar. Kendi dışlarında kalan devletlere karşı bir ortak Gümrük tarifesi uygulamaktadırlar.

Bu iki uygulamanın doğal sonucu, sanayi mallarının ticaretinin Gümrük Birliği tarafı devletler arasında serbestleştirilmesi, üçüncü ülkelere karşı da aynı oranlarda bir tarife korumasının uygulanmasıdır. Bu koşullarda AT ülkeleri ile Gümrük Birliği oluşturmaya gidecek ülkemizin de, AT ülke menşeli malların tam rekabetine açılması ve AT dışındaki ülkelere karşı ise, AT'nin öngördüğü oranda rekabete açılmasıdır.<sup>101</sup>

Gümrük Birliği, Türkiye'nin sadece Avrupa Birliği ülkelerine karşı değil aynı zamanda bütün 3. ülkelere karşı tam bir rekabete açılma sürecini ifade etmektedir. Bu perspektifte, Gümrük Birliği'ne geçilmesi ile Türkiye ile AB arasındaki sanayi malları serbest dolaşımını engelleyici nitelikteki, gümrük vergileri ve gümrük vergileri ile eş etkili vergiler ve miktar kısıtlamaları kaldırılacaktır.<sup>102</sup>

Bu vergiler ve eş etkili vergilerin kalkması ile Avrupa Birliği'nden ithal edilecek araçların ithalatçı maliyetleri ve dolayısıyla iç pazar satış fiyatları, bugünkü koruma

---

<sup>100</sup> T.C. Başbakanlık D.P.T., "Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Karayolları Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyon Raporu", Ankara 2001, s.33

<sup>101</sup> Hatice Mermer, Mahmut Tatlıpınar ve Ayfer Kocatepe, "Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu", 3-4 Kasım 1995, İstanbul, s.32

<sup>102</sup> Alkan, s.42

oranları düzeyinde gerileyecektir. Avrupa Birliği'nden ithal edilen yedek parça, ham ve yardımcı madde ve diğer girdilerde de korumacılık kalkacağından, söz konusu gelişme girdi ithalatını ve bu ülkelerden yapan firmalara maliyet ve fiyat avantajı sağlayacaktır. Avrupa menşeli araçların yedek parça fiyatları da nispi olarak gerileyeceğinden bu durumun söz konusu ülkelerden yapılacak araç ithalini artırıcı etkide bulunacağı tahmin edilmektedir.<sup>103</sup>

Gümrük Birliği Anlaşması'nın en başta yarattığı çekince ise; AB'den kullanılmış motorlu araç ithalatının, Türk tüketicisinin alım gücü de göz önüne alındığında birinci el araç satışlarını önemli ölçüde düşürmesidir. Sonuçta firmaların yatırımlarını geri çekmeleri, yan sanayinin ciddi kayba uğraması ve istihdamın daralmasına sebep olmaktadır.

Yeni araç kayıtlarından elde edilen vergi gelirlerinde de azalmaya neden olacak kullanılmış motorlu araç ithalatı, çevre, güvenlik ve müşteri memnuniyeti gibi alanlarda da olumsuz sonuçlar yaratabileceği düşünülmüştür.

Gümrük Birliği'nin tamamlanmasıyla birlikte ekonomik krizlere rağmen kaydedilen gelişmeleri rakamlarla özetlersek; 1996 yılında bir önceki yıla göre kıyasla, üretimde %2, ithalatta %71, ihracatta %13, iç satışta %13'lük artış kaydedilmiştir. 1993 yılında otomobil ithalatının %47'si Doğu Avrupa ülkelerinden yapılırken, 1993-1996 yılları arasında ithalat kademeli olarak AB ve EFTA ülkelerine doğru kaydığı görülmektedir.<sup>104</sup>

Diğer yandan ülkemizin geçmiş yıllarda Avrupa ile yakın ilişkiler içerisinde girme kararlılığı ve neticede Gümrük Birliği anlaşması ile başlatılan ekonomik bütünleşme, otomotiv sektöründe uluslar arası rekabet gücüne sahip firmaların ülkemizde yatırım yapmasında önemli etken olmuştur.<sup>105</sup>

Söz konusu firmaların Uzak Doğu ülkeleri, diğer bir deyişle üçüncü ülke firmaları olduğu düşünülür ise bu yatırım kararlarının yalnızca Türkiye'nin iç pazarına

---

<sup>103</sup> Alkan, s.42

<sup>104</sup> Eurohorizons Danışmanlık ve İletişim Hizmetleri (hızl.), **Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Otomotiv Sektörü Rehberi**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası,2008,s. 26

<sup>105</sup> Bedir, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği,s.88

yönelik olmadığı diğer etkenlerle birlikte Avrupa pazarında yatırım kararlarında önemli bir rol oynadığı bilinmektedir. Ayrıca yabancı sermaye ortaklı yerli firmalarda daha fazla ürün çeşitliliğine ve ihracata dönük ekonomik ölçekte yeni yatırımlara başlamışlardır.<sup>106</sup>

Firmaların Gümrük Birliği ile yakalayabilecekleri fırsatlar; teknolojinin yenilenmesi, hammadde ve ara girdi teminin kolaylaşması ve ucuzlaması, gümrük duvarları ve tarife dışı engellerin kaldırılması ile maliyetlerin ucuzlaması, yabancı ortaklık kurma olanaklarının artması olarak sıralanabilir.<sup>107</sup>

Firmalar için Gümrük Birliği ile oluşan tehditler; 3.ülkelerle olan düşük fiyatlı girdi temini olanağının kalkması, koruma oranlarının kaldırılması ile rekabetin güçlenmesi, teşvikler kaldırılacağından devlet desteğinin eksilmesi, ithal ürün çeşidinin artması, sektörde faaliyet gösteren firmaların kar marjlarının daralabilmesi olarak belirtilebilir.<sup>108</sup>

## **2.5.TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİ ÜRETİMİ**

Türkiye'de "ithal ikamesi" amacı ile 1960'lı yıllarda kurulmaya başlanan otomotiv sanayi, başlangıçta iç pazarda tarım ve taşımacılık sektörlerinin ihtiyaçlarına dönük olarak traktör ve yük taşıyan ticari araçların üretimini gerçekleştirmiştir. 1970'li yıllarda ise otomobil üretimi için küçük ölçekli yatırımlar başlamıştır. Bu yıllarda Türkiye'de gerek hammadde ve gerekse yan sanayi ürünlerinde üretim düzeyi yetersizdir. Bunun yanı sıra, söz konusu yıllarda özellikle otomobil için gerçekleşen talep büyük tesislerin kurulması için düşük düzeydedir. 1970-2000 yılları arasında otomotiv sektöründe üretim/talep değişimi büyük iniş ve çıkışlar göstermiştir.<sup>109</sup>

---

<sup>106</sup> Bedir, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, s.88

<sup>107</sup> Orhan, s.60-62

<sup>108</sup> Orhan, s.60-62

<sup>109</sup> İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sanayii Sektörü, Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, İstanbul, 2007, s.2

Motorlu taşıt araçları pazarındaki talep, ekonomik sosyal yaşamdaki istikrarsızlıklardan büyük ölçüde etkilenmiştir.<sup>110</sup>

Tablo 10 'da 1963-2008 yılları arası Türkiye'de otomotiv sanayi üretim adetleri gösterilmektedir. Buna göre 1989 yılına kadar 200.000 binin altında seyreden üretim miktarı 1990 yılı ile birlikte bu değeri aşarak 2006 yılında 1 milyon adedin üzerine çıktığı görülmektedir. Türkiye'de otomotiv sektörü üretime 1950'lerin ortalarında başlamış, üretim 1960'ların ortalarından itibaren hız kazanmıştır.<sup>111</sup>

Otomobil üretimine baktığımızda 1963 yılında 30 adet üretim yapılırken 1967 yılında ise 1760 adete ulaşmıştır. 1971 yılında üretime başlayan TOFAŞ ve OYAK RENAULT firmaları Türkiye'de otomotiv sanayinin gelişip güçlenmesinde etkili olmuştur.<sup>112</sup>

Böylece 1971 ve 1972 yılında otomobil üretim adetleri bir önceki yıla göre kıyasla sırasıyla % 252 ve %130 artışla 12.888 ve 29.628 adet olarak gerçekleşmiştir. 1971 ve 1975 yılları arasında üretim sürekli artış göstermiş ve 1975 yılında 67.291 adete ulaşmıştır. Ancak 1976 yılından sonra yaşanan ekonomik ve politik olumsuzluklardan dolayı otomobil üretimi sürekli azalmaya başlamış, 1981 yılında üretim 25.306 adete düşmüştür.<sup>113</sup>

---

<sup>110</sup> İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sanayii Sektörü, Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, İstanbul, 2007, s.2

<sup>111</sup> Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O, Planlama ve İktisadi Grup Yönetmenliği Sektör Araştırmaları Serisi/No:27, **Otomotiv Sektörü**, Haziran 2002, s.17

<sup>112</sup> Bedir, Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, s.27

<sup>113</sup> Karbuz, Silahçı ve Çalışkan, s.14

**Tablo 10: Türkiye’de Otomotiv Sanayi Üretim Adetleri (1963-2008)**

YILLAR	OTOMOTİV SANAYİ ÜRETİM ADETLERİ						TRAKTÖR	TOPLAM
	OTOMOBİL	KAMYON	KAMYONET	OTOBÜS	MINİBÜS	MİDİBÜS		
1963	30	999	1.458	12	631	0	7.982	11.112
1964	100	2.741	885	56	401	0	7.006	11.189
1965	60	2.350	300	122	1.199	0	6.419	10.450
1966	18	6.258	2.476	174	0	252	8.969	18.147
1967	1.760	7.816	2.736	325	622	0	13.976	27.235
1968	2.852	9.408	2.270	466	895	0	15.118	31.009
1969	3.902	10.859	3.030	882	1.095	84	13.412	33.264
1970	3.660	6.041	4.395	806	1.099	4	7.518	23.523
1971	12.888	4.747	4.508	608	1.891	30	15.687	40.359
1972	29.628	8.596	6.044	988	3.748	0	22.893	71.897
1973	46.855	11.723	8.674	1.267	4.533	22	32.585	105.659
1974	59.906	10.591	11.861	1.113	4.584	148	25.363	113.566
1975	67.291	14.670	18.489	1.284	5.222	239	32.365	139.560
1976	62.992	20.498	19.415	1.376	4.910	302	36.602	146.095
1977	58.245	20.700	14.016	1.077	5.152	467	31.380	131.037
1978	54.085	13.144	6.879	972	3.163	444	17.673	96.360
1979	43.808	13.367	9.384	1.151	4.222	547	14.484	86.963
1980	31.529	8.308	7.322	1.101	2.130	491	16.936	67.817
1981	25.306	12.486	5.454	1.584	2.040	378	25.358	72.606
1982	31.195	15.131	4.991	1.703	4.850	587	35.716	94.173
1983	42.509	17.514	6.822	1.964	6.712	1.382	41.799	118.702
1984	54.832	17.518	7.279	1.766	7.460	2.750	46.782	138.387
1985	60.353	18.162	7.888	1.637	7.397	2.191	37.830	135.458
1986	82.032	13.646	6.605	1.813	7.318	1.508	28.053	140.975
1987	107.185	13.545	7.580	1.137	8.026	1.434	35.986	174.893
1988	120.796	12.842	7.196	1.078	6.401	1.449	30.167	179.929
1989	118.314	11.763	7.250	1.069	5.898	1.984	18.077	164.355
1990	167.556	16.933	10.553	1.689	7.898	4.288	30.098	239.015
1991	195.574	16.918	13.541	1.075	9.912	4.401	21.381	262.802
1992	265.245	21.266	16.984	1.415	11.450	6.399	21.723	344.482
1993	348.095	31.343	19.766	1.933	12.084	7.435	32.809	453.465
1994	212.651	12.108	9.602	1.034	4.924	2.855	25.169	268.343
1995	233.412	19.759	16.80	1.279	7.645	3.537	44.068	326.508
1996	207.757	29.432	21.032	2.499	10.171	5.856	52.590	329.337
1997	242.780	43.693	32.435	3.449	12.935	9.060	55.565	399.917
1998	239.937	31.823	45.517	3.040	13.910	10.275	60.500	405.002
1999	222.041	13.096	37.551	2.327	12.894	9.953	27.435	325.297
2000	297.476	28.348	68.807	4.213	20.597	11.506	37.434	468.381
2001	175.343	6.683	76.672	2.501	6.486	3.000	15.052	285.737
2002	204.198	12.295	116.872	2.684	6.139	4.377	10.840	357.405
2003	294.116	19.041	195.606	4.490	13.625	6.794	29.778	563.450
2004	447.152	31.790	301.563	4.839	28.161	9.903	40.665	864.073

2005	453.663	37.227	349.885	5.406	26.162	7.109	36.527	915.979
2006	545.682	37.026	369.862	6.019	20.728	8.263	38.841	1.026.421
2007	634.883	34.544	391.737	6.946	21.999	9.305	33.518	1.132.932
2008	621.567	36.800	449.434	7.526	21.123	10.660	24.807	1.171.917

**Kaynak:OSD**

Üretimin düştüğü yıllar göz önüne alındığında sadece ülke içi krizlerin değil,örneğin 1977 petrol krizi gibi uluslar arası ekonomik krizlerin de üretimi olumsuz etkilediği görülmektedir.<sup>114</sup>

1980'li yıllarda benimsenen liberal politikalar çerçevesinde sektörün dışa açık,modern teknoloji kullanan,ekonomik ölçeklerde üretim yapabilen,kalite açısından uluslar arası rekabet gücüne sahip hale gelmesi amaçlanmış ve 1982 yılı itibariyle sektörde toparlanmalar başlamıştır.<sup>115</sup>

Otomobil üretiminde 1982 yılı ile başlayan artış trendi 1989 yılında kesintiye uğrayarak %2 oranında düşüş göstermiş ve 118.314 olarak gözlenmiştir.Daha sonraki yıllarda otomotiv üretiminin artış trendi devam etmiş ve 1993 yılında 348.095 adet olarak gerçekleşmiştir.Türk otomotiv sektörü üretim açısından en hızlı gelişmesini 1991-1993 yılları arasında yılda ortalama %30 büyüyerek gerçekleştirmiştir.Söz konusu yıllarda, imalat sanayindeki ve iç talepteki hızlı gelişime paralel olarak başta otomobil olmak üzere tüm taşıt araçlarında önemli ölçüde üretim artışı sağlanmıştır.<sup>116</sup>

1994 yılına baktığımızda ise ekonomik kriz nedeni ile otomotiv üretiminde bir önceki yıla kıyasla %39 oranında azalış göstererek 212.651 adete düşmüştür.1998 yılında meydana gelen Uzak doğu krizi ile otomotiv üretiminde azalma meydana gelmiştir ve otomobil üretimi bir önceki yıla göre kıyasla % 2 oranında azalarak 239.937'ye düşmüştür.1998 ve 1999 yıllarında ülkeyi etkileyen ekonomik koşulların ortadan kalkması ile otomotiv sektörü 2000 yılında büyük bir büyüme göstermiştir.2000 yılının Kasım ayındaki ekonomik kriz ve onu izleyen Şubat 2001 krizi, 2001 yılında toplam pazarın %70 gibi büyük bir oranda gerilemesine ve 2001 yılı içinde pazarda 100 bin civarında stok oluşmasına neden olmuştur.<sup>117</sup>

<sup>114</sup> Karbuz,Silahçı ve Çalışkan, s.14

<sup>115</sup> Konya Ticaret Odası Etüd Araştırma Servisi, **Konya Otomotiv Sanayi Sektör Raporu-I**, Konya, s.4

<sup>116</sup> Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O,s.18

<sup>117</sup> İstanbul Ticaret Odası, Otomotiv Sanayi Sektör Raporu, s.8

2000 yılında 468.381 adet olan toplam üretim %39 azalarak 2001 yılında 285.737 adet olmuştur. 2001 yılında üretim, 2000 yılına göre kıyaslandığında otomobil üretiminde %41, kamyonunda % 76 midibüste %74, minibüste %69, otobüste %41 oranında azalmış olup, kamyonette ise ihracat nedeni ile %11 oranında artmıştır. 1993 yılına göre otomobil üretimi %50, toplam üretim ise % 64 oranında gerilemiştir. Otomobil üretimi 2002 yılından itibaren tekrar artış göstermeye devam ederken 2002, 2003 ve 2004 yıllarında bir önceki yıla kıyasla sırasıyla %16, %44 ve %52 oranında artış göstererek 447.152 adete ulaşmıştır. Toplam otomotiv üretiminde ise aynı yıllardaki artış oranı %25 %57 ve %23 olarak gözlenmiştir.

2007 yılının ortalarında, ABD'de finans araçları ve türevlerinin değer kaybı sonucunda geri ödeme sorunlarının ortaya çıkmasıyla gelişen finansal küresel kriz, kredi olanaklarının daralması ve fon maliyetlerinin artmasıyla birlikte tüm dünyada finansal sistemin küçülmesine neden olmuş, yatırımlar ve tüketici harcamaları ertelenmiş daha sonra ise kısıtlamalar başlamıştır. ABD, AB ülkeleri ve Japonya'da başlayan durgunluğun, tüm dünya ülkelerinde etkili olmaya başladığı gözlenmektedir. Bu krizin küresel düzeyde etki alanınının 2001 yılına kıyasla daha geniş olması, enerji fiyatlarındaki düşüşe rağmen Türkiye'nin cari açığını finanse edecek fonların bulunabilirliğini güçleştirmekte ve bu fonların maliyetini yükseltmektedir. Yüksek maliyetli fonlar, faiz oranlarının artmasına, dolayısıyla tüketici kredisi faiz oranlarının da olumsuz etkilenmesine neden olmaktadır. Buna bağlı olarak 2008 yılında Türkiye'de otomobil üretimi 2007 yılına göre kıyasla 2008 yılında %3 oranında toplam araç üretiminde ise % 2 oranında artış göstermiş ve toplam 1.171.917 adet olarak sonuçlanmıştır.<sup>118</sup>

---

<sup>118</sup> Otomotiv Sanayi Derneği, **Otomotiv Sanayi Değerlendirme 2008 Yılı Değerlendirme Raporu**, Şubat 2009,s.2

## 2.6.TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİ İHRACATI

1990'lı yılların başından itibaren büyük değişim geçirmekte olan otomotiv sanayi,tüm olumsuz iç piyasa koşullarına rağmen lisansör firmaları ile entegrasyonunu büyük bir hızla tamamlayarak AB gibi gelişmiş pazarlara sürekli olarak ihracat yapan ülke konumuna gelmiştir.<sup>119</sup>

**Tablo 11:** 1993-2008 Yılları Arası Türkiye Otomotiv İhracatı (Adet)

Yıllar	Toplam Üretim (Adet)	Otomotiv İhracat (Adet)	İhracat/Üretim %
1993	453.465	9.179	2
1994	268.343	14.882	6
1995	326.508	36.041	11
1996	329.337	30.976	9
1997	399.917	25.991	6
1998	405.002	27.009	7
1999	325.297	85.904	26
2000	468.381	101.822	22
2001	285.737	201.145	70
2002	357.405	253.978	71
2003	563.450	354.742	63
2004	864.073	520.361	60
2005	915.979	561.078	61
2006	1.026.421	706.402	69
2007	1.132.932	829.879	73
2008	1.171.917	920.763	79

**Kaynak:**OSD

1994 yılında toplam üretim miktarı % 40 azalmasına rağmen ihracat % 62 artarak 14.882 adet olarak gerçekleşmiştir.1995 yılında ise ihracat % 142 artarak 36.041 adete yükselmiştir.1996 yılını incelediğimizde ise toplam üretim miktarındaki artışa rağmen, Gümrük Birliği Anlaşması'ndan dolayı ithalatta meydana gelen artış sonucunda ihracat % 14 oranında gerilemiştir. Aynı zamanda 1995 yılında ihracatın toplam otomotiv üretimi içindeki payı %11 iken 1996 yılında % 9 'a düşmüştür.1997 yılından itibaren ihracat rakamlarında tekrar artış görülmüştür. 1999 yılında bir önceki yıla kıyasla %218 artışla 85.904 adete ulaşan ihracat değeri ile toplam üretimin %26'sını oluşturduğu gözlenmiştir.

<sup>119</sup> İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sanayii Sektörü, Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, İstanbul, 2002 ,s.18

2000 yılından itibaren, otomotiv firmalarının ihracat projelerinin başlamasıyla birlikte,ihracatın dış ticaret içindeki payı artmaya başlamıştır. 2000 yılında otomotiv ithalatının, pazarın büyümesiyle birlikte artması ve döviz kurlarının düşük seyretmesi, otomotiv ihracatının toplam üretim içindeki payının bir önceki yıla kıyasla %22 düzeyinde de gerçekleşmesine neden olmuştur.<sup>120</sup>

2000 yılında ihracat bir önceki yıla göre kıyasla % 18 oranında artış göstererek 101.882 adet olarak gerçekleşmiştir.2001 yılında ise iç pazardaki aşırı dugunluk nedeniyle üreticilerin dış pazara yönelmesi sonucunda ihracatta %98 oranında artış olmuş,ihracatın üretim içindeki payı % 70'e yükselmiştir.2001 yılında otomotiv sektöründe toplam ihracat değer olarak bir önceki yıla göre %65 oranında artarak 1.721 milyon \$ olarak gerçekleşmiş otomobil ihracatı toplam ihracatın % 57'sini oluşturmuştur.2001 yılında ülkelere göre Türk otomotiv sanayi ihracatının dağılımı incelediğinde ilk sıraları Almanya,Fransa,İtalya,ABD,İngiltere,İspanya,İran ve Rusya Federasyonu'nun aldığı görülmüştür.<sup>121</sup>

Gümrük Birliği sonrasında AB'ye otomotiv ürünleri ihracatımız istikrarlı bir artış göstermiştir.Bu artışta Gümrük Birliği sonrasında Renault,Toyota,Ford gibi markaların Türkiye'den üretilen modellerinin Avrupa ülkelerine ihraç edilmeye başlamasının doğrudan etkisi olmuştur.Sektörde ağırlıklı olarak AB çıkışlı markaların bulunması nedeniyle AB normlarına,uygun üretim anlayışının diğer sektörlerle göre çok daha hızlı bir biçimde benimsenmesi,ucuz ve kalifiye iş gücü,Türkiye'nin coğrafi konumunun Avrupa'lı markaların Ortadoğu ve Uzak Doğu pazarlarına ihracatı için bir avantaj oluşturması ihracata yönelik bir üretim anlayışının yerleşmesinde etkili olmuştur.<sup>122</sup>

## **2.7.TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİ İTHALATI**

Türkiye'nin otomobil ve ticari araç pazarı ve ithalat değerlerine göre 1994 yılında ekonomik krizin etkisiyle toplam pazarı %51 oranında azalırken ithalat ise %71

---

<sup>120</sup> Karbuz,Silahçı ve Çalışkan, s.20

<sup>121</sup> Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O,s.26-27

<sup>122</sup> İktisadi Kalkınma Vakfı, **Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine Etkileri**,İKV-Nisan 2004

oranında azalış göstermiştir. 1994 yılında krizin etkisiyle TL nin aşırı değer kaybı ile ithalat yavaşlamış ve ithalat oranı toplam pazarın bir önceki yıla göre kıyasla %25'ten %14'e düşmüştür.<sup>123</sup>

1996 yılında ise Gümrük Birliği anlaşmasıyla birlikte ithalatta %138 artış meydana gelmiştir.Buna göre 1995 yılında toplam pazarın %14 ü ithal araçlar, Gümrük Birliği ile 1996 yılında bu oran % 28'e çıkmıştır.

Gümrük Birliği anlaşması 1997 yılında da büyük oranda artışlar meydana getirmiş ve toplam pazar %51 oranında artarken ithalat oranı % 116 oranında yükselmiştir. 1998 yılındaki uzak doğu krizinin toplam pazarı etkilemesiyle toplam pazar % 7 daralmıştır. 1998 yılında 481.278 olan toplam pazarın %38'inin ithal araçların oluşturduğu görülmektedir.

1999 yılında baktığımızda ise toplam pazarda meydana gelen azalıştan dolayı ithalat bir önceki yıla göre %5 oranında azalarak 175.437 adet olmuştur.Ancak ithalatın payı bir önceki yıla göre %44 oranında artış göstermiştir.2000 yılıyla birlikte otomotiv sektörü tekrar altın dönemini yaşamaya başlamış ancak yıl sonunda ve 2001 yılı başında ekonominin tekrar bir krize maruz kalması sonucunda ithalatta %70'in üzerinde azalma meydana gelmiştir.İthalat miktarındaki azalmaya karşılık,iç talepte görülen yetersizlikler yerli üretimin payını azaltırken ithalatın pazar içindeki payını fazla değiştirmemiştir.<sup>124</sup>

2003 yılında sektörde başlayan toparlanma süreci pazarın % 128 artışıyla 397.963 adet olarak gerçekleşmiştir. İthalatın payı ise %168 artarak toplam pazardaki ithal araç payı % 56'ya yükselmiştir. 2004- 2005 yılları arasında da toplam pazar ve ithalat artışı yüksek oranda devam etmiştir. 2006 yılında hem pazarda hem de ithalat oranında % 2 oranında daralma meydana gelmiştir.İthalat pazar payı ise %57 ile değişiklik göstermemiştir. 2007 ve 2008 yıllarında toplam pazar ve buna bağlı olarak ithalat adetleri azalma eğilimine girmiştir. 2008 yılı sonunda toplam pazarın adedi 526.544 olarak gerçekleşirken, toplam pazardaki ithalat oranı %58'e çıkmıştır.<sup>125</sup>

---

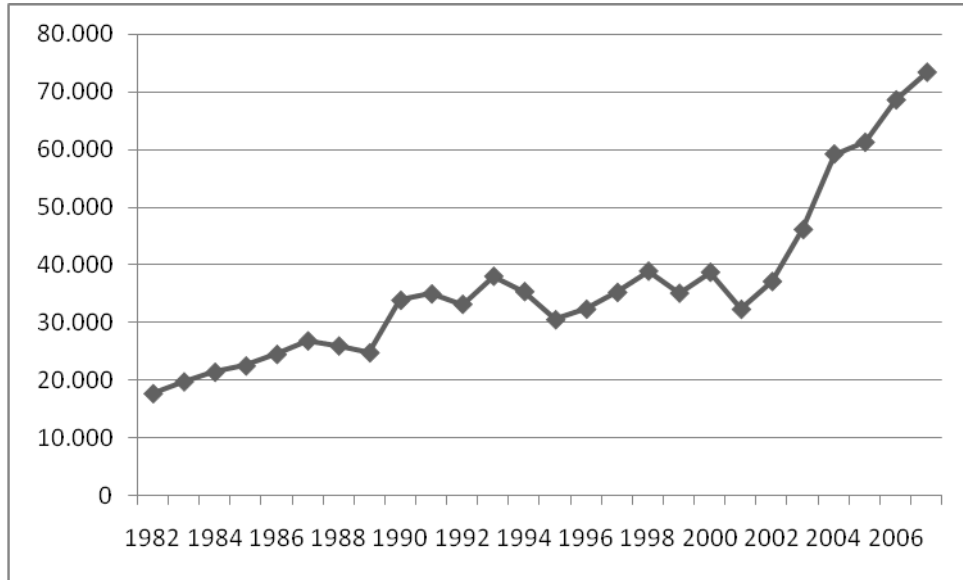
<sup>123</sup> İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sanayii Sektörü, Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, 2002 ,s.13

<sup>124</sup> Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O,s.28

<sup>125</sup> Otomotiv Sanayi Derneği, **OSD Haber Bülteni**, Aralık 2008, s.2

## 2.8.TÜRKİYE OTOMOTİV SANAYİNDE İSTİHDAM

Şekilde Türkiye’de otomotiv ana ve yan sanayindeki toplam istihdam sayısı gösterilmektedir. Buna göre 1982 yılında 17.692 kişi sektörde istihdam edilirken 1990’lı yılların başında 30.000 kişinin üzerine çıktığı görülmektedir.1993 yılında sektörde 38.005 kişi istihdam edilirken, krizin etkisiyle 1994 yılında %4 azalarak 30.484 kişiye düşmüştür. 1994 yılından sonra sektörde istihdam edilen kişi sayısı artış göstermeye devam etmiştir ve 1993 yılındaki istihdam edilen kişi sayısına ancak 1998 yılında ulaşılabilmiştir.



**Şekil 5:** Türkiye Otomotiv Ana ve Yan Sanayi İstihdam (1982-2007)

**Kaynak:**OSD

2001 yılına baktığımızda sektörde bir önceki yıla kıyasla %7 oranında azalarak 32.283 kişiye düşmüştür.2001 yılından sonra hızla toparlanmaya başlayan sektörde istihdam edilen kişi sayısı da pazardaki artan firma sayısına bağlı olarak hızlı artış göstermiş ve 2007 yılında 2001 yılına kıyasla % 127 artış göstererek 73.300 kişiye ulaşmıştır.

Sonuç olarak 2008 yılı verilerine göre Türkiye’de otomotiv sektörünün değerlendirildiğinde, 2008 yılı ilk yarısında, üretim, ihracat ve pazar değerlerinin, aylık bazda 2007 yılına göre arttığı görülmektedir.<sup>126</sup>

<sup>126</sup> Otomotiv Sanayi Derneği, “Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu” , s.6

Küresel krizin etkilerinin ülkemizde de hissedilmeye başlandığı Haziran ayından itibaren, özellikle satış ve üretim değerleri düşüş eğilimine girmiş ve tüm sektörün 2008 yılı performansını etkileyecek olumsuz bir dönem başlamıştır.

Ülkemizde ve tüm dünya ülkelerinde olduğu gibi ekonomik kriz ilk önce otomotiv ürünlerine talebi daraltmaktadır. Talebin daralması, Avrupa'da ve ülkemizde Haziran 2008'den itibaren her ay artarak firmalarımızı önemli oranda etkilemiştir. 2008 yılı Eylül ayı itibarıyla özellikle bankaların faiz koşulları konusunda yaşadıkları güçlüklerle ilgili olarak, tüketici kredi taleplerini karşılayamamaları, yurt içi pazarda Ekim'de %40, Kasım ve Aralık'ta yüzde 60'lar düzeyinde düşüşlere neden olmuştur. Bunu sonucunda 2008 yılı sonunda taşıt aracı pazarı, 2007 yılına göre %17 azalarak 527 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. 2007 yılında olduğu gibi EUR değerinin enflasyon değerinin altında gerçekleşmesi, ithal otomobillerin cazibesini devam ettirmiştir.<sup>127</sup>

## 2.9. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİNİN REKABET GÜCÜ

Türkiye otomotiv sanayi 1.2 milyon üretim kapasitesiyle AB'nin 1. otobüs üreticisi ve AB'nin 2. büyük hafif ticari araç üreticisi, dünyada en büyük 16. otomotiv üreticisi konumundadır.<sup>128</sup>

Türk otomotiv sanayi'nin güçlü yönleri;

- Mevcut kurulu kapasite ve yan sanayi potansiyeli
- Yabancı ortakların gücü
- Çok iyi yetişmiş, girişimci insan gücü ve rekabetçi işgücü maliyeti
- Teknolojik bilgi birikimi
- Kalite yönetim sisteminin varlığı
- İhracat deneyimi
- Tümü ile kayıt altında olan üretim ve ticari faaliyeti ile güvenilir vergi kaynağı
- Dağıtım/Pazarlama örgütünün yaygın oluşu<sup>129</sup>

<sup>127</sup> Otomotiv Sanayi Derneği, "Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu", s.6

<sup>128</sup> İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sanayii Sektörü, Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, 2007 ,s.35

<sup>129</sup> Şan, s.109

Türk otomotiv sanayi'nin zayıf yönleri,

- Aşırı Kapasite
- Aşırı Firma sayısı
- İstikrarsız iç Pazar
- Düşük kapasite kullanma oranından kaynaklanan yüksek maliyetli üretim
- Teknik mevzuat ve ilgili alt yapı eksikliği

Türkiye Otomotiv Sanayi'nin Fırsatları;

- Talep potansiyeli
- İhracat Potansiyeli
- Jeopolitik konumunun elverişli olması sebebiyle otomotiv sanayi pazarlarına yakın olması
- İhracata yönelik stratejilerin varlığı

Türkiye Otomotiv Sanayi'ne yönelik Tehditler;

- Talep yetersizliği
- Kullanılmış Taşıt aracı serbest ithalatı
- Düşük kur politikaları
- Yüksek satış vergisi ve Yüksek reel faiz
- Plan ve strateji eksikliği<sup>130</sup>

Otomotiv sanayinde yeni yatırımlar için gerekli olan en önemli unsurlardan biri de yatırımcının kendisidir, ancak istihdam yaratacak ve vergi kazancı sağlayacak bir yatırımcıyı Türkiye'ye çekmek için diğer ülkelere göre avantajlı olunması gereken en önemli iki konu Ar-Ge ve yatırım teşvikleridir.<sup>131</sup>

Türkiye'deki otomotiv sanayinde temel politika olarak benimsemesi gereken, yüksek katma değer yaratan, sürdürülebilir ve gelişmeye açık bir rekabet gücü bulunan, öncelikli olarak gelişmiş pazarlara ihracatı hedefleyen ve gelişmiş Ar-Ge yeteneği bulunan bir sanayi yapısını gerçekleştirmek olmalıdır.<sup>132</sup>

---

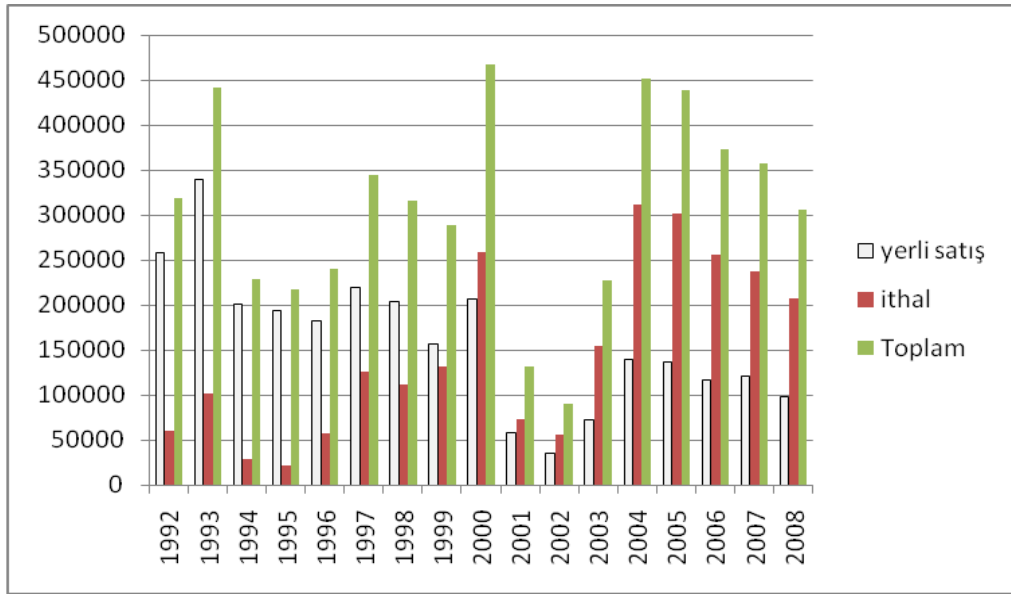
<sup>130</sup> Şan,s.110

<sup>131</sup> İktisadi Kalkınma Vakfı,**Avrupa Birliği Müktesebatı ve Sektör Raporları**,İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları No:210,İstanbul,2008,s.15

<sup>132</sup> İstanbul Sanayi Odası, Otomotiv Sanayii Sektörü, Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, 2007 ,s.42

## 2.10.TÜRKİYE'DE OTOMOBİL SATIŞLARI

Yukarıdaki grafikte 1992-2008 yılları arasında Türkiye'deki yerli ve ithal otomobil satış adetleri ve toplamı gösterilmiştir. Grafik incelendiğinde 1992 yılından 1999 yılına kadar olan süreçte yerli araç satışlarının ithal araç satışlarından daha fazla olduğu görülmektedir. İthal otomobil satışlarının toplam araç satışlarının içindeki payının % 10 ile en az olduğu yıl 1995 yılı olmuştur. Hemen akabinde 1996 yılında Gümrük Birliği Anlaşması sonucu yerli üretim araçlara olan talep azalmıştır.



**Şekil 6:** Türkiye'deki Yerli ve İthal otomobil Satışları(adet)

**Kaynak:**OSD

Her ne kadar 1996 yılından 2000 yılına kadar ithal otomobil satışları yerli üretim satış adetlerinin altında kalsada ithal araçların satış oranları her yıl düzenli olarak artış göstermiştir. 2000 yılından itibaren ithal araçların pazardaki etkinliği artmaya başlamıştır. Öyle ki 2001 yılındaki krize rağmen yerli otomobil satışları, ithal araçların satış adetlerinin altında kalmıştır. 2001 yılındaki ithal araçların, toplam satışlar içerisindeki payı ise bir önceki yıla göre değişiklik göstermemiş ve % 55 olarak gerçekleşmiştir. En son 2008 yılında ithal araçların toplam satışlar içindeki payı bir önceki yıla kıyasla % 68 olarak gerçekleşmiştir.

Toplam araç satışları incelendiğinde 1993 yılında 441.133 adet olan otomobil satışları 1994 yılında krizin etkisiyle % 0.48 oranında azalarak 229.163 adede

gerilemiştir. 1996 yılında Gümrük Birliği ile başlayan satış adetlerindeki artış süreci 1998 ve 1999 yıllarında hafif azalış gösterse dahi 2000 yılında bir önceki yıla kıyasla

% 62 oranında artarak 466.726 adet satış yapılmıştır ve maksimum noktaya ulaşmıştır. Daha sonra 2001 yılındaki kriz otomobile olan talebin önemli ölçüde azalmasına neden olmuştur. 2001 yılında bir önceki yıla kıyasla otomobil satışları % 72 oranında azalış göstermiştir.

Toplam otomobil satışları açısından en fazla talep 2003 yılında meydana gelmiştir. 2003 yılında bir önceki yıla kıyasla % 151 oranında artış göstermiş ve sektörde toparlanmalar başlamıştır. Bu satış rakamları ile kriz öncesi dönemdeki satış adetleri seviyesi yakalanmaya çalışılmıştır. 2006 yılından itibaren otomobil satışları tekrar düşüş eğilimi içine girmiştir. Son üç yıla bakıldığında ise 2006 yılında bir önceki yıla kıyasla % 16 , 2007 yılında % 4 ve son olarak 2008 yılında %14 azalış meydana gelmiştir.

Günümüzde, ülkemizde de olduğu gibi kriz dönemleri öncelikli olarak otomobile olan talebi olumsuz etkilemektedir. Avrupa ve ülkemizde özellikle Haziran 2008 itibariyle önemli ölçüde talep daralması meydana gelmiştir. 2008 Eylül ayı itibariyle bankaların faiz konusunda yaşadıkları güçlüklerle bağlantılı olarak, tüketici kredileri taleplerini karşılayamamaları sonucunda yurt içi pazarda satış adetlerinde 2008 Ekim ayında % 40, Kasım ve Aralık ayında ise %60 düzeyinde azalmıştır. Bunun sonucunda 2008 yılında 2007 yılına kıyasla, ticari araç pazarı %20, otomobil pazarı % 14 ve ağır ticari araç pazarı %17 oranında azalış göstermiştir. Ayrıca 2007 yılında olduğu gibi Euro değerinin enflasyon değerinin altında seyretmesi ithal otomobillerin cazibesini devam ettirmiş ve pazarın % 68 'inin ithal ürünlerden oluşmasına neden olmuştur.<sup>133</sup>

Genel olarak otomotiv sektörü iç ve dış satışlarda küresel trendlerden ve yatırım tercihlerinden etkilenmektedir. Küreselleşme bir yandan üreticileri avantajlı hale getirebiliyorken diğer yandan ülkelerin makro ekonomik şartlarının da iyi

---

<sup>133</sup> Otomotiv Sanayi Derneği, "Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu" , s.7

değerlendirilmesi gerekmektedir.Ülkemizde 2001 yılında yaşanmış olan krizden sonra sabit döviz kuru politikası terk edilerek dalgalı döviz kuru politikasına geçilmiştir.<sup>134</sup>

Bununla birlikte enflasyon, faiz ve döviz kuru istikrarına yönelik temel ekonomik politikalar belirlenmesi süreci başlamıştır. 2002 yılından sonra dalgalı döviz kuru politikasıyla birlikte döviz kurunda meydana gelen iyileşme beraberinde mevduat faizlerine de yansımıştır ve yıllık enflasyon tek haneli rakamlara indirgenmiştir. Ekonomideki bu koşullar iç piyasada kredi faiz oranlarının düşmesi ile kişilerin alım güçlerine olumlu etki yaratarak bankaların kredili otomotiv satışlarında ciddi artışların meydana gelmesine neden olmuştur.<sup>135</sup>

Dolayısıyla taşıt kredilerinin, ülkemizde otomotiv talebini arttırmak ve otomotiv sektörünü canlı tutmak için kullanılması ülkemiz için uygun bir araç olacaktır. Böylece bankaların sağlayacağı uygun kredi koşulları ile otomobil talebinde meydana gelecek artış otomobil üretimini arttıracaktır. Ayrıca piyasada yerli üretim araçların satışlarını desteklemek adına uygun taşıt kredilerinin sağlanması otomobil ithalatının toplam talebin içindeki payının giderek azalmasına neden olacaktır. Böylece ülkemizde yerli üretimin desteklenmesi ile otomotiv sanayi hızla gelişerek ülke ekonomisindeki yeri ve önemi daha da artacaktır. Piyasada ithal araçlara olan talepte ve otomotiv sektörünün dış ticaret açığında düşüş meydana getirecektir. Otomotiv sektöründen kaynaklanan dış ticaret açığının azalması ise ödemeler dengesini olumlu yönde etkileyecektir.

2008 yılındaki küresel krizin Avrupa'yı da etkisi altına alması ve otomobil ihracatımızın %90'ının Avrupa pazarlarına yapıyor olmasından dolayı bu dönemde ihracatımız önemli ölçüde düşüş göstermiştir.<sup>136</sup>

İhracat oranlarının düşmesi, firmaların kapasite oranlarının da düşmesine neden olmuştur. Bu olumsuz koşulların giderilmesi taşıt kredilerinin cazip hale getirilmesi ile aşılabilecektir. Artan otomobil talebi ile firmaların kapasite kullanım oranlarında artış meydana gelecek ve tam kapasite olarak çalışılmaya başlanacaktır.

---

<sup>134</sup> Apak Sudi. "Türkiye Otomotiv Sektöründe Yeniden Yapılanma ve Bilgi Teknolojilerinde Dış Kaynak Kullanımının Rekabet Avantajları", **2. Ulusal Kalite Fonksiyon Göçerimi Sempozyumu**.İzmir, 19-21 Mart 2008, ss.1-12

<sup>135</sup> Apak, ss.1-12

<sup>136</sup> Otomotiv Sanayi Derneği, "**Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu**" , s.7

Böylece tam kapasite çalışan firmalar ise sektörde büyümeyi arttıracaktır. Sektörün lokomotif etkisiyle, gayri safi yurtiçi hasılanın ve ülkedeki istihdam oranının artmasına neden olacaktır. Ayrıca hem otomotiv yan sanayinin üretiminin ve doğrudan yatırımların artmasına neden olacak, sektördeki istihdam oranında yükselmesini sağlayacaktır.

## **2.11.TÜRKİYE OTOMOTİV YAN SANAYİ**

Türkiye’de otomotiv sanayinin gelişimi incelerken otomotiv yan sanayini ayrı düşünmek doğru bir araştırma olmayacaktır. Bu sebeple bu bölümde hem yan sanayinin tanımı ve kapsamı incelenecek ve gelişim süreci açıklanacaktır. Ayrıca yan sanayinin güncel dış ticaret rakamlarının bilgisi verilecektir.

### **2.11.1.Türkiye Otomotiv Yan Sanayinin Kapsamı ve Önemi**

Ülkemizde otomotiv yan sanayi, taşıt araçlarında kullanılmak üzere, belirlenen teknik dökümanlara uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten, kobi ağırlıklı sanayiden oluşmaktadır. Taşıt araçlarının, ihtiyaç duyduğu tüm motor ve motor parçaları, aktarma organları, fren sistemleri, hidrolik aksamlar,süspansiyon parçaları, emniyet aksamları, aydınlatma sistemleri, akü, oto camları ve koltuklar yan sanayi tarafından üretilmektedir.<sup>137</sup>

Otomotiv yan sanayinde 1000’in üzerinde firma faaliyet göstermesine rağmen, kabul edilebilir üretim standartlarına sahip, taşıt araçları imalat sanayii’ne direkt olarak orijinal parça imal eden, uluslararası pazarlarda rekabet ederek ihracat yapan firma sayısı 300 –350 civarındadır. Otomotiv Yan Sanayii’nde faaliyet gösteren firmaların % 75’inin Marmara, % 13’ünün Ege ve % 7’sinin İç Anadolu ve % 5’inin de diğer bölgelerde bulunduğu görülmektedir.

Otomotiv yan sanayii’nin üretim kapasitesi, taşıt araçları imalat sektörünün % 80 kapasite kullanımında çalışması ve ülkemizde imal edilen araçlarda % 60 yerli parça kullanımının sağlanması halinde, yılda yaklaşık 9 milyar \$’lık üretim değeri yaratabilecek düzeydedir. Bu durumda otomotiv yan sanayii’nin yılda 5,4 milyar \$’lık katma değer, 3 milyar \$’lık ihracat geliri, 450 milyon \$’lık yatırım potansiyeli mevcuttur.<sup>138</sup>

<sup>137</sup> Konya Ticaret Odası Etüd Araştırma Servisi-Sektör Raporu-I, s.6

<sup>138</sup> Tubitak, Parça Sektörü(Otomotiv Yan Sanayi) 2023 Vizyonu,2003,s.1-4

Otomotiv yan sanayii toplam 150.000 kişiye direk yaklaşık 750.000 kişiye de indirek istihdam sağlamaktadır. Otomotiv yan sanayii, ülkemizin jeopolitik ve jeoekonomik durumu nedeniyle dünya otomotiv firmalarınca önemli bir potansiyel yatırım alanı olarak değerlendirilmektedir.<sup>139</sup>

### **2.11.2. Türkiye Otomotiv Yan Sanayinin Gelişimi**

Türkiye'deki taşıt araçları yan sanayinin doğuşu 1964 yılında yürürlüğe giren "Montaj Sanayi Talimatı" ile mümkün olmuştur. Ülkemizde de taşıt araçları sanayi ile birlikte gelişen yan sanayi, yalnız motorlu kara taşıtları sanayine orijinal yedek parça vermekle kalmayıp, aynı zamanda da yedek parça piyasasında büyük çapta üretim gerçekleştirmektedir.<sup>140</sup>

1960' lı yıllarda akümülatör, lastik – aksam, iç kaplama ve koltuk ile üretime başlayan yan sanayi, kalitesini ve ürün yelpazesini sürekli geliştirmiş ve bugün buji dışında kalan tüm parça, komponent ve aksamı üreten büyük bir sektör konumuna gelmiştir. Ana sanayide kapasitelerin artması karşısında, ana sanayi firmalarının teknik ve ekonomik desteği ile kurulmaya başlanan yan sanayide yatırımlar giderek artmış, kaliteli üretimi ve tasarımlarıyla yan sanayi otomotiv sektörünün itici bir gücü, otomotiv üretiminin alt yapısı ve rekabetin ana unsuru olmuştur.

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

Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği'nin başladığı 1996 yılına kadar yan sanayi iç pazar için eski model araçlara mevcut parçaları kopya ederek üretim yapmıştır.1999 yılından itibaren ihraç amaçlı üretimin ağırlık kazandığı yeni dönemde yan sanayi global ihracat projelerine parça ve sistem üretmeye, uluslararası pazarlarda rekabet etmeye başlamıştır.<sup>141</sup>

---

<sup>139</sup> Tubitak, Parça Sektörü(Otomotiv Yan Sanayi) 2023 Vizyonu ,s.1-4

<sup>140</sup> Özşahin, s.56

<sup>141</sup> Otomotiv yan sanayi raporu,2006,www.iaosb.com.tr,(04.03.2008),s. 5

1994 yılındaki kriz döneminde otomotiv ana sanayi sektörünü derinden etkilemesine rağmen, daha çok küçük yapıda olan yan sanayi kuruluşları, önceki yıllarda yaptıkları sağlam ihracat bağlantıları ve ürünlerinde gerçekleştirdikleri yüksek standartlar neticesinde, iç pazardaki gerilemeyi dış pazarlara yönelerek giderilip 1995 yılında iyi bir dönem geçirilmiştir. Ana üreticilerin teknik ve ekonomik desteği ile kurulan ve gelişen yan sanayi bugün kendi alanında önemli bir potansiyel göstermektedir. Yan sanayide AB firmalarının ağırlığı daha da fazladır.130'un üzerinde AB ve 10'un üzerinde AB dışı firma, yan sanayide lisans ve ortak yatırım kurmak suretiyle işbirliği içindedir.<sup>142</sup>

**Tablo 12:** Otomotiv Yan Sanayi Üretimi (milyon USD)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Otomotiv Yan Sanayi Üretimi	2.826	3.107	3.947	3.737	2.526	2.735	2.412	3.167	4.280	5.300

**Kaynak:**TAYSAD

Yukarıdaki tabloda Türkiye otomotiv yan sanayi üretim değerleri gösterilmektedir. Buna göre 1996 yılında üretim 1995 yılına göre %1 artarken, 1997 yılı üretimi %27 oranında artışla 3.9 milyon doları aştığı görülmektedir. 1998 yılında ise üretim 1997 yılına kıyasla %5.3 oranında azalmıştır. 1994 ekonomik krizinden sonra canlanan otomotiv sektörü, yan sanayide de etkisini göstermiş, bu canlanma 1998 yılına değin istikrarlı biçimde sürmüştür. Ancak 1997 Güneydoğu Asya ve Rusya'da etkisini gösteren ikinci bir krizin Türkiye piyasalarına da yansması sonucu 1998 yılında yan sanayi gerek üretim gerekse iç satış bakımından gerileme göstermiştir.

1999 yılında ise üretim bir önceki yıla kıyasla %33 azalma göstermiş ve 2.5 milyon dolara gerilemiştir. 2001 yılındaki ekonomik krizin etkisiyle %12 azalan üretim değeri daha sonra artış trendine girerek 2002 yılında 3.1 milyon dolara ulaşmıştır. 2003 ve 2004 yıllarında ise bir önceki yıla kıyasla sırasıyla % 35 ve % 23 artış göstermiştir.

<sup>142</sup> Ayper Eğdirici Sönmez, **Otomotiv Ana ve Yan Sanayi**, T.C Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, 2005, s.6

### 2.11.3. Türkiye Otomotiv Yan Sanayi Dış Ticareti

Otomotiv yan sanayi dış ticareti ekonomik krizler nedeniyle iç pazarda yakaladığı daralma ve istikrarsız gelişmenin olumsuz sonuçlarını gidermek amacıyla ihracata yönelmiştir.<sup>143</sup>

Böylece uzun yıllar süren artış trendini yakalamasıyla başarılı olmuştur. Özellikle Gümrük Birliği sonrası ana sanayi ithalatında görülen artış, yan sanayide yansımış, ihracattaki artış oranından fazlası ithalatta görülmüştür.<sup>144</sup>

Yıllara göre ihracattaki artış oranı 1997 yılında %3 ,1998 yılında %43 olarak gerçekleşmiştir. 1999 yılına geldiğimizde ekonomik krizin etkisiyle yan sanayi ihracatı %16 azalış göstererek 1.1 milyon dolar olmuştur. 2000 yılında bir önceki yıla kıyasla %102 artış göstererek 2.2 milyon dolara ulaşmıştır. Daha sonra 2001 yılındaki krizin etkisiyle yan sanayi ihracatında %20 azalarak 1.8 milyon dolara gerilemiştir. 2002 yılında ise %16 artış göstererek 2.1 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 13:** Türk Otomotiv Yan Sanayi Dış Ticareti (milyon USD)

	İHRACAT	İTHALAT	DIŞ TİCARET DENGESİ
Yıllar	Aksam, Parça	Aksam, Parça	Aksam, Parça
1996	886	2.928	-2.042
1997	919	3.882	-2.962
1998	1.321	4.545	-3.224
1999	1.117	3.261	-2.144
2000	2.259	4.834	-2.575
2001	1.823	1.806	18
2002	2.128	2.755	-627
2003	2.334	3.904	-1.816
2004	3.031	6.567	-3.536
2005	3.625	7.366	-3.740
2006	4.532	9.240	-4.708
2007	6.092	10.953	-4.861

**Kaynak :**OSD

<sup>143</sup> Orkun Özbek, **Oto Yan Sanayi**, İzmir Ticaret Odası, İzmir, Mayıs-2000, s.15-17

<sup>144</sup> Özbek, s.15-17

Tablo 13 incelendiğinde yıllara göre ihracattaki artış oranı 1997 yılında %3 ,1998 yılında %43 olarak gerçekleşmiştir.1999 yılına geldiğimizde ekonomik krizin etkisiyle yan sanayi ihracatı % 16 azalış göstererek 1.1 milyon dolar olmuştur.2000 yılında bir önceki yıla kıyasla %102 artış göstererek 2.2 milyon dolara ulaşmıştır.Daha sonra 2001 yılındaki krizin etkisiyle yan sanayi ihracatında %20 azalarak 1.8 milyon dolara gerilemiştir.2002 yılında ise %16 artış göstererek 2.1 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2001 yılından sonra sürekli artış trendine giren otomotiv yan sanayi ihracatı 2003 yılında bir önceki yıla kıyasla %9 artış göstererek 2.3 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.Son olarak 2007 yılında %34 artış ile otomotiv yan sanayinde 6 milyon dolar ihracat gerçekleşmiştir.2007 yılı itibariyle otomotiv yan sanayi ihracatımızın % 26'sını Almanya, %9.2'sini İngiltere,%9 'unu ise İtalya oluşturmuştur.<sup>145</sup>

Otomotiv yan sanayi ithalatını incelediğimizde ise 1997 yılında %32 artış göstererek 3.8 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.Dış ticaret açığı ise 2 milyon dolara ulaşmıştır.1998 yılında ise otomotiv yan sanayi ithalatı %17 lik artışla 4.5 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

1999 yılında ekonomik krizin etkisiyle %30 azalarak 3.2 milyon dolara gerilemiştir.2000 yılında otomotiv yan sanayi ithalatı 4.8 milyon dolar iken 2001,yılında %63 azalarak 1.8 milyon dolara gerilemiştir. Bu dönem dış ticaret dengesinin en az olduğu yıldır. 2001 krizinden sonra ihracatta olduğu gibi ithalat değerleri de 2007 yılına kadar sürekli artış trendine girmiştir. 2007 yılında ise 2006 yılına kıyasla %18 artışla 10.9 milyon dolara ulaşmıştır.

Otomotiv yan sanayi 1996 yılından beri sürekli dış ticaret açığı vermektedir. Özellikle otomotiv yan sanayi 1996 yılında 2 milyon dolar dış ticaret açığı verirken 2007 yılında %138 artışla 4.8 milyon dolara olarak gerçekleşmiştir.

---

<sup>145</sup> Yüzal ve Sarı,s.10

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### EKONOMETRİK MODEL ÇALIŞMASI

#### 3.1.EKONOMETRİK UYGULAMANIN AMACI VE DEĞİŞKEN SEÇİMİ

Ülkemizde otomotiv sektörü imalat sanayi içinde önemli bir paya sahiptir. Özellikle ihracat performansı yıllara göre artış göstermekte ve performansı artarak gelecekte üretim kapasitesinin daha da artırılması amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda otomotiv satışlarını etkileyen parametrelerin geçmiş yıllardaki zaman serileri ele alınarak regresyon analizi çalışması yapılmıştır. Regresyon analizi sonucunda Türkiye'deki binek otomobil satışlarının gelecek yıllardaki değerlerinin tahmini sonuçları elde edilerek öngörü yapılmasına yardımcı olacaktır. Binek otomobilin, otomotiv satışlarında ağırlığı fazla olduğu düşünülerek otomobil satışları için modelleme yapılmıştır.

Değişken seçiminde öncelikle iktisadi olarak otomobil satışlarını etkileyen değişkenlerin araştırması yapılmıştır. Otomobil satışlarını etkileyen parametrelerin sadece iktisadi olarak anlamlı olması regresyon analizi için yeterli bir durum değildir. Aynı zamanda istatistiksel olarak da anlamlı olması gerekmektedir. Bu nedenle regresyon analizi bu iki kurala göre yapılmıştır.

Analizde otomobil satışlarını etkileyen değişkenler olarak taşıt araçları imalat sanayi kapasite kullanım oranı, binek otomobil ithalatı, döviz kuru, nüfus, taşıt kredileri toplamı, kişi başına düşen gayri safi milli hasıla, mevduat faiz oranları, motorlu kara taşıt araçları sanayi üretim endeksi ve tüketici fiyat endeksi değişkenleri modele alınmıştır.

Taşıt araçları imalat sanayi kapasite kullanım oranı Türkiye'deki otomotiv sanayini yakından etkileyen bir değişkendir. Sektördeki kuruluşlar yüksek kapasiteli üretim yaptığında toplam üretimi pozitif yönde etkileyecek, kapasite oranının düşmesi halinde üretim değerlerinin azalacağı beklenmektedir. Azalan üretim değerleri ile otomobil satışlarını olumsuz etkileyecektir.

Otomobil ithalatı, otomotiv sektörünün piyasa koşullarına göre şekillenmekte olduğundan yıllara göre değişiklik göstermektedir. Yerli firmaların üretiminin piyasadaki talebi yeterli derecede karşılayamaması ve dolayısıyla kapasite altı çalışması, özellikle

Gümrük Birliği Anlaşması ile ithal otomobillerin pazara girişi ile otomobil satışları üzerindeki etkisi araştırılmak istenmiştir.

Döviz kurları otomobil satışlarını etkileyen diğer bir değişken olarak düşünölmüştür. Döviz kurlarında meydana gelecek değişme ile otomobil üretiminde girdi maliyetlerinin artmasına neden olacaktır.Bu nedenle otomobil fiyatlarını negatif etkilemesi beklenmektedir. Otomobil fiyatlarındaki yükseliş ise otomobile olan talebi azaltacağı beklenmiştir.

Motorlu kara taşıtı araçları sanayi üretim endeksinin ise yıllara göre üretim değerlerindeki değişmeye göre otomobil satışlarını ne ölçüde etkileyeceği araştırılmak istenmiştir. Sanayi üretiminde meydana gelecek artış, otomobil üretimini de paralel olarak etkileyecektir. Tam tersi olarak sanayi üretiminde meydana gelecek azalma, otomobil satışlarının düşmesine neden olacaktır.

Türkiye'deki otomotiv sektörünün devamlılığı ve büyümesini sürdürmek için yerli üretimde bulunan firmaların desteklenmesi gerekmektedir. Dünyada ve ölkemizde krizden etkilenen sektörlerin başında gelmesi sebebiyle, sektörün kırılganlığını azaltacak unsur taşıt kredileridir. Taşıt kredi adetleri otomobil satışları ile aynı doğrultuda olması sebebiyle taşıt kredilerine olan talebin otomobil talebini etkileyen bir değişken olduğu açıktır.

Kisi başına düşen gayri safi milli hasılanın otomobil satışlarında etkili bir faktördür. Öyleki kişilerin gelirlerindeki artış bireylerin refah düzeylerinde değişiklikler meydana getirecektir. Otomobil gibi lüks tüketim malına olan talebinde arttırması beklenmektedir.

Otomobil satışlarını etkileyen diğer bir değişken ise nüfustur. Buna göre özellikle büyük şehirlerdeki nüfus artışı ve kentsel yaşamın etkisiyle otomobile olan talep gittikçe artmaktadır. Sonuç olarak ölkemiz nüfusunda her yıl meydana gelen artıştan dolayı otomobile olan talepte artış beklenmektedir.

Mevduat faiz oranlarının ise otomobil talebi ile negatif ilişki içerisinde bulunduğu düşünölerek regresyon modelinde yer alacaktır. Buna göre mevduat faiz oranlarında meydana gelecek düşüş, kişilerin vadeli yatırım tercihlerinin değişmesine neden olacaktır. Böylece bireylerin yeni yatırım tercihleri arasında otomobilin gelmesi

beklenmektedir. Buna göre mevduat faiz oranlarında meydana gelecek düşüş otomobile olan talebi pozitif yönde etkileyecektir.

Son olarak tüketici fiyat indeksi değişkeninin otomobil satışları üzerindeki etkisi araştırılmak üzere regresyon modelinde yer almıştır. Tüketici fiyat indeksinde meydana gelecek artış malın fiyatının artmasına neden olacaktır. Meydana gelen bu artışın ise otomobile olan talebi olumsuz etkilemesi beklenmektedir.

### **3.2.UYGUN EKONOMETRİK MODELİN KURULMASI**

Analizde ilk olarak doğrusal model, ters doğrusal model, doğrusal logaritmik model ve logaritmik doğrusal model tahmin edilmiştir. Ancak belirlilik katsayısı ve göz önüne alındığında en yüksek belirlilik katsayısına sahip modelin logaritmik doğrusal model olduğu belirlenmiştir. Ülkemizde otomotiv sektörünün 1990'lı yıllar ile birlikte ciddi gelişme göstermesi sonucu buna paralel otomobil satışlarını da olumlu olarak etkilemiştir. Bu nedenle çalışma 1992-2008 yılları arasındaki verilerle çalışılmış ve en küçük kareler yöntemi kullanılmıştır.

### **3.3.MODELİN TAHMİN SONUÇLARI**

$\ln(\text{otomobil satışları}) = \beta_0 + \beta_1 (\text{Kapasite Kullanım Oranı}) + \beta_2 (\text{otomobil ithalatı}) + \beta_3 (\text{döviz kuru}) + \beta_4 (\text{nüfus}) + \beta_5 (\text{Taşıt kredileri}) + \beta_6 (\text{Kişi Başı Gayri Safi Milli Hasıla}) + \beta_7 (\text{Mevduat Faiz Oranları}) + \beta_8 (\text{Tüketici Fiyat İndeksi}) + \beta_9 (\text{Motorlu Taşıt Araçları Sanayi Üretim İndeksi}) + u_t$  modeli tahmin edilmiştir.

Ancak kapasite kullanım oranı, otomobil ithalatı, nüfus, kişi başına düşen gayri safi milli hasıla, mevduat faiz oranları, tüketici fiyat indeksi değişkenleri istatistiksel olarak anlamsız olduğu sonucuna varılmıştır. Daha sonra anlamsız olan istatistiksel değişkenler modelden çıkarılmış ve model tekrar tahmin edilmiştir. İlk olarak uygun model tahmini yapıldıktan sonra, tahmin edilen parametre değerlerinin katsayılarının ve modelin genel olarak istatistiksel anlamlılığı test edilecektir. İkinci aşamada ise otokorelasyon, değişen varyans, çoklu doğrusal bağıllık ve yapısal kırılma testleri uygulanacaktır.

$\ln(\text{otomobil satışları}) = 11.98109 + 0.004123 (\text{ motorlu taşıt araçları sanayi üretim indeksi }) + 2.68E-06 (\text{ taşıt kredileri }) - 0.590838 (\text{ döviz kuru }) + u_t$  olarak tahmin edilmiştir.

Tahmin sonuçları tablo 14'te gösterilmiştir.

LNOSTS → Otomobil satışları serisinin logaritmik hali

SNYU → Motorlu taşıt araçları sanayi üretim indeksi

TFINSA → Taşıt kredileri adetleri

DK → Döviz kuru

**Tablo 14:** Modelin Tahmin Değerleri

Dependent Variable: LNOSTS				
Method: Least Squares				
Date: 06/15/09 Time: 21:22				
Sample: 1992 2008				
Included observations: 17				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	11.98109	0.082571	145.0998	0.0000
SNYU	0.004123	0.001105	3.729870	0.0025
TFINSA	2.68E-06	5.71E-07	4.698819	0.0004
DK	-0.590838	0.080420	-7.346906	0.0000
R-squared	0.906874	Mean dependent var	12.55979	
Adjusted R-squared	0.885384	S.D. dependent var	0.442719	
S.E. of regression	0.149883	Akaike info criterion	-0.755601	
Sum squared resid	0.292043	Schwarz criterion	-0.559551	
Log likelihood	10.42261	F-statistic	42.19869	
Durbin-Watson stat	2.362235	Prob(F-statistic)	0.000001	

**Kaynak:**E-views özet tablo

Modelin belirlilik katsayısı  $R^2 = 0.90$  olarak bulunmuştur. Bağımlı değişkendeki değişmelerin bağımsız değişken veya değişkenler tarafından açıklanma oranını belirten ve 0 ile 1 arasında değer alan katsayıya belirlilik katsayısı adı verilmektedir. Regresyon modelinde yer alan bağımsız değişken veya değişkenlerin, bağımlı değişkendeki değişmeleri açıklama oranının yüksek olması, modelin uygunluğu konusunda bir ölçü olacaktır.<sup>146</sup>

<sup>146</sup> Ekonometri Temel Kavramlar, Prof. Dr. Selahattin Gürüş ve Araş. Gör. Ebru Çağlayan, Der Yayınları, İstanbul, 2000, s. 135

Modelde bulunan  $R^2=0.90$  değeri 1' çok yakın olduğundan açıklayıcı değişkenlerin, bağımlı değişkeni yüksek oranla açıkladığı sonucuna varılacaktır.

### 3.4.PARAMETRELERİN VE MODELİN İSTATİSTİKSEL ANLAMLILIĞININ ÖLÇÜLMESİ

Modeldeki değişkenlerin istatistiksel olarak anlamlılığının ölçülmesinde t testi, modelin genel olarak anlamlılığının ölçülmesi için ise F testi yapılacaktır.

T testi sonuçları:

$$H_0: \beta_n = 0$$

$$H_1: \beta_n \neq 0$$

$$T \text{ tablo değeri } (0.05, 13) = 2.160$$

$\beta_0$  için  $|145.0998| > 2.160$  olduğundan  $H_0$  reddedilir parametre istatistiksel olarak anlamlıdır.

$\beta_1$  için  $|3.729870| > 2.160$  olduğundan  $H_0$  reddedilir parametre istatistiksel olarak anlamlıdır.

$\beta_2$  için  $|4.698819| < 2.160$  olduğundan  $H_0$  reddedilir parametre istatistiksel olarak anlamlıdır.

$\beta_3$  için  $|-7.346906| < 2.160$  olduğundan  $H_0$  reddedilir parametre istatistiksel olarak anlamlıdır.

T testi istatistik değerleri, t tablosu ile karşılaştırıldığında, tüm parametrelerin istatistik değerleri tablo değerinden büyük olduğu için  $H_0$  reddedilmiştir.  $H_1$  hipotezi kabul edilerek tüm parametrelerin istatistiksel olarak anlamlı olduğu ispatlanmıştır. Modelin genel olarak anlamlılığının testi için F testi kullanılmıştır.

$$H_0: \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = 0$$

$$H_1: \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq 0$$

F test istatistiği değeri =42.19869 olarak elde edilmiştir.

$$F \text{ tablo değeri } (4-1, 17-4) = 3.41$$

F test istatistiği  $42.19869 > 3.41$  olduğundan  $H_0$  reddedilir. Buna göre modeldeki tüm bağımsız değişkenler bağımlı değişkeni açıklayan değişkenlerdir. Modelin istatistiksel olarak anlamlı olduğu sonucuna varılmıştır.

### 3.5.MODELİN OTOKORELASYON ARAŞTIRMASI

Otokorelasyon, modelin hata terimlerinin diğer hata terimleri ile arasında ilişki olması durumu olarak tanımlanmaktadır. Regresyonun varsayımlarından biri de otokorelasyonun olmaması durumudur.Buna göre modelin geçerliliği için modelin hata terimlerinin diğer dönemlerdeki hata terimleri ile aralarında ilişkisi olmaması beklenecektir.<sup>147</sup>

Modelde otokorelasyonun araştırılmasında Breush-Godfrey Testi kullanılmıştır. Buna göre hipotezler :  $H_0 : \rho =0$  otokorelasyon yoktur

$H_1 : \rho \neq 0$  otokorelasyon vardır

**Tablo 15:** Breush-Godfrey Otokorelasyon Araştırması Testi

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:				
F-statistic	0.570836	Probability	0.464500	
Obs*R-squared	0.771962	Probability	0.379611	
Test Equation:				
Dependent Variable: RESID				
Method: Least Squares				
Date: 07/12/09 Time: 02:03				
Presample missing value lagged residuals set to zero.				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.006010	0.084345	-0.071258	0.9444
SNYU	-7.17E-05	0.001128	-0.063543	0.9504
TFINSA	7.17E-08	5.88E-07	0.121886	0.9050
DK	0.004296	0.081979	0.052408	0.9591
RESID(-1)	-0.222678	0.294728	-0.755537	0.4645
R-squared	0.045410	Mean dependent var	2.85E-15	
Adjusted R-squared	-0.272787	S.D. dependent var	0.135103	
S.E. of regression	0.152420	Akaike info criterion	-0.684427	
Sum squared resid	0.278782	Schwarz criterion	-0.439364	
Log likelihood	10.81763	F-statistic	0.142709	
Durbin-Watson stat	1.964189	Prob(F-statistic)	0.962821	

**Kaynak:**E-views özet tablo

$n.R^2$  değeri 0.77 olarak elde edilmiştir.Buna göre kıkare tablo değeri 0.05 hata payı ile  $\rho=1$  serbestlik derecesine göre 3.84'tür.Hesaplanan değer tablo değerinden küçüktür dolayısıyla  $H_0$  hipotezi kabul edilir ve 1. Dereceden otokorelasyon yoktur sonucuna varılır.

<sup>147</sup> Güriş ve Çağlayan,s.395

### 3.6.MODELİN DEĞİŞEN VARYANS ARAŞTIRMASI

Regresyonun diğer varsayımlarından biri olan sabit varyans kavramı, her bir gözleme ait hata teriminin varyansının aynı olması durumudur. Sabit varyans kavramının geçerli olmaması durumuna ise değişen varyans adı verilmektedir. Değişen varyans durumunda her bir hata teriminin varyansı farklıdır. Ancak sabit varyans kavramı regresyonun temel varsayımlarından biri olduğundan değişen varyans özelliği modelin geçerliliğini engelleyici bir özelliktir.<sup>148</sup>

Modelin değişen varyans özelliğinin test edilmesi için uygulanan testlerden biri de White Testi'dir. Testin uygulamasında ilk olarak modelin tahmininde elde edilen hata terimlerinin karelerinin bağımlı değişken olduğu, bağımsız değişkenlerin ise modeldeki bağımsız değişkenlerin kendisi ,kareleri ve birbirleriyle çarpımlarının bulunduğu yardımcı regresyon modeli tahmin edilir.Bu tahmin edilen yardımcı regresyon modelinin belirlilik katsayısı ile n gözlem değeri çarpılarak White test istatistiği elde edilir.Daha sonra kıkare tablosu ile karşılaştırılır.Test istatistiği tablo değerinden büyükse  $H_0$  hipotezi reddedilir, küçükse  $H_0$  hipotezi kabul edilecektir.<sup>149</sup>

$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = 0$  Sabit varyans varsayımı geçerlidir.

$H_1 : \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq 0$  Sabit varyans varsayımı geçerli değildir.

Tablo 16'da görüldüğü gibi White test istatistiği değeri  $n.R^2 = 7.825$  değerine ulaşılır.Kikare tablo değeri 0.05 hata payına göre ve 8 serbestlik derecesine göre 15.5073 değeri bulunmuştur. Hesaplanan test istatistiği  $7.825 < 15.5073$  olduğundan  $H_0$  hipotezi kabul edilir.Buna göre sabit varyans varsayımı geçerli olup değişen varyans özelliği yoktur sonucuna varılır.

---

<sup>148</sup> Güriş ve Çağlayan, s.497-499

<sup>149</sup> Güriş ve Çağlayan, s.516-517

**Tablo 16:** Değişen Varyans Araştırması-White Testi

White Heteroskedasticity Test:				
F-statistic	0.663387	Probability	0.722756	
Obs*R-squared	7.825323	Probability	0.551841	
Test Equation: Dependent Variable: RESID^2 Method: Least Squares Date: 07/12/09 Time: 02:30 Sample: 1992 2008 Included observations: 17				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.128171	0.078929	1.623866	0.1484
SNYU	-0.001660	0.001843	-0.900927	0.3976
SNYU^2	-1.59E-05	1.38E-05	-1.158662	0.2846
SNYU*TFINSA	8.83E-09	6.97E-09	1.266226	0.2459
SNYU*DK	0.003793	0.002503	1.515141	0.1735
TFINSA	4.84E-07	5.22E-07	0.926867	0.3848
TFINSA^2	-1.60E-12	1.84E-12	-0.872499	0.4119
TFINSA*DK	-1.13E-06	7.50E-07	-1.508587	0.1751
DK	-0.089880	0.115264	-0.779776	0.4611
DK^2	-0.056787	0.062198	-0.913017	0.3916
R-squared	0.460313	Mean dependent var	0.017179	
Adjusted R-squared	-0.233570	S.D. dependent var	0.025448	
S.E. of regression	0.028264	Akaike info criterion	-4.005274	
Sum squared resid	0.005592	Schwarz criterion	-3.515149	
Log likelihood	44.04483	F-statistic	0.663387	
Durbin-Watson stat	1.937081	Prob(F-statistic)	0.722756	

**Kaynak:**E-views özet tablo

### 3.7.MODELİN ÇOKLU DOĞRUSAL BAĞLILIK İNCELEMESİ

Çoklu regresyon modelinde bağımsız değişkenlerin ikisi yada daha fazla değişken arasında doğrusal ilişki olması durumuna çoklu doğrusal bağıllık denir. Regresyondaki bağımsız değişkenlerin uzun dönemde aynı trende sahip olması sonucu oluşan çoklu doğrusal bağıllık modelin geçerliliğini etkileyecek bir özelliktir.Eğer değişkenler arasında tam bir ilişki olması yani korelasyon katsayısı (+) ve (-) 1 değerini alıyorsa tam çoklu doğrusal bağıllık olduğu ortaya çıkacaktır.Eğer değişkenler arasında tam bir ilişki yoksa yani değişkendeki değişmelerin tamamı bir başka değişken tarafından açıklanıyorsa bu durumda ciddi çoklu doğrusal bağıllıktan söz konusu olacaktır.<sup>150</sup>

<sup>150</sup> Güriş ve Çağlayan,s.545-553

Yüksek belirlilik katsayısı, t testi sonucu ile anlamsız bulunan değişkenler ve anlamlı F testi sonuçları çoklu doğrusal bağıllığın göstergesi olarak sayılmaktadır.<sup>151</sup>

**Tablo 17:** Korelasyon Matrisi

	SNYU	TFİNSA	DK
SNYU	1	0.776519357044	0.672420588983
TFİNSA	0.776519357044	1	0.458408593066
DK	0.672420588983	0.458408593066	1

**Kaynak:**E-views özet tablo

Korelasyon matrisi incelendiğinde serlerinin korelasyon katsayılarının yüksek olmadığı görülmektedir.Tablo'da görüldüğü gibi taşıt kredileri serisinin sanayi üretim indeksi ile 0.77 oranında pozitif yönlü, döviz kuru serisi ile 0.45 oranında pozitif yönlü ilişki içerisinde olduğu görülmektedir.Döviz kuru serisi ise sanayi üretim indeksi ile 0.67 oranında pozitif yönlü ilişkisi olduğu belirlenmiştir.

Çoklu doğrusal bağıllığın araştırılmasında kullanılan kriterlerden biri Varyans Büyütme Faktörü'dür.Varyans büyütme faktöründe sırası ile bağımsız değişkenler arasında regresyon modelleri kurularak bağımsız değişkenler sayısı kadar hesaplama yapılır.Bu kriter,  $\frac{1}{(1 - R^2)}$  = VIF formülüne göre hesaplanır ve VIF değeri

5 ile karşılaştırılır.<sup>152</sup>

Her bir bağımsız değişkenin bağımlı değişken olduğu yardımcı modellerin tahmin sonuçları aşağıdaki gösterilmiştir.

1.Yardımcı model tahmin sonuçları:

Sanayi üretin indeksi =26.82139 + 0.000368 (Taşıt kredileri)+ 41.11730 Döviz kuru +  $u_t$

Belirlilik katsayısı  $R^2 =0.72$  olarak elde edilmiştir.

<sup>151</sup> Güriş ve Çağlayan,s.545-553

<sup>152</sup> Güriş ve Çağlayan, s.555

$\frac{1}{1-0.72} = 3.57 < 5$  olduğundan çoklu doğrusal problemi olmadığına sonucuna varılır.

2.Yardımcı model tahmin sonuçları:

Taşıt kredileri= 27003.10 +1378.365(Sanayi Üretim Endeksi) -19254.31(Döviz Kuru)+  $u_t$

Belirlilik katsayısı  $R^2 = 0.61$  olarak elde edilmiştir.

$\frac{1}{1-0.61} = 2.56 < 5$  olduğundan çoklu doğrusal problemi olmadığına sonucuna varılır.

3.Yardımcı model tahmin sonuçları:

Döviz kuru= -0.053936 -9.70E-07(Taşıt Kredileri) + 0.007767 (Sanayi Üretim İndeksi)+  $u_t$

Belirlilik katsayısı  $R^2 = 0.46$  olarak elde edilmiştir.

$\frac{1}{1-0.46} = 1.85 < 5$  olduğundan çoklu doğrusal problemi olmadığına sonucuna varılır.

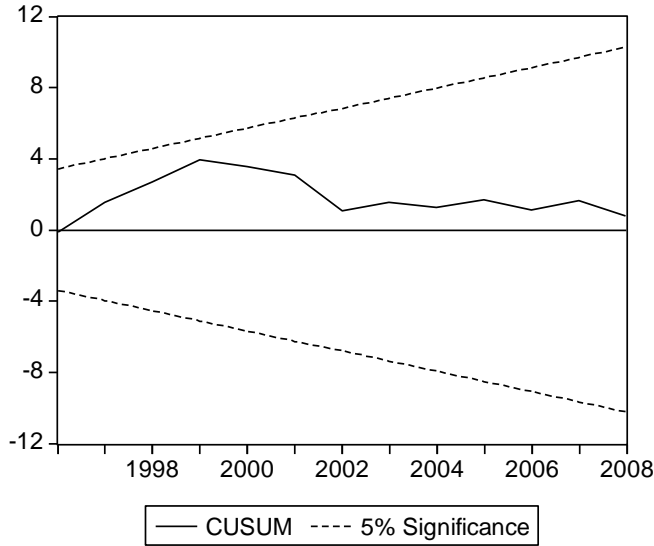
Modelde yardımcı regresyon modellerinin incelenmesiyle çoklu doğrusal problemi ile karşılaşılmamıştır. Araştırmaya yapısal değişiklik analizi ile devam edilecektir.

### 3.8.YAPISAL DEĞİŞİKLİĞİN İNCELENMESİ

İktisadi değişkenler zaman içinde çeşitli faktörlerden etkilenecek bir eğilim oluştururlar.Trend adını verdiğimiz uzun dönemdeki eğilim zaman içinde seyrinde değişiklikler meydana gelmektedir. Teknolojik,politik ve ekonomik değişimleri içeren bu değişiklikler, değişkenlerin yapılarında kalıcı olabilmektedirler. Aynı zamanda yapısal

değişiklik deprem, kuraklık ve büyük grevler sonucunda da ortaya çıkabilmektedir. İşte bu trendde meydana gelen kalıcı değişikliklere yapısal değişiklik adı verilmektedir. Yapısal değişikliğin belirlenmesinde sadece sözlü bilgiler ve görüşler yeterli değildir. İktisadi değişkenlerde yapısal değişiklik olduğunu söyleyebilmek için ekonometrik olarak incelenmesi gerekmektedir.<sup>153</sup>

Yapısal kırılmanın incelenmesinde Cusum veya Cusum square grafiklerinden yararlanılabilmektedir. Bu testler modelde yapısal kırılma olup olmadığı konusunda ön bilgi vermektedirler. Cusum testi regresyon modelinin ardışık artıklarına dayanan bir testtir. Bu testte hata terimleri 0.05 hata payı ile elde edilen güven aralığının içinde kalıyorsa modelde yapısal değişiklik olmadığına, eğer güven aralıklarının dışında kalıyorsa yapısal kırılma olabileceğini göstermektedir.<sup>154</sup>



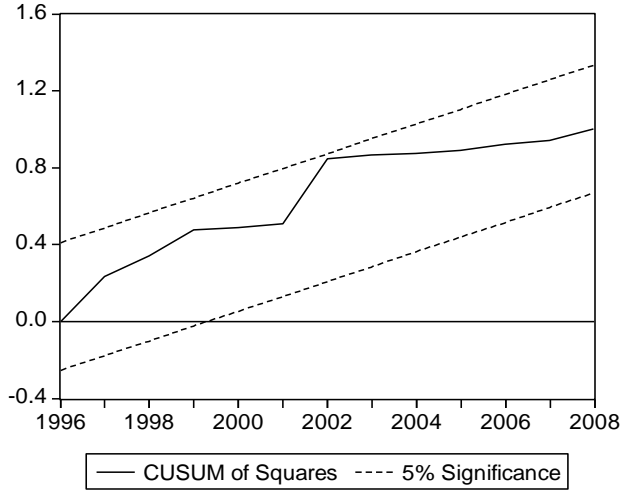
**Şekil 7: Modelin Cusum Testi Grafiği**

**Kaynak :**E-views özet grafik

Grafikte görüldüğü gibi modelin ardışık artıklarının 0.05 hata payına göre güven aralığı içinde kaldığı görülmektedir. Bu durumda yapısal değişiklik olmadığı yoktur sonucuna varılacaktır.

<sup>153</sup> Güriş ve Çağlayan, s.695-696

<sup>154</sup> Güriş ve Çağlayan, s.723



**Şekil 8: Modelinin Cusum Squire Testi Grafiği**

**Kaynak :** E-views özet grafik

Modelinin ardışık artıklarından karelerinden oluşan Cusum square grafiğine baktığımızda değerlerin 0.05 hata payına göre güven sınırlarının içinde olduğu görülmektedir. Buna göre Cusum ve Cusum Square grafiklerinden modelde yapısal değişiklik olmadığı sonucuna varılacaktır. Grafiklerinden elde edilen ön bilgiden sonra, yapısal değişiklik testi için Chow testinden yararlanılacaktır. Fakat öncelikle Chow testinin yapılabilmesi için varyansların eşitliği test edilmesi gerekecektir. Chow testinde anakütle yapısal değişiklik olduğu düşünülen dönem öncesi ve sonrası için alt gruplara ayrılarak daha homojen gruplar oluşturmaya çalışılır. Chow testi için kriz dönemlerine göre alt yardımcı modeller oluşturularak yapısal değişiklik analiz edilecektir. Böylece tüm gözlemler ile alt gruplar tekrar tahmin edilerek artıkların kareleri toplamı hesaplanır. Hipotezler ise ;

$H_0$ : varyanslar birbirine eşittir.

$H_1$ : varyanslar birbirine eşit değildir şeklindedir.

Formülde  $SSR_1$  ve  $SSR_2$  alt gözlem grupları için tahmin edilen modellerin artıkların kareleri toplamını göstermektedir. Modelde yeralan k parametre sayısını, n ise gözlem sayısını ifade etmektedir.<sup>155</sup>

<sup>155</sup> Güriş ve Çağlayan, s.710-711

İlk olarak 2001 yılındaki krizin modelde yapısal kırılmaya sebep olup olmadığı araştırılacaktır. Buna göre ilk olarak 1992-2000 yıllarını içeren model tahmin edilmiştir.

**Tablo 18:** 1992-2000 Yılları Arası Modelin Tahmin Değerleri

Dependent Variable: LNOSTS				
Method: Least Squares				
Date: 07/12/09 Time: 14:37				
Sample: 1992 2000				
Included observations: 9				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	11.76223	0.460386	25.54861	0.0000
DK	-0.275145	0.379930	-0.724200	0.5014
SNYU	0.008632	0.008078	1.068688	0.3341
TFINSA	1.20E-06	1.84E-06	0.652388	0.5429
R-squared	0.759833	Mean dependent var	12.63598	
Adjusted R-squared	0.615732	S.D. dependent var	0.272635	
S.E. of regression	0.169004	Akaike info criterion	-0.416681	
Sum squared resid	0.142813	Schwarz criterion	-0.329025	
Log likelihood	5.875063	F-statistic	5.272943	
Durbin-Watson stat	1.276880	Prob(F-statistic)	0.052390	

**Kaynak:**E-views özet tablo

$\text{LnOtomobil Satışları} = 11.76223 - 0.275145(\text{Döviz Kuru}) + 0.008632(\text{Sanayi üretim Endeksi}) + 1.20\text{E-}06(\text{Taşıt Kredileri}) + u_t$

Modelin  $\text{SSR}_1 = 0.142813$  olarak elde edilmiştir.

**Tablo 19:** 2000-2008 Yılları Arası Modelin Tahmin Değerleri

Dependent Variable: LNOSTS				
Method: Least Squares				
Date: 07/12/09 Time: 14:48				
Sample: 2001 2008				
Included observations: 8				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	13.05260	0.768895	16.97578	0.0001
DK	-1.361797	0.545241	-2.497607	0.0669
SNYU	0.003189	0.001401	2.275978	0.0852
TFINSA	3.32E-06	8.82E-07	3.770489	0.0196
R-squared	0.967989	Mean dependent var	12.47407	
Adjusted R-squared	0.943980	S.D. dependent var	0.589231	
S.E. of regression	0.139462	Akaike info criterion	-0.795194	
Sum squared resid	0.077799	Schwarz criterion	-0.755474	
Log likelihood	7.180777	F-statistic	40.31860	
Durbin-Watson stat	2.631000	Prob(F-statistic)	0.001901	

**Kaynak:**E-views özet tablo

$\ln(\text{Otomobil Satışları}) = 13.05260 - 1.361797(\text{Döviz Kuru}) + 0.003189 (\text{Sanayi üretim Endeksi}) + 3.32E-06(\text{Taşıt Kredileri}) + u_t$

Modelin  $SSR_2 = 0.077799$  olarak elde edilmiştir.

$$(SSR_1) / (n_1 - k) \quad 0.142813 / (9 - 4)$$

$F = \frac{(SSR_1) / (n_1 - k)}{(SSR_2) / (n_2 - k)} = \frac{0.142813 / (9 - 4)}{0.077799 / (8 - 4)} = 1.4691$  olarak bulunur.

$$(SSR_2) / (n_2 - k) \quad 0.077799 / (8 - 4)$$

$F_{0.05, (5, 4)} = 6.26$  olan tablo değeri ile karşılaştırıldığında  $1.4691 < 6.26$  olduğundan  $H_0$  kabul edilir varyanslar birbirine eşit olduğu sonucuna varılmıştır.

Varyansların eşitliği ispatlandıktan sonra modele yapısal değişiklik testi olan Chow testi uygulanacaktır. Hipotezler;

$H_0$  : Yapısal değişiklik yoktur.

$H_1$  : Yapısal değişiklik vardır.

$$[SSR_1 - (SSR_1 + SSR_2)] / k \quad [0.292043 - (0.142813 + 0.077799)] / 4$$

$F = \frac{[SSR_1 - (SSR_1 + SSR_2)] / k}{(SSR_1 + SSR_2) / (n - 2k)} = \frac{[0.292043 - (0.142813 + 0.077799)] / 4}{(0.142813 + 0.077799) / (17 - 8)} = 0.72855$

$$(SSR_1 + SSR_2) / (n - 2k) \quad (0.142813 + 0.077799) / (17 - 8)$$

$F_{0.05, (4, 9)} = 3.63$  olan tablo değeri ile karşılaştırırsak  $0.72855 < 3.63$  olduğundan  $H_0$  kabul edilir ve 2001 yılında yapısal değişiklik meydana gelmediği sonucuna varılır.

Bununla birlikte 2001 yılı dahil olmak üzere gözlem aralığı içerisindeki yıllara chow testi yapılmış ancak yapısal kırılma olmadığı gözlenmiştir. Böylece ülkemizde yaşanan kriz dönemleri modelde yapısal değişiklik meydana getirmediği sonucuna ulaşılabacaktır.

### 3.9. NORMAL DAĞILIM TESTİ

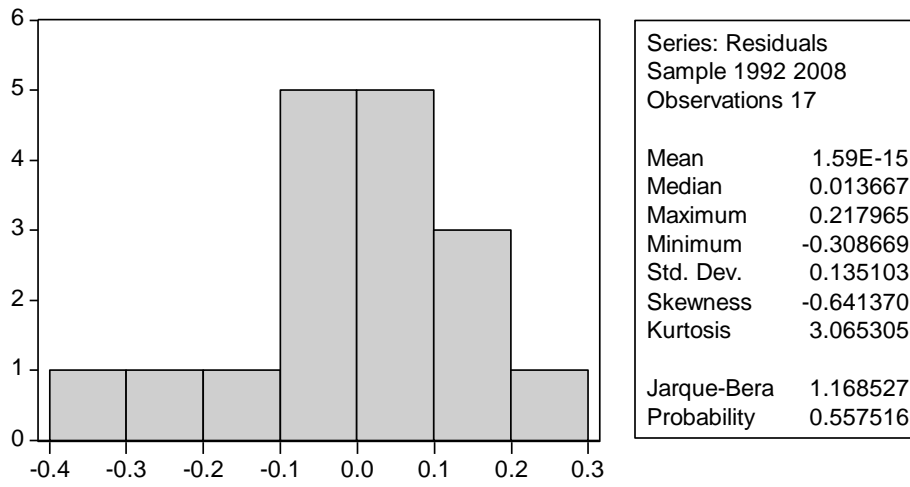
Normallik varsayımı regresyonun temel varsayımlarından biridir. Normallik varsayımı, parametre tahminlerinin istatistiksel olarak anlamlılığının testi için gereklidir. Normallik varsayımı geçersiz ise testler yapılamayacaktır.

Hata terimlerinin normal dağılıma sahip olup olmadığını incelemek için kullanılan testlerden biri Jarque-Bera Normallik Sınaması'dır.<sup>156</sup>

Jarque-Bera test istatistiği ardışık artıkların eğiklik ve basıklık ölçülerine göre hesaplanan bir test istatistiğidir. Test istatistiği kıkare tablo değerine göre karşılaştırılır ve hipotezler ise

$H_0$ : Normal dağılıma uygundur

$H_1$ : Normal dağılıma uygun değildir şeklinde kurulacaktır.<sup>157</sup>



**Şekil 9:** Modelinin Normallik Sınaması

**Kaynak :**E-views özet grafik

Jarque-Bera test istatistiği değeri 1.168 olarak bulunmuştur. Buna göre Kikare tablo değeri 0.05 hata payı ve 2 serbestlik derecesine göre 5.99 olarak elde edilir. Test istatistiği değeri tablo değeri ile karşılaştırıldığında  $1.168 < 5.99$  olduğundan  $H_0$  hipotezi kabul edilir. Hata terimleri normal dağılıma uygundur sonucuna varılır.

<sup>156</sup> Güriş ve Çağlayan, s.576-577

<sup>157</sup> Domadar N.Gujarati, Çev. Ümit Şenesen, Gülay Günlük Şenesen, Temel Ekonometri, Literatür Yayıncılık, İstanbul, 1999, s.143

## VERİLER

Yıllar	Otomobil Satışları(Adet)	Sanayi Üretim İndeksi	Döviz Kuru	Taşıt Kredileri(Adet)
1992	318660	75,8	0,00687	137456
1993	441133	95,4	0,01104	184393
1994	229163	54,6	0,02979	32373
1995	216611	71,2	0,04574	129345
1996	239718	79,7	0,08139	80193
1997	344835	100	0,15207	176428
1998	315590	95,3	0,26097	158397
1999	288667	78,4	0,42013	111471
2000	466726	123,1	0,6237	352857
2001	131438	60	1,2254	47108
2002	90615	82	1,5058	79140
2003	227036	128,3	1,4931	238507
2004	451209	205,2	1,4223	401533
2005	438597	226,2	1,3408	285665
2006	373219	247,9	1,4311	268803
2007	357465	201,3	1,3015	240799
2008	305998	212	1,2619	237283

Analiz de kullanılan 1992-2008 yılları arasındaki verilerden otomobil satış adetleri serisi OSD, sanayi üretim indeksi serisi TÜİK, döviz kuru Merkez Bankası , taşıt Kredileri adetleri ise Bankalar Birliği'nden derlenmiştir.

## SONUÇ

Otomotiv sektörü ham madde ve yan sanayi ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen finans, pazarlama, akaryakıt ve sigorta sektörlerine iş hacmi yaratan bir sektördür. Otomotiv sektörü ülkedeki savunma sanayinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde de önemli rolü bulunmaktadır. Küresel firmaların hızla geliştiği bu sektörde rekabet hızla artmaktadır. Gelişmiş ülkelerde otomotiv sanayinin korunması ve rekabet gücünün geliştirilmesi için özel teşvikler ve politikalar uygulanmaktadır.

Türkiye’de ise otomotiv sektöründe, başlangıçta montaj üzerine çalışan sanayi 1990’lı yıllarla birlikte önemli bir talep artışı meydana gelmiştir. Daha sonra 1994 krizin etkileri henüz geçmeden Gümrük Birliği süreci başlamıştır. Gümrük Birliği süreci ithalatın serbestleşmesiyle pazarda aşırı rekabet koşullarını ortaya çıkarmıştır. Bu durum Türk otomotiv sanayini yeniden yapılanma sürecine sokmuştur. Ancak 1994 ,1999 ve 2001 yılında yaşanan finansal krizler Türk otomotiv sanayini olumsuz etkilemiştir. Türkiye ekonomisinde 2002 yılından sonra istikrarlı ve yüksek büyümenin sonucunda reel gayri safi yurt içi hasılda sürekli artış meydana gelmiştir. Ancak 2008 yılının son çeyreğinde dünyada baş gösteren küresel krizin etkisiyle ülkemiz gibi gelişmekte olan piyasaları derinden etkilemiştir.

2007 yılının sonlarına doğru ABD para ve sermaye piyasalarında baş gösteren istikrarsızlık ve resesyon, 2008 yılında tüm dünyaya yayılmıştır. Özellikle ABD ekonomisi ile yakın ilişkileri olan Avrupa Birliği ülkelerini de etkilemiş ve küresel bir özellik kazanmıştır. Finansal piyasalarda borç verilebilir kaynaklarda büyük daralma meydana gelmiştir. Finansal koşulların kötüleşmesi ile birlikte, gelişmekte olan piyasalardan yüksek miktarda sermaye çıkışları yaşanmıştır. Uluslararası piyasalardan özel sektörün ve bankaların borçlanma olanakları kısıtlanmıştır. Ülkemizin ihracatının büyük bir kısmını Avrupa ile gerçekleşmesinden dolayı ihracat değerlerinde ve ticaret haciminde düşüş meydana gelmiştir. Özellikle otomotiv sanayi Türkiye’deki piyasa koşullarından en çok etkilenen sektör olmuştur. Kapasitelerinin oldukça altında çalışan firmalarda istihdam edilen bireyler işsizlikle karşı karşıya kalmışlardır.

Ekonomideki önemli gelişmeler; enflasyonun ve faiz oranlarının dalgalı bir seyir izlemesi, kamu ve özel sektörün tasarruf açığının yüksek düzeyde kalması, bütçe açığının yükselmesi ve özellikle net sermaye girişinin azalması, bankaların kredi

kaynaklarının kısa vadelerde kalması TL nin değer kaybetmesi ve piyasalardaki güvenin sarsılması, olumsuz beklentilerin artması son olarak risklerin artmasına neden olmuştur.

Otomotiv endüstrisi bugün olduğu gibi gelecekte de yarattığı katma değer, istihdam ve vergi gelirleri açısından Türk ekonomisi için önemini koruyacaktır. Dolayısıyla sektörün beklenen katkısı sağlayabilmesi ve AB ülkeleri ile rekabet edebilmesi için hızla gelişen üretim teknolojileri yakından takip edilerek, ekonomik ölçeklerde üretim yapabilmesine imkan verilmesi gerekmektedir. Ayrıca teşvik, rekabet, çevre, yatırım, tüketicinin korunması gibi ticari ve mali politikalarla desteklenmesi zorunludur. Belirtilen tedbirlerin alınması durumunda otomotiv sanayiinde maliyetler düşecek, kalitenin de yükselmesiyle dünya standartlarında üretim üssü haline gelebilecektir.

2002 yılından itibaren ülkemizin büyüme trendine girmesi, düşük enflasyon hedeflemeleri ve kredi faiz oranlarındaki düşüşler tüketicilerin yatırım tercihlerini etkilemiştir. Özellikle global piyasalardaki likidite bolluğu ileriye dönük iyimser öngörüler kişilerin uzun vadeli kredi kullanım oranlarını arttırmıştır. Bununla birlikte Türk finans sektöründe faaliyet gösteren kuruluşlar, yapısal reformların katkısıyla 2002 yılından itibaren belirgin düzeyde iyileşen makroekonomik ortam ve finansal istikrar sayesinde büyüme eğilimi göstermiştir. Toplam aktif büyüklükteki canlanmanın yanı sıra finansal kuruluşların kârlılıklarında da olumlu bir seyir yaşanmaktadır. Küresel rekabete açık olan finans sektörü son yıllarda artan miktarda doğrudan ve dolaylı yabancı yatırımı almaktadır. Bu doğrultuda tüketicilerin finansman ihtiyaçlarını karşılayan banka ve banka dışı mali kurumlar verdiği kredilerle otomobil gibi lüks tüketim malına olan talebi etkileyen faktörler arasında yer almışlardır. Otomotiv sektörünün gelişmesi ve canlılığını kaybetmemesi için kullanılması gereken araçlardan biri taşıt kredileridir. Bireylere düşük faizli taşıt kredisi olanakları sağlanması hem otomotiv üretimini arttıracak hem de firmaların kapasitelerini arttırması için önemli bir aşama olacaktır.

Son bölümde ekonometrik model çalışması yapılmış ve taşıt kredilerinin otomobil satışları üzerindeki etkisi araştırılmıştır. Otomotiv sektörünü etkileyen makro ve mikro değişkenlerle ekonometrik model çalışması uygulaması sonucunda bundan sonraki çalışmalara referans olması amacıyla çeşitli bulgular elde edilmiştir. Bunlardan ilki sanayi üretim indeksinde meydana gelecek 1 birimlik değişme otomobil satışlarını % 0.41 oranında arttıracaktır. Taşıt kredi adetlerinde meydana gelecek 1 birimlik

değişim otomobil satış adedini % 268 arttıracaktır. Son olarak döviz kurunda meydana gelecek bir birimlik değişim otomobil satış adedini % -59 oranında azaltacaktır. Sanayi üretim indeksi, taşıt kredilerinin değeri, döviz kuru değişkenlerinin değeri 0 olduğunda ise otomobil satış adedi 159.706 adet olacaktır sonucu elde edilmiştir. Analiz sonucunda da ortaya çıktığı gibi taşıt kredilerinin otomobil satışları üzerinde önemli etkisi olduğu açıkça görülmektedir.

## KAYNAKÇA

### Yararlanılan Yayınlar ve Raporlar

Aksoy Tamer. **Ortak Pazarla Muhtemel Bir Entegrasyon Işığında Türk Otomotiv Sanayii Yatırımları**. İstanbul:Otomotiv Sanayi Derneği, 1990.

Alanya Fahri. **Otomotiv Sanayii**. İstanbul:Türkiye Emlak Bankası A.Ş, 1988

Alkan Selma. **Otomotiv Sektörü**. Ankara:T.Vakıflar Bankası T.A.O Planlama ve Organizasyon Müdürlüğü, Sektör İncelemesi, 1996.

Apak, Sudi. "Türkiye Otomotiv Sektöründe Yeniden Yapılanma ve Bilgi Teknolojilerinde Dış Kaynak Kullanımının Rekabet Avantajları", **2. Ulusal Kalite Fonksiyon Göçerimi Sempozyumu**. İzmir. 19-21 Mart 2008, ss 1-12

Arabacı M.Cengiz. **Dünya Otomotiv Sanayinde Yaşanan Gelişmeler Çerçevesinde Türkiye'deki Otomotiv-Ana ve Yan Sanayi İlişkileri**. Ankara:Teşvik ve Uygulama Genel Müdürlüğü Hazine Müsteşarlığı, 2006.

Bedir Atilla. **Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayiinin Geleceği**. Ankara:DPT Yayını, 1999.

Bedir Atilla. **Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi**. Ankara: DPT Yayını, 2002.

Bilgin Gazi. **Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayii ve Türkiye Otomotiv Sanayiinin Durumu**. Ankara:T.C Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı Yayını, 1999.

Domadar N.Gujarati.**Temel Ekonometri**.(Çev.Ümit Şenesen,Gülay Günlük Şenesen). İstanbul:Literatür Yayıncılık,1999.

Eğdirici Sönmez Ayper. **Otomotiv Ana ve Yan Sanayi**. T.C Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi,2005.

Eurohorizons Danışmanlık ve İletifim Hizmetleri (hzl.), **Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Otomotiv Sektörü Rehberi**, İstanbul: İTO,2008.

Guriş Prof.Dr.Selahattin ve Araş.Gör.Ebru Çağlayan. **Ekonometri Temel Kavramlar**. İstanbul:Der Yayınları,2000.

İktisadi Kalkınma Vakfı. **Avrupa Birliği Müktesebatı ve Sektör Raporları**. İstanbul,2008.

İktisadi Kalkınma Vakfı.**Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine Etkileri**. İstanbul, 2004.

İstanbul Sanayi Odası. **Otomotiv Sanayii Sektörü**. Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi. İstanbul, 2007.

İstanbul Sanayi Odası. **Otomotiv Sanayii Sektörü**. Avrupa Birliği'ne Tam Üyelik Sürecinde İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi. İstanbul, 2002.

İstanbul Ticaret Odası. "**Otomotiv Sanayi Sektör Raporu**". İstanbul, 2003.

KarbuZ Fahri, And Silahçı ve Emrah Çalışkan. **Otomotiv Sektör Raporu**. İstanbul Ticaret Odası Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi.İstanbul. 2008

Karmokolias Yannis. **Automotive Industry Trends and Prospects for Investment in Developing Countries**. World Bank - International Finance Corporation Discussion Paper Number 7, 1990.

Kumbasar Bayraktar Sibel. **Otomotiv Sektörü**. İMKB Sektör Araştırmaları Dizisi, İMKB Yayını, 1995.

Konya Ticaret Odası Etüd Araştırma Servisi-Sektör Raporu-I.**Konya Otomotiv Sanayi**

Mermer Hatice, Mahmut Tatlıpınar ve Ayfer Kocatepe, **Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu**, İstanbul, 3-4 Kasım 1995.

Orhan Osman Z. **Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayii'nin ve Otomotiv Yan Sanayii'nin Rekabet Gücü**. İstanbul:İstanbul Ticaret Odası,1997.

Otomotiv Sanayi Derneği. **"Osd Haber Bülteni"**. Aralık 2008.

Otomotiv Sanayi Derneği. **"Otomotiv Sanayi Değerlendirme 2008 Yılı Değerlendirme Raporu"**. Şubat 2009.

Özbek Orkun.**Oto Yan Sanayi**. İzmir :İzmir Ticaret Odası Yayını,Mayıs-2000.

Özşahin Şener. **"Otomotiv Sektör Raporu"**, TÜSES

Şan İlhami. **Türk Otomotiv Sanayi Sektör Araştırması**. Ankara:T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001

Tubitak. **Parça Sektörü(Otomotiv Yan Sanayi) 2023 Vizyonu**.2003.

Tuncer, Prof.Dr.Selahattin, Doç.Dr.Cudi Tuncer Gürsoy. **"Türkiye'de Otomotiv Sanayii ve Otomotiv Yan Sanayii Seminer Özeti"**. Bursa, 2-3 Haziran 1972.

Tunç Yeltin Leyla. **Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye'de Otomotiv Sektörü**. İktisadi Kalkınma Vakfı Yayını, 1999.

T.C.Başbakanlık D.P.T. **Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı**. Ankara, 1991.

T.C.Başbakanlık D.P.T. **Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**. Ankara, 1962.

T.C.Başbakanlık D.P.T. **Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 2007.

T.C.Başbakanlık D.P.T.,"Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı Otomotiv Sanayi **Özel İhtisas Komisyon Raporu**". Ankara, 2007

T.C.Başbakanlık D.P.T.**Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1979.

T.C.Başbakanlık D.P.T. **İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**. Ankara, 1967.

T.C.Başbakanlık D.P.T.**Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 2002.

T.C Başbakanlık DPT. "**Sekizinci Beşyillik Kalkınma Planı Karayolları Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyon Raporu**". Ankara, 2001

T.C.Başbakanlık D.P.T. **Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı**. Ankara, 1973.

T.C.Başbakanlık D.P.T. "**3.İzmir İktisat Kongresi,Çalışma Grubu Raporu**". Ankara, 4-7 Haziran 1992.

T.C.Başbakanlık D.P.T. **Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**. Ankara, 1997.

Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O Planlama ve İktisadi Grup Yönetmenliği Sektör Araştırmaları Serisi/No:27. **Otomotiv Sektörü**. Haziran 2002.

Yüzal Sinan ve Akın Sarı. **Otomotiv Ana ve Yan Sanayi**. T.C Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi Yayını, 2008.

### **İnternet Üzerinden Ulaşılan Yayınlar**

"Çek Otomotiv Pazarı", [www.musavirlikler.gov.tr\(12.01.2009\)](http://www.musavirlikler.gov.tr(12.01.2009))

Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu. **Özbekistan Ülke Bülteni**. 2004. 6. [http://www.deik.org.tr/pages/TR/DEIK\\_Bulten.aspx?IKID=10](http://www.deik.org.tr/pages/TR/DEIK_Bulten.aspx?IKID=10) , (10 Mayıs 2009 )

Dikmen Işık, **Otomotiv Sektörü ve Rekabet Değerlendirme**. 2006. 1-4 [www.kalder.org.tr/genel/15kongre/sunumlar/isik\\_dikmen.doc](http://www.kalder.org.tr/genel/15kongre/sunumlar/isik_dikmen.doc) (22 Mart 2009)

Otomotiv yan sanayi raporu.2006.[www.iaosb.com.tr](http://www.iaosb.com.tr).(04.03.2008)

Paker Feyza, "Macaristan Otomotiv Sektörüne Kısa Bir Bakış" 21 Mayıs 2003, 3  
<http://www.izto.org.tr/IZTO/TC/IZTO+Ticaret/Dis+Ticaret+Kosesi/UlkeRaporlari/macaroto.htm> (20 Mart 2009 )

[www.oica.com](http://www.oica.com), Production Statistics, 2007