

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
ULUSLAR ARASI İŞLETMECİLİK PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

2008 KÜRESEL KRİZİNİN TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Egemen ŞENDUR

Danışman
Prof. Dr. İkbâl AKSULU

2010

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**2008 yılı Küresel Krizinin Türk Otomotiv Sektörüne Etkileri**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

04/02/2010

Egemen ŞENDUR

İmza

ÖZET
Yüksek Lisans Tezi
2008 Küresel Krizinin Türk Otomotiv Sektörüne Etkileri
Egemen ŞENDUR

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
İşletme Anabilim Dalı
Uluslararası İşletmecilik Programı

2008 yılı itibarıyla dünya ekonomik sistemini ve dünyanın hemen hemen her bölge ile ülkesini etkisini altına alan küresel kriz olarak adlandırdığımız olgu başlangıçta, 2007 yılı içerisinde ABD’de bir mortgage krizi olarak ortaya çıkmıştır. ABD’de 2007 yılında, finans ve sigorta, gayrimenkul, inşaat ve madencilik sektörü başta olmak üzere toplam dört sektörün büyüme hızının yavaşlamasıyla birlikte, takip eden süreç içerisinde kriz bir likidite krizine dönüşmüştür. Dünyanın süper gücü konumunda bulunan ABD ekonomisinin kriz ortamına sürüklenmesi ise, krizin kısa bir süre içerisinde dünyanın bir çok bölgesine yayılmasına neden olmuştur. Küreselleşme süreci içerisinde dünyanın bir çok farklı bölgesinin ekonomik ve ticari ilişkileriyle birlikte birbirine bağlı hale gelmesi krizin etki alanının küresel düzeyde meydana gelmesini sağlamıştır.

Küresel kriz, Türkiye ekonomisini de 2008 yılı ikinci yarısından itibaren reel anlamda etkisi altına almaya başlamıştır. Söz konusu kriz, Türk ekonomisinin 2000’li yıllar ile birlikte lider sektörü konumuna gelen otomotiv sektörü üzerinde de olumsuz etkiler oluşturmuştur. Söz konusu olumsuz etkiler sektörün pazar, üretim ve dış ticaret rakamları çerçevesinde irdelenmektedir. Küresel kriz nedeniyle 2008 yılının son çeyreğini ve 2009 yılının genelini gerek iç ve gerekse de dış talep yetersizliği ile eksi değer ve daralmalar ile yaşayan Türk otomotiv sektörünün içinde bulunduğu kriz durumunun tespiti ve bu yönde sektörün geleceğine yönelik alınabilecek önlemler ve çözüm önerileri söz konusu çalışma ile ele alınmaktadır.

Anahtar Kelimeler: 1. Kriz 2. Küresel Kriz 3. Küreselleşme 4. Otomotiv Sektörü 5. Pazar 6. Üretim 7. İhracat

ABSTRACT

Master Thesis

The Effects of 2008 Global Crisis on Turkish Automotive Sector

Egemen ŞENDUR

**Dokuz Eylül University
Institute of Social Sciences
Department of Business Administration
International Business Management Program**

By 2008, that affecting almost every part and state of the world, so the world economic system, later we call global economic crisis, firstly emerged as a mortgage crisis in USA in 2007. In 2007, in USA with the decrease of four sectors; finance, insurance, real estate, construction and mining sectors growing ratios then followed by the period of liquidity crisis. With the flooding of world's super power USA's economy into a crisis situation led the crisis spread in most parts of the world in a short period. In the globalization period, that states in different parts of the world become dependent each other by economic and trading relations make the crisis's effect globally.

Global crisis started to affect Turkish economy in the second half of 2008 actually. The crisis made negative effects also on the automotive sector that increasing locomotive sector of Turkish Economy in 2000's. The negative effects can be observed on the marketing, production and export numbers of the sector. In this thesis, because of the global crisis, we are dealing with the crisis situation of Turkish automotive sector that live the last of quarter of 2008 and generally 2009 with minus values and decreases, and we also try to show the measures to be taken and solution advises for the future of Turkish automotive sector.

Keywords: 1. Crisis 2. Global Crisis 3. Globalization 4. Automotive Sector
5. Marketing 6. Production 7. Export

2008 KÜRESEL KRİZİNİN TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

YEMİN METNİ	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER.....	v
KISALTMALAR	viii
TABLolar LİSTESİ	x
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

2008 EKONOMİK KRİZİNİN DÜNYADAKİ VE TÜRKİYE'DEKİ ETKİLERİ

1.1. EKONOMİK KRİZ KAVRAMI.....	5
1.1.1 Krizin Tanımı	5
1.1.2 Krizi Oluşturan Nedenler	7
1.1.2.1. İçsel Faktörler;	8
1.1.2.1. Dışsal Faktörler:.....	11
1.1.3. Kriz ve Küreselleşme İlişkisi	12
1.1.4.Küresel Mali Kriz	18
1.2. 2008 KÜRESEL EKONOMİK KRİZİNİN OLUŞUMU VE NEDENLERİ.....	20
1.2.1. 2008 Küresel Ekonomik Krizin Oluşumu	20
1.2.2. Küresel Ekonomik Krizin Nedenleri.....	23
1.2.2.1 Likidite Bolluğu ve Özensiz Krediler	23
1.2.2.2 Menkul Kıymetleştirme.....	24
1.2.2.3 Saydamlık Eksikliği	25
1.2.2.4 Derecelendirme Kuruluşları	26
1.2.2.5 Düzenleyici Denetleyici Kuruluşlar	27
1.3. 2008 KÜRESEL KRİZİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ ÜZERİNDE TEMEL ETKİLERİ	28

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

2.1. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TANIMI	32
2.2. DÜNYADA OTOMOTİV SEKTÖRÜ	34
2.2.1. Dünyada Otomotiv Sektörünün Gelişimi	34
2.2.2. Dünyada Otomotiv Sektörünün Bugünü	38
2.2.3. Küresel Krizin Dünya Otomotiv Sektörüne Olan Etkileri.....	44
2.2.3.1. Küresel Krizin 2008 Yılı İtibarıyla Dünya Otomotiv Sektörüne Olan Etkilerinin Değerlendirilmesi.....	45
2.2.3.2. Küresel Krizin 2009 Yılı İtibarıyla Dünya Otomotiv Sektörüne Olan Etkilerinin Değerlendirilmesi.....	47
2.2.3.3. AB Ülkelerinde Otomotiv Sektörüne Yönelik Uygulanan Önlemler	51
2.3. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ.....	55
2.3.1. Otomotiv Sektörünün Yapısı ve Türkiye Ekonomisi Açısından Önemi.....	55
2.3.2. Otomotiv Sektörünün Türkiye’deki Tarihsel Gelişimi	64
2.3.3. Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi	68
2.3.4. Türkiye’de Otomotiv Sanayi’nin Teknolojik Altyapısı ve AR-GE Faaliyetleri	76
2.4. SEKTÖRE İLİŞKİN TRENDLER VE TÜRKİYE’NİN DURUMU	79

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

2008 KÜRESEL KRİZİNİN TÜRKİYE’DEKİ OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ ÜZERİNE İNCELEME

3.1. Kriz Öncesi Türk Otomotiv Sektörü	86
3.1.1. Sektörel Üretim.....	86
3.1.2. Sektörel İhracat	93
3.2. KÜRESEL KRİZİN SEKTÖR ÜZERİNDEKİ 2008 YILINA İLİŞKİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	98
3.2.1. Otomotiv Sektörü Pazar Yapısı ve Krizin İç Pazar Üzerindeki Etkilerinin Değerlendirilmesi	99

3.2.2. Otomotiv Sektörü Üretim Yapısı ve Krizin Üretim Üzerindeki Etkilerinin Değerlendirilmesi	105
3.2.3. Otomotiv Sektörü İhracat Yapısı ve Krizin İhracat Üzerindeki Etkilerinin Değerlendirilmesi.....	108
3.3. KÜRESEL KRİZİN SEKTÖR ÜZERİNDEKİ 2009 YILINA İLİŞKİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	113
3.3.1. Krizin İç Pazar Üzerindeki Etkileri	113
3.3.1. Krizin Üretim Üzerindeki Etkileri.....	116
3.3.2. Krizin İhracat Üzerindeki Etkileri	121
3.3.4. ÖTV İndirimi Uygulamasının 2009 Yılı Otomotiv İç Pazarı Üzerindeki Etkileri	134
3.4. Sektöre İlişkin Beklentiler	142
SONUÇ ve ÖNERİLER	150
KAYNAKÇA.....	155

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ABS	Antiblock Brake System (Güvenli Fren Sistemi)
ACEA	European Automobile Manufacturers' Association (Avrupa Otomotiv Üreticileri Birliği)
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation (Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği)
AR-GE	Araştırma-Geliştirme
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations (Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği)
ASR	Anti Schlupf Regelung (Anti Patinaj Sistemi)
BDDK	Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu
BM	Birleşmiş Milletler
BRIC	Brazil, Russia, India, China (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin)
BORYAD	Borsa Yatırımcıları Derneği
CM3 (CC)	Santimetreküp
CNG	Compressed Naturel Gas (Sıkıştırılmış Doğal Gaz)
CO2	Karbondioksit
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
EFTA	European Free Trade Association (Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi)
FED	Federal Reserve System (ABD Merkez Bankası Sistemi)
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade (Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Anlaşması)
GSMH	Gayri Safi Milli Hasıla
GM	General Motors
GTİP	Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
IMF	International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
İAOSB	İzmir Atatürk Organize Sanayi Bölgesi
İSO	İstanbul Sanayi Odası
İTKİB	İstanbul Tekstil Konfeksiyon İhracatçıları Birliği
İTO	İstanbul Ticaret Odası
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi

KDV	Katma Değer Vergisi
KM	Kilometre
KOBİ	Küçük ve Orta boy İşletme
MERCOSUR	Güney Amerika Ortak Pazarı
MTV	Motorlu Taşıtlar Vergisi
NAFTA	North America Free Trade Agreement (Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması)
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Anlaşma Örgütü)
ODD	Otomotiv Distribütörleri Derneği
OEM	Original Equipment Manufacturer (Orjinal Ürün Üreticisi)
OSD	Otomotiv Sanayicileri Derneği
OTAM	Otomotiv Teknoloji AR-GE Merkezi
OTEP	Otomotiv Teknoloji Platformu
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
SEC	Securities Exchange Commission (ABD Sermaye Piyasası Kurulu)
TAYSAD	Taşıtl Araçları Yan Sanayicileri Derneği
TEYDEB	Teknoloji ve Yenilik Destek Programları Başkanlığı
TSKB	Türkiye Sınai Kalkınma Bankası
TÜBİTAK	Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırmalar Kurumu
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜSİAD	Türkiye Sanayici ve İşadamları Derneği
UİB	Uludağ İhracatçı Birlikleri
UTAYSİB	Uludağ Taşıtl Araçları ve Yan Sanayi İhracatçıları Birliği
ÜSAMP	Üniversite-Sanayi Ortak Araştırma Merkezleri Programı

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: Otomotiv Ana Sanayini Oluşturan Ürünler.....	33
Tablo 2: BÖLGELER VE ÜLKELER BAZINDA DÜNYA MOTORLU ARAÇ PAZARI 2008/2009	47
Tablo 3: BÖLGESEL VE ÜLKELER BAZINDA DÜNYA MOTORLU ARAÇ ÜRETİM ADETLERİ 2008/2009.....	49
Tablo 4: Otomotiv Sanayinin Doğrudan ve Dolaylı Olarak İstihdam Sağladığı Alanlar.....	56
Tablo 5: 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Yer Alan OSD Üyesi Firmaların Konumu 2007/2008.....	71
Tablo 6: Motorlu Taşıt Aracı Üreten Firmalar ve 2010 Yılı Kapasiteleri	73
Tablo 7 : Otomotiv Sanayi Firmalarının Yabancı Sermaye Oranları ve Sahip Olduğu Lisanslar 2010.....	76
Tablo 8: 1995-2008 Yılları Arasında Otomotiv Sanayinde Desteklenen AR-GE Projeleri.....	78
Tablo 9: Türkiye’de Dizel Yakıtlı Binek Otomobil Pazarı 2008/2009.....	83
Tablo 10: Türkiye’de Otomatik Şanzımanlı Binek Otomobil Pazarı 2008/2009.....	84
Tablo 11: Otomotiv Ana Sanayi Üretim Adetleri 1963-2007	87
Tablo 12: Toplam Otomotiv Üretimi, Toplam Otomotiv İhracatı ve İhracatın Toplam Üretim İçindeki Payı 1993-2007.....	93
Tablo 13: Otomotiv Sanayi Ürünlerinin İhracat Adet ve Değerleri 2003-2007.....	95
Tablo 14: Otomotiv Sanayii Üretim ve İhracat Adetleri ile İhracatın Üretim İçindeki Payı 1997-2007	96
Tablo 15: Otomotiv Sanayi Pazar Rakamları ve İthalatın Pazar İçindeki Payı 1998- 2008.....	99
Tablo 16: Traktör Pazarı 1998-2008	101
Tablo 17: Yerli, İthal ve Toplam Binek Otomobil Pazarı ile İthalatın Toplam Binek Otomobil Pazarı İçindeki Payı 1998-2008.....	104
Tablo 18: Yerli, İthal ve Toplam Hafif Ticari Araç Pazarı ile İthalatın Toplam Hafif Ticari Araç Pazarı İçindeki Payı 1998-2008.....	104
Tablo 19: Yerli, İthal ve Toplam Ağır Ticari Araç Pazarı ile İthalatın Toplam Ağır Ticari Araç Pazarı İçindeki Payı 1998-2008.....	105
Tablo 20: Otomobil, Ticari Araç ile Toplam Otomotiv Üretim Adetleri, Otomobilin Toplam Üretimdeki Payı 1998-2008	106

Tablo 21: Otomotiv Sanayi Ürünleri Üretim Adetleri 2006-2008	107
Tablo 22: Otomotiv Sanayi Kapasite Kullanım Oranları 2000-2008.....	108
Tablo 23: Otomotiv Sanayii Üretim, İhracat Rakamları ve İhracatın Üretimdeki Payı 1998-2008.....	109
Tablo 24: Otomotiv Sanayi Ürünlerinin İhracatı 2005-2008.....	109
Tablo 25: Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Toplam İhracatı 2005-2008 (ABD Doları)	112
Tablo 26: Otomotiv Sanayii İthalat/İhracat Rakamları 1996-2008 (Milyon Dolar)...	113
Tablo 27: Ağır Ticari Araç Pazarı 2000-2009	115
Tablo 28: Genel Otomotiv Pazarı ve İthalatın Payı 2000-2009.....	116
Tablo 29: Araç Türlerine Göre Adet Olarak Otomotiv Üretimi 2005-2009.....	117
Tablo 30 : Otomotiv Sanayi Kapasite Kullanım Oranları 2000-2009.....	119
Tablo 31 : Dünya Motorlu Taşıt Üretiminin Ükelere Göre Dağılımı 2008-2009	121
Tablo 32: Otomotiv Sanayi İhracat Rakamları 2006-2009 (Milyon Dolar)	122
Tablo 33: Otomotiv İhracatının Toplam Üretimdeki Payı 2000-2009	123
Tablo 34: Araç Türlerine Göre Otomotiv İhracatı 2005-2009.....	123
Tablo 35: 2003-2009 Yılları Arası Mal Gruplarına Göre Otomotiv Sektörü İhracatı	125
Tablo 36: 2003-2009 Yılları Arası Mal Gruplarının Otomotiv Sektörü İhracatı İçindeki Payları.....	126
Tablo 37: Mal Grupları Ve Otomotiv Sektörü Genel Toplamı Açısından Önceki Yıla Göre İhracat Değişim Oranı.....	128
Tablo 38: 2004-2009 Yılları Arası Ülke Gruplarına Göre İhracat Verileri	129
Tablo 39: 2004-2009 Yılları Arası Ülke Gruplarına Göre İhracat Oranları	130
Tablo 40: Ülke Grupları Açısından Bir Önceki Yıla Göre İhracat Miktarının Değişim Oranları	131
Tablo 41: İlk Beş Ülkeye Ait 2004-2009 Yılları İhracat Verileri.....	132
Tablo 42: İlk Beş Ülkenin 2004-2009 Yılları Arası Toplam İhracat İçerisindeki Payı.....	133
Tablo 43: 2005-2009 Yılları Arasında İlk Beş Ülkeye Yapılan İhracatın Önceki Yıllara Göre Değişim Oranı.....	133
Tablo 44: Otomotiv Sektörü'nde Vergi Uygulama Oranları 15/03-30/09/2009	135
Tablo 45: Motor Hacmine Göre Binek Otomobil Pazarı 2008-2009.....	140
Tablo 46: 2006-2009 Yerli, İthal ve Toplam Otomotiv Ürünlerinin Pazar Dağılımı	141
Tablo 47: Ocak-Nisan 2009-2010 Otomotiv Sanayi Pazar, Üretim ve İhracat Adetleri.....	144

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Otomotiv Sanayinde Küresel Değişim 1950-1990	37
Şekil 2: Otomotiv Sektörünün Ekonomiye Katkisi.....	57
Şekil 3: Otomotiv Sektörü Değer Zinciri ve Katma Değeri	58
Şekil 4: Türkiye ve Dünyada Kişi Başına Düşen Araç Sayısı (Araç/1.000 kişi)	63
Şekil 5 : 1983-2008 Döneminde Otomotiv Sanayiinin Üretimden Satışlardaki Payı.69	
Şekil 6: 1983-2008 Döneminde Otomotiv Sanayiinin İhracattaki Payı	69
Şekil 7: 1983-2008 Döneminde Otomotiv Sanayinin İstihdam Payı	70
Şekil 8: Türkiye Otomotiv Ana Sanayinde Üretici Firmaların Coğrafi Konumlanması	74
Şekil 9: AR-GE Devlet Yardımları, Üretim ve İhracat 1992-2008.....	79
Şekil 10: Otomobil/Toplam Otomotiv Üretimi 1975-2007	89
Şekil 11: Kamyonet ve Kamyon Üretimi 1975-2007	90
Şekil 12: Minibüs, Midibüs ve Otobüs Üretimi 1975-2007	91
Şekil 13: Traktör Üretimi 1975-2007.....	92
Şekil 14: Otomotiv Sanayi Üretim ve İhracat Oranları ile İhracatın Üretim İçindeki Payı 1997-2007	96
Şekil 15 : Dünya Motorlu Taşıtların Üretimi 2007	97
Şekil 16: Binek Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı 2007-2008	100
Şekil 17: Binek Otomobil Pazarı Aylık Gelişimi 2007-2008.....	101
Şekil 18: Hafif Ticari Araç Pazarı Aylık Gelişimi 2007-2008	102
Şekil 19: AB ve EFTA Otomobil Pazarı Haziran-Aralık 2008 (X 1000)	110
Şekil 20: AB ve EFTA Hafif Ticari Araç Pazarı Haziran-Aralık 2008 (X 1000)	110
Şekil 21: AB ve EFTA Ağır Ticari Araç Pazarı Haziran-Aralık 2008 (X 1000)	111
Şekil 22: AB ve EFTA Toplam Ticari Araç Pazarı Haziran-Aralık 2008 (X 1000) ..	111
Şekil 23: Binek Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı 2008-2009	115
Şekil 24: Otomotiv Sanayi Aylık Üretim Adetleri 2008 Ocak-2009 Aralık.....	118
Şekil 25 : Dünya Motorlu Taşıtların Üretiminin Ülkelere Göre Dağılımı 2009	120
Şekil 26 Otomotiv Sanayi Aylık İhracat Adetleri 2008 Ocak-2009 Aralık	122
Şekil 27: 2003-2009 Aralığında Otomotiv Sektörü İhracatı.....	127
Şekil 28: Binek Otomobil Pazarı Aylık Gelişimi 2008-2009.....	138
Şekil 29: Hafif Ticari Araç Pazarı Aylık Gelişimi 2008-2009	138

GİRİŞ

Dünyamız ve ülkemiz zor bir süreçten geçmektedir. Bulduğumuz yüzyılın içerisinde olduğumuz dönemi her şeyin geçmişe göre çok hızla değiştiği bir süreci yansıtmaktadır. Süreç içerisinde yaşananlar ve gelişmeler eskiyle karşılaştırıldığında, her şeyin ne kadar hızlı bir biçimde değiştiği, şekil aldığı ve yönünü bulmaya çalıştığı görülebilecektir.

Çok eskilere gitmeden, 1980'li yılların başından itibaren son 30 yıllık zaman dilimi ve söz konusu zaman dilimi içerisinde meydana gelen gelişmeler göz önüne alındığında, değişimin hızı anlaşılabilir. Bu yoğun değişim ve gelişmeler çerçevesinde ise bizlere düşen anlamak, neden sonuç ilişkisini kurabilmek ve nasıl bir geleceğe doğru yol aldığımız hakkında önümüze ışık tutabilmektir. Bilimin yüceliği de buradan gelmektedir.

Gerçekler ayrıntıda gizli olup, ayrıntılar da çoğu kez perdenin arkasında gizli kalabilmektedir. Gerçeği ayrıntılar ile birleştirip önümüze bakmamız gerekmektedir.

Cumhuriyet kurulduğundan beri ülkemiz bir çok krizle karşı karşıya gelmiştir. Bu krizler siyasi ve ekonomik krizler olarak yaşanmıştır. İçinde olduğumuz dönemde yaşadığımız kriz ise dünyayı baştan sona etkisi altında bulduran küresel ekonomik krizdir.

Ekonomik kriz tanımlaması belki de kapitalizm ile eşdeğer olarak görülebilecektir.

Kapitalizm (anamacılık), özel mülkiyetin üretim araçlarının ağırlıklı bir bölümüne sahip olduğu ve işlettiği; yatırım, dağılım, gelir, üretim ve mal ve hizmet fiyatlarının piyasa ekonomisinin belirlediği sosyal ve ekonomik sistemdir. Kapitalizme getirilebilecek en önemli eleştiri ise ciddi anlamda insanlar arasında sosyal ve ekonomik eşitsizliğe yol açmasıdır.¹

Söz konusu eşitsizlik doğal olarak ülkeler arasında da mevcuttur. Gerçi günümüz itibarıyla, kapitalizmin bilinen saf haliyle sürmekte olduğunu söylemek

¹ <http://tr.wikipedia.org>, (Erişim Tarihi: 20/11/2009)

mümkün değildir. Ülkeler çoğu kez kapitalizmi kendilerine özgü yapısal özelliklerini göz önünde bulundurarak karma bir ekonomi yürütmektedirler. Söz konusu ekonomi ise karşımıza piyasaya ekonomisi olarak çıkmaktadır.

Piyasa ve piyasa ekonomisi kavramları göz önünde bulundurulduğunda ise, iç ve dış dinamikler kriz faktörünü zaman zaman tetiklemektedir.

Bir anlamda, krize sahip olmayan bir piyasaya ekonomisini düşünmek mümkün değildir. Bir anlamda, meydana gelen yada ortaya çıkan krizleri bizzat sürmekte yada oluşturulan sistemin kendisinin oluşturduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Krizler bir anlamda tekrar oturup düşünme ve gerekli önlemleri alma zamanımızın geldiğini hatırlatmaktadır. 2008 yeni küresel krizi de, bizlere tekrardan düşünme, daha iyi bir dünya, daha iyi bir Türkiye meydana getirmek için neler yapacaklarımızın göstergesi olacaktır.

Türkiye ekonomisi geçmiş krizler sayesinde bu konuda oldukça dayanıklı ve tecrübeli bir hale gelmiştir. Türkiye ekonomisi, gelişen, artan ticareti ve ihracatıyla dünyanın bir çok bölge ve coğrafyasında varlık ve ağırlığını göstermektedir.

Değişik coğrafyalarda aynı anda etkinlik gösteren Türkiye ekonomisi asimetrik şoklara karşı daha tedbirli ve dayanıklı olabilecektir. Esasında, bu yönde eğilim son yıllarda ortaya çıkmış, örneğin Türkiye-AB ticaret hacmi, 2000 yılında toplam ticaret hacminin % 54'ü iken, 2007 yılında % 47'ye gerilemiştir. Aynı dönemde Orta Doğu ve Asya ülkeleri ile bu oran, % 17'den % 25'e yükselmiştir. Dış ticaretin ve diğer ekonomik ilişkilerinin aynı istikamette daha fazla çeşitlendirilmesi, Türkiye'nin kesintisiz ve yüksek büyüme hedefine olumlu katkılar sağlayacaktır.²

Otomotiv sanayi ile otomotiv ihracatımız ülkemiz ekonomisi ve dış ticaretinde lokomotif konumdadır. Otomotiv sanayii, yarattığı katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve teknolojik gelişmeye öncülük etmesi dolayısıyla ülkelerin kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır.

² Mustafa KUTLAY, "Küresel Finansal Krizin Türk Ekonomisi'ne Etkileri: Türkiye'nin Kalkınmasının Önünde Engel Mi, Fırsat Mı ?", **Stratejik Boyut Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 4, s. 62, <http://www.usak.org.tr//dosyalar/rapor/c0SNXMFzpc8UAHpGz6kNTm69bFXzi.pdf>, (Erişim Tarihi: 22/11/2009)

Demir-elik, lastik-plastik, dokuma, cam, boya, elektrik ve elektronik gibi birçok sektörden girdi alması ve pazarlama, tamir, bakım, yedek parça satışları, finansman ve sigortacılık hizmetlerinde yarattığı geniş iş hacmi nedeniyle de ekonomilerde sürükleyici bir özelliğe sahiptir.

Büyük yönetim gurusu, P.Drucker'ın sanayilerin sanayisi olarak adlandırdığı otomotiv sanayi; kimyadan tekstile, tekstilden lojistiğe, lojistikten finansa 11 farklı sektörün büyümesine neden olan, sürdürülebilir kalkınma için elzem olan "doğrudan yabancı sermaye" yatırımlarının artması için olmazsa olmaz bir sektördür.

Sanayileşmiş ülkelerin çoğunda otomotiv sanayii firmaları, ülkelerin büyük şirketleri sıralamasında ilk sıralarda yer almaktadır. Ayrıca otomotiv sektörünün, üretim büyüklüğü açısından toplam imalat sanayii üretimi içerisinde yine ilk sıralarda olduğu gözlenmektedir.³

Söz konusu tez ile 2008 yılında dünya ekonomik sisteminin ABD'deki gelişmeler ile ateşlediği yeni dünya piyasa koşullarının çok kısa bir zaman dilimi içerisinde nereden nereye geldiği irdelenmekte ve küresel krizin Türkiye ekonomisi ile Türk otomotiv sektörünü nasıl etkilediği ele alınıp değerlendirilmektedir.

Artık yeni bir dünya düzeninin yanında oluşan bu yeni ve hiçbir şeyin belki eskisi gibi olamayacak koşullarını irdelemek ve değerlendirmek geleceğimizi yeniden düşünmemiz açısından faydalı olacaktır.

Ayrıca, 1990 ve 2000'lı yıllar ile birlikte ekonominin lokomotif sektörü konumuna gelen Türk otomotiv sektörünün 2008 yeni küresel kriziyle beraber içinde bulunduğu sorunlarının tespiti ve çözümünü söz konusu tez ile ortaya konulmasına çalışılmaktadır.

Tezin birinci bölümünde, kriz kavramı, küreselleşme olgusu, krizi tetikleyen unsurlar, 2008 küresel ekonomik krizinin oluşum süreci, nedenleri ve Türkiye

³ Ali GÖRENER, Ömer GÖRENER, **Journal of Yaşar University**, "Türk Otomotiv Sektörünün lke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler", İzmir, 2008, s. 5, http://joy.yasar.edu.tr/makale/no_10_vol3/03_gorener.pdf, (Erişim Tarihi: 22/09/2009)

ekonomisi üzerindeki başlıca makro ekonomik etkileri ile sonuçları üzerinde durulmaktadır.

İkinci bölümde, dünya otomotiv sektörünün yapısı, bugün, 2008 yılı küresel krizinin dünya otomotiv sektörü üzerinde 2008 ve 2009 yıllarında oluşturduğu etkiler, küresel krize karşı AB üyesi ülkelerde otomotiv sektörüne yönelik 2009 yılı itibarıyla uygulamaya koyulan önlemler, Türk otomotiv sektörünün yapısı, tarihsel süreci, teknolojik altyapısı ve ekonomiye katkısı ile Türk otomotiv sektörünün Türk sanayi içerisindeki konumu ve önemi ele alınmaktadır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, 2008 yılı küresel krizi öncesi Türk otomotiv sektörünün durumu, 2008 küresel krizinin 2008 ve 2009'da Türk otomotiv sektörünün pazar, üretim ve ihracatı üzerindeki etkileri, Türkiye'de otomotiv sektörü üzerindeki vergilendirme politikaları ve 15/03-30/09/2009 tarihleri arasında geçerli olan ÖTV indirimi uygulamasının sektör üzerindeki yansımaları ele alınmaktadır. Üçüncü bölümde ayrıca, sektöre ilişkin beklentiler de irdelenmektedir.

Son bölüm ise, çalışmanın sektöre ilişkin sonuç ve öneriler bölümünü kapsamaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

2008 EKONOMİK KRİZİNİN DÜNYADAKİ VE TÜRKİYE'DEKİ ETKİLERİ

1.1. EKONOMİK KRİZ KAVRAMI

1.1.1 Krizin Tanımı

Kriz (buhran , bunalım), bir örgütün üst düzey hedeflerini ve işleyiş biçimini tehdit eden veya hayatını tehlikeye sokan, acil karar verilmesi gereken , uyum ve önleme sistemlerini yetersiz hale getiren gerilim durumudur.⁴

Kriz, bir süreçte ani dönüşüm noktası, ekonomi ve politika alanında istikrarsız ve tehlikeli bir durum ifade eden güç dönem olarak ta tanımlanmaktadır. ⁵

Ekonomik kriz, ekonomik gelişme sürecinde mal ve hizmetlerin arz ve talep dengelerinin bozulması, karşılıklı etkileşimle, tüm ekonomik unsurlar arasındaki ilişkilerin kopukluğa uğramasıdır. ⁶

Konjonktür ve kriz kavramları genellikle aynı anlamda kullanılmakla birlikte bu iki kavram birbirinden farklıdır. Konjonktür, (ekonomik) faaliyetlerin ağırlıklı olarak firmalar tarafından organize edildiği ulusların toplam ekonomik faaliyetlerinde ortaya çıkan bir dalgalanma türüdür.Bu konjonktür dönemi, bir çok ekonomik faaliyetle aynı zamanda gerçekleşen genişleme, onu izleyen genel bir durgunluk ve daralma ve bir sonraki konjonktürün genişleme dönemiyle birleşen bir canlanma döneminden oluşur. ⁷

Kriz kavramı ekonomik konjonktürdeki yön değiştirmeyi yani genişleme yada sürekli bir ilerleme döneminden uzun yada kısa bir bunalım veya daralma evresine geçişi tanımlar. Krizden önce yaşanan genişleme, diğer faaliyetleri de (faaliyetlerin hepsinin aynı dönemde olması gerekmeksizin) beraberinde öncü sanayiler çevresinde gerçekleşir. Bu genişleme sürecinde sanayi üretimindeki büyüme süreklidir. Fiyatlarda bir artma eğilimi ve karlar ile ücretler artar dolayısıyla talep

⁴ <http://tr.wikipedia.org>, (Erişim Tarihi: 24/11/2009)

⁵ İzzettin ÖNDER, "Ekonomik Kriz", **Yeni Türkiye Dergisi**, Ankara, Yıl : 7, Sayı: 41, 2001, s. 45

⁶ Lale CANKAY, "Ekonomik kriz ve Kriz Önleyici Politikalar", **DEÜ İİBF Dergisi**, Cilt: 10, Sayı: II, 1995, s. 163

⁷ Mustafa ÖZER, **Modern Konjonktür Teorileri**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 1998, s. 10

genişler. Enflasyonun karları şişirdiği böylesi bir konjonktür, girişimcileri yatırım yapmaya teşvik eder. Yatırım ve üretim artışı talep artışı ile izlenmez ise üretimin eritilememesi ve öncü sektörler yatırımları sermayenin karşılığının alınamaması kar beklentilerini karamsarlaştıracak ve borsayı çökertecektir. Söz konusu konjonktör ise krizi oluşturmaktadır.⁸

Kapitalist dünya ekonomisi, en azından birkaç yüzyıldır, iki tür konjonktürel dalgalanma ile karşı karşıya kalmıştır. Bunlardan biri Kondratieff dalgaları diye tabir edilmekte ve tarihsel olarak 50-60 yılı kapsamaktadır. Diğeri ise daha da uzun süren hegemonik döngülerdir. Hegemonik döngüler bakımından, ABD 1873'ten itibaren yükselen bir hegemonya mücadelesi içinde bulunmaktadır.⁹

İkinci dünya savaşının bitmesi ile birlikte, 1945'te ABD tam bir hegemonik üstünlük elde etmiş, bununla birlikte ABD'nin söz konusu üstünlüğü 1970'lerden itibaren yavaş yavaş düşüşe geçmiştir. Türkiye'de 1946 yılı ile birlikte soğuk savaş döneminde, tavrını Truman Doktrini çerçevesinde ABD tarafında yer alarak ortaya koymuştur. ABD tarafında yer alan Türkiye ABD'nin Marshall Yardımı'ndan faydalanmış, ayrıca Kore'ye asker göndererek 1952 yılında da NATO'ya üye olmuştur.

2000'de ABD Başkanlığına tartışmalı bir şekilde de olsa seçilen George W. Bush'un politikaları ABD'nin dünya üzerindeki hegemonyasının düşüşünü hızlandırmıştır. ABD hegemonyası George W. Bush'un Afganistan, Irak ve Ortadoğu politikaları sayesinde görünmez bir hale gelmiştir. ABD'nin günümüz itibarıyla süper güç olduğu kabul edilen bir gerçekliktir, bununla birlikte önümüzdeki dönemde ABD, diğer güçlere oranla düşüşte olmayı sürdürecektir.

Kondratieff B evresinin özellikleri 1970'lerden beri yaşanmaktadır. Söz konusu evrede, üretici faaliyetlerden, özellikle de en kârlı olduğuna inanılanlarından elde edilen kâr oranları düşmekte, sonuç olarak, yüksek kâr elde etme beklentisindeki kapitalist, temelde spekülasyon üzerine dönen finansal alana yönelmektedir. Üretim faaliyetleri, kârlılığı daha da düşmesin diye, merkez bölgelerden dünya sisteminin başka bölgelerine taşınmakta ve daha düşük personel

⁸ Bernard ROSIER, **İktisadi Kriz Kavramları**, İletişim Yayıncılık, İstanbul, 1991, s: 20

⁹ Immanuel Wallerstein, "The Depression: A long Term View", Commentary No: 243, Oct. 15, 2008, <http://mrzine.monthlyreview.org/2008/wallerstein161008.html>, (Erişim Tarihi: 13/01/2009)

maliyetlerini daha düşük işlem maliyetleri ile ödemektedir. Söz konusu durum, Detroit'teki, Essen'deki, Nagoya'daki işler ortadan yok olurken, fabrikaların neden Çin'de, Hindistan'da, Brezilya'da çoğaldığını açıklamaktadır.

Spekülatif hareketlerden ise, bazı insanlar çok para kazanmakta, ancak söz konusu spekülatif hareketler kısa bir süre sonra ise balon olarak patlamaktadır. Söz konusu spekülasyon evresinde de kazanan aktörlerin yanı sıra kaybeden aktörler de bulunmaktadır. Kondratieff B evresinin neden bu kadar uzun sürdüğü sorusuna cevabı, ABD Hazinesi ve Merkez Bankası, Uluslararası Para Fonu ve onun Batı Avrupa'daki uzantıları ve Japonya gibi güçlerin piyasaya dünya ekonomisini destekleyici düzenli ve etkili müdahalelerde bulunmalarında aranmalıdır: 1987 (hisse senedi krizi), 1989 (tasarruf ve kredi çöküşü), 1997 (Doğu Asya finansal krizi), 1998 (Uzun Vadeli Sermaye Yönetimi fiyaskosu) Söz konusu güçler, önceki Kondratieff B evrelerinden öğrendikleriyle sistemi yenebileceklerini düşünmüşlerdir. ¹⁰

Ekonomik krizler, reel ve finansal sektörlerde arz fazlalılığı veya talep daralmasından kaynaklanabilir. Ekonomik süreç içerisinde üretim, istihdam ve fiyatlar genel seviyesinde ortaya çıkan ani konjonktürel hareketler ve dalgalanmalar da depresyon, hiperenflasyon, işsizlik gibi krizlere neden olabilir. ¹¹

Küreselleşme, dış ticarete serbestleşme, yeni oluşan büyük pazarlar, sosyalizmin çöküşü ve piyasa ekonomisine geçiş sürecindeki ülkelerin Pazar potansiyeli, uluslar arası ve bölgesel entegrasyonların önem kazanması gibi dünyada yaşanan ekonomik değişimler bazı ülkelere fırsat yaratırken bazı ülkeler için krize davetiye çıkarmaktadır. ¹²

1.1.2 Krizi Oluşturan Nedenler

Bu bölümde ekonomik krize neden olan yada tetikleyen faktörler incelenmektedir.

¹⁰ Wallerstein, a.g.e.

¹¹ Emine UĞUREL, 1990-2002 Yılları arasında yaşanan ekonomik krizler ve Türkiye Ekonomisine etkisi (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İzmir, 2003, s. 2

¹² Coşkun Can AKTAN, Hüseyin ŞEN, "Ekonomik Kriz: Nedenler ve Çözüm Önerileri", s. 6, **Yeni Türkiye Dergisi**, Yıl: 7, Sayı: 42, Ankara, 2001

Ekonomik krizlerin nedenleri iktisadi nedenlerin yanı sıra politik, teknolojik, sosyo-kültürel iç ve dış alanlardaki hızlı değişimden de kaynaklanabilmektedir.

Ekonomik krizlere neden olan faktörler, içsel ve dışsal faktörler olarak iki başlık altında incelenecektir.

1.1.2.1. İçsel Faktörler;

İçsel faktörler, ekonomik ve politik faktörler olarak iki grupta incelenebilir.

Bir ülke ekonomisinin sistem, yapı ve süreç boyutlarında ortaya çıkan aksaklıklar krizlere neden olabilmektedir. Ekonomik sistemin işleyişi bazı ülkelerde oturmuş değildir. Piyasa sistemi yanlış anlaşılabilir. Öte yandan, ekonomide enformasyon ve koordinasyon yetersizlikleri hem merkezden yönetim hem de piyasa sisteminin etkin çalışmasını önlemektedir. Alt yapı ve üst yapı sorunları devam etmektedir. Bu tür ülkelerde sanayinin, yatırım malları yönünden dışa bağımlılığı, tarımın ise iklim koşullarına bağımlılığı sürmektedir. Sanayi, tarım ve hizmetler sektörü arasındaki ileri ve geri bağlantı katsayıları bulunmaktadır.¹³

Ekonomik sistem ve yapı boyutunda meydana gelen bu aksaklıkları, ekonomik süreç boyutundaki aksaklıklar izlemektedir. Çağdaş büyüme teorileri, bir ekonomide gerçekleştirilen yatırım hacmini büyümeyi belirleyen ana faktör olarak görür. Yatırım hacmi ise, iç ve dış tasarruf miktarına bağlıdır. Tasarruf eğilimlerinin yeterli olmaması büyüme önünde bir engel oluşturmaktadır. Ayrıca yapılan tasarrufların yatırıma dönüşmeyip, mali sistemin yeterli güveni verememesi kaynakları yastık altına ve yurduşına yöneltebilmektedir. Tasarruf boyutundaki gelişmelerin yanı sıra, uzun dönemde ekonominin ihtiyacı olan döviz, dış ticaret yoluyla kazanamayan ülkeler, dış borçlanmaya başvurarak dış açıklarını artırmaktadır. Dış açıkları kapatmada dengeleyici rol oynayan sıcak para, yüksek faiz kazancı için geldiğinde sorunun çözümüne yardımcı olmaktadır. Bununla birlikte, ekonomide doğan beklentilere göre sıcak para o ülkenin ulusal parasından dövize dönüp hızla dışarı çıkmaya başlayınca kriz çıkmaktadır.¹⁴

¹³ Y.UYSAL, İ.MAZGİT, M.ÇETİNKAYA, **Türkiye ve Gelişmekte Olan Ülkelerde İstikrar Programları ve Türkiye için Bütüncül bir Yaklaşım**, İzmir, 1995, s. 6

¹⁴ Uğurel, a.g.e, s: 53

Burada, Türkiye ekonomisinin 2002 yılından beri bulunduğu durum örnek verilebilecektir. 2002 yılından bu yana, düşük kur yüksek faiz politikasını uygulayan Türkiye, dış borçlanma ile oluşan dış açıklarını sıcak para ile kapatmaktadır.

Öte yandan, Türkiye'deki paranın çok büyük bölümünün kayıt dışı para olması sistemin krizlere karşı duyarlı ve kırılğan hale gelmesini sağlamaktadır.

Yetersiz tasarruf ve önemli ölçüde artmış dış açık ve cari açık, etkin olmayan kamu yönetimiyle birleşince kamu kesimi açıkları da oluşabilmekte, söz konusu durumda ekonomide sıkıntılı bir sürecin başlaması için neden olabilmektedir.

Kamu kesimindeki mali dağılıklığı düzeltmek için gerçekleştirilen yasal düzenlemeler yetersiz kaldığından, kayıt dışı ekonomi ve kara para denetimine alınamadığından, vergi kaybının yanı sıra ekonomik birimleri yönlendirme şansı azalmaktadır.¹⁵

Ülkelerin ekonomik süreç boyutunda ortaya çıkan bu aksaklıkları gidermek için uygulanan para ve maliye politikalarının etkinliği yapısal özellikler nedeniyle düşük olmaktadır. Örneğin, gelişmiş bir ülkede piyasa faiz oranında yapılacak çok küçük bir yüzdesel değişim piyasa üzerinde hemen uyarıcı olurken, gelişmekte olan ülkelerde aynı düzeyde uyarı için daha büyük oranlarda yüzde değişim gerekmektedir.¹⁶

Bunların yanı sıra ekonominin işleyişinde beklentiler önemli bir etkiye sahiptir. İktisadi gelişmenin ön şartlarından biri de piyasa aktörlerinin iyimser beklentilere sahip olmasıdır. Bir ülkenin krize girmesinde veya krizden çıkışında sürü psikolojisi yaratacak olan bu bekleyişler büyük ölçüde ülkenin sosyal, siyasal, ekonomik, hukuki şartlarının istikrarlı olup olmamasına ve ekonomi politikası uygulayıcılarının hünerine bağlıdır.

Sağlam bir yasal altyapı ile desteklenen etkili düzenleme otoriteleri, piyasada bulunan krumların faaliyetlerini sağlıklı bir şekilde yürütmeleri için son derece

¹⁵ Uğurel, a.g.e, s. 53

¹⁶ UYSAL, MAZGİT, ÇETİNKAYA, a.g.e, s. 56

gereklidir. Bununla birlikte, otoritelerin politik etkilerden arındırılmış olmaları gerekmektedir.¹⁷

Kurumların politik amaçlar doğrultusunda kullanılmaları rekabet düzenini zedelemekte ve kurumların faaliyet amaçlarından sapmalarına neden olmaktadır. Söz konusu uygulamalar kurumların etkin ve verimli bir şekilde yönetilmelerine de mani olmaktadır. Bu ve benzeri uygulamalar sıklıkla gelişmekte olan ülkelerde karşılaşılmakta olan bir durumdur. Gelişmekte olan ülkelerdeki demokrasi anlayışı çoğu kez eksik bir demokratik yapı olarak gözlenmektedir. Söz konusu yapıdaki siyasi örgütlenmelerin amacı kendi kontrolünde politik grup yaratmaya ve politik iktidarı kullanmaya yöneliktir.

Türkiye’de özellikle son birkaç yıldır siyasi arenada yaşanan gelişmeler ve tartışmalar siyasi örgütlenme içerisinde yer alan farklı grupların iktidarı ve gücü elde mücadelesi olarak değerlendirilebilecektir.

Politik kişi egemenliğinin belirleyiciliği, ilkeler yerine kişilerin belirleyici olmasına yol açmaktadır. Bu durum, siyasi figürlerin hakimiyetlerini devam ettirebilmeleri için politik amaçlı yatırımlar yapmalarına neden olmaktadır. Bundan dolayı kurumlar gerçek faaliyet dışına çıkarak karlılıkları olumsuz etkilenmektedir.¹⁸

Politik istikrarsızlar, hükümetlerin uyguladığı popülist politikalar ve hükümetlerin siyaseti kötü yönetmeleri ve yönlendirmeleri ekonomik krizlere neden olabilmektedir.

Türkiye’nin Cumhuriyet tarihinde yaşadığı en ağır ekonomik krizlerden birisi olan 2001 krizinin de Milli Güvenlik Kurulu Toplantısı’nda Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet SEZER ile dönemin Başbakanı Bülent ECEVİT arasında meydana gelen anayasa kitapçığının fırlatılması ile tetiklenmesi, siyasi istikrarsızlığın ekonomik krize dönüşmesine yakın tarihimizde örnek verilebilecek önemli siyasi hadiselerdendir.

¹⁷ “Global Economic Prospects and Developing Countries”, **World Bank Report**, Vol: 99, 1998

¹⁸ Uğurel, a.g.e, s. 53

1.1.2.1. Dışsal Faktörler:

Dışsal faktörlerde içsel faktörler gibi ekonomik ve politik olmak üzere iki temel nokta üzerinde incelenebilir.

Dışsal ekonomik faktörlerin ekonomik kriz üzerindeki etkileri, ülkelerin dışa açıklık düzeylerine göre değişmektedir. Gelişmekte olan ülkeler kalkınma çabalarını genellikle değişik yoğunluk ve bileşimde içe dönük ithal ikamesi yada ihracata dönük olarak sürdürmektedirler.¹⁹

İthal ikameci sanayileşmede ekonominin dışsal faktörlere bağımlılığı daha çok ithalat ve dış borçlanma yoluyla ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte, dünya ekonomisinden soyutlanma, rekabet ortamının gelişmemesi, teknolojik düzeyin geri kalması gibi nedenler de uzun dönemde istikrarsızlığın nedenlerini oluşturmaktadır. İhracata dönük sanayileşme stratejisi ile ülkeler dışa açılımı gerçekleştirmiştir. Bu strateji ile ülkeler mal ve hizmet ticaretinin sonraki aşamalarda mali piyasaların serbestleşmesi ile dışa açıklık düzeyine bağlı olarak dünya ekonomisindeki gelişmelere ve değişimlere duyarlılık gittikçe artmaktadır.

Günümüzde küreselleşmenin de etkisiyle, ülkelerin tamamına yakını dışa açık bir ekonomik politika uygulamakta olup, dünya büyük bir pazar haline gelmiştir. Söz konusu pazarda yaşanan krizler ise uluslararası dolaşıma çıkmaktadır. Dünya ekonomisindeki daralmalar, ülkenin dış ticaretinde önemli bir paya sahip olan ülkelerde ortaya çıkan sorunlar ve istikrarsızlıklar, dış ticaret hadlerinde meydana gelen değişimler, uluslar arası finans piyasaları ve bağlı kurumların yaptırımları, rakip ülkelerde devalüasyon ve yoğun rekabet, hammadde ve enerji fiyatlarındaki büyük artışlar ülkelerin ekonomik krize girmelerine neden olabilmektedir.²⁰

Ülkeler, kendilerini çeşitli yönleri ile bağlayan anlaşmalar, kriterler, birlikler, üyelikler gibi uluslar arası organizasyon ve düzenlemelere katılmaktadırlar. Bu organizasyonların vermiş olduğu ek yetki ve sorumluluklar ülkelerin ekonomik çıkarlarına uymasa da yerine getirilmesi zorunludur.

¹⁹ UYSAL, MAZGİT, ÇETİNKAYA, a.g.e, , s. 7

²⁰ Uğurel, a.g.e, s. 56

Siyasi ambargolar, ambargo konan ülkenin ekonomisini zor duruma düşürebilir. Yine nedeni her ne olursa olsun siyasi gerekçelerle hammadde fiyatlarındaki aşırı artış, bu hammaddeleri kullanan ülke ekonomileri üzerinde baskı oluşturabilmektedir.

1974 Kıbrıs Barış Harekatı sonrasında başta ABD olmak üzere NATO üyesi ülkeler tarafından Türkiye'ye uygulanan ambargonun ülke ekonomisini en temel yaşamsal ürünlerden dahi mahrum olmasını sağlayacak duruma getirmesi, söz konusu dışsal politik faktörlere örnek verebilecektir.

Bir sonraki kısımda, krizin küreselleşme ile ilişkisi ve etkileşimi incelenmektedir.

1.1.3. Kriz ve Küreselleşme İlişkisi

İçinde bulunulan yüzyılda, 1990'lı yıllar ile birlikte karşımıza çıkan en önemli olgulardan birisi küreselleşmedir.

1980'lerden itibaren hayatımıza girmeye başlayan bir çok yeniliği ve 1990'lı yıllardan itibaren dünyamızı etkisi altına alan siyasi ve iktisadi değişimleri algılayabilmek küresel süreci okuyabilmek ile doğru orantılı olacaktır. Bu süreçten çıkaracağımız dersler ise tereddütsüz geleceğimize yön verecektir.

Küreselleşme ile dünyanın bütün parçaları, daha önce olmadığı kadar kompleks bir şekilde birbirine karşılıklı olarak bağlı hale gelmiştir. Küreselleşme gerçeğinin yanı sıra günümüzdeki en önemli ikinci gerçek ise, dünyanın büyük bir bölümünün hala fakir olduğu ile gelir dağılımında eşitsizliğin ve adaletsizliğin artmakta olduğudur. 2008 küresel kriziyle birlikte gelir dağılımı daha da bozulmuştur. Özellikle 1980 sonrasında gelişmiş ülkeler arasında kişi başına gelir açısından bir yakınlaşma gözlenmekle birlikte, gelişmiş ülkelerin kendi aralarındaki fark ise giderek yükselmiştir. Bir çok gelişmekte olan ülkede kişi başına gelir artışı ortalama olarak ikiye katlanmasına rağmen, bu artış yine de gelişmiş ülkelerin sağladığı artışın çok gerisinde kaldığı görülmektedir. Gelişmekte olan ülkeler arasında kişi başına gelir açısından bir kutuplaşma söz konusudur. Dünya nüfusunun en zengin yüzde 20'si dünya gelirinin yüzde 80'ine el koymakta iken, en fakir yüzde 20 dünya

gelirinin ancak yüzde 25'ine sahiptir. Bu fakirliği gelir dağılımindaki adaletsizliği ve azgelişmişliği aşmak için herhangi bir ülke ve ülke grubunun tek başına çabası da yeterli olmamaktadır.

Söz konusu gelir dağılımindaki eşitsizlik ve milli gelirden pay olma konusundaki dengesizlik ve bölgesel olarak nüfusun sahip olduğu pastanın son derece farklılık göstermesi Türkiye'nin de sahip olduğu temel iktisadi sorunların başında gelmektedir.

2008 yılı yeni dünya ekonomik kriziyle birlikte, söz konusu eşitsizlik ve gelir dağılımindaki dengesizlik ülkeler bazında sosyal açıdan ağır toplumsal tahribatlar yaratmaktadır.

Ülkemizde, küresel krizin sonuçları olarak meydana gelen iflaslar ve işten çıkarılmalar ile özellikle ücretli olarak ifade edebileceğimiz kesimin üzerinde büyük sosyal tahribatlar oluşturmuştur.

Kredi kartına bağımlı olarak yaşamaya, bu sayede ay sonunu getirebilen, günü kurtaran, sorunlarını erteleyen, ancak köklü bir çözüm üretemeyen bir kesim oluşmuştur. Söz konusu durum mevcut kesim üzerinde travma yaratarak, bireyler üzerinde psikolojik sıkıntılara da sebebiyet verebilmektedir.

Türkiye'de nüfusun yüzde 20.6'sı yoksulluk sınırının altında yaşamaktadır. Nüfusun yüzde 70'i, "bir haftalık tatil" ve "eski mobilyalarını yenileme" gibi ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Türkiye'de geliri en düşük olan ilk yüzde 20'lik grubun toplam gelirden aldığı pay, 2007'de yüzde 5.8 olarak tespit edilmiştir. En yüksek yüzde yirmilik dilimde olan grup ise, toplam gelirin yüzde 46.9'una sahiptir. En düşük ve en yüksek grup arasında yaklaşık sekiz kat fark bulunmaktadır.²¹

Küreselleşmenin bir başka olumsuz yönü olarak, ülkeler arasındaki ekonomik, siyasi ve sosyo-kültürel entegrasyonun artması sonucunda ulus-devletin güç ve etkinliğinin azalması olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir zamanlar ulus-devletin sorumluluk alanı içinde yer alan savunma, ekonomik yönetim gibi pek çok alan artık

²¹<http://www.milliyet.com.tr/Ekonomi/HaberDetay.aspx?aType=HaberDetay&ArticleID=1175278>, (Erişim Tarihi: 31/12/2009)

günümüzde IMF, Dünya Bankası, NATO ve BM gibi uluslararası kuruluşlar ya da bölgesel düzeydeki siyasi ve ekonomik birlikler (Avrupa Birliği gibi) temelinde koordine edilmektedir.²²

Günümüz itibarıyla, küresel krizin ortaya çıktığı 2008 yılı itibarıyla, dünya ve bölgedeki siyasi ve iktisadi gelişmeler çerçevesinde, Türkiye'de de ulus devlet tanımlamasının yeniden yapılması ihtiyacının ortaya çıkmaya başladığı söylenebilecektir.

2010 ve sonrasında söz konusu tanımlamayı doğru yapabilecek ve mevcut sorunlarını çözebilecek bir Türkiye dünyanın sayılı devletleri arasında yerini alacaktır.

Türkiye'deki mevcut siyasi tartışmalar ve karşıt görüşler oluşan görüş farklılıklarının oluşmasının bir nedeni de küreselleşme ve küresel kriz gerçeğidir.

Küreselleşme sürecinde, değişime ayak uyduramayanlar ya da bunu başaramayanlar kimlik krizi ile karşı karşıya kalmakta ve sonuçta da küreselleşmeye karşı mücadeleye girişmektedir.

Türk sanayici ve iş dünyası ise söz konusu küreselleşme karşısında hazırlıklı olması, krizin sanayi ve üretim üzerinde oluşturduğu menfi etkilerinin bertaraf edilmesi açısından son derece önemlidir.

1994 ve 2001 yılı krizleri göstermiştir ki, Türk iş dünyası küreselleşmeye hazırlıksız yakalanmıştır. Unutulmaması gereken, her ülkenin bir sanayi hayat eğrisinin bulunduğu olgusudur. Sanayi hayat eğrisinin göz önünde bulundurulması, ekonomik kriz dönemlerinin en az hasarla atlatılabilmesine olanak sağlamaktadır.

Küreselleşme sürecinde yaşanan gelişmeler, diyalektik olarak küreselleşme yanlısı ve karşıtlarını tartışmalara sürüklemektedir. Söz konusu eğilimler, dünyanın birçok yerinde de yaşanmaktadır.

²² Reyhan BERBER, Küreselleşme Sürecinde Ekonomik Krizler ve Döviz Kuru Politikaları (Türkiye Örneği) (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İzmir, 2003, s. 22

Günümüz dünyasında bir taraftan küreselleşme hareketi yaşanırken, diğer taraftan da korumacılık ve bölgeselleşme hareketleri bulunmaktadır. AB, NAFTA ve APEC'in başını çektiği gruplar, söz konusu bölgeselleşme hareketlerine örnek olarak verilebilecektir.

Söz konusu bölgeselleşme hareketleri 2010 yılıyla birlikte yeni birliklerin oluşması ile devam etmektedir.

Son olarak, Çin ile Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN)'nin altı kurucu üyesi olan Brunei, Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur ve Tayland'ın katılımıyla 01/10/2010 tarihinden itibaren yeni bir serbest ticaret alanı oluşturulmuştur.

Nüfus açısından bakıldığında, söz konusu serbest ticaret alanı yaklaşık 1.9 milyar kişiyle, günümüzdeki en kalabalık ticaret alanını oluşturmaktadır. Ticaret hacmi ve alan büyüklüğü bakımından ise en büyük üçüncü serbest ticaret bölgesi konumunda olup, 2010 yılında bölgede 200 milyar dolarlık ticaret gerçekleştirilmesi beklenmektedir.²³

Söz konusu bloklarının korumacı karakteri göz önüne alındığında, dünya ekonomisi açısından bölgesel ticaret anlaşmalarının, çok taraflı ticaretin liberalleştirilmesi hareketine aykırı olduğu görülmektedir.

Küreselleşmenin ortaya çıkardığı diğer önemli tehditleri şu şekilde sıralayabiliriz; Küreselleşme ile beraber sermaye hareketleri, hem hacimsel olarak artmakta hem de kısa vadeli ve spekülasyon amaçlarına yönelmekte ve sıcak para olarak tabir ettiğimiz olgunun ortaya çıkmasını sağlamaktadır.

1990'lı yıllar ile dünyada portföy yatırımları ve diğer yatırımların payı daha hızlı bir artış göstermiştir. Hacim ve karakter açısından biçim değiştiren yabancı sermaye hareketlerinin özellikle gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerini olumsuz yönde etkilediği, bu ülkelerde makro ekonomik istikrarsızlığa sebep olduğu ve ekonomik krizlerin sorumlusu olduğu görülmektedir. Arbitraj peşinde koşan, daha seçici davranan, kısa vadeli ve spekülasyon amaçlarına yönelen

²³ Hürriyet Ekonet, "Asya'da dev bir serbest ticaret bölgesi kuruluyor", <http://www.hurriyet.com.tr/ekonnet/13359895.asp>, (Erişim Tarihi: 01/02/2010)

sermaye hareketlerinin hacminin büyümesi, gelişmekte olan ülkelerde ekonomik kriz potansiyelini artırmaktadır.²⁴

Hızlı liberalleşme ve uluslararasılaşma politikaları enflasyon oranının başarılı bir şekilde düşürülmesine rağmen uluslar arası para hareketlerinin yüksekliği nedeniyle kırılgan bir yapıya sahip olmakta ve bunun sonucunda ülkelerin endüstrileşmemesi ve yüksek işsizlik sorunlarını ortaya çıkarmaktadır.²⁵

Öte yandan, küreselleşme sürecinin gelişmiş ülkelerde yoğun işsizliğe neden olduğu ve özellikle niteliksiz işgücünün acımasız rekabetin kurbanı olduğu görülmektedir. Küreselleşmenin ortaya koyduğu şiddetli rekabet ortamı düşük işgücü maliyetine sahip gelişmekte olan ülkeler emek yoğun üretimine dayalı mallarda karşılaştırmalı üstünlük sağlamaktadır. Bu durum gelişmiş ülkelerin tekstil, demir-çelik, gıda gibi daha çok emek yoğun ve niteliksiz işgücünün istihdam edildiği endüstrilerdeki rekabet gücünü alabildiğine zorlamaktadır. Hızla artan rekabet, gelişmiş ülkeleri daha düşük ücretli işgücü kullanımına ya da arayışlara zorlamaktadır. Bu durum söz konusu ülkelerde işsizliği artırmakta, hem de işgücünün işveren karşısında pazarlık gücünü zayıflatmaktadır. Bu durum ise ücretlerin düşmesine neden olmaktadır.

2009 yılında Çin'de otomotiv sanayinde çalışan bir işçi ayda 60 dolar kazanırken, Almanya ve İtalya'da aynı sektörde istihdam edilen bir işçi ise saatte 60 dolar kazanabilmektedir.

Bunun gibi, ucuz işgücüne sahip olan Çin ile önümüzdeki dönemde gelişmiş Batı ülkelerinin rekabet etmesi hiç te kolay olmayacaktır.

Küreselleşme gelişmekte olan ülkelerdeki niteliksiz işgücünü zora sokmaktadır. Dünya çapında artan ticaret ve yatırım fırsatları global firmalara faaliyet gösterdikleri bölgelerde muazzam sermaye ve nitelikli işgücü arzı sunarken, niteliksiz işgücü yada toprak gibi mobil olmayan üretim faktörleri bundan istifade edememekte ve niteliksiz işgücünde arz fazlalığı ortaya

²⁴ Berber, a.g.e., s. 35

²⁵ Alfredo Saad-Filho, Maria de Lourdes R.Mollo, "Inflation and stabilization in Brazil: A political economy analysis", **Review of Radical Political Economics**, Volume 34, Issue 2, Spring 2002, Pages. 109-135

çıkılmaktadır. Niteliksiz işgücü piyasasındaki artan arz fazlalığı düşük olan ücretleri daha da düşürmekte ve neticede bu kesimin hayat standartlarını kötüleştirmektedir. Küreselleşmenin gelişmiş ülkelerde sadece niteliksiz işgücü üzerindeki olumsuz bir etki yapmakla kalmadığı, aynı zamanda ekonomik güvensizliği artırdığı ve sosyal güvenlik sisteminin zayıflamasına yol açtığı belirtilmektedir.

Sosyal güvenlik sistemi öyle eleştirilere maruz kalmaktadır ki kapitalizmin kalesi kabul edilen ABD'de bile halka yayılmış geniş bir sağlık kapsamına sahip sosyal güvenlik sisteminin devlet tarafından sağlanması durumunda uzun vadede tasarrufları artırarak ekonomik krize bir çözüm bile oluşturabileceği tartışılmaktadır.²⁶

Bu gelişmeler ise gelişmiş ülkelerde serbest ticaret ve sermaye hareketlerine karşı politik baskıların ve dolayısıyla da korumacı eğilimlerin artmasına sebebiyet verebilmektedir. Gelişmiş ülkeler, gelişmekte olan ülkelerin emek yoğun üretim yapan endüstrilerdeki rekabetine dayanamayınca, endüstrilerini dış rekabete karşı koruma yollarına başvurmaktadır. Gerçi GATT müzakereleri korumacılığı engelleyici tedbirler içermekte ise de gelişmiş ülkeler mevzuat boşluklarından faydalanma ya da bir başka gerekçeyle korumacılığın arkasına sığınmaktadırlar.

Küreselleşmenin bir başka belki de en önemli olumsuz etkisi, dünyanın herhangi bir ülke veya bölgesinde ortaya çıkan ekonomik bir krizin birbirine sıkı sıkıya bağlı, birbiriyle entegre olmuş mali piyasalar yoluyla kısa zamanda bütün dünyadaki diğer ülkeleri de ekonomik krizin etkisi altına alabilmesidir. 2008 küresel krizi ABD'de başlayıp, kısa bir süre içerisinde Avrupa'yı ve dünyanın diğer bir çok bölümünü etkisi altına almıştır. Küreselleşmenin öncülüğünü yapan ve dinamik gücünü oluşturan şirketler, ekonomik kriz dönemlerini sermayelerini artırarak veya başka bir şirketle özellikle yabancı şirketlerle birleşme, yoluna giderek aşmaya çalışmaktadırlar.

²⁶ John Laitner, "Comment on: David Bloom, David Canning, Rick Mansfield, and Michael Moore's "Demographic change, social security systems, and savings", **Journal of Monetary Economics**, Volume 54, Issue 1, January 2007, Pages. 115-117

1.1.4.Küresel Mali Kriz

Küresel mali kriz; adından da anlaşılacağı gibi bütün dünyayı etkileyen ve çıkış yeri dünyanın herhangi bir ülkesi ya da bölgesi olan ve çıkış nedeni ülke veya bölgedeki ekonomik istikrarsızlıklar, mali buhranlar ve de bu bunalımların genellikle kötü yönetimler sonucunda ülkeyi aynen bir sarmaşık gibi sararak ekonomik olarak ülkeleri dar boğaza sokan, yerinde bir benzetmeyle bir ekonomik kalp krizi olarak tanımlanabilir. Söz konusu krizler, zamanla atlatılsa da, ülkeler üzerinde ağır yaralar bırakabilmektedir.²⁷

Kapitalizmin bütün derin krizleri bir depresyonu getirmektedir. Sermaye büyük ölçüde atıl kalmakta, üretim ve yeniden üretim daralmakta, birkaç çeyrek üstüste negatif büyümeler yaşanmakta ve işsizlik artarak reel gelirler düşmektedir.

Sermaye hareketlerinin serbestleşmesi kuralsızlığı da beraberinde getirmektedir. Sistem öyle hızlı bir değişim içine girdiğinde, bankalara konulan kurallar mali sektöre yetmez olur. Sektör o kuralların dışına taşmaya başlar. Ya da belki daha doğru bir ifadeyle sektör bu kuralların dışına taşıacak enstrümanları hızla devreye sokar.

Önceki paragraf ile özetlenen gelişmeler, mali sektörün hacminin reel sektöre göre misliyle büyümesine ve doğal olarak da risklerin artmasına yol açmıştır. 2000'lerin başından bu yana dünya yüzde 40 dolayında büyümüş durumdadır. Oysa varlıkların değerini ifade eden kâğıtların değeri ise üç, dört kat artmış haldedir. Bu uyumsuzluk büyük ölçüde kuralsızlıktan kaynaklandı. Kurallara bağlı olan bankacılık sektörü sektörü kredilerini bu oranda büyütemedi ama onları paketleyip başka enstrümanlara büründürerek inanılmaz bir hacim yaratmayı sağladı.

Sanal dünya ile reel dünya arasında bir uyumsuzluk olması normaldir. Ama bu uyumsuzluk bugünkü anormal boyuta ulaştığında sistem bunu taşıyamamaktadır.

Ekonomide politika iktidarsızlığı diye bir kavram vardır. En bilinen biçimi yeni klasik okul üyeleri tarafından ortaya atılan rasyonel bekleyişler teorisiyle gündeme gelmiştir. Kısaca herkesin her şeyi bildiği ve önlemlerini önceden aldığı bir ortamda ekonomi politikası iktidarsız hale gelir biçiminde özetlemek mümkündür.

²⁷ <http://www.emrecirak.com/kuresel-mali-kriz-uzerine-bir-arastirma>, (Erişim Tarihi: 22/03/2009)

Ekonomik sistem küreselleşinceye kadar bilinen politika iktidarsızlığı aşağı yukarı bununla sınırlıydı. Küreselleşme olgusu, ekonomilerin birbiriyle çok daha fazla ilişkili hale gelmesine yol açtı. Bir yandan Dünya Ticaret Örgütü üyeliği bir yandan bölgesel ekonomik veya siyasi birlikler bu ilişkileri artırdı. Sonuç olarak karşımıza ulus devletlerin ekonomi politikası uygulamasında iktidarsızlaşması olgusu çıktı. Bunun en tipik örneği dış ticaret politikasında görülmektedir.

Küresel sisteme dahil olan ülkelerin hiçbiri artık eskisi gibi ithalata sınır koyma, tarife artırma, kota uygulama gibi yetkileri kullanamamaktadır. Sermaye hareketlerinin serbestleşmesi başka iktidarsızlıkları da birlikte getirdi. Bugün artık ekonomi politikası denildiğinde yalnızca iç vergilerle oynamak ve faizleri etkilemekten başka bir seçenek akla gelmemektedir.

Değişimler eğer kural koymak ya da denetim mekanizmaları geliştirmekten daha hızlı biçimde oluşursa sonuçta sistem tıkanmasına yol açmaktadır. Kapitalist dünya bunu 1930'larda yaşamıştır. Sanayi devriminin ardından gelişen mali sektör öylesine hızlı büyümüştü ki, sanal dünya ile reel dünya arasındaki uçurumun bir düzeltme işleminden geçmesi kaçınılmaz hale gelmişti.

İçinde bulunduğumuz küresel kriz mali sektörle ile reel sektör arasındaki uyumsuzluğun artmasından çıktı. Kapitalizm şimdiye kadar irili ufaklı birçok kriz yaşadı. Önümüzdeki dönemde de yaşamaya devam edeceğini söylemek yanlış olmayacaktır.

Küresel mali krizler her kriz anlayışında olduğu gibi doğru ve gerçekçi hamleler ile yeni fırsatlar yeni olanakların değerlendirilmesi olarak ta görülebilmektedir. Bununla birlikte, unutulmaması gereken batan, yıkılan bir sistemin üzerine kurulabilecek yeni fırsatlar denilen yeni yapılar, eğer sistem düzeltilmedikçe ve hatta eskisinin yerine daha sağlıklı bir sistem kurulmadıktan sonra fırsat denilen yeni olgular daha büyük yıkımlara hatta yok oluşlara sebep olabilecektir.

İkinci bölümde, 2008 küresel krizinin kökenleri, oluşumu ve nedenleri üzerinde durulacaktır.

1.2. 2008 KÜRESEL EKONOMİK KRİZİNİN OLUŞUMU VE NEDENLERİ

1.2.1. 2008 Küresel Ekonomik Krizinin Oluşumu

2000'li yılların başlarında, ABD'de faizlerin son derece düşük olması sebebiyle, özellikle orta ve alt gelir grubuna mensup kişiler yoğun olarak, değişken faizli kredileri kullanmaya başlamışlardır. Bununla birlikte, ABD Merkez Bankası'nın bir süre sonra faiz oranlarını artırarak konut sektörünü durgunluğa sokması, 2008 küresel krizin gün ışığına çıkmaya başlamasına sebebiyet vermiştir.

Konut satış fiyatları ile kira gelirlerinin de piyasa düzeyinin altına inmesiyle, söz konusu krediyi kullanan düşük gelirli gruplar, kredilerini düzenli olarak ödeyemez hale gelmiş, bankaların tüketicilere satın alacakları ev ve dairelerin bedelinin tamamını, hatta değerinin yüzde 110 oranında borçlanma fırsatı vermesi, kredilerin geri dönüşünü zora sokmuştur. ABD'de bankalar konut kredileri için gereken parayı yatırım bankalarında ihraç ettikleri tahviller ile borçlanarak sağladıkları için kredilerin geri dönüşümü zora girince, yatırım bankaları ve ABD mortgage piyasası hızlı bir şekilde krize doğru sürüklenmeye başlamıştır.

Bir sonraki safhada ise, birbirini tetikleyen kredilerinin yapısının bozulması, faiz yapısının uyumsuzlaşması, konut fiyatlarındaki balon artışlar, menkul kıymetlerin fonlanmasında yaşanan sıkışıklık, kredi türev piyasalarının genişlemesi ve kredi derecelendirme sürecindeki sorunlar ortaya çıkmıştır.²⁸

Vade ve faiz yapısındaki uyumsuzlukların gerek bireysel konut kredilerinde gerekse firmaların maliyetlerinin artışında etken olarak diğer sorunları tetiklediği düşünülmektedir.

Kriz başlangıçta bir mortgage krizi olarak ortaya çıkmakla birlikte, takip eden süreç içerisinde kriz bir likidite krizine dönüşmüştür. ABD'de 2007 yılında, finans ve sigorta, gayrimenkul, inşaat ve madencilik sektörü başta olmak üzere toplam dört sektörün büyüme hızının yavaşlamasıyla genel ekonominin büyüme hızı da yavaşlamıştır. Ekonomik büyümenin yavaşlamasına neden olan reel sektör de doğal olarak mortgage krizinden olumsuz olarak etkilenmiştir.

²⁸ <http://arsiv.ntvmsnbc.com/news/460082.asp>, (Erişim Tarihi: 22/02/2009)

Faiz oranlarındaki değişim kredi piyasasında daraltıcı etki yapmış, kredi piyasasında 2006 yılında yüzde 13.2 oranında artış sağlanırken, 2007 yılında bu oran yüzde 4.8 olarak gerçekleşmiştir. Yatırımcıların risk almadan kazanç elde etme isteği ise, maliyeti düşük, kolay kredi imkanlarına bağlı olarak tüketicilerin aşırı borçlanmasına ve kontrolsüz kredi genişlemesine neden olmuştur.

Reyting kuruluşlarının, yüksek riskli kredilere dayalı menkul kıymetlerin notunu düşürmesi, bu menkul kıymetlere yatırım yapan kurumsal yatırımcıların portföylerinde tuttıkları ve kredi notu düşürülen menkul kıymetler için yeniden değerleme yapmalarını zorunlu hale getirmiş, kurumsal yatırımcıların portföy değerlerinin düşmesi sonucu ise, bu menkul kıymetlerin, asıl defter değerlerinden çok daha düşük değerlerle değerlendirilmeleri nedeniyle, 400-500 milyar dolarlık portföye sahip kurumsal yatırımcılar, ABD'de değerlendirdikleri bazı yatırım fonlarını dondurmak zorunda kalmışlardır.

Krizin derinlemeye başlamasıyla, ABD'de bankalar iflas etmeye başlamış, ve ABD'de Wall Street yatırım bankacılığı olarak tabir edilen bankacılık modeli çökmüştür.²⁹

Küresel kriz ABD'de kredi kriziyle başlamış, finansal piyasalara yansımaları sonucunda da dalganın şiddeti artmış ve dünya bu krizden yoğun olarak etkilenmiştir. Kredi krizinden kast edilen, mortgage piyasasına ilişkin sorunlar yumağıdır. Mortgage sektörü üç yıl önce sorun yaratmaya başlamış, ABD'de bazı finansal kuruluşlar 5 yıl önce, kredibilitesi zayıf olan kişilere de mortgage kredisi vererek, geri dönüşü riskli bir mali yapıya girmişlerdir. Faizlerin düşük olması nedeniyle özellikle orta ve alt gelirdeki kişiler değişken faizli kredileri kullanmış, ancak ABD Merkez Bankası'nın faiz oranlarını arttırması ile konut sektörü durgunluğa girmiştir. Kredi alanlar kredilerini düzenli ödeyemez hale gelmiş, kredilerin geri dönüşümü de zora girince yatırım bankaları ve ABD mortgage piyasası için da zorlu günler başlamıştır. Kriz böylece, mortgage krizi olarak başlasa bile 'likitide krizine' dönüşmüştür.³⁰

²⁹ <http://arsiv.ntvmsnbc.com/news/460082.asp>, (Erişim Tarihi: 23/02/2009)

³⁰ Yaprak Sevil COŞKUN, Zeynep BALATAN, "Küresel Mali Krizin Bankacılık Sektörüne Etkileri ve Türk Bankacılık Sektörünün Veri Zarflama Analizi ile Bilançoya Dayalı Mali Etkinlik Analizi", *Ege Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü, 12. İktisat Öğrencileri Kongresi* (7-8 Mayıs 2009, İzmir), s. 16, http://www.tcmb.gov.tr/yeni/iletisimgm/sevil_coskun-zeynep_balatan.pdf, (Erişim Tarihi: 18/11/2009)

Küresel krizin finansal piyasalara bulaşması sonucunda kriz daha da kuvvetlenmiş ve tüm krizlerde olduğu gibi finansal sektörden sonra reel sektörde bu krizden üzerine düşen payı fazlasıyla almıştır.

Finansal sektör, fon arz edenler ile talep edenlerden oluşmaktadır. Küresel krizin nedenlerinin sorgulanması aşamasında, finansal piyasalarda yer alan kişi ve kurumların davranışlarını göz önünde bulundurmak gerekmektedir.

Mali sektör zayıftır. Mali sektörün zayıflığı, yeteri kadar ciddi bir mali sektör gözetim ve denetim mekanizmasının bulunmaması, mali sektöre ilişkin erken uyarı mekanizmalarının işlemlerini engelleyecek eksikliklerin olması, mali sektöre ilişkin kuralların ciddi olarak uygulanmamasından kaynaklanmaktadır. Mali sektörün gereği kadar şeffaf olması da gerekmektedir.

Bu süreçte dış ticaret açıkları artışlar yaşanmış, borçlanma yöntemlerinde sakıncalı olarak görülen 'kısa vadeli borçlar' hızla büyümüştür. Kısa vadeli borçlarla uzun vadede getiri sağlayacak yatırımlar finanse edilmiştir.

Düşük faiz ve bol para yatırımcıları riskli varlıklara yöneltmiş, talep, fiyatları baskı altına almıştır. Sub-prime kredileri dönmemiş ve piyasa yıkıcı sonuç riskini keşfetmiştir.

Ucuz para dünya genelinde borçlu satın almaları yaygınlaştırmıştır. Bankalar sahip oldukları mevduattan daha fazla borçlanmıştır. Yüksek getirili yatırım çılgınlığı bankaları mortgage alanında menkul kıymet varlıkları üretmeye ve bunları yatırımcıları satmaya yöneltmiştir. Bununla birlikte, bankalara güvenin çökmesini müteakip, kimse borcun nerede olduğunu bulamamıştır. Söz konusu durum piyasalara müdahalelerin başlamasına neden olmuştur. Güçlü konumlarda bulunanların verdikleri yanlış kararlar ise sistematik risk tehlikesini daha da büyütülmüştür.

1929 dünya ekonomik krizinin, 2008 finansal kriziyle benzerlikleri ve ayrılıkları bulunmaktadır. Ekonomistlerin benzerlik konusunda hem fikir olduğu noktalar; bankaların yapılanmalarındaki bozukluk, yetersiz düzenleme ve denetleme sisteminin olmaması ya da yeterince şeffaf olmaması olarak ifade edilmektedir.

2008 küresel krizinin ne kadar büyük olduğu aslında 1929 yılındaki krizle karşılaştırılmasından anlaşılmaktadır. Şimdilerde "Global kriz bu kadar büyükse 1930'lu yıllardaki ekonomik buhran önümüzdeki senelerde kendini gösterecek mi?" diye sorular sorulmaktadır. Fakat bugünkü krizde likitide ile piyasa rahatlatılmaya çalışılmaktadır.³¹

1929 yılında Amerikan yönetimi, "müdahale etmeyin, rahat bırakın" politikasını benimsemiş, ancak 1929 krizi, ekonominin kendi yolunu bulmasını beklemenin toplumsal maliyetinin kaldırılamayacak kadar büyük olabileceğini göstermiştir. Bugün piyasanın kendiliğinden dengeye gelmesi için beklenmemekte, her krizden sonra olduğu gibi mali sistemin düzeltilmesi için devlet müdahalesine başvurulmaktadır.³²

1.2.2. Küresel Ekonomik Krizinin Nedenleri

Söz konusu bölümde küresel krizin nedenleri; likidite bolluğu ve özensiz krediler, menkul kıymetletleşirme, saydamlık etkisi, derecelendirme kuruluşları ve düzenleyici denetleyici kuruluşlar olarak beş ana madde çerçevesinde irdelenmektedir.

1.2.2.1 Likidite Bolluğu ve Özensiz Krediler

2000 yılından 2006 yılının sonlarına kadar finansal piyasadaki likidite sürekli yükselmiştir. Kriz öncesindeki bollaşan bu likiditenin karlı operasyonlara dönüştürülmesi banka sisteminin karşılaştığı en önemli sorunlardan birisi olmuştur. Bu operasyonların başında konut kredileri gelmektedir. Bankalar herhangi bir iş geliri veya varlığı olmayan kişilere bile kredi vermeye başlamışlardır. Kamuoyunda NINJA (No income, no job, no asset) kredileri olarak bilenen bu uygulamalar varlık fiyatlarının özellikle konut fiyatlarının çok hızlı bir şekilde artmasına yol açmıştır. Bir kısım konut kredisinde başlayan geri ödeme problemleri sonucunda banka portföylerindeki hacizli konut sayısı artmaya başlamıştır. Bankaların bu konutları piyasaya arz etmesi konut fiyatlarında düşüşe yol açmıştır. Bu durumda halen kredisini ödemekte olan bazı konut kredisi kullanıcılarının ellerindeki evlerin değeri

³¹ <http://www.emrecirak.com/kuresel-mali-kriz-uzerine-bir-arastirma>, (Erişim Tarihi: 22/03/2009)

³² <http://www.cnnturk.com/2008/ekonomi/genel/09/25/1929.kriziyle.bugunku.kriz.benziyor.mu/494728.0/index.html>, (Erişim Tarihi: 11/01/2009)

kalan kredi ödemelerinin net bugünkü değerinin altında kalmıştır. Dolayısıyla bu kişiler de evlerinin anahtarlarını zarflara koyup (jungle mail) bankalara göndererek kredi geri ödemelerinden vazgeçmişlerdir. Burada dramatik olan şey kredi geri ödemelerinin bankalar tarafından diğer mali kuruluşlara satılması ve bu evleri teminat olarak alan sermaye piyasası araçlarının yaygınlığıdır. Bu nedenle zararlar domino taşları gibi bir mali kuruluştan diğerine sirayet ederek büyümüş ve mali sistemin temel taşları niteliğindeki kuruluşların iflasına yol açmıştır.³³

1.2.2.2 Menkul Kıymetleştirme

Menkul kıymetleştirmeyi kısaca nakit akışlarının bir havuzda toplanması ve yatırımcılara satılmak üzere mali bir varlık olarak menkul kıymetler üretilmesi olarak tanımlayabiliriz.³⁴

ABD'de likiditenin bol olduğu dönemde (2000-2006) menkul kıymetleştirme sayesinde bireyler normalden fazla kredi kullanmışlardır.

Risk paylaşımı, yüksek getiri iştahı, bankaların yasal sermaye yükümlülüklerini yerine getirmelerinde kolaylık sağlaması, risk taşımadan ya da daha fazla mevduata ihtiyaç duymadan bankaların yeni kredileri finanse etmelerinin sağlanması menkul kıymetleştirmeyi özendiren hususlardır. Menkul kıymetleştirmenin krizin sebeplerinden birisi olarak değerlendirilmesinin ana sebebi bu sayede riskin bir kurumdan diğerine aktarılmasının kolaylaşmasıdır. Örneğin mortgage kredisi veren bir banka kredilerin geri ödemelerini menkul kıymetleştirerek kısmen veya tamamen bir yatırım bankasına veya bir mortgage kuruluşuna satmaktadır. Bu mekanizma kriz durumunda mali sistemi kırılğan bir hale getirmektedir. Şöyle ki banka tarafından yapılan menkul kıymetleştirme sayesinde kredi ödemelerindeki aksama hem krediyi veren banka hem de menkul kıymeti satın alan diğer finansal kuruluşlar için zarar anlamına gelmektedir. Nitekim, FED Eski Başkanı Greenspan krizin sadece kredilerden kaynaklanmadığını asıl nedenin bu kredilerin paketlenerek tekrar satışı olduğunu ifade etmiştir.³⁵

³³ Doğan ALANTAR, "Küresel Finansal Kriz: Nedenleri ve Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme", s. 2, http://www.finanskulup.org.tr/assets/maliyefinans/81/Dogan_Alantar_Kuresel_Finansal_Kriz_Nedenleri_Sonuclari_MFY81.pdf, (Erişim Tarihi: 18/10/2009)

³⁴ <http://en.wikipedia.org/wiki/Securization>, (Erişim Tarihi: 25/03/2009)

³⁵ <http://www.reporonbusiness.com>, (Erişim Tarihi: 22/01/2009)

1.2.2.3 Saydamlık Eksikliği

Gelişmiş ülkelerde ve özellikle ABD'de neredeyse birbirinden ayrı her fonksiyon için ayrı bir mali kurum ve mali araç oluşturulmuştur. Bu kurum ve araçlar birbiri ile irtibatlı ve girift ilişkilere sahiptir. Örneğin faiz haddi türev piyasaları forward swap işlemlerinden dalgalı swape kadar bir çok finansal araç sunmaktadır.³⁶

Finansal araçların bu karmaşık yapısının anlaşılmasında önemli bir zorluk söz konusudur. Sıradan yatırımcılar için her gün değişen yenileşen ve farklılaşan finansal araçları takip etmek mümkün değildir. Hele de özellikle anlaşılmamak istendiğinde ciddi bir saydamlık sorunu ile karşılaşmaktadır.

Saydamlıktaki bir diğer eksiklik "asimetrik bilgi" diye adlandırılan olgudur. Bu halde, bilgi yatırımcılara firmalara ve diğer aktörlere farklı hızlarla ve farklı biçimlerde ulaşmaktadır. Örneğin "insider trading" aslında bir tür asimetrik bilgidir. Yasal yaptırımlarla bu tür bilgilenmenin önüne geçilse bile suç teşkil etmeyen asimetrik bilgilenme/bilgilendirme problemini aşmak çok kolay değildir. Ampirik araştırmalar finansal krizle saydamlık eksikliği arasında ters yönlü bir ilişki olduğunu göstermektedir.³⁷

Saydamlık arttıkça daha az finansal kriz oluşmaktadır. Bu tür araştırmalarda gelişmekte olan ülkeler genellikle daha az şeffaf olarak tanımlanmıştır ancak ironik bir biçimde son küresel kriz şeffaflığın en fazla olduğu düşünülen "gelişmiş dünya" da baş göstermiştir.

Artık "saydamlığın" tanımı ve ölçütlerinin yeniden belirlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu krizde banka ve brokerların ne çeşit varlıklara sahip oldukları bu varlıkların değerinin ne olduğu hatta bunların muhatabının kimler olduğu yeterince şeffaf olarak belirlenmemiştir. Bu problemler, türev diye adlandırılabilir kompleks

³⁶ Jeff Madura, **Financial Market and Institutions**, 7 th Edition, Thomson South Western, 2006, s. 442-445

³⁷ Gil Mehrez, Daniel Kaufmann, "Liberalization, Transparency and Financial Crisis", Ağustos 1999, s. 21, <http://siteresources.worldbank.org/INTWBIGOVANTCOR/Resources/mehrez1.pdf>, (Erişim Tarihi: 21/01/2010)

ticari sözleşmelere sahip Lehman Brothers gibi firmaların iflasları sonucu ortaya çıkan riskin hesaplanması ve analiz edilmesini zorlaştırmıştır.³⁸

1.2.2.4 Derecelendirme Kuruluşları

Derecelendirme kuruluşları ile ilgili en önemli problem çıkar çatışmasıdır (conflict of interests). Bankalarla ve diğer mali kuruluşlarla ilgili notlar veren rating kuruluşları bu firmalar tarafından finanse edilmektedir. Hal böyle olunca derecelendirme kuruluşlarının objektif değerlendirme yapma kabiliyetleri azalmaktadır.

Diğer yandan derecelendirme kuruluşları firmaların finansal problemlerini her zaman tespit edememektedirler. Bazen de sorunu kısmen veya çok gecikmeli olarak görebilirler. Örneğin, Enron'un iflas başvurusundan çok kısa bir süre öncesine kadar derecelendirme kuruluşları firmanın problemleri olduğunu tespit edememiştir.³⁹

Tabii ki bunda Enron'un gerçeğe aykırı şekilde hazırladığı mali tablolarının da etkisi vardır.

Rakamlarla yalan söyleyerek yatırımcıları yanlış yönlendiren Enron şirketi finansal denetime olan güveni sarsmıştır.⁴⁰

Derecelendirme kuruluşları finansal enstrümanları dizayn eden bankalar ve enstrümanın alıcıları kadar dayanak varlık hakkında enformasyona sahip olmayabilirler. Bir diğer sorun derecelendirme kuruluşlarının sadece temerrüt riskini derecelendiriyor olmasıdır. Halbuki likidite riski ve rating değiştirme riskinin de ölçülmesi gerekmektedir. Derecelendirme kuruluşlarından hizmet alanların derecelendirme hizmetlerinin bu dar kapsamından haberdar değildirler.⁴¹

³⁸ Eric Wasserstom, "On the Financial Crisis: It's Not Just Weak Oversight", **The New York Times**, 17 Eylül 2008

³⁹ Madura, a.g.e, s. 47

⁴⁰ Nihel Chabrak, Nabya Daidj, "Enron: Widespread myopia", **Critical Perspectives on Accounting**, Volume 18. Issue 5. July 2007, pages. 539-557

⁴¹ Turalay KENÇ, "Küresel ve Ulusal Finansal Sistemde Yeni Mimari Arayışları", *BDDK 8. Kuruluş Yılı Dönümü Konferansı* (29 Ağustos 2008, İstanbul), <http://www.bddk.org.tr> / WebSitesi / turkce / Kurum _ Bilgileri/Yil_Donumu/5307KENC-sunus.pdf, (Erişim Tarihi: 31/01/2010)

Son finansal kriz öncesinde de derecelendirme kuruluşları çok etkin çalışmamıştır. Ancak finansal kriz başladıktan sonra kredi notları düşürülmüştür. 2007'nin üçüncü çeyreğinden 2008 in ikinci çeyreğine kadar geçen bir yıllık dönemde iki büyük derecelendirme kuruluşu tarafından 1,9 trilyon Dolarlık mortgage destekli menkul kıymetin notu düşürülmüştür.⁴²

1.2.2.5 Düzenleyici Denetleyici Kuruluşlar

Düzenleyici denetleyici kuruluşların özellikle de FED'in değişen risk ortamına karşı önlem almakta geciktiği söylenebilir. FED başkanı Mayıs 2007 de yaptığı bir açıklamada konut piyasasındaki sıkıntıların ekonominin geri kalanına ve finansal sisteme yayılacağını beklemediklerini dile getirmişti.⁴³

Pratikte ise tam tersi oldu. 2,5 yıl içinde konut piyasasında başlayan sorunlar tüm finansal sistemi ve reel ekonomiyi etkisi altına aldı. Daha da kötüsü başka ülkelere yayılarak küresel bir boyut kazandı. ABD'de birçok eyalet aşırı riskli mortgage borçlarının menkul kıymetleştirilerek satışını önlemeye çalışmış ancak ABD Hazinesi bazı büyük bankaların istekleri doğrultusunda federal yasalar çiğnendiği gerekçesiyle buna karşı çıkmıştır.⁴⁴

Başka bir örnek hedge fon regülasyon talepleri ile ilgilidir. SEC (ABD Sermaye Piyasası Kurulu), 1 Şubat 2006 tarihi itibarıyla Yatırım Danışmanlığı Kanunu kapsamında kayıt yükümlülüğü getirerek, varlıkları 25 milyon Doları veya yatırımcı sayısı 15'i aşan hedge fonların yöneticilerinin kayıt altına girmesini istemiştir. SEC'nin risk esaslı bir yaklaşımla çıkardığı bu yeni kural bir hedge fon yöneticisi tarafından mahkemeye taşınmış ve Bölgesel Yüksek Mahkeme Haziran 2006'da SEC'nin yeni düzenlemesini iptal etmiştir.⁴⁵

Üçüncü bölümde, 2008 küresel krizinin Türkiye ekonomisi üzerinde oluşturduğu temel etkileri irdelenmektedir.

⁴² http://en.wikipedia.org/wiki/Image:MBS_Downgrades_Chart.png, (Erişim Tarihi: 22/02/2009)

⁴³ FED Başkanı Ben Bernanke'nin açıklamaları, <http://www.minyanville.com/articles>, (Erişim Tarihi: 26/02/2009)

⁴⁴ Hadiye ASLAN, "Küresel ve Ulusal Finansal Sistemde Yeni Mimari Arayışları", *BDDK 8. Kuruluş Yılı Dönümü Konferansı* (29 Ağustos 2008, İstanbul), http://www.bddk.org.tr/WebSitesi/turkce/Kurum_Bilgileri/Yil_Donumu/5309ASLAN-sunus.pdf, (Erişim Tarihi: 31/01/2010)

⁴⁵ Alantar, a.g.e, s. 17

1.3. 2008 KÜRESEL KRİZİNİN TÜRKİYE EKONOMİSİ ÜZERİNDE TEMEL ETKİLERİ

ABD'de 2007'nin ortalarında başlayan finansal kriz, 2008'de tüm dünyaya yayılarak küresel bir krize dönüşürken, Türkiye'de ise krizin yansımaları özellikle 2008 yılının son aylarında reel sektör üzerinde belirginleşmeye başlamıştır. İç ve dış piyasalardaki daralmadan olumsuz etkilenen Türkiye ekonomisi, 2008 yılını büyüme hızında yavaşlama, yüksek cari açık ile otomotiv ve tekstil gibi ekonominin önde gelen lokomotif sektörlerinde daralmalar ile geçirmiştir.

Küresel krizin etkisiyle yavaşlayan Türkiye ekonomisi, 2008'in üçüncü çeyreğinde yüzde 0,5, 2008 dokuz aylık dönemde ise yüzde 3 büyümüştür. 2008'in üçüncü çeyreğinde yüzde 0,5 düzeyinde gerçekleşen büyüme hızı, 27 çeyrektir üst üste büyüyen Türkiye ekonomisinde kaydedilen en düşük büyüme oranı olmuştur.⁴⁶

2008'in dördüncü çeyreğinde ise Türkiye ekonomisi yüzde 6,5 ile eksiye geçmiştir.⁴⁷

Yedi yıllık büyüme süreci sonunda Türkiye ekonomisi, küresel kriz nedeniyle önce yavaşlamış, sonra da daralma yaşamıştır.

Küresel krizin etkisiyle yavaşlayan Türkiye ekonomisinde 2008 yılında büyüme yüzde 3'ün altında yüzde 1 seviyesinde gerçekleşmiştir. Söz konusu büyüme oranı, 2002 yılının ilk çeyreğinden itibaren aralıksız büyüyen Türkiye ekonomisinde "27 çeyrektir" kaydedilen en düşük oran olmuştur.

Buna mukabil Türkiye ekonomisinin büyüme hızı 2002'de yüzde 7,9, 2003'de 5,9, 2004'de yüzde 9,9, 2005'de yüzde 7,6, 2006'da yüzde 6,9, 2007'de de yüzde 4,6 olmuştur.⁴⁸

Küresel ekonomik krizin etkisiyle önce yavaşlayan, ardından da yaklaşık 7 yıllık bir büyüme sürecinin ardından ilk kez 2008'in dördüncü çeyreğinde yüzde 6,5

⁴⁶ "Rakamlarla 2008 Türkiye ekonomisi", <http://www.tumgazeteler.com/?a=4434541>, (Erişim Tarihi: 13/01/2009)

⁴⁷ "Rakamlarla 2009'da Türkiye ekonomisi", http://www.finansgundem.com/haber/oku/ichaber/16342/rakamlarla_2009da_turkiye_ekonomisi, (Erişim Tarihi: 11/05/2009)

⁴⁸ T.C Maliye Bakanlığı, Yıllık Ekonomik Rapor, Ankara, 2008

ile eksiye geçen Türkiye ekonomisi, 2009 ilk çeyrekte yüzde 14,7, ikinci çeyrekte yüzde 7,9, üçüncü çeyrekte yüzde 3,3 olmak üzere, dokuz aylık dönemde yüzde 8,4 küçülmüştür. Ekonomide yaşanan daralma işsizliği de artırmış, işsizlik oranı Şubat 2009 ayı itibarıyla yüzde 16,1'e kadar yükselmiş, bilahare Eylül 2009 ayında yüzde 13,4 olarak kaydedilmiştir.⁴⁹

Söz konusu rakamlar dikkate alındığında, 2008 yılı küresel krizinin Türkiye ekonomisini en yoğun olarak 2009 yılı ilk çeyreği itibarıyla etkilediği görülmektedir.

2009 yılı ilk çeyreği itibarıyla, Türkiye ekonomisinin kaydettiği yüzde 14,7'lik küçülme oranı, Cumhuriyet tarihinde kaydedilen en yüksek ikinci küçülme rakamıdır.

1927 yılında yüzde 12.8 küçülen Türkiye ekonomisi 1939-1945 yıllarını kapsayan İkinci Dünya Savaşı'ndan ekonomik anlamda çok ağır etkilenmesi nedeniyle 1941'de yüzde 10.3 küçülmüştü. 1945'te ise yüzde 15,3 ile tarihinin halen ulaşılamamış en yüksek küçülme oranını görmüştür.⁵⁰

2001 yılında özellikle finans sektörünü etkileyen krizle yüzde 5,7 küçülen Türkiye ekonomisi, daha sonraki yıllarda ise aralıksız büyüme sürecine girmişti. Bununla birlikte, bu kez küresel krizle sarsılan Türkiye'de büyüme hızı 2008'in üçüncü çeyreğinde önemli ölçüde hız kesmiş ve bilahare uzun yıllar sonra ilk kez eksiye geçmiştir.

Sektörel bazda bakıldığında, en yüksek daralma, sabit fiyatlarla yüzde 16.3 ile inşaat sektöründe gerçekleşmiştir. 2009 yılında madencilik ve taşocakçılığı yüzde 6,7, imalat sanayi yüzde 7.2, elektrik, gaz, sıcak su üretimi ve dağıtımı yüzde 3.5, toptan ve perakende ticareti yüzde 10.4, ulaştırma, depolama ve haberleşme yüzde 7.1 küçülmüştür. 2009'da en yüksek büyüme ise yüzde 10.8 ile balıkçılıkta meydana gelmiştir. Büyüme, tarımda yüzde 3.3, oteller ve lokantalarda yüzde 3.9, mali aracı kuruluşların faaliyetlerinde yüzde 8.5, konut sahipliğinde yüzde 4.1, gayrimenkul,

⁴⁹ TÜİK, "İstatistikler", <http://www.tuik.gov.tr>, (Erişim Tarihi: 11/12/2009)

⁵⁰ Radikal, "Ekonomi 8 Yıl sonra ilk kez küçüldü, yüzde 6'lık son çeyrek büyüme sevindirdi", 1 Nisan 2010, <http://www.radikal.com.tr/Radikal.aspx?aType=RadikalHaberDetay&ArticleID=988976 &Date=1.04.2010&CategoryID=101>, (Erişim Tarihi: 05/04/2010)

kiralama ve iş faaliyetlerinde yüzde 4,5, eğitimde yüzde 2, sağlık işleri ve sosyal hizmetlerde yüzde 3,2 olarak kaydedilmiştir.⁵¹

İşsizlik oranı 2009 Ocakta yüzde 15,5, Şubatta 16,1, Martta 15,8, Nisanda yüzde 14,9, Mayısta yüzde 13,6, Haziran'da yüzde 13,0, Temmuz'da yüzde 12,8, Ağustos ve Eylül'de ise yüzde 13,4 olarak kaydedilmiştir. 2009 yılı Eylül ayında toplam istihdam 22 milyon 20 bin kişi, işsiz sayısı ise 3 milyon 396 bin kişi olarak belirlenmiştir.⁵²

2008 yılı aynı ayında ise işsizlik oranı yüzde 10,7, toplam istihdam 21 milyon 802 bin kişi, işsiz sayısı 2 milyon 601 bin kişi olarak belirlenmiştir. İşsizlik oranı 2008 yılında yüzde 11 olmuştu. 2007 yılı işsizlik oranı ise yüzde 9,3, toplam istihdam 21 milyon 882 bin kişi, işsiz sayısı 2 milyon 253 bin kişi olarak tespit edilmişti.⁵³

2009 yılı geneli itibarıyla Türkiye'deki işsizlik oranı yüzde 13,5 olarak kaydedilmiştir.⁵⁴

Sanayi üretiminde 2008 yılının Ekim döneminde yüzde 6,8 oranında gerilerken, 2009 yılı aynı dönemde yeniden artıya geçerek, 15 ay sonra ilk kez sanayi üretiminde yüzde 6,5 oranında artış kaydedildi. 2008 yılının tamamında toplam sanayi üretimi yüzde 0,9 oranında düşerken, madencilik sektöründe yüzde 8,9 üretim artışı olurken, elektrik, gaz ve su sektöründe yüzde 0,4, imalat sanayinde yüzde 8,2 gerileme kaydedilmiştir.⁵⁵

Öte yandan imalat sanayinde kapasite kullanım oranı, 2009 yılı Kasım ayında yüzde 70,7'ye geriledi. 2008 yılı Kasım ayında yüzde 72,9 olan üretim değeri ağırlıklı kapasite kullanımı, 2009 yılı aynı ayında 2,2 puan azaldı.

⁵¹ Radikal, a.g.e.

⁵² TÜİK, "İstatistikler", <http://www.tuik.gov.tr>, (Erişim Tarihi: 21/12/2009)

⁵³ <http://www.haberturk.com/ekonomi/haber/193803-Yuzuilin-krizi-tum-dengeleri-alt-ust-etti.aspx>, (Erişim Tarihi: 12/02/2010)

⁵⁴ T.C Hazine Müsteşarlığı, "Türkiye Ekonomisi Temel Makroekonomik Göstergeler", Nisan-2010, s. 4, <http://www.hazine.org.tr/ekonomi/28.04.2010.pdf>, (Erişim Tarihi: 11/05/2010) adlı çalışmadan yararlanılmıştır.

⁵⁵ "Rakamlarla 2009'da Türkiye ekonomisi", <http://www.milliyet.com.tr/Ekonomi/SonDakika.aspx?AType=SonDakika&ArticleID=1179945&Date=02.01.2010&Kategori=ekonomi&Rakamlarla%202009da%20Turkiye%20ekonomisi>, (Erişim Tarihi: 21/01/2010)

İmalat sanayinde kapasite kullanım oranı, 2007 yılında yüzde 81,10 seviyesinde gerçekleşmişken, söz konusu oran küresel krizin etkisiyle 2008 yılında 64,70 olarak oluşmuştur. 2009 yılında ise kapasite kullanım oranı, yine 2007 rakamının uzağında yüzde 70'in altında olarak yüzde 69,70 olarak gerçekleşmiştir.

⁵⁶

Küresel kriz nedeniyle iş yerlerinin tam kapasite ile çalışmamasının nedenleri arasında talep yetersizliği ilk sırada gelmektedir. İç pazarda talep yetersizliği yüzde 55,4, dış pazarda talep yetersizliği yüzde 29,7 oranında etken olmuştur. Mali imkansızlıklar yüzde 3,4, yerli mallarda hammadde yetersizliği yüzde 3,7, ithal mallarda hammadde yetersizliği yüzde 1,7, işçilerle ilgili meseleler ise yüzde 1,1 oranında etkili oldu.⁵⁷

2008 yılının tamamında 132 milyar 27,2 milyon dolar ihracat, 201 milyar 963,6 milyon dolar ithalat yapılmış, dış ticaret açığı 69 milyar 936,4 milyon dolar, ihracatın ithalatı karşılama oranı yüzde 65,4 olmuştur.

Dış pazarlardaki daralmayla birlikte 2009 yılı son çeyreğine kadar eksi değerlerde seyreden Türkiye ihracatı, 2009 Ekim ayından itibaren dış pazarlardaki talep yükselmesi nedeniyle artış trendine girmiştir.

Türkiye'nin 2009 yılı ihracatı, 2008 yılına göre yüzde 22,6 azalarak 102 milyar 165 milyon dolar, ithalatı da yüzde 30,3 azalarak 140 milyar 775 milyon dolar olarak kaydedilmiştir. Dış ticaret açığı ise yüzde 44,8 düşüşle 38 milyar 611 milyon dolara gerilemiştir.İhracatın ithalatı karşılama oranı 2009'da, 2008 yılına kıyasla yüzde 65,4'ten yüzde 72,6'ya çıkmıştır.⁵⁸

İkinci bölümde Dünyada ve Türkiye'de otomotiv sektörünün durumu ele alınacaktır.

⁵⁶ T.C Hazine Müsteşarlığı, a.g.e, s. 4 adlı çalışmadan yararlanılmıştır.

⁵⁷ http://www.ekonomik-panorama.com/gundem/ekonomi/kapasite_kullanimi_yuzde_70_7.html, (Erişim Tarihi: 29/12/2009)

⁵⁸ T.C Hazine Müsteşarlığı, a.g.e, s. 4 adlı çalışmadan yararlanılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

2.1. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TANIMI

Motorlu karayolu taşıtları, bir yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, yük veya yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere belirli teknik mevzuata göre üretilmiş bulunan dört veya daha fazla lastik tekerlekli taşıt araçlarıdır. Bu araçları üreten sanayi “Otomotiv Ana Sanayi” olarak adlandırılmaktadır. Otomotiv “Yan Sanayi” ise hem taşıt araçları imalat sanayiinde faaliyet gösteren firmalara hem de parktaki araçların parça yenileme talebine yönelik ana sanayi tarafından belirlenen teknik dokümanlara uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten sanayi koludur. Otomotiv sanayi bu iki alt sektörün tümünü kapsamaktadır.⁵⁹

Otomotiv endüstrisi, terim anlamı olarak, motorlu araçları tasarlayan, geliştiren, üreten ve pazarlayan iş sektörü olarak tanımlanmaktadır.⁶⁰

Otomotiv sanayi tedarik zinciri içinde doğrudan ve dolaylı olarak çok geniş istihdam olanakları sağlayan bir sanayi dalıdır. Tedarik zinciri ham madde – tüketici arasındaki tüm işlevleri kapsamaktadır. Burada hedef, tüketicinin talepleri doğrultusunda rekabetçi bir üretimi gerçekleştirmektir. Tedarik zinciri içinde kalite, maliyet, lojistik ve tasarım/teknoloji yönetimi ortaktır. Özellikle araç üretimi ile ham madde ve aksam parça üretiminin tam bir uyum içinde bulunması gerekir. Bu amaçla her alanda motorlu taşıt aracı üretim ile aksam parça üretimi yapan kuruluşlar arasında uzun vadeli stratejik işbirliğinin kurulması gereklidir.

Otomotiv yan sanayi dalında gerek yurt içinde gerekse de yurt dışında faaliyet gösteren firmalara ve bununla birlikte yenileme pazarına doğrudan veya

⁵⁹ İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 3, <http://www.ito.org.tr/Dokuman/Sektor/1-69.pdf>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

⁶⁰ http://tr.wikipedia.org/wiki/Otomotiv_end%C3%BCstrisi, (Erişim Tarihi: 01/03/2010)

dolaylı olarak ana sanayi tarafından belirlenen teknik dökümanlarına uygun orijinal ve eşdeğer mamul, yarı mamul ve sistem üretilmektedir.⁶¹

Otomotiv ana sanayi Tablo-1'de açıklanan 8701, 8702, 8703 ve 8704 GTİP'leri kapsamaktadır.⁶²

Tablo 1: Otomotiv Ana Sanayini Oluşturan Ürünler

OTOMOTİV ANA SANAYİ	
GTİP	MADDE ADI
8701	Traktörler
8702	Toplu Halde Yolcu Taşımacılığına Mahsus Motorlu Taşıtlar
8703	Binek Otomobili, Steysin Vagonlar, Yarış Arabaları
8704	Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlar

Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 3, [http:// www.ito.org.tr](http://www.ito.org.tr), (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

Otomotiv ana sanayi grubu içerisinde değerlendirilen başlıca ürünler binek otomobil, otobüs, midibüs, minibüs, kamyon, kamyonet ve traktörlerdir.

Otomotiv yan sanayi grubu içerisinde ise başlıca üretim kalemleri;

* Komple motor ve motor parçaları, İç ve Dış Lastikler, Aktarma organları, Fren sistemleri ve parçaları, Hidrolik ve pnömatik aksamlar, Süspansiyon parçaları, Emniyet aksamları, Kauçuk ve lastik parçalar, Şasi aksam ve parçaları, Dövme ve döküm parçalar, Elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri, Akümülatörler, Oto camları ve Bujiler olarak sıralanmaktadır.

Karayolu taşıtları dışında yer alan hava, deniz ve demiryolu taşıtları, iki tekerlekli taşıtlar ile iş makineleri ve bunların aksam ve parçaları ise Diğer Taşıtlar Araçları olarak sınıflandırılmaktadır.⁶³

⁶¹ T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii Strateji Belgesi (Taslak), Nisan 2010, s. 7

⁶² İTO, a.g.e, s. 3

⁶³ İTO, a.g.e, s. 4

2.2. DÜNYADA OTOMOTİV SEKTÖRÜ

2.2.1. Dünyada Otomotiv Sektörünün Gelişimi

Yüz yılı aşkın bir tarihi geçmişe sahip olan otomotiv sanayii faaliyetleri, başlangıçta otomobil üretimi ile başlamış ve Birinci Dünya Savaşı yıllarında ticari araç üretimi de gerçekleştirilerek, toplam üretim içerisinde otomobil ağırlıklı olmak üzere sürekli bir gelişim ve değişim içerisinde olmuştur.⁶⁴

Buhar gücüyle çalışan ilk araç, üç tekerlekli olarak ve esas itibariyle silahları çekmede kullanılmak üzere 1769 yılında Fransız Yüzbaşı Nicholas Joseph Cugnot tarafından üretilmiştir. Ancak, saattaki hızı 3-4 km olan bu aracın çok yavaş ve fonksiyonsuz oluşu kullanımını engellemiştir. Daha sonra, 1801 yılında İngiliz Richard Trevithick, 1805 yılında Amerikan Oliver Evans tarafından bu çalışmalar sürdürülmüştür. Zaman içerisinde bu çalışmalar daha da geliştirilmiş ve örneğin, 1829 yılında Sir Goldswort Guyney isimli bir İngiliz saatte 25 km hız yapabilecek buharla çalışan aracı yapmıştır.⁶⁵

Etienne Lenoir, içten yanmalı motoru 1860 yılında Paris'te keşfetmiş ve bu tarihten dört yıl sonrada Köln'deki Gasmotorenfabrik Deutz AG fabrikasında içten yanmalı sabit motorların üretimine başlanmıştır. Bu fabrikanın kurucularından olan Otto, 1876 yılında ilk olarak dört silindri içten yanmalı benzinli motorun üretimini gerçekleştirmiştir.⁶⁶

İçten yanmalı motorlu, bugünkü anlamda modern bir otomobilin ilk olarak üretimi ise 1886 yılında Karl Benz ve Gottlieb Daimler tarafından gerçekleştirilmiş ve otomobil kullanımı bu yıllardan sonra hızlı bir şekilde Avrupa'da yayılmıştır. Ayrıca, 1893 yılında Amerika'da da içten yanmalı motorlu otomobil üretimi başlamış ve gittikçe de üretim ve kullanımı artmıştır. Dünya genelinde otomobil marka sayısı, 1880'de 8 adetten, 1885'te 50 ye, 1890 da ise 500 adede ulaşmıştır.⁶⁷

⁶⁴ Atilla BEDİR, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, Uzmanlık Tezi, s. 7, DPT, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Yayın No: DPT: 2495, Ankara, Kasım 1999

⁶⁵ BEDİR, a.g.e, s. 8

⁶⁶ BEDİR, a.g.e, s. 8

⁶⁷ Gerald BLOMMFIELD, **The World Automotive Industry, David & Charles Inc.**, Vermont, 1978, s. 16

Bu araçların küçük atölyelerde, basit işleme aletleriyle, standart dışı ve işgücüne dayalı olarak yapıldığı göz önüne alınırsa, başlangıç yıllarında hızlı bir gelişme gösterdiği anlaşılmaktadır.

Otomotiv sanayii öncülüğünde geliştirilen ve tüm sanayileri derinden etkileyen standart ölçülerde ve büyük miktarlarda üretime Henry Ford'un Model T otomobili üretimi ile başlanmıştır. Geniş pazar imkanlarının iyi analiz edilerek gerçekleştirilen büyük miktarlarda araç üretimiyle, düşük maliyette bir üretim sağlanmıştır. Seri üretim tekniğiyle üretilen bu otomobiller, 1920'de ABD'deki araçların yüzde 65-70'ini, Dünya'da ise yüzde 50'sini oluşturmuşlardır.

1900 yılında Fransa ve ABD ağırlıklı olmak üzere toplam 9.500 adet olan üretim, daha sonraki yıllarda seri üretimin de sağladığı düşük fiyat avantajıyla oluşan talep artışıyla, 1915 yılında 1.000.000 adet üzerinde olmuştur.⁶⁸

1950 yılına kadar, özellikle Birinci ve İkinci Dünya Savaşı yılları ağırlıklı olmak üzere Dünya motorlu araç üretiminin yüzde 80'inden fazlası ABD önderliğinde gerçekleştirilmiştir.

1950'li yıllara gelindiğinde Avrupa ülkeleri motorlu araç üretiminde kendilerini ciddi olarak hissettirmişlerdir. 1960 yılında, 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 birinci sıraya yükselmiştir. Japonya'nın bu başarısında, 1970'li yıllardan sonra dünyanın en büyük motorlu araç ihracatçısı ülke olma konumu etkili olmuştur. Daha sonraki yıllarda Japon otomotiv firmalarının uluslararası yatırımları hız kazanmış, bu durum da ihracat pazarlarında daralmaya sebebiyet verdiği için, Japonya'daki yerleşik işletmelerin üretimlerinde nispeten düşüşler olmuştur.⁶⁹

⁶⁸ BEDİR, a.g.e, s. 9

⁶⁹ DPT, **Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi Raporu**, DPT Yayını, Yayın No DPT: 2660, Ankara, Kasım 2002

Japonya 1970'li yıllar ile birlikte dünya otomotiv sektöründe uluslararası arenada önemli bir aktör olarak ortaya çıkmasında, Japonya'nın otomotiv sektöründe yeni üretim yöntemleri ile maliyet ve kalitede önemli gelişmeler sağlamasından kaynaklanmaktadır.

Otomotiv endüstrisinin başlangıcından 1970'li yıllara kadar, "ölçek ekonomisi" ilkesine dayalı, esnek olmayan bant tipi üretim teknolojisi uygulanmıştır. Söz konusu üretim anlayışı, model değişim süresinin uzun olması ve çalışanlara sorumluluk verilmeyişi gibi önemli sakıncaları beraberinde getirmiştir. 1970'li yıllarda ise, Japonya'da Toyota tarafından başlatılan yalın üretim "lean production" otomotiv sanayinde önemli bir devrim olmuştur. Yalın üretim anlayışı, ölçek ekonomisinin "ekonomiklik" anlayışı ile atölye tipi üretimin "esneklik" anlayışını birleştirmiştir.⁷⁰

Japonya'nın otomotiv sektöründe dünya liderliğine oynaması, ABD ve Avrupa'lı üreticileri tedirgin etmiş, bu meyanda özellikle 1980'li yılların sonuna doğru Japon otomobillerinin Avrupa'ya ithalatına ilişkin kısıtlamalar ve önlemler alınmıştır.

1980'li yılların ortalarından sonra ise, Japonya'ya benzer bir şekilde, ihracata dayalı bir büyüme başarısı Güney Kore'de gözlenmekte olup; Güney Kore, dünya otomotiv sanayii içerisinde önemli bir konuma ulaşmıştır.

1980'li yıllarda ortaya çıkan bilgisayar destekli tasarım, bilgisayar destekli üretim teknolojileri ve bunları takiben bilgisayarla bütünleşik imalat, otomotiv üretim sektöründe model geliştirme süresinin kısalmasını ve müşteri isteklerine daha hızlı cevap verebilmeyi sağlamıştır.⁷¹

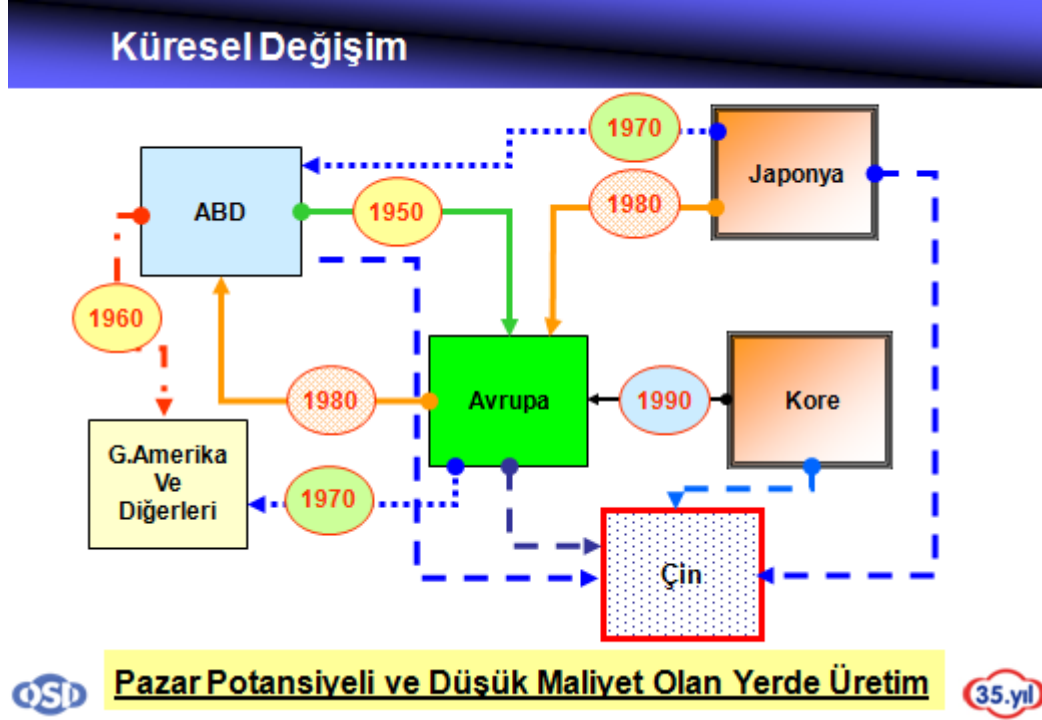
1980'den sonra ve özellikle 1990'lı yıllarda, ABD, Japonya ve Avrupa'nın otomotiv sanayiinde gelişmiş ülkelerinin dışındaki diğer ülkelerde otomotiv sanayi üretiminin giderek arttığı ve üretimin yüzde 40'ının söz konusu ülkelerde üretilir konuma geldiği görülmektedir. Bu duruma, otomotiv sanayiinde büyük üreticilerin üretimlerini kendi ülkelerinden ziyade, bazı rekabetçi üstünlüklere sahip diğer ülkelere kaydırmaları ve bu ülkeleri üretim merkezi olarak seçmeleri etkili olmaktadır.

⁷⁰ Edip TEKER, Burcu FELEKOĞLU, "Dünya Otomotiv Endüstrisinde Küresel Gelişmeler ve Bu Gelişmelerin Türk Otomotiv Endüstrisi Üzerindeki Etkileri", s. 27, **Mühendis ve Makine Dergisi**, Cilt: 48, Sayı: 568, Ankara, 2006

⁷¹ Tülay Akarsoy Altay, Otomotiv Sanayinde Teknolojik Eğilimler, *1.Uluslararası Otomotiv Yan Sanayi Forumu*, (2004, İstanbul), <http://www.inovasyon.org>, (Erişim Tarihi: 28/01/2010)

Otomotiv Sanayinin 1950-1990 arasındaki dönemde, küresel bazda değişim ve dönüşümü Şekil-1'de sunulduğu gibidir.

Şekil 1: Otomotiv Sanayinde Küresel Değişim 1950-1990



Kaynak: Ercan TEZER, "Otomotiv Sanayi 2009 ve Gelecek", *İSO Vizyon Toplantıları* (02 Nisan 2009), İstanbul, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 21/12/2009)

Dünya'da motorlu araç üretiminde 2000'li yılların başı mercek altına alındığında ise, üretimde Avrupa ülkelerinin lider pozisyonunda olduğu, Avrupa ülkelerinin ise yakın takipçisinin ABD olduğu gözlemlenmektedir.

Bununla birlikte, 2003 yılından itibaren üretimde liderlik Asya-Pasifik ülkeleri olarak tabir edilen bölge ülkelerinin eline geçmiştir.

Otomotiv sanayinde öncü ülkeler, ABD hariç, üretimlerinin önemli bir bölümünü ihraç ettiklerinden dolayı sürdürülebilir bir büyüme ve rakabete açık bir yapıya kavuşmuşlardır.

2000'li yılların başları itibarıyla, dünya motorlu araç üretimi dikkate alındığında, 2001 yılında dünya motorlu araç üretiminin yüzde 3,6 gerilediği, akabindeki dönemde ise küresel krizin ortaya çıktığı 2008'e kadar yukarı doğru ivme kazandığı müşahade edilmektedir. 2005 yılında üretim 2004 yılına göre yüzde 3,1 oranında artmış ve yaklaşık olarak 66,5 milyon adete ulaşmıştır. Bu üretim artışında en önemli pay Asya-Okyanusya ülkelerine aittir.⁷²

Dünya otomotiv üretiminde 1960 yılında ABD'nin yüzde 54 ve AB'nin yüzde 41 olan payları, 1990 yılında ABD'nin yüzde 22, AB'nin yüzde 39, Japonya ve G.Kore'nin yüzde 28 olarak değişmiştir.1995 yılında, üretim payları, ABD'nin yüzde 21, AB'nin yüzde 36, Japonya ve G.Kore'nin yüzde 26 olmuştur.2000'li yıllarda ise dünyada İngiltere'nin payı azalırken, İspanya, Meksika, Orta Doğu Avrupa ülkelerinin payı artmaya başlamış, son yıllarda da Hindistan ve Çin'de önemli üretim kapasiteleri ortaya çıkmıştır.⁷³

Bir sonraki bölümde, dünya'da otomotiv sektörünün günümüz itibarıyla konumu üzerinde durulacaktır.

2.2.2. Dünyada Otomotiv Sektörünün Bugünü

Günümüzde otomotiv endüstrisi her ülke için anahtar özelliği taşıyan bir sanayi konumundadır. Küreselleşme ve teknolojinin gelişmesi ile sektör özellikle 1970'li yıllardan bu yana üretim yöntemlerini de geliştirerek bugünkü anahtar konumuna ulaşmıştır.

Otomotiv endüstrisi teknolojik gelişmelerin üretim yöntemleri ile model ve marka yaratması üzerindeki etkileri göz önüne alındığında, sektörde yoğun bir rekabet söz konusudur. Otomotiv sektörü ayrıca, tüm dünyada küreselleşmenin en fazla olduğu sektörlerin başında gelmektedir. Söz konusu rekabet ve küreselleşmenin sektör üzerindeki etkileri, otomotiv üreticilerini de strateji ve politikalarını gözden geçirmeye zorlamaktadır.

⁷² <http://www.iaosb.org.tr/.../OTOMOTIVYANSANAYIIRAPORU2006.doc>, s. 23, Erişim Tarihi: 13/01/2010

⁷³ TEKER, FELEKOĞLU, a.g.e, s. 27

Son yıllarda dünya otomotiv sektöründe teknolojik gelişmeler sonucu üretimde büyük oranda yoğunlaşma olmuştur. Birleşme, satın alma veya ortaklık yolu ile şirket sayısının azalması sonucu bu yoğunluk giderek artmış ve böylece sektörde aşırı kapasite ve rekabet hüküm sürmeye başlamıştır.

Günümüz itibariyle ayrıca, dünya üzerinde çeşitli marka ve modelde yapılan üretime paralel olarak, tüketici tercihlerindeki farklılık, ülkeler arasında ticaretteki engellerin kaldırılma çabası ve motorlu araç üreticilerinin, yalnızca kendi ülke pazarını değil, tüm dünyayı bir pazar olarak kabul etmeleri ülkelerin otomotiv sektörü dış ticaretinde önemli rol oynamaktadır.

Son yıllarda Ortadoğu Avrupa ülkelerinin Avrupa Birliği'ne tam üye olarak kabul edilmesiyle birlikte, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Polonya gibi ülkeler de sahip oldukları kalifiye işgücü, endüstriyel bilgi birikimleri ve lojistik avantajları nedeniyle ön plana çıkmışlardır. Bu ülkeler son yıllarda pek çok Batı Avrupalı, Koreli ve Japon otomobil üreticisi ile OEM firmaları tarafından üretim üssü olarak tercih edilmiştir. Ortadoğu Avrupa ülkeleri, "Middle East Europe" olarak adlandırılan bu ülkeler, AB içinde ikinci bir Detroit olma yolunda ilerlemektedir.⁷⁴

Küresel kriz öncesindeki istatistiklere göre, dünya otomotiv ana ve yan sanayi ihracatının yüzde 83'ünü Almanya, Japonya, ABD, Kanada, Fransa, Belçika, İspanya, Güney Kore, İngiltere, Meksika, İtalya, İsveç ve Çin gerçekleştirmektedir. Avrupa piyasasındaki en büyük üretici dört ülke Almanya, Fransa, İngiltere, İspanya ve İtalya'dır. Toplam Avrupa otomotiv sanayi üretiminin yüzde 69'unu da bu dört ülke gerçekleştirmektedir. Üç büyük ABD'li otomotiv üreticisi (General Motors, Chrysler ve Ford) iç piyasanın yüzde 74'ünü elinde tutmaktadır. ABD, otomotiv ihracatının yüzde 0.5'ini AB'ye gerçekleştirmektedir.⁷⁵

2008 küresel krizi dünya otomotiv sektörel yapısını da değiştirmiştir. Özellikle küresel kriz ile talep daralması ile karşılaşan sektör, 2008 yılı son çeyreği ve 2009 yılı ilk itibarıyla gelişmiş ülkelerde otomotiv üretim hacimlerinde küçülmeler yaşanmıştır. 2008 yılı küresel kriziyle gerek üretim, gerekse de dış ticaret alanında

⁷⁴ Podevins, O.OEM und Automobilzuliefererindustrie in den Beitrittsländern: Auf dem Weg zum Netzwerkmanagement, <http://www.podevins.de>, (Erişim Tarihi: 11/01/2009)

⁷⁵ KOBİFİNANS, "Dünyada Otomotiv Ticaretinin Durumu", <http://www.Kobifinans.com.tr/tr/sector/011001/12455>, (Erişim Tarihi: 02/02/2009)

dünyanın önemli otomotiv aktörlerinden Japonya, ABD ile AB ülkelerinin otomotiv üretimlerinde daralmalar meydana gelmiştir. Küresel krizin sürmekte olduğu 2009 yılı sonu itibarıyla ise, Çin dünya otomotiv sektörünün lider üreticisi ve ihracatçısı ülke konumuna gelmiştir.

2008 yılı küresel krizin dünya ekonomilerini etkisi altına almasıyla birlikte, otomotiv sektörü de krizden payına düşeni 2008'in ortalarından itibaren almaya başladı. Bununla birlikte, krizin kendini göstermesi önceki yıllara dayanmaktadır. 2003-2008 yılları arasında petrol fiyatlarının artışına bağlı olarak otomobil yakıtlarının da günden güne zamlanması önemli bir faktördür. Küresel kriz ise hammadde fiyatları üzerinde baskı yaratarak otomotiv üreticilerinin pazardaki etkinliğini azalmasına neden olmuştur.

Küresel kriz, 2008 yılı ilk yarısından sonra otomotiv sektörünü yoğun olarak etkilemeye başlayarak üretim düşüşlerini oluşturmuştur. Üretim düşüşleri, şirketlerin üretim süreçlerini geçici olarak durdurmasına, ara vermesine, çalışanlarını ücretsiz izne göndermesine ya da işine son vermesine, işbirliği, birleşme yoluna ya da iflas yoluna başvurmalarına yol açmıştır.

Küresel krizin dünya otomotiv sektöründeki menfi etkileri 2008 yılı son çeyreği itibarıyla ise, hükümetlerin müdahalelerini ya da firmaların hükümetlerden yardım istemelerini de ortaya çıkarmıştır.

Dünya Otomotiv üreticisi ülkelerinin başlarında gelen ABD'nin Başkanı George W. Bush, zor durumdaki otomotiv sektörüne yardımcı olmak amacıyla, 01/10/2008'de 25 milyar dolarlık düşük faizli kredi desteğini içeren yasa paketini imzalamış, 06/10/2008'de Avrupa otomotiv şirketleri AB'den 40 milyar avro destek talebinde bulunmuştur.

ABD'li üç büyük otomotiv şirketi General Motors (GM), Ford ve Chrysler'ın yöneticileri, Kasım 2008 ayında ABD yönetiminden 25 milyar dolar istemişlerdir.⁷⁶

⁷⁶ "Ekonomide yılın olayları-4", 17 Aralık 2008, http://www.milliyet.com.tr/Ekonomi/Son_Dakika_.aspx?AType=SonDakika&ArticleID=1029199, (Erişim Tarihi: 29/12/2008)

2009 başına gelindiğinde dünyanın önde gelen otomotiv şirketleri küresel daralma rüzgarını şiddetli bir şekilde hissetmeye başladı. Aralarında üç büyük otomotiv firmalarının (General Motors, Chrysler ve Ford) ve Toyota'nın da yer aldığı birçok şirket büyük indirimler, işten çıkarmalar ve üretim kısıntısı yapmak zorunda kaldı. Hatta Hyundai işlerini kaybetmeleri durumunda satılan otomobili geri alma taahhüdünde bile bulundu.

Otomotiv sektörünün kalbi olan Detroit'in iki büyük şirketi olan General Motors ve Chrysler iflas korumaya başvurmak zorunda kaldı.

ABD Otomotiv Sektörü'nde 2009'un ilk aylarında üretimde sert düşüşler yaşandı. Mart 2009 sonu itibariyle ülkedeki toplam motorlu araç üretimi yıllık bazda beş milyon oldu. Söz konusu rakam zira, 2008 yılına göre dört milyon daha düşük bir rakama işaret etmektedir. Otomobil üretimi, Ocak'ta yüzde 65.5 düşerken, yıllık bazda düşüş oranı yüzde 55.5 olarak gerçekleşti. ABD'de otomotiv sektörünün toplam cirosu 2008 yılında yüzde 2.5 düşüşle 96.2 milyar dolar oldu.⁷⁷

Yüksek benzin fiyatları ve ABD ekonomisinde yaşanan kriz 2008 yazında Asyalı otomotiv üreticilerinin de etkilenmesine de neden olmuştur. GM'in 77 yıllık liderliğine son vererek dünyanın en büyük otomotiv şirketi olan Toyota'nın satışlarında yüzde 10'u aşan düşüşler gerçekleşmiştir. Toyota, 31 Mart 2009 tarihinde sona eren mali yılda 4.4 milyar dolar (437 milyar yen) zarar etti. Bu şirketin tarihinde bir mali yılda gördüğü ilk zarar olarak belirlendi.⁷⁸

Japonya'nın ikinci büyük otomotiv şirketi Suzuki, düşen talebe bağlı olarak 2009 yılı başında üretimini 30 bin birim azalttı. Ülkenin bir diğer büyük otomotiv üreticisi Nissan da 2009 yılının ilk beş ayında üretimini 80 bin düşürme kararı aldı.⁷⁹

Avrupa otomotiv sektörünün krizde en çok konuşulan şirketi Opel oldu. General Motors'un Avrupa birimi bünyesinde yer alan Opel'e ilişkin olarak Alman hükümeti, kriz nedeniyle iflasın eşiğinde bulunan Opel şirketinin Avusturya ve Kanada ortaklığıyla kurulan Magna şirketi tarafından devralınması konusunda

⁷⁷ Bora ÖZCAN, "Otomotiv sektörü virajı alabilecek mi?", 01 Haziran 2009, <http://www.ntvmsnbc.com/id/24971755/>, (Erişim Tarihi: 04/03/2009)

⁷⁸ <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/11612609.asp?gid=0&srid=0&oid=0&l=1>, (Erişim Tarihi: 19/11/2009)

⁷⁹ Ntvmsnbc. a.g.e.

anlaşma sağladı. Bu kapsamda Almanya, Opel'i desteklemek amacıyla konsorsiyumda yer alan Magna'ya 1.5 milyar Euro kredi verilmesini kararlaştırıldı. Krediyile Opel'in daha önce GM'den ayrılması sağlandı.⁸⁰

İtalyan otomotiv devi FIAT, 2009 Ocak ayında ABD'nin otomotiv üretim şirketlerinden Chrysler ile stratejik ortaklık anlaşması imzaladı.⁸¹

Dünya otomotiv sektöründeki krize rağmen Hintli Tata Grubu, Nisan 2009 ayında dünyanın en ucuz otomobili "Nano"yu Hindistan'da satışa sundu. Yeni Delhi ve Bombay'daki bayilerde sergilenmeye başlanan Nano, 100 bin rupiden (1,500 euro) piyasaya sürüldü.⁸²

ABD Otomotiv Endüstrisi'nin üç büyük şirketinden olan Chrysler, 01/05/2009 tarihinde mahkemeye iflas koruma başvurusunda bulundu. ABD'nin Chrysler ile birlikte en büyük otomotiv şirketlerinden GM, 2009 yılı ilk çeyrekte 6 milyar dolar zarar ettiğini açıkladı, bilahare Haziran 2009 ayında ise iflas koruma başvurusunda bulundu.⁸³

ABD'de 2009 yılında, ABD'li otomotiv şirketleri General Motors (GM), Chrysler ve Ford ile Japon otomotiv şirketleri Toyota, Honda ve Nissan'ın satışları gerilemiştir.

Küresel ekonomik kriz nedeniyle kredilerin dondurulması, tüketici güveninin gerilemesi ve işsizliğin yükselmesi otomotiv sektörünü olumsuz etkilemesi nedeniyle 2009 yılında ABD'de otomotiv satışları 1982 yılından bu yana en kötü dönemini geçirdi. Bir zamanlar dünyanın en büyük otomotiv şirketi olan ABD'li GM'nin 2009 yılı satışları 2008 yılına göre yüzde 30 düşmüştür. ABD piyasasındaki payı yüzde 20 olarak gerçekleşmiştir.

⁸⁰ Ntvmsnbc., a.g.e.

⁸¹ Ntvmsnbc., a.g.e.

⁸² <http://www.otosayfa.com/ekonomik-araclar/en-ucuz-otomobil-tata-nano-satisa-cikti.html>, (Erişim Tarihi: 13/10/2009)

⁸³ Bora ÖZCAN, "General Motors'un iflasa giden yolu", 01 Haziran 2009, <http://www.ntvmsnbc.com/id/24971756/>, (Erişim Tarihi: 23/07/2009)

2009 yılında sadece 931 bin araç satan Chrysler'ın satışları 2009 yılında bir önceki yıla göre yüzde 36 düşmüştür. Chrysler, 2009 yılında 1962 yılından bu yana en kötü performansını sergiledi.⁸⁴

GM ve Chrysler, 2009 yılında iflasın eşiğine gelerek iflas koruma başvurusunda bulundu. İki şirket halen, satışlarını artırmak ve devletten aldığı büyük miktarlardaki kredileri ödemek için mücadele vermektedir.

Alman otomotiv şirketi Volkswagen 2009 Ekim ayında, 2010'a kadar Porsche'un yüzde 49,9'unu alacağını, bunun için 3,9 milyar avro ödeme yapacağını açıkladı. Volkswagen, Aralık 2009 ayında ise, Japon otomotiv üreticisi Suzuki'nin yüzde 20 hissesini 2,5 milyar dolara satın almıştır.

2009 Ekim ayı dünya otomotiv sanayi açısından da çok önemli bir tarihi gelişmeye tanıklık etmiştir. 20/10/2009 tarihi itibarıyla, Çin'in yıllık araç üretimi ilk kez 10 milyon adeti geçmiştir. Çin, 2009 yılı sonu itibarıyla araç satışlarında ABD'yi geçerek dünyanın en büyük otomotiv pazarı olma ünvanını ele geçirmiştir. Çin'de otomobil satışları 2009 yılında, 2008 yılına göre yüzde 52,9'luk bir artış gösterdi. Çin'de 2009 yılındaki toplam araç satışlarının yaklaşık yüzde 30'unu yerli markalardan, kalan kısmı Çinli ve yabancı şirketlerin ortak üretimi ya da ithal edilen araçlardan oluşmaktadır.

2009 yılında ABD'de ise toplam araç satışları 10,4 milyon adetle 27 yılın en düşük seviyesinde kalmıştır.⁸⁵

Küresel finans krizinin etkisiyle, dünya otomotiv sektörü genelinde bir durgunluk ve daralma gözlenmekle birlikte, Çin Hükümeti tarafından Ocak 2009 ayında "Otomotiv Sektörünü Canlandırma Programı" sayesinde, işletmelerde yasal düzenlemeler yapılarak, işletmelerin kendi olanaklarıyla yenilik yaratma gücü artırılmıştır. Böylece yeni rekabet avantajları geliştirilmiştir.⁸⁶

⁸⁴ <http://www.dunyagazetesi.com.tr/haber.asp?id=73937&cDate=>, (Erişim Tarihi: 11/01/2010)

⁸⁵ İTKİB, Avrupa Birliği-Gümrük Birliği&Anlaşmalar Şubesi, Günlük Haber, 12 Ocak 2010, http://www.itkib.org.tr/itkib/homepage/gunluk_haber/dosyalar, (Erişim Tarihi: 31/01/2010)

⁸⁶ TÜSİAD, Çin Bülteni, 15 Ocak 2010, 2010/01, s. 4, http://www.tusiad.org/FileArchive/CinBulteni_2010_01.pdf, (Erişim Tarihi: 31/01/2010)

Söz konusu hususlar, Çin'in otomotiv üretim ve dış ticaretinin ekonomik krizden etkilenmesini engellemiştir.

Öte yandan, günümüz dünya konjonktörü içinde yaşanan gelişmeler, Çin'in dünya otomotiv sanayinde etkin bir konuma gelmesini sağlamıştır.

2010 Ocak ayı itibarıyla da, Çin'de binek otomobil üretimi 2009 Ocak ayına göre yüzde 172 artışla 1.24 milyon adet, binek otomobil satışı ise geçen yılın aynı ayına kıyasla yüzde 84 artışla 1.22 milyon adet olmuştur.⁸⁷

2020 yılında Çin'de 30 milyon dolayında otomobilin üretilip satılması öngörülmektedir.⁸⁸

Böylece, gelecek on yıl içerisinde Çin dünyadaki en büyük otomotiv üreticisi ve ihracatçı aktör konumunda bulunacaktır.

Günümüz itibarıyla, Çin'in otomotiv sektöründe önemli bir üretim ve pazar merkezi haline gelmesi, lider otomotiv üreticilerinin Çin'de yatırım yaparak bu ülkede önemli bir kapasite fazlası yaratması gibi etkenler dünya otomotiv endüstrisini etkilemektedir.⁸⁹

Tüm dünyada otomotiv sektörü, 2000'li yıllarda 3-4 milyon direkt çalışanı, 9-10 milyon yan sanayi, 5-6 milyon satış ve satış sonrası servis ve bakım çalışanı ile 20 milyonun üzerinde kişinin çalıştığı bir sektör konumundadır.

Bir sonraki bölümde küresel krizin, 2008 yılı itibarıyla Dünya otomotiv sektörü üzerinde oluşturduğu etkiler üzerinde durulacaktır.

2.2.3. Küresel Krizin Dünya Otomotiv Sektörüne Olan Etkileri

Söz konusu bölümde küresel krizin 2008 ve 2009 yıllarında dünya otomotiv sektörüne olan etkileri ayrıntılı olarak ele alınmakta ve AB üyesi ülkeler tarafından

⁸⁷ <http://www.stargazete.com/dunya/cin-de-otomobil-satislari-yuzde-84-artti-haber-242575.htm>, (Erişim Tarihi: 07/02/2010)

⁸⁸ TÜSİAD, a.g.e, s. 4

⁸⁹ TEKER, FELEKOĞLU, a.g.e, s. 26

küresel krizin otomotiv sektörü üzerindeki olumsuz etkilerini gidermek ve sektörü canlandırmak amacıyla uygulanan önlem ve tedbirler irdelenmektedir.

2.2.3.1. Küresel Krizin 2008 Yılı İtibarıyla Dünya Otomotiv Sektörüne Olan Etkilerinin Değerlendirilmesi

Dünya otomotiv sanayinde küresel ölçekte 20 civarında ülkede faaliyet gösteren yaklaşık olarak 50 adet firma bulunmaktadır.

Dünya otomotiv sanayinde yapılan üretim genel olarak otomobil ve ticari araç olarak sınıflandırılmaktadır. Sanayide yapılan üretimin yüzde 90 gibi büyük çoğunluğunu otomobil ve kamyonetlerden oluşan hafif araçlar sınıfı oluşturmaktadır. Üretim adetleri otomobil sınıfına göre nispeten az olan diğer araç sınıfları, (minibüs, midibüs, otobüs, kamyon, çekici vb.) ise istatistiklerde ticari araçlar olarak anılmaktadır.

Küresel krizin etkisiyle, 2008 yılı dünya otomotiv talebinin daraldığı bir yıl olmuştur. Toplam pazar yüzde 3,5 oranında azalarak 70,6 milyon adede gerilemiştir. Amerika pazarı yüzde 11,1'lik düşüş ile 19,9 milyon adet düzeyinde gerçekleşirken, toplam Avrupa pazarı ise yüzde 4,4 azalarak 21,7 milyon adede gerilemiştir.

AB (27 Ülke)'de genel otomotiv pazarı yüzde 7,6 oranında azalırken, Doğu Avrupa ülkelerinde yüzde 10,3 oranında artış gerçekleşmiştir. 2008 yılında Japon pazarında yüzde 3,5 ve Güney Kore'deki yüzde 3,7'lik daralmaya rağmen ve Çin pazarının yüzde 7,8 ve Hindistan pazarının yüzde 2,7 oranında artmasına bağlı olarak Asya-Pasifik Bölgesinde toplam pazar yüzde 3,1 oranında büyümüştür.

2008 yılında dünya otomobil pazarı yüzde 4,6 oranında azalarak 57,2 milyon adede gerilemiştir.

AB (27 Ülke)'de otomobil pazarı yüzde 7,4 azalırken, AB (Yeni Üye)'de yüzde 4,7 oranında artış gerçekleşmiştir. Rusya, Sırbistan, Bosna, Ukrayna ve Makedonya ülkelerinin yer aldığı Doğu Avrupa'da otomobil pazarı yüzde 1,7 oranında azalarak 3,3 milyon adet düzeyinde gerçekleşmiştir.

NAFTA Bölgesinde otomobil pazarı yüzde 15 oranında azalırken, Güney Amerika'da yüzde 15,4 oranında artmıştır. 2008 yılında Asya-Pasifik Bölgesi, 14 milyon adetlik otomobil pazarı ile dünya otomobil pazarından yüzde 25 pay almıştır. Asya-Pasifik Bölgesinde en büyük artış yüzde 15,5 ile Tayland'da gerçekleşmiştir.⁹⁰

2008 yılı verilerine göre, dünya toplam motorlu araç üretimi, 2007 yılına göre yüzde 3,9 oranında azalarak 70,3 milyon adede gerilemiştir. 2008 yılı motorlu araç üretimi AB (27 Ülke)'de 2007 yılına göre yüzde 6,6 oranında azalarak 18,4 milyon adet olmuş ve AB'nin Dünya otomotiv üretimindeki payı yüzde 26 düzeyinde gerçekleşmiştir. AB (Yeni Üyeler)'nin 2008 yılı otomotiv üretimi 2007 yılına göre yüzde 7,6 gibi önemli bir oranda artarak 3,3 milyon adede yükselmiştir.

NAFTA Bölgesi 12,9 milyon adetlik üretimi ile Dünya üretiminden yüzde 18'lik bir pay almıştır. NAFTA Bölgesinde üretim yüzde 16,1 azalırken, Güney Amerika'da yüzde 6,8 oranında artmıştır.

Rusya, Sırbistan, Ukrayna, Özbekistan'ın yer aldığı Doğu Avrupa Bölgesindeki üretim yüzde 7,1 artış ile 2,5 milyon adede, Asya-Pasifik Bölgesi'nde ise yüzde 1,3'lük artış ile 30,9 milyon adet düzeyine ulaşmıştır. 2008 yılında, Japonya'nın üretimi yüzde 0,3 oranında azalırken, Çin'in üretimi yüzde 5,1 Hindistan'ın üretimi ise yüzde 2,7 oranında artmıştır. Asya-Pasifik Bölgesi 2008 yılı geneli itibarıyla, toplam dünya otomotiv üretimi içinde aldığı yüzde 44'lük pay ile ilk sırada yer almaktadır.

2008 yılında otomobil üretimi yüzde 1 azalarak 52,4 milyon adede gerilemiştir. AB (27 Ülke)'nin otomobil üretimi yüzde 6,8 azalırken, AB (Yeni Üye)'in üretimdeki artışı yüzde 7,5 düzeyinde gerçekleşmiştir. Rusya, Sırbistan, Ukrayna, Özbekistan'ın yer aldığı Doğu Avrupa'da otomobil üretimi yüzde 11,5 oranında artarak 2 milyon adede yükselmiştir.

NAFTA Bölgesinde üretim yüzde 4 azalırken, Güney Amerika'da yüzde 6,2 oranında artmıştır. 2008 yılında Asya-Pasifik Bölgesi, 24,5 milyon adetlik otomobil üretimi ile Dünya otomobil üretiminden yüzde 47 pay almıştır. Asya-Okyanusya

⁹⁰ OSD, **Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu**, Mart 2009, s. 4, <http://www.osd.org.tr/2008yilidegerlendirme.pdf>, (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

Bölgesinde en büyük artış yüzde 25,4 ile Tayland'da gerçekleşmiştir. Üretim performansına göre daha sonra, Çin ve Hindistan gelmektedir.⁹¹

2.2.3.2. Küresel Krizin 2009 Yılı İtibarıyla Dünya Otomotiv Sektörüne Olan Etkilerinin Değerlendirilmesi

Küresel krizin etkisini artırmaya bağlı olarak 2009 yılı da dünya otomotiv talebinin daraldığı bir yıl olmuştur. 2008 yılı itibarıyla otomobil, hafif ve ağır ticari araçlardan oluşan dünya motorlu araç pazarı toplam 68,5 milyon adet seviyesinde gerçekleşmişken, 2009 yılında talebin azalmasıyla birlikte Pazar Tablo-2'de yer aldığı üzere yüzde 5 oranında düşerek 65,4 milyon adede gerilemiştir.

Tablo 2: BÖLGELER VE ÜLKELER BAZINDA DÜNYA MOTORLU ARAÇ PAZARI 2008/2009

Bölgeler		2008	2009	Değişim (2008/2009)		Ülkeler	2008	2009	Değişim (2008/2009)
K. Amerika	Otomobil	14.720	11.565	-21	ABD	Otomobil	12.231	9.490	-22
	Hafif Ticari Araç	1.160	913	-21		Hafif Ticari Araç	998	771	-23
	Ağır Ticari Araç	388	242	-38		Ağır Ticari Araç	313	202	-35
	Toplam	16.268	12.720	-22		Toplam	13.542	10.463	-23
Mercosur	Otomobil	2.679	2.903	8	Brezilya	Otomobil	2.226	2.531	14
	Hafif Ticari Araç	630	642	2		Hafif Ticari Araç	496	541	9
	Ağır Ticari Araç	170	117	-31		Ağır Ticari Araç	145	105	-28
	Toplam	3.479	3.662	5		Toplam	2.867	3.177	11
Batı Avrupa	Otomobil	13.562	13.555	0	Rusya	Otomobil	2.708	1.340	-51
	Hafif Ticari Araç	1.817	1.314	-28		Hafif Ticari Araç	217	104	-52
	Ağır Ticari Araç	370	217	-41		Ağır Ticari Araç	138	53	-62
	Toplam	15.749	15.086	-4		Toplam	3.063	1.497	-51
Doğu Avrupa	Otomobil	4.952	2.826	-43	Hindistan	Otomobil	1.436	1.667	16
	Hafif Ticari Araç	694	420	-39		Hafif Ticari Araç	311	379	22
	Ağır Ticari Araç	270	132	-51		Ağır Ticari Araç	304	247	-19
	Toplam	5.916	3.378	-43		Toplam	2.051	2.293	12
Asya/Pasifik	Otomobil	14.077	16.799	19	Japonya	Otomobil	4.203	3.908	-7
	Hafif Ticari Araç	4.611	5.827	26		Hafif Ticari Araç	775	643	-17
	Ağır Ticari Araç	1.425	1.352	-5		Ağır Ticari Araç	81	46	-43
	Toplam	20.113	23.978	19		Toplam	5.059	4.597	-9
Diğerleri	Otomobil	6.107	5.870	-4	Çin	Otomobil	5.934	8.531	44
	Hafif Ticari Araç	827	686	-17		Hafif Ticari Araç	2.833	4.221	49
	Ağır Ticari Araç	87	73	-16		Ağır Ticari Araç	871	928	7
	Toplam	7.021	6.629	-6		Toplam	9.638	13.680	42
Dünya	Otomobil	56.097	53.518	-5	G.Kore	Otomobil	1.041	1.246	20
	Hafif Ticari Araç	9.739	9.802	1		Hafif Ticari Araç	137	151	10
	Ağır Ticari Araç	2.710	2.133	-21		Ağır Ticari Araç	24	21	-13
	Toplam	68.546	65.453	-5		Toplam	1.202	1.418	18
					BRIC	Otomobil	12.304	14.069	14
				Hafif Ticari Araç		3.857	5.245	36	
				Ağır Ticari Araç		1.458	1.333	-9	
				Toplam		17.619	20.647	17	

Kaynak : OSD, Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2010, s. 4, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 06/04/2010)

⁹¹ OSD, a.g.ç, S: 4

Dünya motorlu araç pazarında en büyük düşüş yüzde 21 ile ağır ticari araç pazarında gerçekleşmiştir.

2008 yılı itibarıyla, 2 milyon 710 bin adet olan ağır ticari araç pazarı, 2009 yılında yüzde 21 düşüşle 2 milyon 133 bin adete gerilemiştir.

2008 yılında 56 milyon 97 bin adet olan dünya otomobil pazarı, 2009 yılında yüzde 5 azalarak 53,5 milyon adete gerilemiş, hafif ticari araç pazarı ise, 9 milyon 739 bin adetten, yüzde 1 oranında artarak 9,8 milyon adete yükselmiştir.

2009 yılında, 2008 yılına göre, toplam motorlu araç pazarında en yüksek daralma yüzde 43 ile Doğu Avrupa'da gerçekleşmiş ve pazar 3,3 milyon adete gerilemiştir. Toplam pazar, Kuzey Amerika'da yüzde 22, Batı Avrupa'da ise yüzde 4 daralmıştır.

Toplam pazarın Brezilya'da yüzde 11 oranında artmasına bağlı olarak Mercosur (Güney Amerika Ortak Pazarı olup, Arjantin, Brezilya, Paraguay, Uruguay, Bolivya ve Şili'den oluşmaktadır) ülkelerinde toplam motorlu araç pazarı yüzde 5 oranında artarak 3,6 milyon adet düzeyine yükselmiştir.

2009 yılında Japon pazarında gerçekleşen yüzde 9 oranındaki daralmaya rağmen Güney Kore pazarının yüzde 18, Çin pazarının yüzde 42 ve Hindistan pazarının ise yüzde 12 oranında artmasına bağlı olarak Asya-Pasifik bölgesinde toplam pazar yüzde 29 gibi önemli bir oranında büyümüştür.

Bununla birlikte, bu bölgede otomobil ve hafif ticari pazarındaki artışa rağmen ağır ticari araç pazarı yüzde 5 oranında daralmıştır. Aynı şekilde, Brezilya'daki yükselişten kaynaklanan Mercosur ülkelerindeki yüzde 2 oranındaki artış haricinde, Kuzey Amerika, Batı Avrupa, Doğu Avrupa bölgelerinde hafif ticari araç pazarında 2009 yılında düşüşler gerçekleşmiştir. Diğer önemli Dünya ülkeleri ile kıyaslandığında Rusya pazarında daralma önemli boyuttadır. 2009 yılında Rusya'daki toplam otomotiv pazarı, 2008 yılına göre yüzde 60 oranında gerilemiştir.

2009 yılında dünya otomotiv pazarında oluşan toplam 65 milyon adetlik pazarın yaklaşık 24 milyon adeti Asya-Pasifik Bölgesi'nde gerçekleşmiştir.

Asya-Pasifik Bölgesi, 2009 yılı itibarıyla dünya otomotiv pazarından yüzde 36'lık bir paya sahiptir.

Bu itibarla, söz konusu bölge 2009 yılı itibarıyla dünyanın en büyük otomotiv pazarı konumundadır.

Tablo 3: BÖLGESEL VE ÜLKELER BAZINDA DÜNYA MOTORLU ARAÇ ÜRETİM ADETLERİ 2008/2009

Bölgeler		2008	2009	Değişim (2009/2008)	Ülkeler	2008	2009	Değişim (2009/2008)	
K. Amerika	Otomobil	6.189	4.011	-35	ABD	Otomobil	3.777	2.249	-40
	Hafif Ticari Araç	6.390	4.528	-29		Hafif Ticari Araç	4.671	3.314	-29
	Ağır Ticari Araç	364	219	-40		Ağır Ticari Araç	246	149	-39
	Toplam	12.943	8.758	-32		Toplam	8.694	5.712	-34
Mercosur	Otomobil	2.945	2.957	0	Brezilya	Otomobil	2.546	2.577	1
	Hafif Ticari Araç	648	578	-11		Hafif Ticari Araç	459	448	-2
	Ağır Ticari Araç	220	162	-26		Ağır Ticari Araç	211	158	-25
	Toplam	3.813	3.697	-3		Toplam	3.216	3.183	-1
Batı Avrupa	Otomobil	12.849	11.034	-14	Rusya	Otomobil	1.469	596	-59
	Hafif Ticari Araç	1.632	935	-43		Hafif Ticari Araç	193	73	-62
	Ağır Ticari Araç	653	269	-59		Ağır Ticari Araç	128	54	-58
	Toplam	15.134	12.238	-19		Toplam	1.790	723	-60
Doğu Avrupa	Otomobil	5.532	4.157	-25	Hindistan	Otomobil	1.846	2.166	17
	Hafif Ticari Araç	812	510	-37		Hafif Ticari Araç	240	269	12
	Ağır Ticari Araç	253	96	-62		Ağır Ticari Araç	247	197	-20
	Toplam	6.597	4.763	-28		Toplam	2.333	2.632	13
Asya/Pasifik	Otomobil	24.767	24.771	0	Japonya	Otomobil	9.928	6.862	-31
	Hafif Ticari Araç	4.011	3.744	-7		Hafif Ticari Araç	901	691	-23
	Ağır Ticari Araç	2.507	2.540	1		Ağır Ticari Araç	747	381	-49
	Toplam	31.285	31.055	-1		Toplam	11.576	7.934	-31
Diğerleri	Otomobil	500	356	-29	Çin	Otomobil	6.738	10.384	54
	Hafif Ticari Araç	220	150	-32		Hafif Ticari Araç	1.217	1.574	29
	Ağır Ticari Araç	68	48	-29		Ağır Ticari Araç	1.345	1.833	36
	Toplam	788	554	-30		Toplam	9.300	13.791	48
Dünya	Otomobil	52.782	47.286	-10	G.Kore	Otomobil	3.450	3.158	-8
	Hafif Ticari Araç	13.713	10.445	-24		Hafif Ticari Araç	332	315	-5
	Ağır Ticari Araç	4.065	3.334	-18		Ağır Ticari Araç	44	39	-11
	Toplam	70.560	61.065	-13		Toplam	3.826	3.512	-8
					BRIC	Otomobil	12.599	15.723	25
				Hafif Ticari Araç		2.109	2.364	12	
				Ağır Ticari Araç		1.931	2.242	16	
				Toplam		16.639	20.329	22	

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2010, s. 5, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 06/04/2010)

Tablo-3'de yer aldığı üzere, 2008 yılı itibarıyla 70 milyon 560 bin adet seviyesinde oluşan dünya motorlu araç üretimi, 2009 yılında, 2008 yılına göre yüzde 13 oranında azalarak 61 milyon adede gerilemiştir. Toplam araç üretimi Batı Avrupa'da 2008 yılına göre yüzde 19 oranında azalarak 12,2 milyon adet olmuş ve Batı Avrupa'nın dünya otomotiv üretimindeki payı 2009 yılında yüzde 20 düzeyinde gerçekleşmiştir.

2009 yılında K.Amerika Bölgesinde toplam motorlu araç üretimi yüzde 32, Mercosur Bölgesinde yüzde 3 oranında azalmıştır. Doğu Avrupa bölgesindeki üretim yüzde 28 düşüş ile 5 milyon adede gerilemiş, Asya-Pasifik bölgesinde ise yüzde 1'lik azalış ile 31 milyon adet düzeyine ulaşmıştır. 2009 yılında, Japonya'nın üretimi yüzde 31 oranında azalırken, Çin'in üretimi yüzde 48, Hindistan'ın üretimi ise yüzde 13 oranında artmıştır. Bu bölge, toplam dünya üretimi içinde aldığı yüzde 41'lik payı ile ilk sırada yer almaktadır.

Dünya otomobil üretimi 2008 yılında 52 milyon 782 bin adet olarak gerçekleşmişken, 2009 yılında 2008'e göre yüzde 10 azalarak 47,2 milyon adede gerilemiştir. K.Amerika'nın otomobil üretimi yüzde 35 azalırken, Batı Avrupa'da daralma yüzde 14 düzeyinde gerçekleşmiştir. Doğu Avrupa'da otomobil üretimi yüzde 25 oranında azalarak 4,2 milyon adede gerilemiştir.

2009 yılında Asya-Pasifik bölgesi, 24,7 milyon adetlik otomobil üretimi ile Dünya otomobil üretiminden yüzde 52 pay almıştır. Bu bölgede yer alan Japonya'da otomobil üretimindeki düşüş yüzde 31 iken, Çin'de otomobil üretimi yüzde 54, Hindistan'da ise yüzde 17 oranında artmıştır.

Dünya otomobil üretiminde 2009 yılı itibarıyla en dikkat çekici göstergelerden biri de Çin'in otomobil üretiminde 10 milyon adeti geçmesi olmuştur.

Çin 2009 yılı itibarıyla otomobil üretiminde, 10 milyon 384 bin adetlik üretime ulaşarak dünyanın en fazla otomobil üretimi gerçekleştiren ülkesi olmuştur. Otomobil üretiminde, dünyanın önemli otomotiv aktörleri olan ABD ve Japonya'nın toplamından daha fazla sayıda üretim yapmıştır.

Çin, 2009 yılı itibarıyla otomobilde 2008 yılına göre üretimini yüzde 54, toplam otomotiv üretimini ise yüzde 48 oranında artırmıştır.

2009 yılı itibarıyla, dünya hafif ticari araç üretimi, 2008 yılına göre, 13 milyon 713 bin adetten, 10 milyon 445 bin adete gerilemiştir. Dünya hafif ticari araç üretimi, 2009 yılında 2008 yılına kıyasla yüzde 24 oranında azalmıştır.

Dünya hafif ticari araç üretimlerinde en büyük düşüşler, yüzde 62 ile Rusya, yüzde 43 ile Batı Avrupa, yüzde 37 ile Doğu Avrupa, yüzde 29 ile ABD, yüzde 23 ile Japonya'da meydana gelmiştir.

Dünya ağır ticari araç üretimi, 2008 yılında 4 milyon 65 bin adetten, 2009 yılında 3 milyon 334 bin adete gerilemiştir. Ağır ticari araç üretimindeki düşüş, 2009 yılında 2008 yılına göre yüzde 18 düzeyindedir.

Dünya ağır ticari araç üretimlerinde en büyük düşüşler, yüzde 62 ile Doğu Avrupa, yüzde 59 ile Batı Avrupa, yüzde 58 ile Rusya, yüzde 49 ile Japonya'da meydana gelmiştir.

Bir sonraki kısımda, küresel krizin otomotiv sektörü üzerindeki olumsuz etkilerinin azatılması ile sektörü yeniden canlandırılmasına yönelik olarak AB Üyesi ülkeler tarafından alınan önlemler ele alınmaktadır.

2.2.3.3. AB Ülkelerinde Otomotiv Sektörüne Yönelik Uygulanan Önlemler

Küresel krizin, 2008 yılı ilk yarısından sonra otomotiv sektörünü yoğun olarak etkilemeye başlayarak üretim düşüşleri ve daralan pazarlar oluşturmasına binaen, 2009 yılı itibarıyla ABD ve AB Ülkeleri'nde, otomotiv firmalarını derinleşerek devam eden krizin etkilerinden korumaya yönelik "Önlem Paketleri" uygulanmaya başlanmıştır.

ABD Hükümeti tarafından, finansal olarak zor durumda bulunan otomotiv firmalarının yeniden yapılandırılmasına ve otomotiv firmalarına finansal destek sağlamak amacıyla hazırlanan toplam 13,4 milyar dolarlık kredi paketi, 2008 Aralık ayında, Amerikan Hükümeti tarafından kabul edilmiştir.⁹²

Amerika'nın doğrudan ve dolaylı istihdamının onda birini sağlayan otomotiv firmalarının söz konusu kredi ile desteklenmesi, Amerikan ekonomisinin geleceği ve özellikle sosyal boyutu açısından çok önemli bir konudur.

⁹² "Otomotiv sektöründe önlem paketleri", 19/01/2009, <http://www.cnnturk.com /2009/ ekonomi /genel/ 01/19/otomotiv.sektorunde.onlem.paketleri/509539.0/index.html>, (Erişim Tarihi: 23/02/2009)

Öte yandan, özellikle 2008 yılının son aylarında AB otomotiv pazarının yüzde 30'lar düzeyinde daralması, AB Üyesi Ülke Hükümetleri'nin, otomotiv sektörüne yönelik mali önlem paketlerini hazırlamaları ve bahse konu paketleri kısa bir süre içinde uygulamaya başlamalarını gündeme getirmiştir.

AB'de küresel krizin otomotiv sanayi üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmak ve daralan pazarı canlandırmak amacı ile dört yıl süreli 16 milyar Euro'luk düşük faizli fon paketi ile ilgili Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan ve ACEA tarafından da desteklenen öneri, 2008 Aralık ayında onaylanmıştır.⁹³

Küresel mali kriz karşısında AB üye devletleri tarafından alınan önlemler Birlik içerisinde önemli tartışmalara neden olmuştur. Avrupa Komisyonu, iç pazar ve rekabetin zarar görmemesi için korumacılıktan uzak durulması çağrısı yaparken, Fransa'nın ülke içindeki üretimi teşvik etmek amacıyla aldığı önlemler, başta Çek Cumhuriyeti olmak üzere, birçok AB ülkesi ile sorun yaşamasına yol açmıştır. AB otomotiv sektörünün yaşadığı krize çare bulmak amacıyla, alınacak önlemleri görüşmek üzere üye devletlerin sanayi bakanları 16 Ocak 2009 tarihinde Brüksel'de bir araya gelerek, Aralık 2008 Zirvesinde kabul edilen İklim Değişikliği Paketi kapsamında otomotiv sektörüne yönelik olarak yer verilen girişimler çerçevesinde görüşmeler yapmışlardır. Avrupa Komisyonu'nun attığı adımlar ve üye devletlerin aldıkları kararlar doğrultusunda, AB'nin alacağı önlemlerin iki noktada yoğunlaştığı görülmektedir. Söz konusu unsurlar; piyasa işleyişinin sürdürülmesi ve çevrenin korunmasıdır.

Söz konusu önlemlerin hayata geçirilmesi yolunda hükümetler tarafından gerçekleştirilen faaliyetlerin basında hurda teşviği gelmektedir. Hurda teşviki, gerek çevrenin korunması gerekse piyasanın hareketlendirilmesi yoluyla işsizliğin azaltılması yönünde bir adım olarak algılanmaktadır.⁹⁴

Aralık 2008 ayında kabul edilen söz konusu paket ile birlikte, AB Komisyonu'nun, belirli yaşın üzerindeki araçların hurda teşviki yoluyla pazardan

⁹³ "Otomotiv sektöründe önlem paketleri"

⁹⁴ Can MİNDEK, "Otomotiv Sektörü Krize Çare Arıyor", İktisadi Kalkınma Vakfı Değerlendirme Notu 2009, No: 4, İstanbul, Haziran 2009, s. 1, http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/otomotiv_sektoru_krize_care_ariyor.pdf, (Erişim Tarihi: 23/09/2009)

çekilmesine yönelik olarak hazırladığı öneri de, bazı üye ülkelerde devreye alınmaya başlamıştır.

AB üyesi ülkelerde hazırlanan ve aşağıda aktarılacak tedbirler, temelde benzer özelliklere sahip olmasıyla birlikte, ülke bazında uygulamaları arasında farklılıkları bulunmaktadır. Söz konusu önlemler ile üretim ve tüketimin artırılarak, otomotiv sektörünün canlandırılması amaçlanmaktadır.

AB Üyesi Ülkeler'de 2009 yılında uygulanan tedbirlerin başlıcaları:

FRANSA

- Toplam 400 milyon Euro'luk ve dört yıl süreli, firmaların ArGe faaliyetlerini destekleyici finansal destek,
- Toplam 300 milyon Euro değerinde, otomotiv sanayi firmalarının yeniden yapılandırılması amacıyla yönelik olarak yatırım fonu kullanılması. (Söz konusu fonun, özellikle stratejik önemi bulunan ve orta vadede pazar lideri olabilecek potansiyele sahip tedarikçi firmaların yatırımlarının desteklenmesinde kullanılması amaçlanmaktadır.)
- Otomotiv finans kuruluşlarına yönelik olarak, yüzde sekiz faizli, toplam 1 milyar Euro değerinde finansal destek paketi,
- 10 yaşından büyük otomobillerin, en az 160g/km CO2 emisyon değerine sahip yeni araçlar ile değiştirilmesi kaydıyla, araç başına 1.000 Euro değerinde hurda indirimini sağlanması. Aynı hurda indirimi, yeni aracın emisyon değerine bakılmaksızın, 10 yaşından büyük hafif ticari araçlara da uygulanmaktadır. 2008 yılı Aralık ayında başlayan ve 2009 yılı Aralık ayına kadar geçerli olan bu hurda teşvikinin, Fransa Hükümetine toplam maliyeti yaklaşık 220 milyon Euro'dur.

ALMANYA

- 2009 yılı Temmuz ayından önce satın alınan yeni otomobillere, yıllık motorlu araç vergisi muafiyetinin tanınması. Bu muafiyet, Euro 4 motorlu araçlarda 1 yıl, Euro 5/6 araçlarda ise 2 yıl olarak belirlenmiştir.

- 2009 yılı sonuna kadar geçerli olacak, 9 yaşından büyük otomobillerin, en az Euro 4 motora sahip yeni bir araçla veya en fazla 1 yaşındaki araç ile değiştirilmesi kaydıyla, araç başına 2.500 Euro değerinde hurda indiriminin sağlanması.
- Alternatif "Güç Aktarım Mekanizması" ile ilgili araştırmalar için toplam 500 milyon Euro değerinde bir fon ayrılmıştır,
- Yıllık motorlu araç vergilerinin, 2009 yılı Haziran ayından geçerli olmak üzere, CO2 emisyon değerine göre belirlenecektir ve 120g/km CO2 emisyon değerinin altındaki araçları yıllık vergiden muaf tutulacaktır.

İSPANYA

- Otomotiv ana ve yan sanayi firmalarının üretim ile ilgili yatırımlarında kullanılmak üzere, toplam 800 milyon Euro'luk destek fonu belirlenmiştir. Bu fonun 680 milyon Euro'luk bölümü, otomotiv ana ve yan sanayi firmalarının üretim ile ilgili yatırımlarında, kalan bölümü ise ArGe yatırımlarını desteklemek amacıyla kullanılacaktır.
- 10 yaşından büyük ve/veya 250.000 km nin üstündeki hafif araçların, otomobil için en az 140 g/km, hafif ticari araç için 160 g/km emisyon değerine sahip ve satış fiyatı maksimum 30.000 Euro olan yeni araçla değiştirilmesi kaydıyla, 10.000 Euro'luk kısmının faizsiz olarak kullanılacağı 5 yıl süreli bir fonun sağlanması.

PORTEKİZ

- 2009 yılı süresince, fabrikaların üretim yapmadığı zamanlarda, çalışanların eğitiminin sağlanması amacıyla, maaşlarının yüzde 80'nin Hükümet tarafından karşılanması koşulu ile 70 milyon Euro değerinde bir fon paketi belirlenmiştir.
- Tedarikçi firmaların kullanımına yönelik 200 milyon Euro'luk bir fon ayrılmıştır.
- Minimum 10 yaşındaki araç için 1.000 Euro ve minimum 15 yaşındaki araç için 1.250 Euro olarak uygulanan mevcut hurda teşviki programının süresinin uzatılması.

ROMANYA

- 2009 yılında yeni otomobil alımlarında, 1 yıl süreli çevre vergisi muafiyeti getirilmiştir. 2009 yılı Ocak ayından geçerli olacak, araç başına 800 Euro'luk hurda indirimi uygulaması başlamıştır.

İSVEÇ

- Otomotiv sektörünün desteklenmesine yönelik olarak kullanılmak üzere, 28 bin SEK değerinde bir fon belirlenmiştir. Bu fonun, çevreye uyumlu teknolojilere yönelik ArGe firmaları yatırımlarının desteklenmesinde kullanılması hedeflenmektedir.

İNGİLTERE

- KDV oranı, yüzde 17,5'dan yüzde 15'e düşürülmüştür.⁹⁵

Bununla birlikte, küresel kriz ile birlikte Avrupa'da devreye sokulan hurda indirim desteği uygulaması Mayıs 2010 ayı itibarıyla Almanya ve İtalya'da sona erdirilmiş, Fransa'da ise 2011 yılına kadar uzatılmıştır. Rusya'da ise hurda indirimi Mart 2010 ayı itibarıyla uygulanmaya başlanmıştır.

2.3. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

2.3.1. Otomotiv Sektörünün Yapısı ve Türkiye Ekonomisi Açısından Önemi

Otomotiv sektörü, Türkiye ihracatındaki lokomotif sektörü konumunun yanı sıra, kendi bünyesi dışında, hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünleri tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleriyle de yakın ilişkisi bulunmaktadır.

Otomotiv sektörü sahip olduğu yapısal özellikleriyle yan sanayiler, finans, sigortacılık gibi bir çok farklı sektörü beslemekte olup, sahip olduğu doğrudan ve dolaylı bağlarına binaen kamu, hizmet, ticaret kesimi ve sanayi üretiminde kayda değer bir istihdam yaratmaktadır.

Otomotiv sanayi sayesinde yaratılan iş alanları aşağıda verilmektedir.

⁹⁵ TAYSAD, 31. Olağan Genel Kurul Faaliyet Raporu, s. 10-11, http://www.taysad.org.tr/www/content/indirilebilir_dosya/140/faaliyet2008.pdf, (Erişim Tarihi: 09/04/2010)

Tablo 4: Otomotiv Sanayinin Doğrudan ve Dolaylı Olarak İstihdam Sağladığı Alanlar

Kamu	Hizmetler	Ticaret Kesimi	Sanayi Üretimi
Trafik Güvenlik, Kayıt, Tescil ve Noter, Sağlık, Yol Bakım ve Onarım	Mühendislik Hizmetleri Kayıt, Tescil Aracı kuruluşlar, Finansman,Sigorta, Lojistik,Taşımacılık, Akaryakıt ve Yağ Dağıtım, Sürücü Eğitim Kuruluşları, Motor Sporları, Medya, Hakla İlişkiler ve Reklam, Güvenlik, Yemek, Temizlik	Distribütör/İthalatçılar Yetkili Bayiler Yetkili Servisler Serbest Satıcılar ve Galeriler, Servisler/Tamirhaneler Yedek Parça Satıcıları	Motorlu Taşıt, Aksam, Parça Sistem, Ham Madde Yenileme Pazarı Parça Üretim ve Bakım Araçları Üst Yapı ve Aksesuar

Kaynak: T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii Strateji Belgesi (Taslak), Nisan 2010, s. 10

Öte yandan, gelişmiş pazarlardaki çevreye ve güvenliğe yönelik yüksek standartlar ve tüketici istekleri, otomotiv sanayiinde teknolojik gelişmeleri tetiklemekte ve belirlemektedir. Söz konusu teknolojik gelişmeler, müşteri seçenek ve beklentilerini yenileyerek değiştirmektedir.

Türkiye’de otomotiv sanayinin, sahip olduğu iyi yetişmiş insan gücüne bağlı olarak AR-GE çalışmalarını önemli ölçüde arttırdığı ve özellikle uluslararası mevzuata uyum çalışmalarında büyük bir başarı elde ettiği söylenebilir.

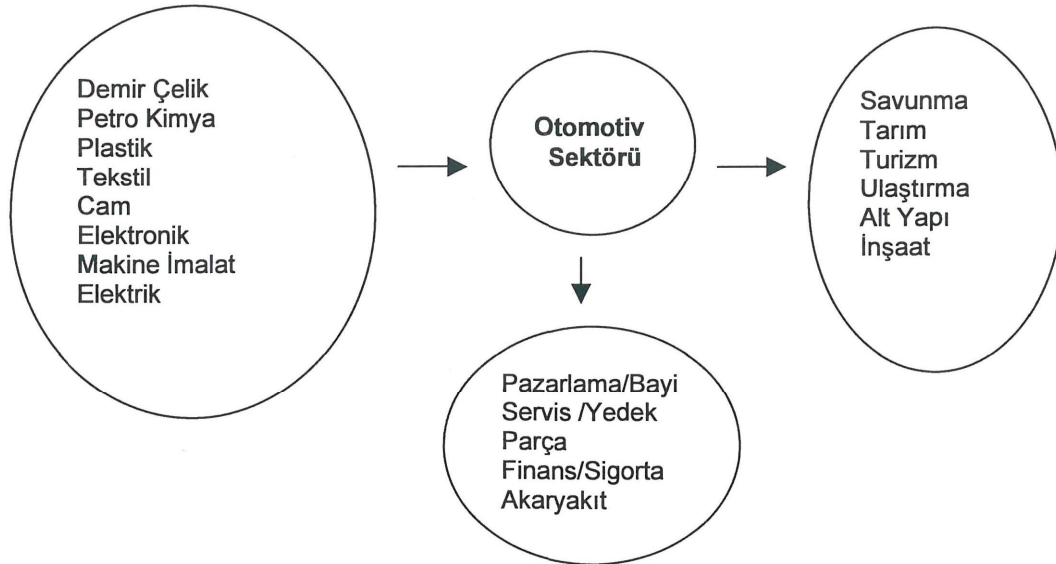
Otomov sanayinin AR-GE çalışmalarında başarı ve ivme ile müşteri talebi ve beklentileri, tasarım, projelendirme ve ürün geliştirme gibi konularda yükümlülükleri artan yan sanayi firmalarını da ana sanayi gibi teknolojiye, insan kaynaklarına, bilgiye ve kaliteye daha fazla önem vermelerini sağlamaktadır.

Otomotiv sektörü kayıt altına alınan, üretim ve ticari faaliyeti nedeniyle güvenilir ve kesin bir vergi kaynağı niteliğine sahiptir.⁹⁶

⁹⁶ A.GÖRENER, Ö.GÖRENER, a.g.e, s. 10

Bununla birlikte, istikrarsız iç Pazar koşulları, aşırı ithalat, aşırı kapasite, firma sayısının çokluğundan doğan sorunlar, özellikle yan sanayinin gereken finansman araçlarının yetersizliği, karmaşık yapısı ile yüksek satış vergisi sistemi, ulusal strateji eksikliği, otomotiv sanayinin gelişmesi ve ülke ekonomisine daha çok katkıda bulunmasının önündeki somut engeller olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunların dışında, yaşanan ekonomik krizlerin yarattığı sıkıntılar, ekonomimiz için itici bir güç olan otomotiv endüstrimizi olumsuz yönde etkilemiş ve sektörün gelişimini ihracata yönelik sanayi stratejileri çerçevesinde sürdürmesine neden olmuştur.⁹⁷

Şekil 2: Otomotiv Sektörünün Ekonomiye Katkısı



Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 5, <http://www.ito.org.tr>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

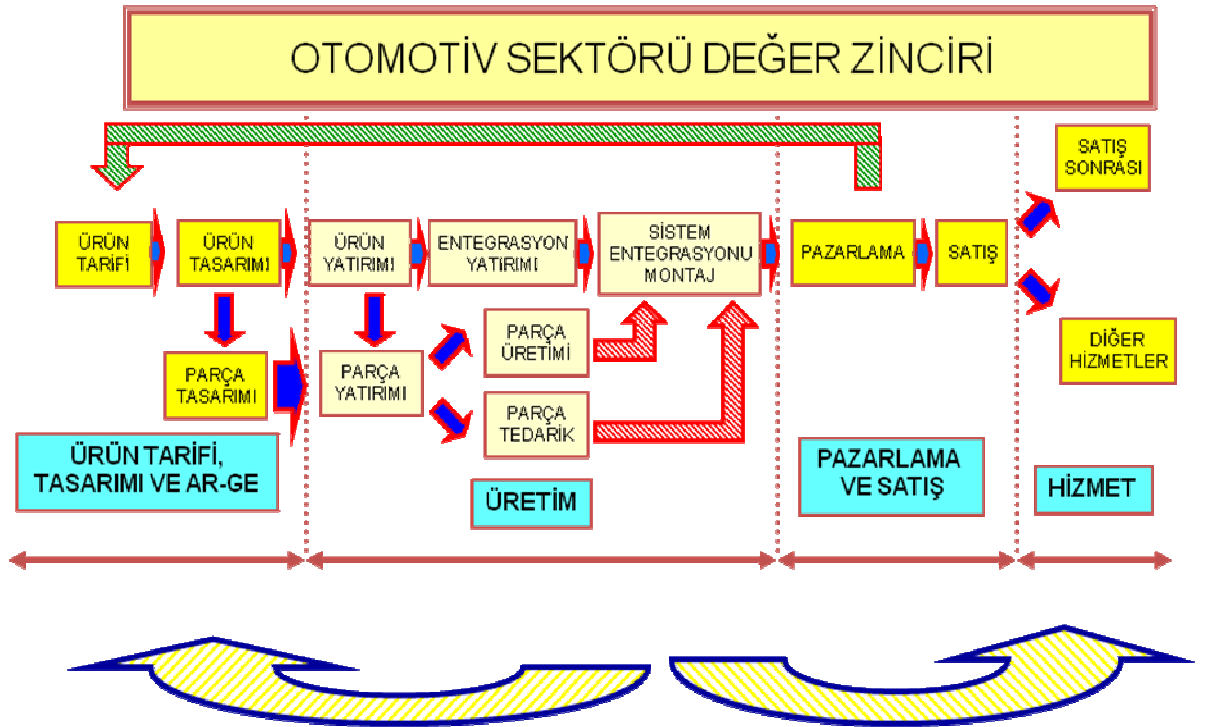
Yukarıda gösterildiği gibi, otomotiv sektörü ekonomik gelişmede bir lokomotif, sürükleyici sektör durumundadır. Sektör, demir çelik, petro kimya, lastik, tekstil, cam, elektrik & elektronik ve makine imalatı gibi birçok sektörden ürün alırken bunları işler ve üretim neticesinde savunma, tarım, turizm, ulaştırma, alt yapı ve inşaat gibi birçok sektörde kullanılmak üzere lokomotif vazifesi görmektedir.

⁹⁷ Y.Kılıçkaplan, "Otomotiv Üretiminin Tarihsel Gelişimi", **Gazi Üniversitesi Otomotiv Bilim ve Teknoloji Topluluğu Dergisi**, Ankara, 2006, <http://www.obitet.gazi.edu.tr/makale/makaleT.htm>, (Erişim Tarihi: 17/01/2010)

Bu durum, otomotiv sektöründeki bütün gelişme ve değişimlerin, diğer sektörleri de etkilemesi sonucunu doğurmuştur. Günümüzde, birçok ülke ekonomisinin kalbinde yer alan otomotiv sektöründeki gelişmelerin incelenmesi, bu yüzden, büyük önem taşımaktadır.

Otomotiv sektörünün ekonomik katkısının yanında sosyal katkısı da unutulmamalıdır. Bir otomobil sahibi olmanın, hareket serbestisi, zaman tasarrufu, kültür, eğlence, dinlenme ve toplumsal itibar gibi getirileri vardır. Bunlarla birlikte iş çevresi, mutluluk ve başarı gelmektedir. Hepsi bir araya geldiğinde ise toplumsal refah oluşmakta ve kalkınmada ek güç oluşmaktadır.

Şekil 3: Otomotiv Sektörü Değer Zinciri ve Katma Değeri



Kaynak: Ercan TEZER, "Otomotiv Sanayi 2009 ve Gelecek", *İSO Vizyon Toplantıları* (02 Nisan 2009), İstanbul, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 21/12/2009)

Şekil-3'de sunulduğu üzere, otomotiv sektöründeki değer zinciri ana bölümleri ile incelendiğinde, ürünün tarifi ve tasarımından başlayan ve yan sanayi

üreticileri, ana firmalar, bayiler ve dağıtıcıların birbirleri ile sıkı sıkıya bağlı süreçleri görülmektedir. Bu uzun ve karmaşık değer zincirinin sonunda müşteriye sunulan ürünün katma değeri ortaya çıkmaktadır.

Türkiye’de otomotiv sanayii, kurulduğu 1960’lı yıllardan bugüne önemli aşamalar kaydetmiştir. Bu aşamalar esas itibariyle beş ana grupta toplanabilir:

- 1960’lı yıllarda “İthal İkamesi” amaçlı traktör ve ticari araçların montaj üretimi.
- 1970’li yıllarda aksam parça üretimine yönelik “Yerlileştirme” ve “Otomobil Üretimi”.
- 1980’li yıllarda “Kapasite ve Teknoloji Yatırımları”.
- 1990’lı yıllarda “Küresel Rekabet” için yeniden yapılanma ve küresel sanayi ile entegrasyon.
- 2000’li yıllarda daha yüksek katma değer yaratarak dünya pazarlara yönelik tasarım ve üretim için “Sürdürülebilir Küresel Rekabet Süreci” ne giriş

Bu süreçte otomotiv sanayi, üretimde ve işletme yönetimde çağdaş kalite yönetimi anlayışı ile yalın üretim ve yalın yönetim alışkanlığını geliştirmiş, küresel rekabet ve küresel pazarlara ihracat için Kamu kurumlarının uyumlaştırarak uyguladığı uluslar arası teknik ve ticari mevzuata uyum göstermiştir.

Bununla birlikte, AR-GE, tasarım ve yönetimi kültürünün geliştirilmesi ile yeni teknolojilerin yaygınlaştırılmasında önderlik; yatırımlarda ve üretimde daha yüksek katma değer arayışı, yüksek nitelikli insan gücü yetiştirme, rekabet öncesi işbirliği kültürü ve tedarik zincirinde yer alan KOBİ niteliğindeki tüm kuruluşlar ile uzun vadeli stratejik işbirliğinin geliştirilmesi, tüm süreçlerde “Yenilikçi Yaklaşım” gibi konularda da başarılar sağlamıştır.⁹⁸

Otomotiv sektörü, 1989’da başlayan hızlı gelişmeyle birlikte, Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip gıda ve tekstil sektöründen önce gelmektedir. Otomotiv sektörü, 2003 yılından bu yana, Türkiye ekonomisinde birinci büyük sektör durumundadır.

⁹⁸ T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, a.g.e., s. 6

Küreselleşme, dünya otomotiv sektörünün 1990'larda bir yönelimi haline gelmiştir. Yerleşik arz zincirini kökten sarsan bu dürtü firmalara bir yanda yeni fırsatlar yaratırken, diğer yanda onları çetin bir mücadelenin içine sokmuştur.

Türkiye'deki otomotiv sektöründe 1990'lı yıllarda başlayan ve 2000'li yıllarda süren değişim sürecinde oluşan rekabetçi yapı ihracattaki başarılarla devam etmektedir. Özellikle Gümrük Birliği ile birlikte dış ticaretin yapısı ve gelişme hedefleri önemli oranda değişmiştir. Sektörün bu yıllarda yaptığı kapasite, teknoloji ve insan gücü yatırımları yanında, AB ve küresel teknik mevzuata uyumdaki kararlılığı özellikle ihracatın artışında önemli bir etken olarak değerlendirilmektedir.

Türkiye'deki otomotiv sektörü büyük emeklerle kurulmuş ve rekabetçi bir sanayi olma yolundaki kararlılığını kanıtlamıştır. Bu sanayiinin halen sahip olduğu güç, uluslararası kuruluşlarca da tanınmaktadır. Yabancı sermayenin Türkiye'deki tesisleri dünya pazarları için bir üretim merkezi olarak görmesi de bunun en önemli kanıtıdır.

Türkiye bulunduğu coğrafya nedeni ile uluslararası stratejik bir öneme sahiptir. Türkiye'nin yüklendiği misyon uluslar arası konjonktürden kaynaklanmakta olup, kaçınılmazdır. Buna göre Türkiye, bölge ve çevresinde ekonomik ve sosyal açıdan güçlü ve lider bir ülke olmak durumundadır. Türkiye'nin sahip olduğu bu misyon için güçlü ekonomiye sahip olması ve milli gelirini istikrarlı bir şekilde arttırarak halkının refah düzeyini yükseltmesi zorunluluğu bulunmaktadır. Söz konusu ilerlemenin koşulu da sanayileşmeye bağlıdır.

Bu sanayinin yüksek katma değer yaratan, sürdürülebilir ve gelişmeye açık bir rekabet gücü bulunan, doğrudan ve öncelikli olarak gelişmiş pazarlara ihracatı hedefleyen ve AR-GE yeteneği bulunan bir sanayi niteliğinde olması gereklidir.

Türkiye bulunduğu coğrafyada otomotiv sektörüne sahip tek ülkedir. Otomotiv sektörü, özellikle 1990'lı yıllarda sürdürülen yoğun ve köklü yapısal düzenlemelerle yukarıdaki nitelikleri taşıyan ve ülke ekonomisinin lokomotifi olan bir sektör durumuna gelmiştir.

Türkiye’de otomotiv sektörünün gelişmesi, genel teknolojik düzeyin rekabetçi bir şekilde gelişmesine, ileri teknoloji düzeyinde bilgili insan gücünün yetiştirilmesine, savunma sanayiindeki gereksinmelerinin doğrudan karşılanmasına ve Türkiye’deki tüketicilerin Türkiye’de üretilen otomotiv sektörü ürünlerine gururla yönelmelerine olanak sağlayacaktır.

Bir sanayii için ulusal pazarın istikrarlı ve güçlü olması, rekabet gücü açısından hayati önem taşımaktadır. Bu husus büyük bir talep esnekliğine sahip ürünler üreten otomotiv sanayii için daha da önemlidir. Çünkü iç pazarda en küçük bir istikrarsızlık, başta otomobil olmak üzere otomotiv ürünlerine olan talebin hızla ve büyük oranda düşmesine neden olmaktadır. 1976-1981,1994-1995 ve 1998-1999 dönemlerindeki krizlerde otomotiv ürünlerine olan talep yüzde 50’ler düzeyinde azalma göstermiştir. ⁹⁹ (2008 küresel krizinin Türk otomotiv sektörü üzerindeki etkileri ise tezin üçüncü bölümünde ayrıntılı olarak ele alınmaktadır.)

Türk otomotiv sektörünün özellikle 2001 krizinin ardından dünyadaki gelişmeleri iyi okuyarak, yoğunluklu olarak üretimini dış pazarlara yöneltmesi sektörün ihracat odaklı bir hale gelmesini sağlamıştır.

Bununla birlikte, iç pazarda güvenilir bir talep yapısını oluşturacak istikrar sağlanmadan sektörün sürdürülebilir bir ihracat yapısına kavuşması mümkün olamayabilecektir. Uluslararası pazardaki aşırı rekabet ve aşırı kapasite varlığı gibi faktörler karşısında Türkiye’deki otomotiv sektörünün yalnız ihracat ile büyümesi iyimserlikten öteye gidemeyecektir.

İç pazarda istikrarı etkileyen en önemli etken sektörde bir yandan yeni yatırımlar teşvik edilerek üretim kapasitesi artırılırken, sektör ürünlerine uygulanmakta olan satış vergileri ile talebin sürekli baskı altında tutulmasıdır. Özellikle otomobilde uygulanan vergi sistemi yeni aracın alımını yüksek vergilerle caydıran, öte yandan da araç yaşlandıkça azalan yıllık vergi sistemi ile eski araç kullanımını özendiren bir yapıdadır.

⁹⁹ Okyay Uçan, Niğde Üniversitesi İ.İ.B.F İşletme Bölümü, “Türkiye’de otomotiv sektörü ve dış ticaretinin gelişimi”, s. 15, <http://host.nigde.edu.tr/okyayultezmakale.doc>, (Erişim Tarihi: 18/12/2009)

Türkiye ekonomisinin lokomotif sektörlerinden otomotiv sektörü, yüksek potansiyeli olmasına rağmen, uygulanan vergi politikaları ve ithalat rejimi nedeniyle sıkıntılı günler geçirmektedir. Medyada otomotiv sektöründe yaşanan patlama haberlerinin, ciddi bir analiz sonucu hazırlanmadığı, tamamen yüzeysel bilgilerden yola çıkıldığı, artış gibi gösterilen rakamların, ekonomik kriz sonrası dibe vuran üretim ve satış miktarlarının bir parça artışından kaynaklandığı görülmektedir.

Uygulanan vergi politikasında motorlu taşıt vergisi, araç yaşlandıkça azalmaktadır. Bu uygulama ile, eski araç kullanımı özendirilmekte, dolayısıyla üretim artışını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu da vergi kaybına neden olmaktadır. Oysa gelişmiş ülkelerde bu sistem tersine işlemektedir. İkinci el otomobillerin yenileri ile değiştirilmesi özendirilir, yaşlı araçlar diğer ülkelere (örneğin Türkiye) ihraç edilmektedir.

Türkiye'nin yaşlı araç ithalatından dolayı, önemli ekonomik kayıplar oluşmaktadır. Bu uygulama yerli otomotiv sektörünün gelişmesi önünde büyük engel olup, ülkeyi yaşlı ithal otomobil mezarlığı haline getirmektedir. Önceki yıllarda, yerli otomotiv sektöründe yeterince gelişme olmadığı ve otomobil pazarında fiyat istikrarının sağlanması için, otomobil ithalatı önündeki engeller kaldırılmıştır. Ancak bugün gelinen noktada, ülkemizde özellikle otomobil sektöründe kıran kırana yaşanan rekabet, fiyatların yeterince düşmesini sağlamaktadır. Fakat maliyetlerdeki bu düşüş yüksek vergiler sayesinde tüketiciye yansımamaktadır.¹⁰⁰

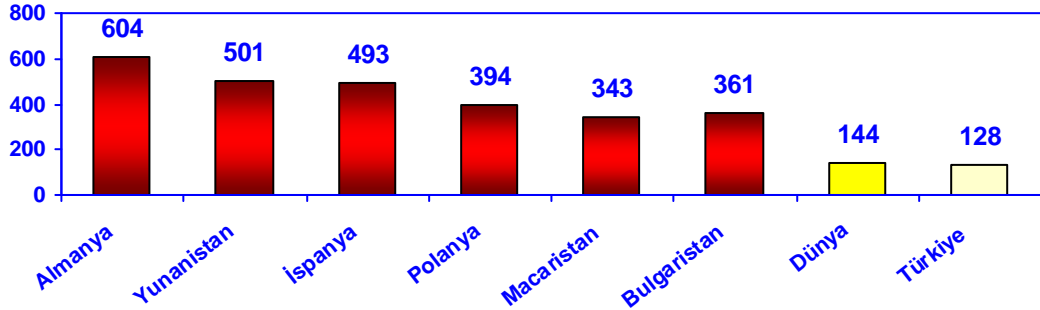
Türkiye rekabet gücü olarak, dünyadaki en dinamik ve en hızlı büyüyen otomotiv sektörlerinden birine sahiptir. Türkiye'nin mevcut stratejik avantajları, doymamış yurtiçi pazarı, teknik ve ticari becerilere sahip eğitimli ve kalifiye işgücü ve hayli yüksek yan sanayine sahip olması avantajlarını oluşturmaktadır.

2008 yılı itibarıyla dünyada ortalama olarak 1.000 kişiye yaklaşık 144 araç düşmektedir. Almanya'da söz konusu rakam 604, Yunanistan'da 501, İspanya'da 493, Polonya'da 394, Macaristan'da 343, Bulgaristan'da 361'dir. Türkiye'de ise 2008 yılı itibarıyla 1.000 kişiye düşen araç sayısı 128'dir.

¹⁰⁰ Uçan, a.g.e., s. 16

2008 yılı itibarıyla, Dünyada ve Türkiye’de kişi başına düşen araç sayısı Şekil-4’de sunulduğu gibidir.

Şekil 4: Türkiye ve Dünyada Kişi Başına Düşen Araç Sayısı (Araç/1.000 kişi)



Kaynak: Ercan TEZER, “Otomotiv Sanayi 2009 ve Gelecek”, *İSO Vizyon Toplantıları* (02 Nisan 2009), İstanbul, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 21/12/2009)

Diğer taraftan, Türkiye’nin otomotiv sektöründe ana ve yan sanayi arasında yeterli entegrasyonun olmayışı, karmaşık satış vergisi sistemi, faiz ve girdi maliyetlerinde artış olasılığı, aşırı ithalat ve yetersiz yatırım veya ihracat teşvikleri gibi zayıflıklar da dezavantajları oluşturmaktadır.

Yakın gelecekte sektörü nelerin beklediği can alıcı bir sorudur. Fiyat reaksiyonları, azalan kâr, talep ve kapasite fazlası sektöre yeni bir boyut kazandırabilecektir. Bu yeni boyutsa sektöre doygunluk ve belirli ölçüde zayıflama olarak yansiyabilecektir. Bu ihtimali güçlendirici bazı unsurlar ise şöyle sayılabilir: Çin, Hindistan ve Doğu Avrupa’daki kapasite fazlası, azalan kâr marjları ve Batı Avrupa pazarında yavaşlayan büyüme. Bu durum da, ihracatının yaklaşık yüzde 70’ini AB ülkelerine yapan bir ülke için sıkıntı yaratabilecektir.¹⁰¹

Bir sonraki bölümde, otomotiv sektörünün Türkiye’deki tarihsel süreci ve gelişimi ele alınmaktadır.

¹⁰¹ Metin UNDER-Melis ÖZPINAR, “Türk Otomotivinin Panoraması”, 26/04/2009, <http://www.newsweekturkiye.com/haberler/detay/28638/Turk-otomotivinin-panoraması>, (Erişim Tarihi: 26/05/2009)

2.3.2. Otomotiv Sektörünün Türkiye'deki Tarihsel Gelişimi

Türkiye'de otomotiv sektörü üretimi 1950'li yılların ortalarında başlamış ve üretim 1960'ların ortalarından itibaren hız kazanmıştır. 1950'li yıllarda bazı prototip araçların üretilmesinden sonra ilk montaj hattı 1954'te silahlı kuvvetlere jip ve kamyonet temini için kurulmuş, 1955'te kamyon ve 1963'te otobüs montajına başlanmış, takip eden üç yıl içinde de binek otomobil üreten montaj fabrikaları (Tofaş-Fiat, Oyak-Renault, Otosan-Ford) imalata geçmiştir. 1966'da ise otomotiv sanayi kendi modellerinin montajına başlamış ve Otosan tarafından o dönemlerin otomobili Anadolu üretilmiştir. İki büyük otomobil üreticisi Tofaş ve Oyak-Renault, İtalyan ve Fransız lisanslarıyla 1971'de imalat hatlarını kurmuşlardır.¹⁰²

Türk otomotiv endüstrisinin 1950'li yıllardan 1980'li yıllara kadar ağırlıklı olarak iç pazara yönelik üretim yaptığı görülmektedir. 1980'li yıllardan itibaren dışa açılma başlamış ve otomotiv endüstrisi yan sanayi ürünleri ve araç ihracatında artan sürekli bir eğilim gözlenmiştir. Ayrıca, 1990'lı yıllardan itibaren gündeme gelen ve yaygınlaşan küresel Pazar için entegre üretim anlayışının da etkisi ile ihracatta belirgin artışlar kaydedilmeye başlanmıştır. Türkiye'de üretim yapan otomotiv firmalarının hepsi de dünya çapında küresel Pazar için üretim yapan dev otomotiv firmaları ile ortaklık anlaşmaları ve lisans sözleşmeleri oluşu için, bu firmaların küresel pazardaki gücünden yararlanarak tüm dünya için üretip ihracat yapmaktadırlar.

Ancak, gerek 1994 ekonomik krizinin üretim üzerindeki olumsuz etkileri gerekse 1996 yılında Gümrük Birliğine girilmesi ile anlaşma gereği, AB menşeli otomobillerin ithalatından alınan gümrük vergisinin sıfırlanması ve Toplu Konut Fonunun (TKF) kaldırılması otomotiv üretimini olumsuz yönde etkilemiştir. 1996 yılından itibaren çeşitli ölçek, model ve fiyatta araçların piyasaya girmesi kalite ve model çeşidi olarak AB otomotiv sanayii ile rekabete henüz hazır olmayan yerli üretimi olumsuz yönde etkilenmiş ve iç talebin karşılanmasında ithalatın payı artmaya başlamıştır. 1993 yılında 548.404 adet olan otomobil ve ticari araç talebinin yüzde 25'i ithalatla karşılanırken, 1994 yılında iç piyasada oluşan talep daralmasına paralel olarak, otomotiv sektöründe de iç talep yüzde 50 oranında azalmıştır. 1994

¹⁰² 82. Türkiye Vakıflar Bankası Sektör Araştırmaları Serisi, Otomotiv Sektörü No: 28, İstanbul, 2003, <http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/>, (Erişim Tarihi: 03/09/2009)

ve 1995 yıllarında ithalatta yüzde 60 oranında düşüşler görülmüştür. 1996 yılından itibaren talep artışına paralel olarak ithalat tekrar artış eğilimine girmiştir. Bu devrede yüksek stokla çalışmanın ekonomik olmadığı da dikkate alınarak, yerli üreticiler için marjinal karlılık, üretimin azaltılması noktasında sağlanmıştır. Bu düşünceye paralel olarak 1992 ve 1993 yıllarında yüzde 77 seviyesine ulaşan kapasite kullanım oranları 1994 ve 1995 yıllarında yüzde 46, 1996 ve 1997 yıllarında da yüzde 49 ve 1998 yılında yüzde 50 seviyelerine düşerek, üretimde önemli düşüşler yaşanmıştır.

103

Dünyadaki gelişmeler özellikle 1990'lı yıllardan sonra ithalatı artırıcı bir rol de oynamıştır. AB ve Uzak Doğu'da kullanılmayan kapasitelerin yüksek oluşu, Türkiye gibi gelişme potansiyeli olan pazarlarda özel fiyat uygulamalarına neden olmuştur. Bunun yanı sıra bu alandaki yoğun rekabet, otomotiv sektöründe yoğun bir teknolojik gelişmeye neden olmaktadır. Her yıl yeni modellerin üretilmesi ve bu modellerin yüksek standartlara sahip olması müşteri tercihlerinin bu modellere yönelmesi sonucunu doğurmaktadır. 1996 sonrasında ithalattaki artış 1999 yılı dışında devam etmiştir. Bu gelişmeler yanında ithalatın yurtiçi satışlar içindeki payı 1992-1993 yılları arasında sırasıyla yüzde 19 ve yüzde 23 oranında gerçekleşmiş, 1994 ve 1995 yıllarında ise gerçekçi kur politikası ve yerli sanayiinin gümrük birliğine hazırlanıp modern araçlar üretme çalışmalarına bağlı olarak yüzde 12 ve yüzde 10 seviyelerine inmiştir. 1996'da bu oran gümrük birliğinden sonra artan ithalat doğrultusunda bir miktar yükselerek yüzde 24 olarak gerçekleşmiştir. İzleyen yıllarda da yurt içi satışlar içinde ithalatın payı artmaya devam etmiş, bu oran 2000 yılında yüzde 55 olmuştur. Bu oran 2001 yılında yüzde 48, 2002 yılında yüzde 47, 2003 yılında yüzde 55 ve 2004 yılında 753.731 adet gerçekleşen yurt içi satışlar ve 436.231 adet gerçekleşen ithalat ile yüzde 58 olarak gerçekleşmiştir.¹⁰⁴

Türkiye ekonomisi için lokomotif sektör olarak nitelendirilen otomobil sanayini etkileyen diğer önemli bir faktör, Türkiye'nin 1 Ocak 1996 tarihi itibarıyla AB ülkeleri için gümrük vergi oranları ve fonların sınırlanmasını sağlayan gümrük birliğine dahil olmasıdır. 6 Mart 1995 tarihli Ortaklık Konseyi'nde alınan kararla otomobil sanayiinin hassas sektör olarak kabul edilmesi nedeniyle AB dışı ülkelere uygulanacak olan Ortak Gümrük Tarifesi (OGT)'ne uyumun 2001 yılına kadar uzatılması, ikinci el otomobil ithalatının 10 yıl olarak öngörülen bir süre için engellenmesi

¹⁰³ DTM, **Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayii Raporu**, DTM Yayınları, Ankara, Temmuz 1999, s. 11

¹⁰⁴ Filiz TİKEN, "Turkish Automotive Industry", TSKB Research, İstanbul, January 2005, p.1.

kararlaştırılmıştır.¹⁰⁵

Otomotiv Sektörünün ekonomik gelişmede lokomotif sektörlerden biri olmasının önemli göstergeleri Demir çelik, petro kimya, lastik, tekstil, cam, elektrik-elektronik ve makine imalatı gibi birçok sektörden ürün alması ve işlemesidir.¹⁰⁶

Sadece bu mamulleri sağlayan sektörler değil aynı zamanda pazarlama, servis, yedek parça, finans, sigorta ve akaryakıt gibi birçok alana ek katkı sağlamaktadır.¹⁰⁷

Otomotiv sektörü, hem üretim aşamasında kullanılan girdiler açısından, hem de ürünleri ile diğer sektörlerin temel yatırım mallarını oluşturması, ulusal üretim, kalkınma, istihdam ve teknolojik gelişmeye doğrudan katkıda bulunması, savunma sanayiinin temelini oluşturması, ekonomi için stratejik önem taşıyan bir sektör olması yönleriyle sanayileşmiş ülkelerde olduğu gibi ülkemizde ve gelişmekte olan bir çok ülkede özel önem kazanmıştır.¹⁰⁸

Dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de otomobil üretimi, otomotiv sanayi ürünleri üretimi içinde ağırlığı teşkil etmektedir. 1999 yılına kadar traktör üretimi ikinci sırada olmasına rağmen, bu yıldan sonra yerini kamyonet üretimine bırakmıştır. Özellikle 2000 yılından itibaren kamyonet üretiminin hızla arttığı görülmektedir.¹⁰⁹

Türkiye’de otomobil üretiminde ilk teşebbüs, Ford Motor Company’nin Türkiye Genel Temsilciliğini alan Koç Grubu’nca başlatılmış, grup, Montaj Hakkına Sahip Bayi statüsüyle bir takım imtiyazlar elde etmiştir. Bu imtiyazlarla faaliyet göstermeye başlayan montaj fabrikasında günlük 8 adet kamyon ve 4 adet binek otomobili üretilmeye başlanmıştır. 1960’larda büyük gelişmeler kaydeden sektör, 1990 sonrasında özel önem tanınan sektörler kapsamına alınmış ve bu meyanda

¹⁰⁵ Asuman Tuncay, Otomotiv Sektörü ve Türkiye’de Otomobil Üreten Üç Firmanın Finansal Analizi, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul, 2001, s. 27

¹⁰⁶ Ercan TEZER, “Gümrük Birliği ve Otomotiv Sanayi”, Esbank, Yayın No: 6, İstanbul, Ekim 1995, s. 130.

¹⁰⁷ OSD, “Türkiye’de Otomotiv Sanayiinde Gümrük Birliğinin Gerçekleştirilmesi”, OSD Yayını, Ankara, Eylül 1994, s.1.

¹⁰⁸ Arzu Özertem, Gümrük Birliği ve Otomotiv Sektörü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1998, s. 77

¹⁰⁹ OSD, “ İstatistikler”, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

sektöre yapılması söz konusu olan yatırımlara bir takım teşvikler verilmesi gündeme gelmiştir. 1960'lı yıllardan itibaren günümüze kadar büyük aşamalar kaydeden Türk otomotiv sektörü, 2000'li yıllara gelindiğinde dünya pazarlarında önemli bir yer edinen bir konum ve 2000'li yıllarda Türk sanayi ve ihracatının lokomotif sektörü haline gelmiştir. 1996 yılında gerçekleşen Gümrük Birliği uygulamalarının yarattığı yoğun rekabet ortamının koşullarının iyi değerlendirmesinin, üretim tesislerinde teknolojik yenilikleri uygulamasının ve küresel rekabetin ihtiyaç duyduğu yeni ürünlerin üretimini başlatarak ihracata yönelmesinin payı büyüktür. 2000'li yıllarla birlikte dengeler de değişmiştir.

1996 ve 1997 yıllarında artan yurtiçi talebe bağlı olarak otomotiv sanayi üretiminde de önemli artışlar görülmüştür. Ancak, 1997 yılı ortalarında Uzak Doğu ülkelerinde başlayan Asya Krizi ve 1998 yılında da Rusya'ya yayılan kriz, 1998 yılının son çeyreğinden itibaren Türk otomotiv sanayini olumsuz olarak etkilemiştir. 1999 yılı ortalarından itibaren bu krizin otomotiv sektörü üzerindeki etkileri giderek hafiflemeye başlamıştır.¹¹⁰

Bununla birlikte 2008 küresel ekonomik krizinin Türkiye ekonomisini etkilemeye başladığı 2008 yılı son çeyreği ile birlikte gerek içeride gerekse de ihracat ta büyük düşüşler meydana gelmiştir.

Avrupa ülkelerindeki üretim miktarı düşerken, gelişmekte olan ülkelere artışlar yaşanmıştır. Örneğin Türkiye, 2006 yılında ürettiği 987 bin motorlu taşıtla dünyanın en büyük üreticileri arasına Belçika'yı geride bırakarak 16. sıradan girmiş, Avrupa'nın ise altıncı büyük üreticisi konumuna gelmiştir.

Bugün dünyada üretilen her 1000 otomobilden 15'inin üretim yeri Türkiye'dir. Türk otomotiv sektörü, 1963'te yılda 30 adet otomotiv üretme kapasitesine sahipken, 2007'de 17 ana firmasıyla, 24 saniyede 1 araç üretme ve 30 saniyede 1 aracı ihraç edebilme kapasitesine ulaşmıştır. Sektör, 1.2 milyon adede ulaşan üretim kapasitesi ve 1000'in üzerinde yan sanayi kuruluşu ile büyük bir atılım gerçekleştirmiştir. Söz konusu gelişmeler paralınde, Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu çalışmasında otomotiv sanayinin payı 2007 yılında yüzde 15,6'ya ulaşmıştır. 2007'de yapılan

¹¹⁰ DPT, **Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi Raporu**, DPT Yayını, Yayın No DPT: 2660, Ankara, Kasım 2002

toplam ihracatın yüzde 20'si de otomotiv sektörüne aittir. 2000'li yıllar sektörün ihracata yönelerek kendini uluslararası alanda da kanıtladığı bir dönem olurken, pazardaki otomobil modelinin 400'leri bulduğu ve sektöre yönelik beklentilerin de buna paralel olarak her geçen gün arttığı kaydedilmektedir.¹¹¹

Otomotiv sanayinin ekonomideki payı 1982'de yüzde 5,6, 1992'de yüzde 10,2, 2003'te yüzde 13,2, 2007'de yüzde 15,6 iken, küresel kriz nedeniyle 2008'de yüzde 12,7'ye gerilediği görülmektedir.¹¹²

2.3.3. Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi

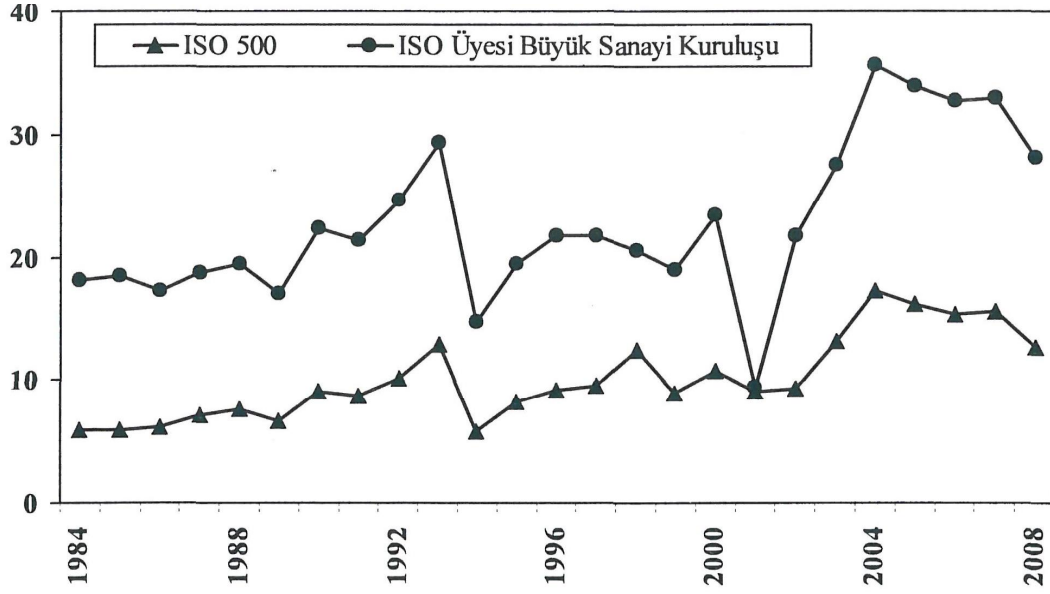
1982 yılı itibarıyla, İstanbul Sanayi Odası (İSO) tarafından, üretimden satışlar, satış hasılatı, brüt katma değer, özkaynak, net aktifler, vergi öncesi dönem karı/zararı, ihracat ve istihdam kriterleri çerçevesinde, "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" çalışması hazırlanmaktadır.

Söz konusu çalışmanın 1982-2008 yılları arasındaki ve aşağıda Şekil-5'de yer alan dönemde, firmaların büyüklüklerini belirleyen "üretimden satışlar" kriteri eğrisinde, otomotiv sektörü şirketlerinin dolayısıyla sektörün bahse konu 1982-2008 döneminde sürekli artış içerisinde olduğu görülmektedir. Buna göre, 500 büyük firma arasında otomotiv sanayinin payı 1982'de yüzde 5.6, 1992'de yüzde 10.2, 2003'de yüzde 13.2, 2007'de yüzde 15.6 olarak gerçekleşmiştir. Bununla birlikte, küresel kriz nedeniyle 2008 yılında sektörün payı yüzde 12.7'ye gerilemiştir.

¹¹¹ BORYAD, "Otomotiv Sektörü Krizi Nasıl Karşılıyor", 11/11/2008, http://www.boryad.org / boryad / index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=119, (Erişim Tarihi: 02/06/2009)

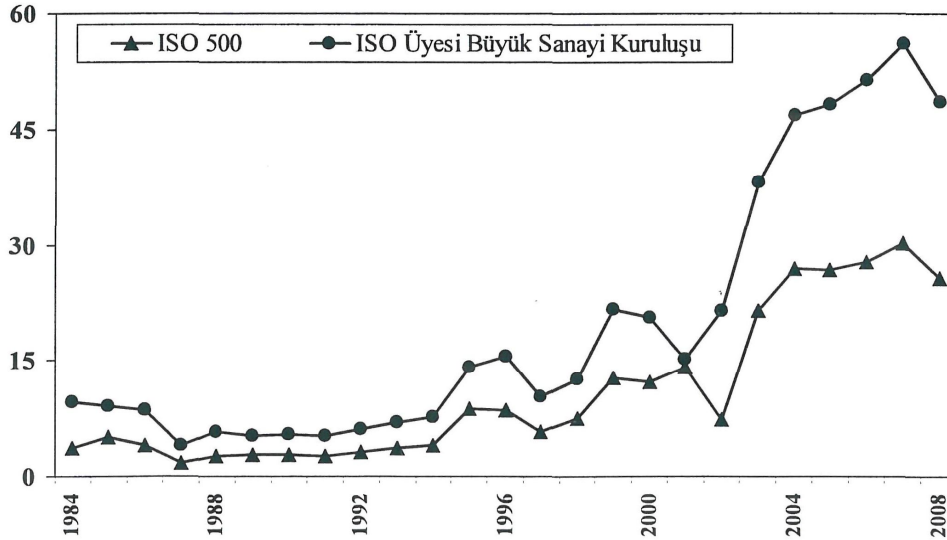
¹¹² <http://www.ekotrent.com/haber/20090729/ISO-500un-otomotiv-devleri.php>, (Erişim Tarihi: 21/01/2010)

Şekil 5 : 1983-2008 Döneminde Otomotiv Sanayiinin Üretimden Satışlardaki Payı



Kaynak: OSD, Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, Rapor: 2009/7, Temmuz 2009, s. 2, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 13/03/2010)

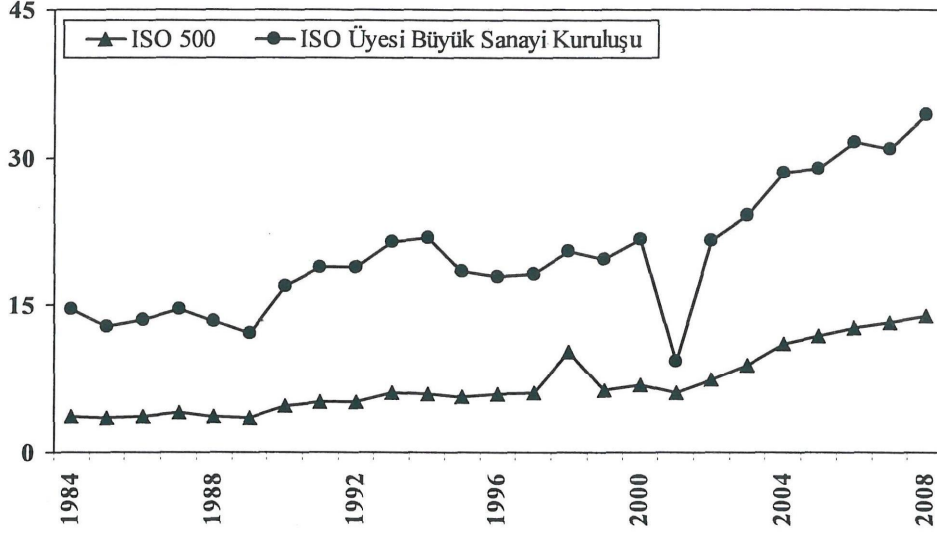
Şekil 6 : 1983-2008 Döneminde Otomotiv Sanayiinin İhracattaki Payı



Kaynak: OSD, Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, Rapor: 2009/7, Temmuz 2009, s. 2., <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 13/03/2010)

Şekil-6'da yer aldığı üzere, Türkiye'deki otomotiv ana ve yan sanayi, 500 büyük sanayi kuruluşu arasında ihracatçı üye firmalarının payı 1983-1999 yılları arasında yüzde 3 ile yüzde 10 arasında seyrederken, 2003 yılı itibarıyla artmaya başlamıştır. 2007 yılında 500 büyük sanayi kuruluşu arasında yüzde 30 seviyesini aşan otomotiv sanayi kriz nedeni ile 2008 yılında yüzde 25'e gerilemiştir.

Şekil 7: 1983-2008 Döneminde Otomotiv Sanayinin İstihdam Payı



Kaynak: OSD, Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, Rapor: 2009/7, Temmuz 2009, s. 3,, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 13/03/2010)

Şekil-7'de sunulduğu üzere, otomotiv sanayinde ücretli çalışanların payı ilk 500 sanayi kuruluşu içinde 1983'de sadece yüzde 3 iken, istikrarlı bir artış ile 2007 yılında yüzde 13'e yükselmiştir. 1983-2008 döneminde ISO üyesi kuruluşlar arasındaki payı ise yüzde 13'den yüzde 31'e ulaşmıştır.

Özellikle 2001 krizinin ardından, otomotiv sanayinde ücretli çalışanların payının 2008 yılına kadar istikrarlı bir yükseliş gösterdiği görülmektedir.

Tablo 5: 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Yer Alan OSD Üyesi Firmaların Konumu 2007/2008

	FİRMA	SIRALAMA	
		2008	2007
1	FORD OTOMOTİV SANAYİ A.Ş.	3	2
2	OYAK-RENAULT OTOMOBİL FABRİKALARI A.Ş.	5	4
3	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.	6	8
4	TOYOTA OTOMOTİV SANAYİ TÜRKİYE A.Ş.	13	5
5	MERCEDES-BENZ TÜRK A.Ş.	21	12
6	HYUNDAİ ASSAN OTOMOTİV SAN. VE TİC. A.Ş.	38	24
7	HONDA TÜRKİYE A.Ş.	44	54
8	TÜRK TRAKTÖR VE ZİRAAT MAKİNELERİ A.Ş.	59	80
9	BMC SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	61	38
10	TEMSA GLOBAL SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	85	71
11	MAN TÜRKİYE A.Ş.	87	66
12	OTOKAR OTOBÜS KAROSERİ SANAYİ A.Ş.	115	112
13	ANADOLU ISUZU OTOMOTİV SANAYİ VE TİC. A.Ş.	133	125
14	KARSAN OTOMOTİV SANAYİ VE TİCARET A.Ş.	267	191

Kaynak: OSD, Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu İçinde Otomotiv Sanayi, Rapor: 2009/7, Temmuz 2009, s. 3,, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 13/03/2010)

ISO 500 çalışmasının 2007 yılı ve 2008 yılların verileri incelendiğinde, yukarıdaki tabloda yer aldığı üzere, OSD üyesi otomotiv firmalarının büyük sanayi şirketlerinin üst sıralarında yer aldığı görülmektedir.

Türkiye'deki 500 büyük sanayi kuruluşu listesinin ilk 10'unda Ford Otomotiv Sanayi A.Ş., Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş. ve Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. yer almaktadır.

"En Çok İhracat Yapan İlk 50 Kuruluş" arasında, 2008 yılı itibarıyla, OSD üyesi 9 firma bulunmaktadır:

Söz konusu firmalar;

1. Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. (2),
2. Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş. (3),
3. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. (4),

4. Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.Ş (5),
5. Mercedes Benz Türk A.Ş (13),
6. Hyundai Assan Otomotiv San.ve Tic A.Ş (21),
7. Honda Türkiye A.Ş (31)
8. MAN Türkiye A.Ş (39),
9. Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş (46),

şeklindedir.

En Çok Kişi Çalıştıran İlk 50 Kuruluş” listesinde ise, 2008 yılı itibarıyla, OSD üyesi beş firma yer almaktadır. Bahse konu şirketler;

1. Ford Otomotiv Sanayi A.Ş (7),
2. Tofas Türk Otomobil Fabrikası A.Ş (8),
3. Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş (10),
4. Mercedes Benz Türk A.Ş (18),
5. BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş (33),

şeklindedir.

1982-2008 dönemi incelendiğinde, OSD üyesi firmaların Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşları arasında, üretim, satışlar, gerçekleştirilen ihracat ve istihdam payları bakımından üst sıralarda yer aldığı görülmektedir.¹¹³

Türkiye’de motorlu karayolu taşıt aracı üreten 13 firmanın kapasitesi yaklaşık 1.5 milyon adet/yıldır. Aşağıdaki tabloda otomotiv ana sanayinde üretim yapan OSD üyesi firmaların coğrafi konumları, üretim türleri ve kapasiteleri yer almaktadır. Traktör üretimi tabloya dahil edilmemiştir.

¹¹³ OSD, a.g.e, s. 4

Tablo 6: Motorlu Taşıt Aracı Üreten Firmalar ve 2010 Yılı Kapasiteleri

Kuruluş Adı	Yeri	Üretim Konusu	Yerli Sermaye Payı (%)	2010
				Kapasite
A.I.O.S.	Kocaeli	Kamyon, Kamyonet, Minibüs	70,6	13.155
B.M.C.	İzmir	Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Minibüs, Midibüs	100	20.000
Ford Otosan	Eskişehir / Kocaeli	Kamyon, Kamyonet, Minibüs	59	330.000
Honda Türkiye	Kocaeli	Otomobil	0	50.000
Hyundai Assan	Kocaeli	Otomobil, Kamyonet, Minibüs	30	125.000
KARSAN	Bursa	Kamyon, Kamyonet, Minibüs, Midibüs	100	28.000
M.A.N. Türkiye	Ankara	Kamyon, Otobüs	0,1	1.700
M. Benz Türk	İstanbul / Aksaray	Kamyon, Otobüs	15	18.500
Otokar	Sakarya	Kamyonet, Minibüs, Midibüs	100	8.800
Oyak Renault	Bursa	Otomobil	49	360.000
Temsa	Adana	Kamyon, Kamyonet, Otobüs, Midibüs	100	10.500
Tofaş	Bursa	Otomobil, Kamyonet	62,2	400.000
Toyota	Sakarya	Otomobil	0	150.000
Toplam				1.515.655

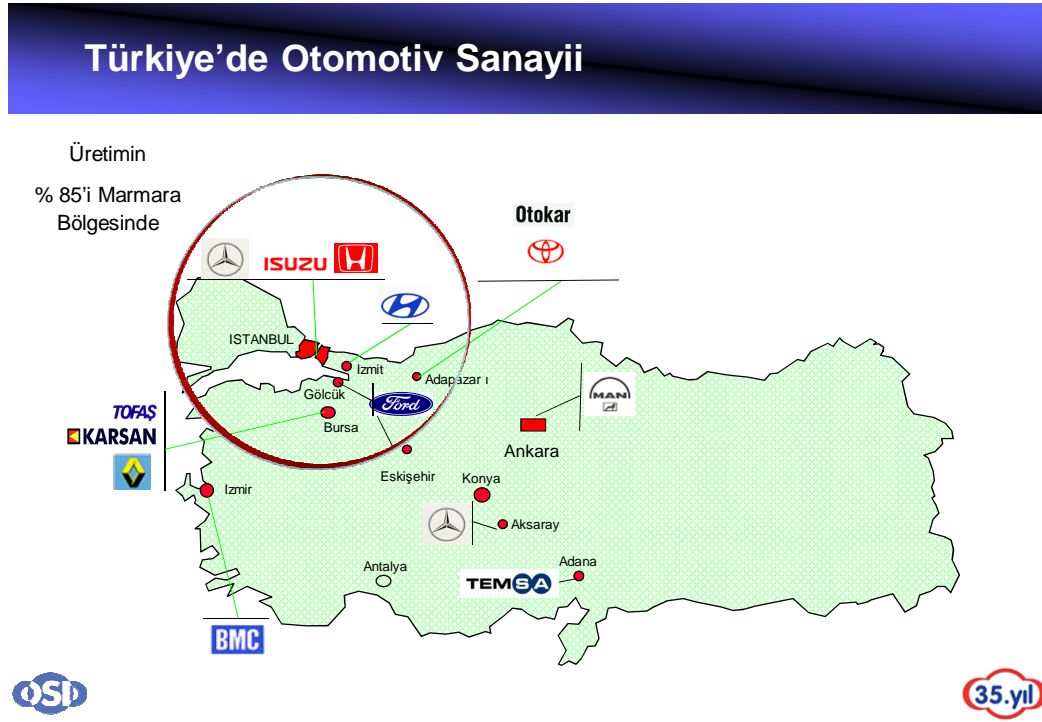
Kaynak: T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii Strateji Belgesi (Taslak), Nisan 2010, s. 9

Motorlu taşıt imal eden firmalar içinde yük ve yolcu taşıma amaçlı araç imalatı yapan firmaların çoğunun üretim tesisleri Marmara Bölgesi'nde İstanbul, Bursa, Kocaeli ve Sakarya'da yer alırken, Ankara, Eskişehir, İzmir, Adana ve Aksaray'da da birer tesis bulunmaktadır. Otomotiv ana sanayinde otomobil ile yolcu taşıma amaçlı (minibüs, otobüs) ve yük taşıma amaçlı (kamyonet, kamyon) motorlu taşıt imalatı yapan 13 firma bulunmaktadır.

Türk otomotiv ana sanayiine kasam ve parça tedarik etmek üzere tedarik zincirinde yer alan firmalar, ana sanayi firmalarının üretim merkezlerine paralel olarak Marmara, Ege ve İç Anadolu Bölgesi'nde kümelenmektedir. Türk otomotiv sanayi üretici firmalarının yüzde 85'inin ise Marmara Bölgesi'nde kümlendiği görülmektedir.

Türk otomotiv ana sanayindeki üretici firmaların ülkemiz içindeki coğrafi konumlanması Şekil-8'de sunulduğu gibidir.

Şekil 8: Türkiye Otomotiv Ana Sanayinde Üretici Firmaların Coğrafi Konumlanması



Kaynak: Ercan TEZER, "Otomotiv Sanayi 2009 ve Gelecek", *İSO Vizyon Toplantıları* (02 Nisan 2009), İstanbul, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 21/12/2009)

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verileri incelendiğinde, 2009 yılında Türkiye'de en yüksek ihracat gerçekleştiren ilk 20 üretici ihracatçı firma arasında, beş otomotiv şirketinin yer aldığı müşahede edilmektedir.

OSD üyesi olan söz konusu firmalardan Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş. 2009 yılında 3 milyar 012 milyon dolarlık ihracatıyla ilk sırada yer almaktadır.

İlk 20 firma arasında; Ford Otomotiv Sanayi A.S, 2 milyar 81 milyon dolarlık ihracat rakamıyla 3., Tofas Türk Otomobil Fabrikası A.S, 2 milyar 4 milyon dolarlık ihracat rakamıyla 4., Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.S, 1 milyar 376 milyon dolarlık ihracat rakamıyla 9., Mercedes Benz Türk A.S, 508 milyon dolarlık ihracat rakamıyla 14. Sırada yer almaktadır.¹¹⁴

Söz konusu firmalar toplamda yaptıkları 9 milyar dolarlık ihracat ile Türkiye'nin 2009 yılında gerçekleştirdiği 102 milyar dolarlık ihracatı içinde yaklaşık yüzde 9'luk paya sahiptir.

¹¹⁴ "TİM İlk 1000 İhracatçı Araştırması 2009", http://www.tim.org.tr /index.php? option=com_content &view=article&id=1231:tm-ilk-1000-hracatc-aratrm-as-2009&catid=52:duyurular&Itemid=163, (Erişim Tarihi: 21/05/2010) adlı çalışmadan yararlanılmıştır.

2.3.4. Türkiye’de Otomotiv Sanayi’nin Teknolojik Altyapısı ve AR-GE Faaliyetleri

Türkiye’de otomotiv ana sanayide iki firma dışındaki tüm otomotiv fabrikaları küresel otomotiv şirketlerinin lisansı ve ortaklığı altında küresel pazarlara üretim yapmaktadır.

Tablo 7 : Otomotiv Sanayi Firmalarının Yabancı Sermaye Oranları ve Sahip Olduğu Lisanslar 2010

FİRMALAR Firms	ÜRETİM YERİ The Production Place	ÜRETİME BAŞLAMA TARİHİ Starting Year Of Production	LİSANS Licence	SERMAYE Capital (1000 YTL)	YABANCI SERMAYE Foreign Cap. (%)
A.I.O.S.	KOCAELİ	1966	ISUZU	25.419	29,74
B.M.C.	İZMİR	1966		500.000	0
FORD OTOSAN	ESKİŞEHİR KOCAELİ	1983 2001	FORD	350.910	41
HATTAT TARIM	TEKİRDAĞ	2002	VALTRA, UNIVERSAL, HATTAT	40.000	0
HONDA TÜRKİYE	KOCAELİ	1997	HONDA MOTOR EUROPE. LTD.	100.000	100
HYUNDAI ASSAN	KOCAELİ	1997	HYUNDAI MOTOR COMP.	206.220	70
KARSAN	BURSA	1966	KARSAN / PEUGEOT HYUNDAI MOTOR COMPANY RENAULT TRUCKS	150.000	0
M.A.N. TÜRKİYE	ANKARA	1966	MAN NUTZFAHRZEUGE AG	65.000	99,9
M.BENZ TÜRK	İSTANBUL AKSARAY	1968 1985	MERCEDES BENZ	275.000	85
OTOKAR	SAKARYA	1963	LAND ROVER / FRUEHAUF	24.000	0
O.RENAULT	BURSA	1971	RENAULT	323.300	51
TEMSA GLOBAL	ADANA SAKARYA	1987 2008	TEMSA / MITSUBISHI TEMSA / MITSUBISHI / FUSO	210.000	0
TOFAŞ	BURSA	1971	FIAT	500.000	37,8
TOYOTA	SAKARYA	1994	TOYOTA	150.165	100
T.TRAKTÖR	ANKARA	1954		53.369	37,5
			TOPLAM/Total	<u>2.973.383</u>	

Kaynak: OSD, İstatistikler, Yıllık İstatistikler 2010, <http://www.osd.org.tr.>, (Erişim Tarihi: 31/05/2010)

Tablo-7’de sunulduğu üzere, Türkiye’de otomotiv ana sanayinde traktör de dahil olmak üzere, OSD üyesi 15 firma üretim gerçekleştirmektedir. Söz konusu firmalardan BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş ile Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş haricindekiler, küresel şirketlerin lisansı ile üretim yapmaktadırlar.

Bununla birlikte, Türk otomotiv ana ve yan sanayinde sınırlı sayıda firmanın AR-GE bölümüne sahip oldukları görülmektedir. Bu firmalar değişen oranlarda ürün tasarımı ve tasarım doğrulaması yapabilmektedir. Özellikle hafif ve ağır ticari araçlarda firmaların bir ürünü tamamen tasarlayabilecek bilgi birikimine ve gerekli yetkin eleman sayısına sahip oldukları gözlenmektedir.

Son on yıllık süreç içerisinde, otomotiv konusunda, özellikle rekabet öncesi AR-GE projelerinin hayata geçirilmesi için önemli çalışmalar yapılmıştır. Bu amaca yönelik olarak İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ)'nin sürdürdüğü lisans ve yüksek lisans programlarının verimliliğin artırılması için ihtiyaç duyulan, üniversite-sanayi işbirliğinin kurumsallaştırılması adımı atılmıştır. İTÜ ile OSD arasında, TÜBİTAK-ÜSAMP çerçevesinde "Otomotiv Teknoloji AR-GE Merkezi (OTAM)" 2003 yılında kurulmuştur. Bilahare, söz konusu yapı İTÜ, OSD, TAYSAD ve Uludağ Taşıt Araçları ve Yan Sanayi İhracatçıları Birliği'nin katılımı ile OTAM A.Ş. olarak bir şirketleşme sürecine girmiştir. Bu merkezde, T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı adına yapılan tip onayı testleri yanında, disiplinler ve üniversiteler arası ve aynı zamanda rakip otomotiv firmalarının ortaklaşa desteklediği rekabet öncesi AR-GE projeleri yürütülmektedir.

Ayrıca OTAM A.Ş.'nin yürütücülüğünü yapmakta olduğu ve TÜBİTAK tarafından desteklenmekte olan Otomotiv Teknoloji Platformu (OTEP), Türkiye'de faaliyet gösteren Otomotiv Sanayii ile doğrudan veya dolaylı ilgili, AR-GE yapan sanayi, üniversite ve kamu temsilcilerinden toplam 27 üyenin bir platform etrafında bir araya gelmesi ile kurulmuştur. Yaratılan sinerji ile otomotiv sanayindeki AR-GE kapasitesini önemli ölçüde artırarak, bu alanda Türkiye'nin uzun dönemli rekabetçiliğini koruması amacıyla, Otomotiv Sanayii Teknoloji Vizyonu ve Stratejik Araştırma Planı hazırlama çalışmalarını 2008 yılı sonundan bu yana sürdürmektedir. Türkiye'de otomotiv sanayinde yapılan AR-GE faaliyetleri ile ilgili sağlıklı veri kaynaklarından biri de TÜBİTAK-TEYDEB'in (eski adıyla TİDEB) verileridir. TEYDEB 1995 yılından bu yana Dış Ticaret AR-GE Devlet Yardımları Mevzuatı çerçevesinde, sanayideki AR-GE faaliyetlerini izlemekte/değerlendirmekte ve desteklemektedir. TEYDEB'e, 1995'ten bu yana, aşağıdaki tablolarda da gösterildiği gibi, AR-GE projesi için destek başvurusunda bulunan, 'otomotiv ana sanayi' kategorisinde 152 ve 'otomotiv yan sanayi' kategorisinde ise 375 olmak üzere toplam 527 AR-GE projesine destek verilmiştir.

Tablo-7’de verildiği üzere, bu sanayi AR-GE projelerine 2008 fiyatları ile toplam 377 milyon TL AR-GE desteği sağlanmış ve bu destek tutarının payı toplam AR-GE destekleri içinde yüzde 30 düzeyine ulaşmıştır.¹¹⁵

Tablo 8: 1995-2008 Yılları Arasında Otomotiv Sanayinde Desteklenen AR-GE Projeleri

Otomotiv Sanayi	Önerilen Proje	Desteklenen Proje	Desteklenen Firma	Destek Tutarı	ArGe Hacmi
				Milyon TL	Milyon TL
Ana sanayi	178	152	21	221	407
Yan Sanayi	544	375	161	158	278
Toplam	722	527	182	377	687
TEYDEB Destekleri İçindeki Payı	% 9	% 10	% 7	% 30	% 29

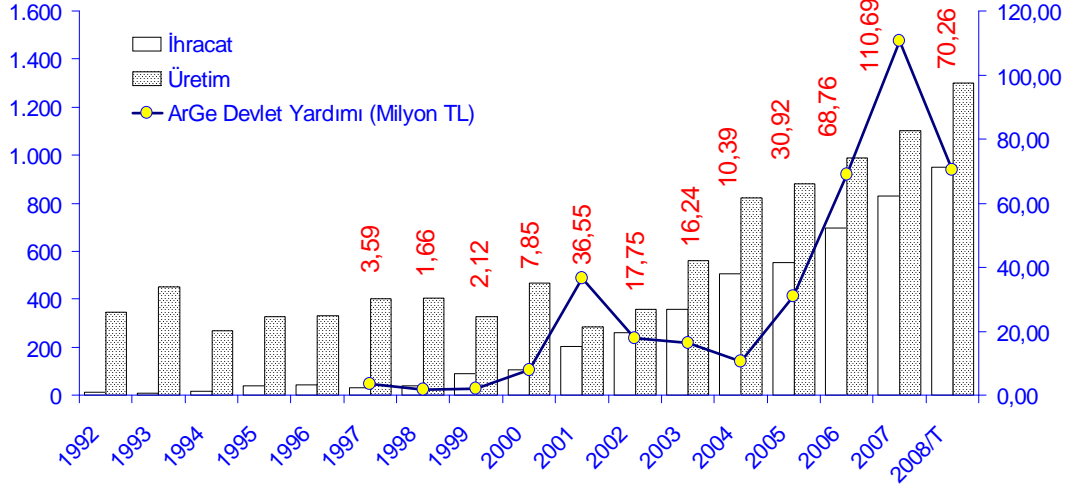
Kaynak: T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii Strateji Belgesi (Taslak), Nisan 2010, s. 21

Dış Ticarete AR-GE Devlet Yardımlarının temel amacı Türkiye'nin yenilikçi girişimlerinin desteklenmesi ile otomotiv sanayinin küresel pazarlardaki rekabet gücünün artırılmasıdır. Bu desteklerin ülkenin teknolojik düzeyini yükseltmek ve yenilikçi insan gücünü yetiştirmek gibi önemli yan etkileri de bulunmaktadır.

Şekil-9’da sunulduğu üzere, sağlanan AR-GE Devlet Yardımları desteğiyle, yıllar itibarıyla ihracattaki artışın gelişimi açık olarak görülmektedir.

¹¹⁵ T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, a.g.e., s. 21

Şekil 9: AR-GE Devlet Yardımları, Üretim ve İhracat 1992-2008



Kaynak: T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii Strateji Belgesi (Taslak), Nisan 2010, s. 22

2.4. SEKTÖRE İLİŞKİN TRENDLER VE TÜRKİYE’NİN DURUMU

Geçtiğimiz on yılda dünya otomotiv endüstrisinin önde gelen merkezlerinde önemli değişimler yaşanmıştır. Otomotiv elektroniğindeki gelişmeler bu değişimlerin önemli bir ayağını oluşturmaktadır. Otomotiv elektroniğinin bileşenleri arasında güvenlik (ABS, ASR, airbag, mesafe kontrolü), konfor (hidrolik direksiyon, elektrikli ayarlar, klima), iletişim (yol bilgisayarları), ekoloji (elektronik dizel enjeksiyonlu motorlar), araç güvenliği sayılabilir.

Güvenlik, konfor, iletişim, kalite, tüketim ve sürüş keyfi günümüzde ve gelecekte otomotiv sektöründe ağırlıklı olarak önem taşıyacak unsurlardır.

Türk otomotiv üreticileri için rekabet ortamında başarı sağlamada önem taşıyacak öncelikli konular ise, iç pazarda güçlü pozisyona sahip olma ve bunu sürdürülebilir, tedarikçiler ile iyi iletişim kurabilme, eş zamanlı mühendislik (concurrent engineering), maliyet düşürme önlemlerinin ürünün tasarımından müşteriye sunulmasına kadar bütün süreçlerde ele alınması ve marka imajını geliştirmeye ilişkin çalışmalar olacaktır.

AB ülkelerinde trafiğe çıkan araç sayısında son yıllarda sabitleşme görülmektedir. Bazı bölgelerde sektörün büyüme hızındaki azalmaya bağlı olarak oluşan doymuş pazarlar ve bunun yanında bazı bölgelerde ortaya çıkan kapasite fazlaları otomotiv üreticilerini yeni uygun pazarlar aramaya yönlendirmektedir.

Hybrid teknolojisi tüm dünyada büyük bir gelişme göstermektedir.2010 yılında 1 milyon aracın hybrid teknolojisi ile üretilmesi beklenmektedir. Hybrid motor üretimi konusunda da dünyadaki lider şirketler arasında işbirliğine gidilmektedir.Gelecekte de otomotiv sektöründe özellikle Türkiye gibi gelişen piyasalarda rekabette artış görülecektir.

Otomotiv endüstrisinde 2000'li yıllar, ana üretici firmalar ile OEM olarak adlandırılan ana tedarikçi firmalar arasında yoğun işbirliklerinin ve müşterek ürün geliştirme çabalarının başlangıcı olmuştur.Geçmişte de otomotiv sanayinde ana üretici firmalar ile yan sanayi işletmeleri arasında karşılıklı işbirlikleri yaşanmasına karşın, yeni yüzyılda bu işbirlikleri uluslar arası ve şirketler arası bilgi ağları ve işbirliği şebekelerine dönüşmüştür.¹¹⁶

Otomotiv endüstrisinde yaşanan durgunluk dönemlerinde üretici firmalar aktif model uygulamaları ile talebi canlandırma yoluna gitmektedirler. Tüketici taleplerinde ülkelere göre de farklılıklar görülmektedir. Örneğin ABD'de daha konforlu fakat yakıt tüketimi fazla olan araçlar tercih edilirken, AB ülkelerinde teknik özellikleri fazla, küçük ve yakıt tasarrufları sağlayan modeller tercih edilmektedir.

Ülkelerin yaşam tarzları da otomobil seçimlerini etkilemektedir. Türkiye'nin Avrupa'ya yakınlığı açısından orta sınıf, Asya köklerinden dolayı da Sedan tipi araçlara yatkın olduğu, zira Sedan tipi araçların Asya kültüründe statü sembolü olduğu söylenebilecektir.

Zaman içerisinde gerek gelir grupları ve gerekse kullanıcı profilinde görülen değişikliklere cevap verme amacıyla otomotiv firmaları farklı modeller geliştirmişlerdir. Bu farklı modeller arasında geleneksel aile otomobilleri, kombi, van, minibus, spor araçlar, arazi araçları, kadın ve genç sürücüler için tasarlanmış küçük şehir içi otolar sayılabilir. Kullanıcıların da model tercihinde farklı tutumlar

¹¹⁶ TEKER, FELEKOĞLU, a.g.e, s. 28

geliştirdikleri görülmektedir. Günümüzde bir çok tüketici açısından otomobil sadece bir taşıma aracı olarak değil, aynı zamanda da prestij ve statü sembolü olarak algılanmaktadır. Bunun yanı sıra, günümüzde çevrenin korunmasına ilişkin yasal önlemler de otomotiv üreticilerini emisyon oranı düşük ve az yakıt tüketen modeller geliştirmeye zorlamaktadır. Gerek müşteri taleplerindeki değişimler, gerekse yasal düzenlemeler, dünya otomotiv üreticilerini sürekli olarak yeni üretim teknolojileri ve yeni modeller geliştirme arayışı ile karşı karşıya getirmektedir.¹¹⁷

2008 küresel krizi, hayatın her alanında olduğu gibi insanların otomobil seçiminde ve yakıt ekonomisinde de tercihlerini değiştirmiştir.

Söz konusu husustan hareketle, önümüzdeki dönemde, elektrikle çalışan araç konsepti tüketici tercihleri açısından otomotiv sektörünün geleceğinde önemli rol oynayacaktır.

Yeni ve köklü otomotiv üreticilerinin piyasaya sürdüğü sadece elektrikle çalışan veya hibrid araçların sayısı artarken, bu alanda yapılan yatırımlarla birlikte elektrikli araçlarda büyüme potansiyelinin artacağına kesin gözüyle bakılmaktadır.

Günümüzde yapılan çalışmalar ile ortaya konan projeksiyonlarda, 10 yıl sonra dünyada üretilen 70 milyon motorlu taşıtın yüzde 10'unun elektrikli araç olacağını göstermektedir.

Günümüzün değişen ortamı içinde otomotiv yöneticilerinin karşılaştığı dikkat çekici sorunların detaylı analizinin yapıldığı PricewaterhouseCoopers'ın Otomotivin Küresel Görünümü – 2009 (Global Automotive Perspectives – 2009) raporunda otomotiv yöneticilerinin karşılaştığı temel zorluklar şu şekilde sıralanmaktadır:

Otomotiv tedarik zincirinin finansal iyileşme süreci: Özellikle üretim faaliyetinde bulunan otomotiv yöneticilerinin tedarik kaynaklarındaki riskleri nasıl değerlendirecekleri ve tedarik zincirlerini güvence altına almaları büyük önem taşımaktadır. Bunun için gerekli finansmanı sağlamak ve olası riskler karşısında kullanılabilir araçların geliştirilmesine yönelik uygulanabilir bir planın

¹¹⁷ TEKER, FELEKOĞLU, a.g.e, s. 29

hazırlanması otomotiv yöneticileri için her zamankinden daha büyük bir öneme sahiptir.

Sermayeye erişim: Tedarik zincirinde nakit ihtiyacına bağlı olarak, otomotiv yöneticileri için gerekli finansmanın nasıl temin edildiğinin önemi artmıştır. Hazine yönetimi, küresel faaliyetlerde bulunan otomotiv şirketleri için giderek daha fazla önem kazanmış ve cazip bir seçenek haline gelmiştir.

Elektrikli taşıtların etkisi: Günümüzde yoğun rekabetin yaşandığı ve oldukça değişken otomotiv piyasasında müşterilerin talep ettiği teknoloji ürünlerinin temin edilmesi halen önemini korumaktadır. Elektrikli taşıtlara duyulan ilginin artması piyasayı yeniden şekillendirecek yeni oyuncuların piyasaya girmesini sağlarken, mevcut otomotiv şirketleri için yeni bir rekabet alanı yaratmaktadır.¹¹⁸

Öte yandan, dünyada kriz sonrası otomotiv tercihlerinin değişmesi, özellikle küçük araçların çok ön plana çıkmasını sağlamıştır. Özellikle üst sınıf araçlarda başarılı olduğu bilinen Almanya'da dahi son yıllarda küçük sınıf araçlarda Fransız ve İtalyan markalarının başarılı olmaya başladığı görülmektedir.

Günümüz itibarıyla, dünyada sektöre ilişkin yeni bir dönem söz konusudur. Müşteri, çevreci, az yakıt tüketen, hem daha hafif hem daha konforlu, hem de daha güvenilir araçlara yönelmektedir.

2009 yılı yurt içi otomotiv pazarında da, en yüksek paya yüzde 82 ile 1600 cc altındaki araçlar sahiptir. 2008 yılında 244 bin adet 1600 cc'nin altında araç satılmışken, 2009 yılında ise 304 bin adet 1600 cc'nin altında araç satışı gerçekleşmiştir. Söz konusu rakam, 2008 yılına göre, yüzde 25'lik artışı göstermektedir.

2009 yılında 2000 cc üzerinde motor hacmine sahip araçlar ise yüzde 2 paya sahiptir. 2008 yılında 12 bin adet 2000 cc'nin üzerinde araç satışı olmuşken, 2009 yılında ise 2000 cc'nin üzerinde araç satışı, 8 bin 200

¹¹⁸ http://www.pwc.com/tr/tr/publications/Global_Automotive_Perspectives_Issue_1.jhtml, (Erişim Tarihi: 05/02/2010)

seviyesinde gerçekleşmiştir. Söz konusu rakam, yüzde 31'lik düşüşü göstermektedir.¹¹⁹

Tablo 9: Türkiye’de Dizel Yakıtlı Binek Otomobil Pazarı 2008/2009

DİZEL	2009' Aralık Sonu		2008' Aralık Sonu		Değişim
	Adet	Segment İçindeki Pay	Adet	Segment İçindeki Pay	
A (Mini)	124	3%	412	23%	-70%
B (Entry)	64.547	41%	56.806	46%	14%
C (Compact)	65.492	45%	60.800	48%	8%
D (Medium)	20.069	41%	19.288	52%	4%
E (Luxury)	9.322	94%	11.651	91%	-20%
F (Upper Luxury)	2474	79%	2246	85%	10%
Toplam	162.028	44%	151.203	49%	7%

Kaynak: ODD, Otomotiv Pazarı Ocak-Aralık 2008/2009, s. 5, [http:// www.odd.org.tr](http://www.odd.org.tr), (Erişim Tarihi: 01/02/2010)

Teknolojik açıdan dünyada dizel otomobillerin sayısı giderek artmaktadır. Söz konusu trendten Türkiye’deki otomotiv pazarı da etkilenmektedir.

Tablo-8’de yer aldığı üzere, Türkiye’de 2008 ve 2009 yıllarındaki dizel otomobil pazarı incelendiğinde, 2009 yılı Ocak-Aralık dönemi dizel binek araç satışlarının 2008’e oranla yüzde 7 artış gösterdiği görülmektedir. 2009 yılı 12 aylık dönemde 369 bin 819 adet olan toplam binek araç satışının yüzde 44 ile 162 bin 28 adedini dizel araçlar oluşturmaktadır.

Ocak 2010 ayı itibarıyla binek araç satış adetleri 2009 yılının aynı dönemi ile kıyaslandığında, tüm segmentler içerisindeki dizel araçların satışlarının payı yüzde 50 seviyesine ulaşmıştır.¹²⁰

¹¹⁹ ODD, Otomotiv Pazarı, Ocak-Aralık 2008/2009, S: 5, <http://www.odd.org.tr/folders/2837/productialdbldocs/833/Aralik%202009%20Pazar%20Degerlendirmesi.pdf>, (Erişim Tarihi: 19/01/2010)

¹²⁰ ODD, Otomotiv Pazarı, Ocak 2010, S: 6, <http://www.odd.org.tr/folders/2837/productialdbldocs/863/cak%202010%20Pazar%20Degerlendirmesi.pdf>, (Erişim Tarihi: 03/03/2010)

Tablo 10: Türkiye’de Otomatik Şanzımanlı Binek Otomobil Pazarı 2008/2009

OTOMATİK ŞANZIMAN	2009' Aralık Sonu		2008' Aralık Sonu		Değişim
	Adet	Segment İçindeki Pay	Adet	Segment İçindeki Pay	
A (Mini)	2.125	57%	770	44%	176%
B (Entry)	24.213	15%	16.032	13%	51%
C (Compact)	42.565	29%	36.270	28%	17%
D (Medium)	25.679	52%	19.774	53%	30%
E (Luxury)	9.630	97%	12.193	96%	-21%
F (Upper Luxury)	3.012	97%	2.543	96%	18%
Toplam	107.224	29%	87.582	29%	22%

Kaynak: ODD, Otomotiv Pazarı Ocak-Aralık 2008/2009, s. 6, <http://www.odd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/02/2010)

Tablo-9’da yer aldığı üzere, binek otomobil pazarında 2009 yılı 12 aylık döneminde, otomatik şanzımanlı araç satışları adedi ise 2008 yılının aynı dönemine oranla yüzde 22 oranında arttığı görülmektedir.

2008 yılında toplam 87 bin düzeyinde otomatik şanzımanlı araç satışı gerçekleşmişken, 2009 yılında söz konusu rakam 107 bin adet seviyesine yükselmiştir.

Söz konusu tablolardaki rakamlar ile Türkiye’deki binek otomobil pazarına baktığımızda, tüketicinin günümüz itibarıyla ağırlıklı olarak düşük motor hacimli, dizel ve otomatik vites otomobillere yöneldiği görülmektedir.

Söz konusu hususlardan hareketle, önümüzdeki yıllarda, otomotiv üreticilerinin ağırlıklı olarak yeni teknolojilere yatırım yaparak, yeni model ve ürünler geliştirerek, tüketicilerin çevreci, daha az yakıt tüketen, daha hafif, daha konforlu ve daha güvenilir araç beklentilerine cevap vermeye çalışacakları söylenebilecektir.

Önümüzdeki süreçte tüketicinin satın alma kararını etkileyecek unsur yakıt verimliliği, fiyat ve alternatif yakıtlı araçlar olacaktır. Tüketicilerin öncelikleri otomotiv üreticilerini etkileyecektir. Yakıt verimliliğini sağlayan araçlar üretme, alternatif yakıtlı araçlara doğru dönüşüm ve çevreye duyarlı araç üretimi geleceğin yeni trendleri olarak benimsenecektir. Söz konusu yeni trendlere sahip olabilmek ise, otomotiv sektörü yöneticileri teknolojik inovasyona yatırım yapmalarından geçecektir.

Örneğin 2007 yılı araştırmalarında otomotiv yöneticileri, otomotiv ürünlerinde inovasyonun önümüzdeki beş yıl içinde sırasıyla hibrid sistemleri, yakıt teknolojileri, gelişmiş materyal, elektrik ve şarj sistemleri gibi geniş bir yelpazede öne çıkmasını bekliyordu. 2009 yılında ise yöneticilerin yüzde 91'i "hibrid araçlarda inovasyon önemli" diyor. İkinci sırada yüzde 82 ile elektrik ve şarj teknolojileri geliyor. Achterholt'a göre bu değişimin nedeni otomotiv üreticilerinin pazara nasıl daha hızlı gireceklerini fark etmeye başlamalarından kaynaklanmaktadır.

Bu yüzden özellikle elektrik ve şarj teknolojisinde ciddi ilerlemeler yaşanmaktadır.

Önümüzdeki dönemde, gerek hibrit gerek elektrikli araçların bütün şirketlerin AR-GE bölümlerinin gündeminde önemli bir konu olarak yerini alacaktır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

2008 KÜRESEL KRİZİNİN TÜRKİYE'DEKİ OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ ÜZERİNE İNCELEME

3.1. Kriz Öncesi Türk Otomotiv Sektörü

Bu bölümde Türk otomotiv ana sanayinin üretim kalemleri, 1975-2007 yılları arasında otomotiv ana sanayinin üretim adetleri, ana sanayi üretim kalemlerinden binek otomobil, kamyonet, kamyon, minibüs, midibüs, otobüs ve traktör üretimlerinin 1975-2007 yılları arasındaki değişim ve gelişimi incelenmektedir. Ayrıca, 1993-2007 yılları arasındaki Türk otomotiv ihracatının durumu, otomotiv ihracatının üretim içerisindeki payı ve 1997-2007 yılları arasındaki ihracatın gelişimi irdelenmektedir.

3.1.1. Sektörel Üretim

Türkiye'de otomotiv sektörünün küresel kriz öncesi incelendiğinde, sektörün kapasitesini göstermesi açısından otomotiv endüstrisi üretim miktarlarının nasıl geliştiği önem kazanmaktadır.

Türk otomotiv sanayisinin gelişmesinin en büyük etkenlerinden biri üretim alanındaki gelişmelerdir. Üretim alanında gelişme ile sadece üretim miktarlardaki gelişme kast edilmemekte, üretim kalitesinin de yıllar geçtikçe gelişmesi ifade edilmektedir. Küreselleşme ve teknolojik gelişme ile doğrudan ilişkili olan otomotiv sanayinin, yıllar geçtikçe üretim kalitesi artmış, söz konusu gelişim de otomotiv sanayinin gelişmesini ve büyümesini sağlamıştır

Türk otomotiv endüstrisi, 1963 yılında 11 binlik üretim rakamından, 1973 yılında tarihinde ilk defa 100 bin barajını aşarak, 105 bin adetlik bir üretim kapasitesine ulaşmıştır. Otomotiv endüstrimizde, 1977-1983 yılları arasında dönem ise bir durgunluk ve daralma dönemi olarak ifade edilebilecektir. Zira, 1973-1977 döneminde yıllık bazda 100 bin adetlik üretim hacmi oluşturan otomotiv sanayimiz, tekrar 100 bin adetlik üretim hacmini ekonominin dünya ile entegrasyonun oluşmaya başladığı 1983 yılından itibaren tekrar yakalamıştır.

1983-1989 dönemini 100 binli seviyelerde geçiren üretim hacmi, özellikle sektörün 2001 krizinden sonra yurtdışı pazarları hedef alan, ihracat odaklı bir büyümesinden hareketle büyük artışlar elde etmiştir.

Küresel kriz öncesi yıllar içerisinde üretim miktarları Tablo-10'da sunulduğu gibidir.

Tablo 11: Otomotiv Ana Sanayi Üretim Adetleri 1963-2007

YILLAR Years	OTOMOBİL P.Car	KAMYON Truck	KAMYONET Pick-Up	OTOBÜS Bus	MINİBÜS Minibus	MİDİBÜS Midibus	TRAKTÖR F.Tractor	TOPLAM Total
1963	30	999	1.458	12	631	0	7.982	11.112
1964	100	2.741	885	58	401	0	7.008	11.189
1965	80	2.350	300	122	1.199	0	6.419	10.450
1966	18	8.258	2.478	174	0	252	8.989	19.147
1967	1.780	7.818	2.738	325	622	0	13.976	27.235
1968	2.852	9.408	2.270	488	895	0	15.118	31.009
1969	3.902	10.859	3.030	882	1.095	84	13.412	33.264
1970	3.680	8.041	4.395	508	1.099	4	7.518	23.523
1971	12.888	4.747	4.508	808	1.891	30	15.687	40.359
1972	29.628	8.598	6.044	988	3.748	0	22.893	71.897
1973	48.855	11.723	8.874	1.267	4.533	22	32.585	105.859
1974	59.908	10.591	11.981	1.113	4.584	148	25.383	113.588
1975	67.291	14.870	18.489	1.284	5.222	239	32.385	139.580
1976	82.992	20.498	19.415	1.378	4.910	302	38.802	148.095
1977	58.245	20.700	14.018	1.077	5.152	487	31.380	131.037
1978	54.085	13.144	8.979	872	3.163	444	17.873	98.380
1979	43.808	13.367	9.384	1.151	4.222	547	14.484	88.963
1980	31.529	9.308	7.322	1.101	2.130	491	18.938	87.817
1981	25.308	12.498	5.454	1.584	2.040	378	25.358	72.608
1982	31.185	15.131	4.991	1.703	4.850	587	35.718	94.173
1983	42.509	17.514	6.922	1.964	6.712	1.382	41.799	118.702
1984	54.832	17.518	7.279	1.768	7.460	2.750	48.782	138.387
1985	60.353	19.182	7.888	1.837	7.397	2.191	37.830	135.458
1986	82.032	13.848	8.605	1.813	7.318	1.508	28.053	140.975
1987	107.185	13.545	7.580	1.137	8.028	1.434	35.988	174.893
1988	120.798	12.842	7.198	1.078	6.401	1.449	30.187	179.929
1989	119.314	11.763	7.250	1.059	5.898	1.884	18.077	184.355
1990	157.558	18.933	10.553	1.889	7.898	4.288	30.098	239.015
1991	195.574	18.918	13.541	1.075	9.912	4.401	21.381	282.802
1992	265.245	21.288	16.984	1.415	11.450	6.399	21.723	344.482
1993	348.095	31.343	19.768	1.933	12.084	7.435	32.809	463.465
1994	212.661	12.108	9.602	1.034	4.924	2.855	25.189	288.343
1995	233.412	19.759	16.808	1.279	7.845	3.537	44.088	328.508
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	9.080	55.585	399.917
1998	238.937	31.823	45.517	3.040	13.910	10.275	60.500	405.002
1999	222.041	13.098	37.551	2.327	12.894	9.853	27.435	325.297
2000	297.478	28.348	68.807	4.213	20.597	11.506	37.434	468.381
2001	175.343	8.683	78.872	2.501	8.488	3.000	15.052	285.737
2002	204.198	12.285	118.872	2.884	8.139	4.377	10.840	367.405
2003	294.118	19.041	195.808	4.490	13.825	6.794	29.778	583.450
2004	447.152	31.790	301.563	4.939	28.161	9.903	40.885	884.073
2005	453.683	37.227	349.885	5.408	28.162	7.109	38.527	915.979
2006	545.682	37.028	389.862	6.019	20.728	8.283	38.841	1.028.421
2007	634.883	34.544	391.737	6.948	21.999	9.305	33.518	1.132.932

Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 13, <http://www.ito.org.tr>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

Tablo-10'da verildiği üzere, Türkiye'deki toplam otomotiv üretimi 2000 yılına kadar istikrarsız bir şekilde artış göstermiştir. Otomotiv üretimin düştüğü yıllarda, sadece ülke içi iktisadi krizler değil, uluslararası nitelikteki ekonomik krizler de üretimi olumsuz yönde etkilemiştir. Örneğin 1977 petrol krizinden sonra otomotiv üretimi belirgin bir şekilde düşmüş, üretim eski seviyelerine ise ancak, 1984 yılında ulaşabilmiştir.

Öte yandan, Türk otomotiv sanayisi ve sektörü için en önemli kırılma noktalarından biri 2001 yılı olmuştur. 2001 yılında Türkiye ekonomisinde meydana gelen krizin atlatılmasından sonra üretimde büyük bir yükseliş yaşanmış, 2006 yılında üretim adetleri 1 milyon barajının üstüne çıkmış, 2007 yılında ise toplam üretim miktarı 1.132.932 adete ulaşmıştır.

2001 ekonomik krizinin ardından başlayan ve 2002-2007 yılları arasında otomotiv sanayi üretim miktarlarında süreklilik gösteren artış dikkat çekicidir. Söz konusu dönem, Türk otomotiv sanayinin bir anlamda level atladığı dönem olup, söz konusu dönemde otomotiv sektörü, yurt içi sanayinde ana sanayi konumuna gelmeye başlamış, yurtdışı pazarlarda ise Türkiye'nin lider sektörü olmasını elde etmeye başlamıştır.

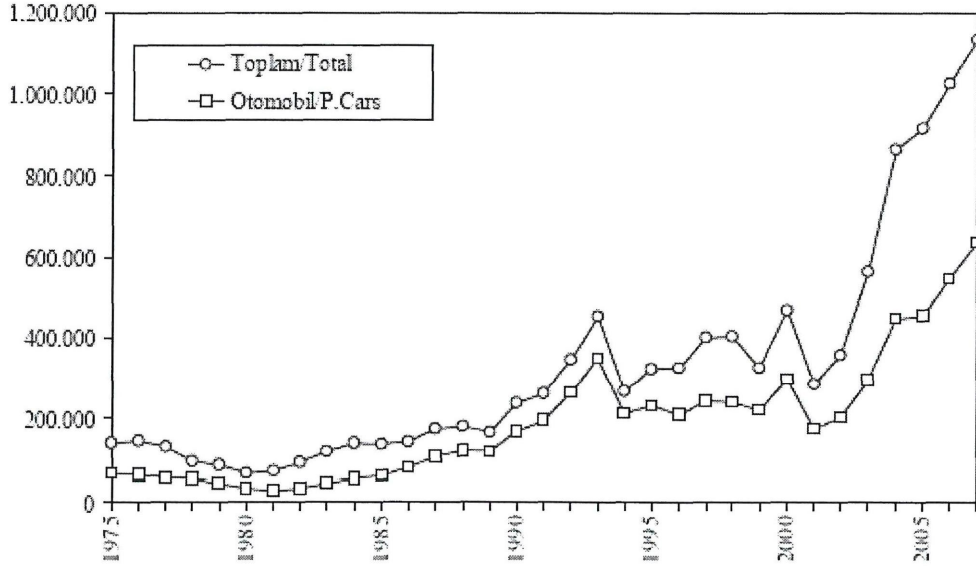
Söz konusu dönemdeki artışın en önemli nedenleri; teknolojinin ilerlemesi sonucu Türk otomotiv endüstrisinin üretim kalitesinin artması ile arz ve talepte meydana gelen artıştır. Kaliteli üretimin arkasında ise otomotiv sektöründe çalışan kalifiye işçi ve mühendislerin yetiştirilmesi yer almaktadır.

Tablo-10'de görülmektedir; Türk otomotiv endüstrisinde toplam üretim miktarında en yüksek paya sahip ürün otomobildir. Özellikle 2000 yılına kadar toplam üretim içerisinde otomobilin payının çok yüksektir. Bununla birlikte, 2000'den sonra, otomobil üretimindeki istikrarlı artışa rağmen, otomobilin toplam otomotiv üretimdeki payı azalmıştır.

Türk otomotiv endüstrisinde, otomobil dışındaki otomotiv ürünlerinin üretim hacimleri yıllar içerisinde değişkenlik göstermiştir. Bununla birlikte, 2001 yılından sonra otomobilin yanında endüstrinin kamyonet üretimiyle öne çıktığı söylenebilecektir.

2007 yılı itibarıyla, Türk otomotiv sanayinde üretim hacmi büyüklüğü itibarıyla ürün sıralaması; otomobil, kamyonet, kamyon, traktör, minibüs, midibüs ve otobüs şeklindedir.

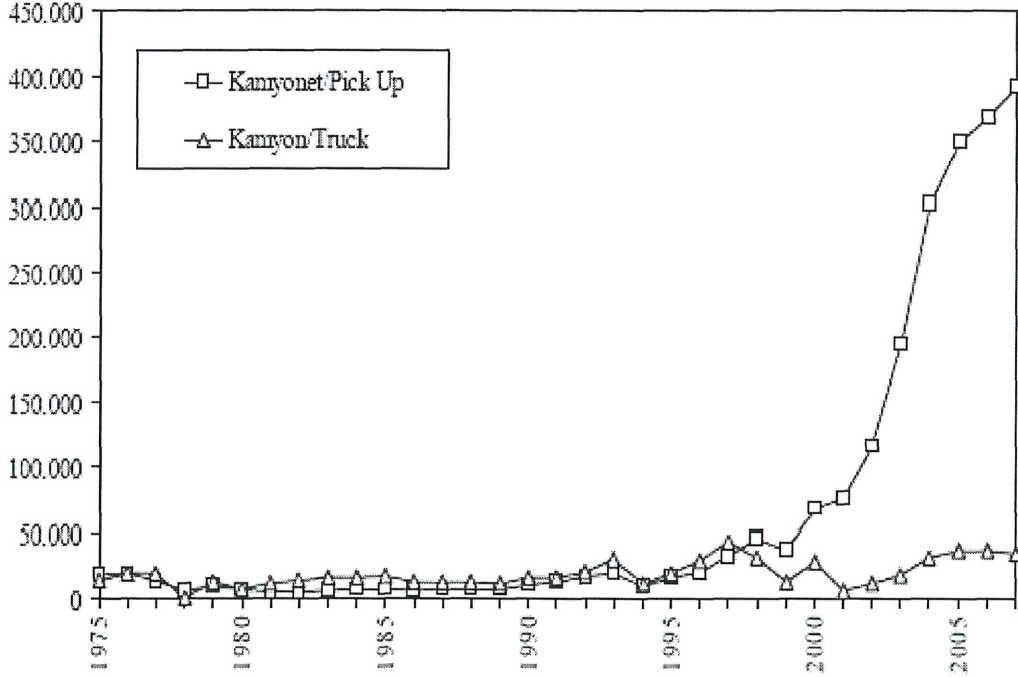
Şekil 10: Otomobil/Toplam Otomotiv Üretimi 1975-2007



Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 14, <http://www.ito.org.tr>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

Şekil-10'da sunulduğu üzere, otomobil üretimi 2001 ekonomik krizinin ardından istikrarlı bir biçimde artmış ve 2007 yılında yaklaşık 635 bin seviyesinde bir üretim rakamına ulaşmıştır. Bununla birlikte, otomobil üretimi 2001 yılından sonra süreklilik arz eden bir yükseliş göstermesine rağmen, toplam üretimdeki payı düşmüştür. 2000 yılından sonra otomobil üretiminin toplam otomotiv üretimi içerisindeki payının düşmesi, 2000 yılından sonra kamyonet, 2002 yılından sonra da minibüs üretimlerinde kayda değer artışlar gerçekleşmesinden kaynaklanmaktadır. Söz konusu artışlar ile birlikte, 2000 yılından sonra kamyonet ve minibüs üretiminin toplam otomotiv üretimindeki payları artmıştır.

Şekil 11: Kamyonet ve Kamyon Üretimi 1975-2007



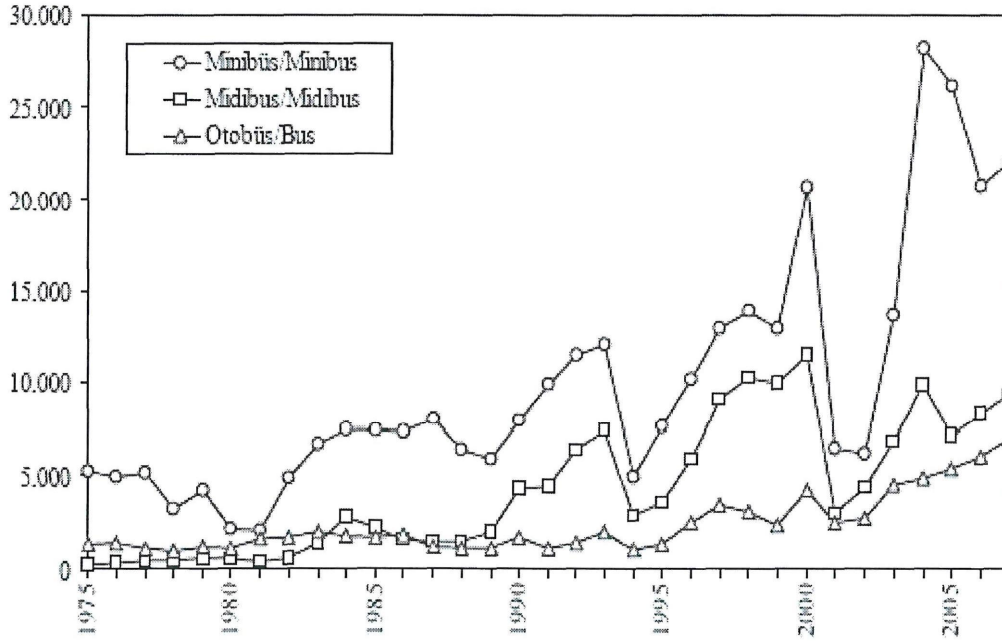
Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 15, <http://www.ito.org.tr>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

Türk otomotiv sanayi içerisinde ağır ticari araç kategorisinde yer alan kamyon üretimi, Şekil-11'de yer aldığı üzere, hiçbir dönemde toplam otomotiv üretimin önemli bir payını oluşturmamıştır. Bununla birlikte, otomotiv sanayi içerisinde hafif ticari araç kategorisinde bulunan kamyonet üretiminin 2000 yılından sonra büyük bir artış gösterdiği ve toplam otomotiv üretiminden aldığı payın da sürekli bir yükseliş gösterdiği gözlenmektedir.

2001 yılında 76 bin adetlik bir üretim rakamı kaydeden kamyonet üretimi, 2002 yılında 116 bin, 2003 yılında 195 bin, 2004 yılında 301 bin, 2005 yılında 350 bin, 2006 yılında 370 bin ve küresel kriz öncesi 2007 yılında 391 bin adetlik üretim rakamlarına ulaşmıştır.

Kamyonet, Türk otomotiv endüstrisinde 1999 yılından itibaren otomobilden sonra en çok üretilen ikinci ürün konumundadır.

Şekil 12: Minibüs, Midibüs ve Otobüs Üretimi 1975-2007



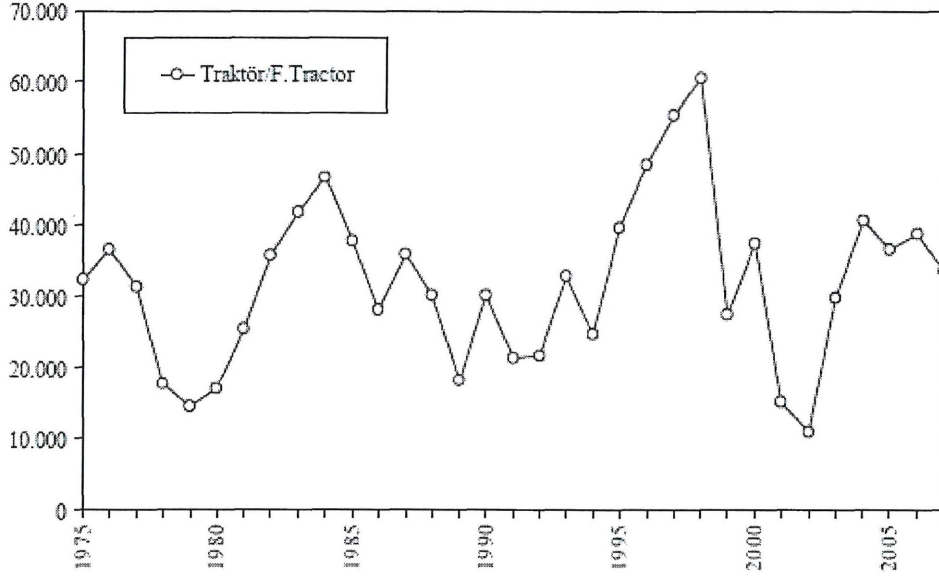
Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 16, <http://www.ito.org.tr>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

Türk otomotiv sanayi bünyesindeki minibüs üretimi, 2002 yılına kadar istikrarsız bir seviyededir. 2002 yılından sonra minibüs üretiminde yükseliş görülmektedir. 2004 ve 2005 yılındaki üretim azalmalarına rağmen, minibüs üretimi 2007 yılı itibarıyla toplam üretim içerisinde önemli paya sahiptir. 1975 yılında 5.222 adet olan üretim miktarı, 2007 yılında yaklaşık 22.000 adet seviyesine ulaşmıştır. Otobüs ve midibus üretimleri ise aynı seviyede olmayıp, üretimlerindeki artış yavaş ve kesintilidir.

Türk otomotiv sanayinde otobüs üretimi, 1973-1995 arasındaki dönemde ortalama 1.000-2.000 adetlik seviyelerdedir. Otobüs üretimi, 1996 yılında kaydettiği 2.500 adetlik üretim rakamından, küresel kriz öncesi 2007 yılında yaklaşık 7.000 adetlik bir seviyeye ulaşmıştır.

Midibus üretiminin ise, 2000 yılında kaydettiği 11.000 adetlik üretim hacmine, 2007 yılı da dahil olmak üzere sonraki yıllarda ulaşamadığı görülmektedir.

Şekil 13: Traktör Üretimi 1975-2007



Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 17, <http://www.ito.org.tr>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

Otomotiv sanayi üretimi içerisinde üretimi en inişli çıkışlı olan ürün ise traktördür. 2001 ekonomik krizinin ardından 2004 yılına kadar yükseliş gösteren traktör üretiminin, 2004-2007 yılları arasında düşüş gösterdiği görülmektedir. 2007 yılında üretilen traktör adeti 33.518'dir.

Tablo-10 ve Şekil 10, 11, 12 ve 13'de yer aldığı ve açıklandığı üzere, özellikle 2001 yılından sonra, Türkiye'de üretilen otomotiv ürünlerinin çeşitlendiği görülmektedir.

Söz konusu ürün çeşitlenmesinde, teknolojinin gelişmesiyle küreselleşmenin çeşitlenmeyi zorunlu kılması ile yetişen kalifiye elemanların payı bulunmaktadır. Söz konusu ürün çeşitlenmesiyle, Türk otomotiv sektörü modern teknolojiyi kullanan, ekonomik ölçeklerde üretim yapabilen, fiyat ve kalite açısından uluslararası rekabet gücüne sahip bir konuma gelmiştir.

Otomotiv endüstrisi bünyesindeki söz konusu olumlu gelişmeler, Türkiye otomotiv sanayinin üretim kapasitesinin neredeyse yüzde 90'ını kullanabilmesini de

sağlamıştır. Bu oran 2001 yılında, ekonomik krizin etkisiyle, yüzde 29'a kadar düşmüşken altı sene içerisinde yüzde 86'ya ulaşmıştır.¹²¹

3.1.2. Sektörel İhracat

Tablo 12: Toplam Otomotiv Üretimi, Toplam Otomotiv İhracatı ve İhracatın Toplam Üretim İçindeki Payı 1993-2007

Yıllar	Toplam Üretim (Adet)	Otomotiv İhracat (Adet)	İhracat / Üretim %
1993	453.465	9.179	2,02
1994	268.343	14.882	5,55
1995	326.508	36.041	11,04
1996	329.337	30.976	9,41
1997	399.917	25.991	6,50
1998	405.002	27.009	6,67
1999	325.297	85.904	26,41
2000	468.381	101.822	21,74
2001	285.737	201.145	70,40
2002	357.217	253.978	71,10
2003	562.466	354.742	63,07
2004	860.846	520.361	60,45
2005	916.000	561.000	61
2006	1.026.000	706.000	69
2007	1.133.000	830.000	73

Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 19, <http://www.ito.org.tr>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

1993 yılında TL'nin reel olarak değer kazanması ve iç talepteki canlılık nedeniyle genel ekonomideki ihracat daralmasına paralel olarak otomotiv ihracatı da gerileme kaydetmiştir. 1994'e kadar otomotiv üretimi daha çok yurtiçi talebi

¹²¹ İTO, a.g.e, s. 6

karşılamaya yönelik olduğu halde, 1994'ün ilk yarısında döviz kurlarının hızla yükselmesiyle baş gösteren ekonomik kriz ve ardından uygulamaya koyulan istikrar tedbirlerinin iç talebi önemli ölçüde daraltması sonucu, otomotiv üreticisi firmalar ihracata yönelmeye başlamışlardır.

1992-2000 yılları otomotiv ihracatının toplam dış ticaret içindeki payı, ortalama olarak yüzde 30 seviyesinde gerçekleşmiştir. 2000 yılından itibaren, otomotiv firmalarının ihracat projelerinin başlamasıyla birlikte, ihracatın dış ticaret içindeki payı artmaya başlamıştır.

Bununla birlikte, 2000 yılında otomotiv ithalatının, pazarın büyümesiyle birlikte artması ve döviz kurlarının düşük seyretmesi, otomotiv ihracatının toplam dış ticaret içindeki payının yüzde 28 gibi düşük bir düzeyde gerçekleşmesine neden olmuştur. Bununla birlikte, 2002 yılında adet bazında ihracatın artmış, ithalatın azalmış olmasına rağmen, yıl içinde döviz kurlarının düşük seyretmesine bağlı olarak 2002 yılı dış ticaretinde ihracatın oranı, 2001 yılına göre azalmış ve yüzde 52 olmuştur.¹²²

2002 yılında ihracat, 1992 yılından itibaren süregelen artışa bağlı olarak, hem adet hem de dolar bazında artmıştır. 2002 yılı itibariyle 253.978 adet motorlu taşıt aracı ihraç edilmiştir.

2003 yılında otomotiv sektörü ihracatı yüzde 41 oranında artmıştır ve sektördeki toplam ihracat yaklaşık 4,5 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılı otomotiv sektörü ihracatı ise 7 milyar ABD doları seviyesindedir. 2006 yılından itibaren sektörün ihracatı 10 milyar ABD doları barajını geçmiştir.

Otomotiv sektörü, 2008 küresel krizi öncesinde 2007 yılında ise, 13 milyar dolarlık ihracat rakamına ulaşmıştır.

2001 yılından itibaren, Türk otomotiv sektörü ihracatının üretimdeki payı yüzde 60 seviyesinden aşağıya inmemiştir. 2001-2007 döneminde, ihracatın üretimdeki payı ortalama yüzde 66,86 seviyesindedir.

¹²² ITO, a.g.e, s. 20

Otomotiv sanayinin ihracattaki artışını, ürün türlerine göre dağılımını gösteren tablo aşağıda sunulmuştur.

Tablo 13: Otomotiv Sanayi Ürünlerinin İhracat Adet ve Değerleri 2003-2007

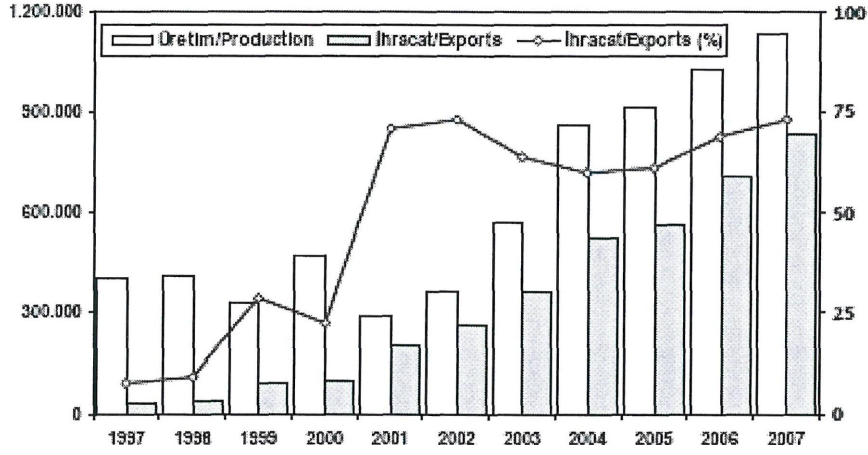
TIPLER / Types	2003		2004		2005		2006		2007	
	ADET Units	DEĞER \$ Value	ADET Units	DEĞER \$ Value	ADET Units	DEĞER \$ Value	ADET Units	DEĞER \$ Value	ADET Units	DEĞER \$ Value
OTOMOBİL / P. Car	215.317	2.070.548.508	305.072	3.765.052.705	319.549	4.092.450.643	430.525	5.471.899.318	515.328	6.941.721.286
KAMYON / Truck	1.650	62.599.132	2.530	104.124.950	5.059	265.902.035	4.012	230.167.822	9.300	644.492.276
KAMYONET / Pick Up	123.125	1.298.921.254	190.358	2.276.970.594	219.067	2.639.935.232	251.011	3.113.245.220	273.017	3.550.604.487
OTOBÜS / Bus	3.218	473.389.429	2.833	487.852.005	3.791	588.072.883	4.122	673.747.840	5.349	1.066.409.224
MINİBÜS / Minibus	4.085	60.706.412	5.521	71.953.686	3.733	57.182.589	4.206	75.367.669	11.622	220.139.691
MİDİBÜS / Midibus	1.479	35.596.341	1.239	72.152.704	1.235	85.037.827	1.915	109.027.848	2.031	125.803.388
TRAKTÖR / F. Tractor	12.070	161.257.308	10.178	144.394.771	8.244	122.154.910	9.710	145.034.002	9.458	154.041.590
YEDEK PARÇA / Miscellaneous Parts		214.470.147		239.095.076		281.533.546		308.910.352		363.577.505
TOPLAM / Total	360.950	4.347.455.531	518.531	7.144.582.863	561.678	8.097.583.370	706.409	10.133.519.561	829.204	13.379.780.027

Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 20, <http://www.ito.org.tr>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

Tablo-12’de verildiği üzere, Türk otomotiv sanayi içinde ihraç edilen ürünler arasında en büyük paylara otomobil ve kamyonet sahiptir. 2007 yılında ihraç edilen otomobil ve kamyonetler, toplam otomotiv ihracatın yüzde 95’ini oluşturmaktadır. Toplam ihracat içindeki payları çok küçük olmakla birlikte, ihraç edilen kamyon ile minibüs adeti ve değerlerinin 2007’de belirgin bir şekilde arttığı gözlenmektedir. 2007 yılında, ihraç edilen kamyon adeti yüzde 135 oranında, minibüs adeti de yüzde 49 oranında artmıştır. Genel anlamda, ihraç edilen ticari araçların (kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs ve midibüs) adetindeki artış yüzde 19 seviyesindedir. 2007 yılında, ihracat içindeki payı azalan tek otomotiv ürünü ise yüzde – 2 ile traktördür.

1997-2007 yılları arasındaki otomotiv üretimi ve ihracatı arasındaki ilişki Şekil-14’de sunulduğu gibidir.

Şekil 14: Otomotiv Sanayi Üretim ve İhracat Oranları ile İhracatın Üretim İçindeki Payı 1997-2007



(Yukarıdaki şekilde beyaz renkli bantla otomotiv sektörünün üretimi, mavi renkli bantla ise otomotiv sektörünün ihracatı gösterilmektedir)

Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 21, <http://www.ito.org.tr>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

Tablo 14: Otomotiv Sanayii Üretim ve İhracat Adetleri ile İhracatın Üretim İçindeki Payı 1997-2007

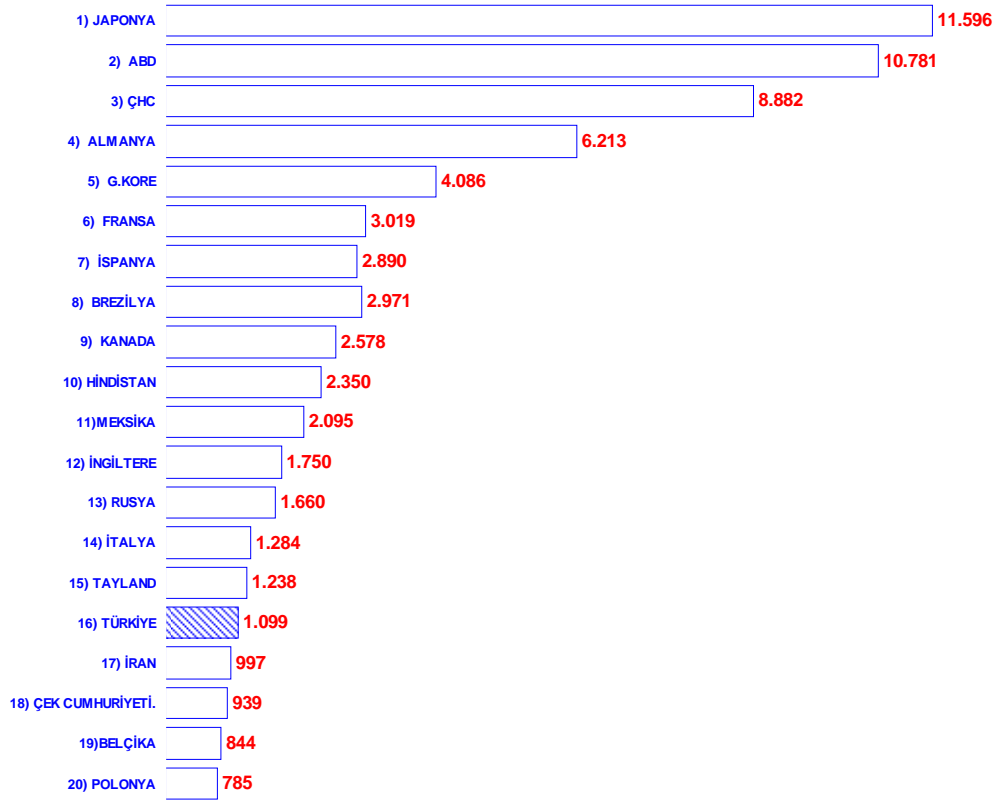
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Üretim/Production	399.923	406.001	325.291	468.381	285.737	357.405	563.450	864.073	915.998	1.026.427	1.132.932
İhracat/Exports	31.174	37.926	92.051	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	361.078	706.402	829.679
İhracat/Exports (%)	8	9	28	22	71	73	64	60	61	69	73

Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, s. 21, <http://www.ito.org.tr>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

Şekil-14 ve Tablo-13'de yer aldığı üzere, 1998-2001 yılları arasındaki dönem dışında, otomotiv sektöründeki üretim ve ihracattaki artış paralel bir şekilde gerçekleşmiştir. Özellikle, otomotiv sektörünün büyük bir gelişme gösterdiği 2001 yılından sonra iki kalemdeki artış düzenlidir. Bunun yanında, ihracatın üretimdeki payı 1997 yılında yüzde 8 iken, 2001 yılında yüzde 71'e ulaşmıştır. 2007 yılında ise ihracatın üretim içerisindeki payı yüzde 73'tür.

2007 yılı itibarıyla, dünya motorlu taşıt üretiminde, Türkiye 1.099 bin adet ile on altıncı sıradadır.¹²³

Şekil 15 : Dünya Motorlu Taşıt Üretimi 2007



Kaynak: DTM, Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Küresel Otomotiv Piyasaları ve Türk Otomotiv Sanayi Raporu, s. 6, <http://www.dtm.gov.tr>, (Erişim Tarihi: 31/05/2010)

Şekil-15'de sunulduğu üzere, Türkiye 2007 yılı itibarıyla, dünya otomotiv üretiminde 1.099 bin adetlik üretimiyle, Belçika, Çek Cumhuriyeti, İran ve Polonya'nın önünde bulunmaktadır.

¹²³ Tülay Akarsoy Altay, **Türkiye'de Taşıt Teknolojileri Raporu**, İstanbul, Haziran 2009, s. 1, [http://www.inovasyon.org/TA.Türkiye'de TasitTekno.Haz . 2009.doc](http://www.inovasyon.org/TA.Türkiye'de_TasitTekno.Haz_.2009.doc), (Erişim Tarihi: 12/03/2010)

3.2. KÜRESEL KRİZİN SEKTÖR ÜZERİNDEKİ 2008 YILINA İLİŞKİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Kriz dönemlerinde öncelikle otomotiv ürünlerine yönelik talep daralmaktadır. Kriz dönemlerinde bireysel bir ihtiyaç olan otomobil alımı ertelenmekte, bir yatırım aracı olan ticari araçların da talebi durma noktasına gelmektedir.¹²⁴

Küresel krizin etkisiyle, global düzeyde ve Türkiye’de 2008 yılının ikinci yarısından itibaren başlamış olan söz konusu talep daralması Türk otomotiv pazarının 2008 yılı genelinde olumsuz yönde etkilenmesine neden olmuştur. Söz konusu talep daralmasından, otomobil ve özellikle ticari araç pazarları olumsuz yönde etkilenmiştir.

2008 yılı küresel krizi tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye’de de otomotiv ürünlerine yönelik talebi daraltmıştır. Söz konusu talep daralması, Türkiye’de Haziran 2008 ayından itibaren artarak otomotiv firmalarını önemli oranda etkilemiştir.

Türkiye ekonomisinin 1994 ve 2001 yıllarında yaşadığı krizler esas olarak yerel nedenlerden kaynaklanmıştır. 1994 ve 2001 kriz dönemlerinde alınan istikrar önlemleri ile sağlanan dış kaynaklar ve aynı zamanda ihracatın geliştirilmesi söz konusu krizlerden çıkışa destek olmuştur.

Bununla birlikte, 2008 yılı krizinin küresel düzeyde gerçekleşmesi, Türkiye ekonomisinin krizden çıkışını finanse edecek dış kaynakları sınırlandırmıştır. Buna ek olarak, krizin global düzeyde gerçekleşmesine binaen, yurtdışı pazarlarında oluşan talep azalması neticesinde ihracatta da düşüşler meydana gelmiştir.

2008 yılı küresel krizinin Türk Otomotiv Sanayi’nde etkileri, 2008 yılının ikinci yarısından itibaren otomotiv endüstrisinin neredeyse yüzde 80’inin ihracat yaptığı AB pazarlarındaki sipariş iptalleri ile oluşmaya başlamıştır.

¹²⁴ Ercan TEZER, “Küresel Krizin Türk Otomotiv Sanayi Üzerindeki Olumsuz Etkileri ve Alınması Gereken Önlemler”, **İşveren Dergisi**, Cilt: 48, Sayı: 1, İstanbul, Ekim 2009, s. 39

AB pazarlarındaki sipariş iptallerinin, 2008 yılı Ekim ayından itibaren iç piyasadaki daralma ile birlikte derinleşme eğilimine girmiştir.

2008 yılını otomotiv sektörü açısından, yılın ilk yarısında, üretim, ihracat ve pazar değerlerinin, aylık bazda 2007 yılına göre artmıştır. Küresel krizin etkilerinin ülkemizde de reel anlamda hissedilmeye başlandığı 2008 Haziran ayından itibaren, özellikle satış ve üretim değerleri düşüş eğilimine girmiş ve tüm sektörün 2008 yılı performansı olumsuz yönde etkilenmiştir.

Bununla birlikte, 2008 yılının son çeyreğine kadar olan dönemde gösterdiği performans sayesinde, Türk otomotiv sanayii 2008 sonu itibarıyla, AB Ülkeleri içerisinde; toplam araç üretiminde 5., otomobil üretiminde 9., hafif ticari araç üretiminde 2., ağır vasıta üretiminde 8. ve otobüs üretiminde 1. sırada yer almaktadır.¹²⁵

3.2.1. Otomotiv Sektörü Pazar Yapısı ve Krizin İç Pazar Üzerindeki Etkilerinin Değerlendirilmesi

Türk Otomotiv Sanayi'nin 2008 yılı itibarıyla, otomobil ve ticari araçlardan oluşan genel pazar toplamı yaklaşık 527.000 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Tablo 15: Otomotiv Sanayi Pazar Rakamları ve İthalatın Pazar İçindeki Payı 1998-2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Toplam	481.278	401.436	656.521	195.090	174.442	397.963	741.269	758.537	665.515	634.206	526.544
İthalat	183.721	175.437	341.664	93.887	83.027	222.984	430.204	436.033	382.460	355.752	306.087
İthalat (%)	38	44	52	48	48	56	58	57	57	56	58

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 6, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

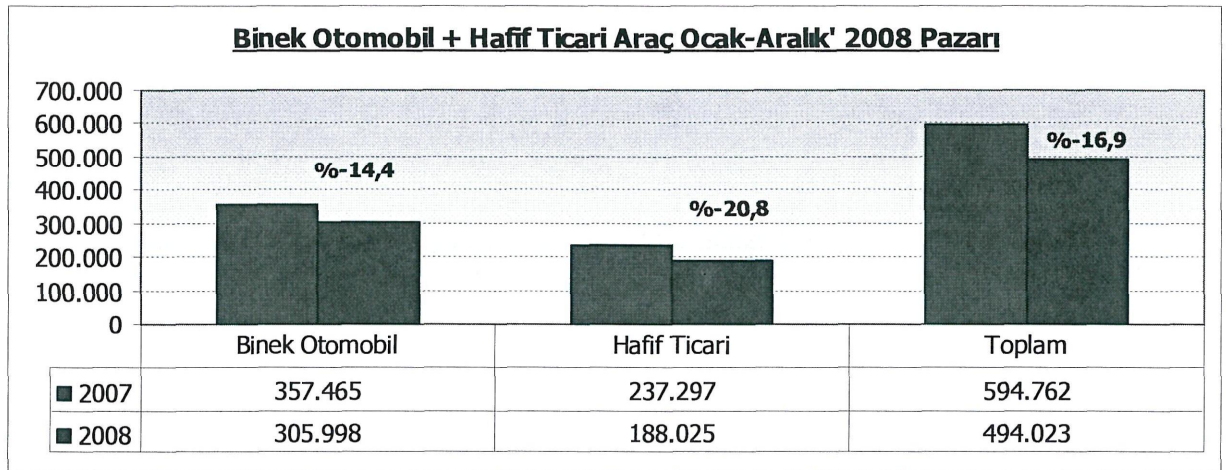
¹²⁵ <http://www.subconturkey.com/2009/Nisan/haber-Turk-Otomotiv-Sanayi-Değerlendirmesi.html>, (Erişim Tarihi: 29/07/2009)

Tablo-14'de yer aldığı üzere, 2008 yılı genel pazarını 306.087 ile ithal ürünler oluşturmuştur. 2008 yılında Euro değerinin; 2007 yılına göre yüzde 8.04 oranında düşmesi ve yüzde 8 seviyesinde gerçekleşen enflasyon değerinin altında gerçekleşmesi ithal otomobillere yönelik talebi artırmış olup, ithal ürünlerin toplam otomotiv pazarı içindeki payı yüzde 58 seviyesine ulaşmıştır.

1998 yılındaki sektörel ithalat oranının geçen 10 yıl içerisinde yüzde 38'den yüzde 58'e çıktığı görülmektedir. Bu durum ithalatın toplam içindeki yüksek artışını göstermektedir.

Ayrıca, 1998'deki 183.721 düzeyindeki ithalat miktarı yine 10 yıl içerisinde yüzde 80 artarak 306.087 düzeyine ulaşmıştır.

Şekil 16: Binek Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı 2007-2008



Kaynak: ODD, Otomotiv Pazarı Ocak-Aralık 2007/2008, s. 2, <http://www.odd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/11/2009)

Şekil-16'da verildiği üzere, 2008 yılı genelinde binek otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı 494.023 adet olarak gerçekleşmiştir.

Binek otomobil pazarı, 2008 yılı genelinde yaklaşık 306.000 seviyesinde, kamyonetlerden oluşan hafif ticari araç pazarı ise 188.025 adet olarak meydana gelmiştir.

Tablo 16: Traktör Pazarı 1998-2008

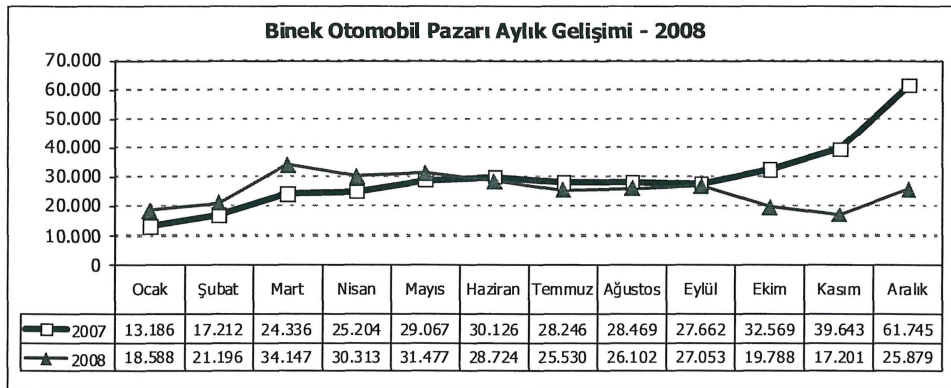
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
1998	2.420	3.618	5.197	4.444	5.832	6.269	4.044	4.181	5.538	3.699	2.378	948	48.568
1999	1.566	2.112	2.984	3.526	2.951	1.443	697	719	892	909	945	536	19.280
2000	777	1.037	2.266	2.913	3.507	2.746	1.959	2.324	3.345	3.108	2.669	1.146	27.797
2001	1.531	1.540	1.359	1.426	1.311	563	415	664	422	416	313	165	10.125
2002	291	401	380	585	435	508	561	546	747	628	560	680	6.322
2003	712	830	1.313	1.460	1.527	1.123	1.311	1.404	1.706	1.893	1.541	1.468	16.288
2004	1.946	1.874	2.909	3.260	2.863	2.816	1.988	2.209	2.509	1.989	2.198	1.364	27.925
2005	1.026	1.636	2.001	2.599	2.569	2.780	2.148	2.819	2.567	2.477	2.297	2.089	27.008
2006	1.578	2.493	2.746	2.841	3.561	2.356	1.685	2.177	2.756	1.915	2.353	1.925	28.386
2007	1.812	1.778	2.063	2.107	2.266	1.853	1.653	2.065	2.372	2.239	2.231	1.602	24.041
2008	1.510	1.427	1.933	1.692	1.689	1.592	1.275	924	904	609	707	359	14.621

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 8, [http : //www . osd . org . tr](http://www.osd.org.tr), (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

Traktör pazarı, 2008 yılında yaklaşık 15.000 adet olarak gerçekleşmiştir. Traktör pazarı, 2008 yılı ilk yarısı itibarıyla, pazar rakamları bakımından 2007 yılının altında, ancak istikrarlı bir seyir izlemektedirken, küresel krizin Türk otomotiv sektörünü etkisi altına almaya başladığı yılın son çeyreğinde büyük daralmalar göstermiştir. Traktör pazarı, 2008 Aralık ayında 359 adet olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu rakam, 1998 yılının Aralık ayındaki 948 adetlik pazar rakamının yaklaşık üçte biri orandadır. 2008 yılında traktör pazarı, 2007 yılına göre yüzde 39,1 oranında daralmıştır.

2008 yılı itibarıyla, pazar payları çerçevesinde, otomotiv sanayi Pazar yapısını sırasıyla; binek otomobiller, hafif ticari araçlar, ağır ticari araçlar ve traktörler oluşturmaktadır.

Şekil 17: Binek Otomobil Pazarı Aylık Gelişimi 2007-2008

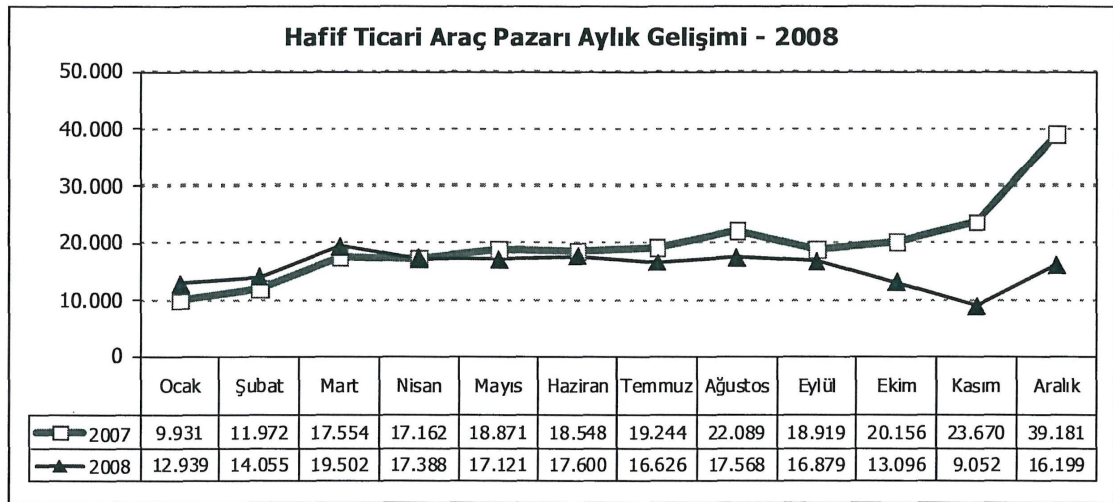


Kaynak: ODD, Otomotiv Pazarı Ocak-Aralık 2007/2008, s. 2, [http : // www . odd.org.tr](http://www.odd.org.tr), (Erişim Tarihi: 01/11/2009)

Türk otomotiv sanayi içerisinde pazar payının yüzde 50'sinden fazlasını binek otomobil pazarı oluşturmaktadır. Türk otomotiv sanayi içindeki önde gelen en önemli kalem olan binek otomobil pazarının 2008 yılı aylık gelişimi dikkate alındığında, Ocak-Mayıs 2008 ayları arasında otomobil pazarının 18 bin seviyesinden, 30 binli seviyelere ulaştığı görülmektedir.

Bununla birlikte, küresel krizin Türkiye ekonomisini etkilemeye başladığı 2008 yılı ikinci yarısından itibaren, otomobil pazarı durgunluğa girmiştir. 2008 yılının ikinci yarısından yılın son çeyreğine kadar öncelikle durgun bir seyir izleyen pazar, küresel krizin derinleşmeye başladığı 2008 yılı son çeyreği itibarıyla da daralma göstermiştir. Bununla birlikte, 2008 yılının Aralık ayında, 2007 yılında olduğu üzere, otomotiv firmalarının yıl sonu kampanyaları sayesinde pazar, Aralık 2008 ayında yaklaşık 26 bin seviyesinde gerçekleşmiştir.

Şekil 18: Hafif Ticari Araç Pazarı Aylık Gelişimi 2007-2008



Kaynak: ODD, Otomotiv Pazarı Ocak-Aralık 2007/2008, s. 3, <http://www.odd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/11/2009)

Hafif ticari araç pazarı ise, 2008 yılı son çeyreğine kadar istikrarlı bir seyir izlemiş, 2008 yılı son çeyreğinde ise yılın geneli ile karşılaştırıldığında, pazar en düşük seviyelerine ulaşmıştır.

Kamyonetlerden oluşan hafif ticari araç pazarı, 2008 yılının ilk çeyreğini 2007 yılının üstünde rakamlarla kapatmıştır. 2008 yılının Mayıs ayından itibaren durgunluğa giren hafif ticari pazarı, yılın ikinci yarısından itibaren daralmaya

başlamış ve 2008 Aralık ayına kadar düşüş eğilimi göstermiştir. 2008 Aralık ayı hafif ticari araç pazarı ise, 2007 Aralık ayında olduğu üzere, otomotiv firmalarının yıl sonu kampanyaları sayesinde, 2008 Ekim ve Kasım ayının üzerinde gerçekleşmiştir.

2008 yılında hafif ticari araç pazarı, 2007 yılına göre yüzde 20 oranında daralmıştır.

Gerek binek otomobil, gerekse de hafif ticari araç pazarında 2008 yılı itibarıyla, pazar paylarında yılın son çeyreğinde daralmanın yoğunlaştığı müşahede edilmektedir.

2008 yılı son çeyreği, küresel krizin Türkiye ekonomisini yoğun olarak etkilemeye başladığı dönem olup, söz konusu dönemde özellikle bankaların faiz koşulları konusunda yaşadıkları güçlüklerle bağlı olarak, tüketici kredileri taleplerini karşılayamamaları, söz konusu düşüşün en önemli nedenini oluşturmaktadır.

Birçok sektörün sürükleyicisi olan otomotiv sektöründe son yıllarda artan rekabetle beraber değişen pazar ve küreselleşme, otomotiv ürünlerinin satışı için müşterilere sağlanan kredilere hayati bir önem yüklemiştir. Özellikle yeni bir motorlu araç satın alınırken kredi daha fazla bir önem taşımaktadır. Otomotiv ürünleri satışları ile müşterilere sağlanan banka kredileri ve tüketici finansman şirketi kredileri arasında anlamlı bir nedensellik ilişkisi mevcuttur. Bunun yanında, ekonomik gelişim için de krediler önemlidir. Kredilerdeki artış ise otomotiv ürünleri satışlarını tetiklemekte ve artırmaktadır.

2008 yılı Eylül ayı itibarıyla, özellikle bankaların faiz koşulları konusunda yaşadıkları güçlüklerle bağlı olarak, tüketici kredileri taleplerini karşılayamamaları, yurt içi pazarda Ekim'de yüzde 40'lar düzeyinde, Kasım ve Aralık'ta yüzde 60'lar düzeyinde düşüslere neden olmuştur. Söz konusu düşüsler neticesinde, 2008 yılı sonu itibarıyla taşıt aracı pazarı, 2007 yılına göre yüzde 17 azalarak 527 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir.¹²⁶

¹²⁶ OSD, a.g.e., s. 6

Tablo 17: Yerli, İthal ve Toplam Binek Otomobil Pazarı ile İthalatın Toplam Binek Otomobil Pazarı İçindeki Payı 1998-2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Yerli	204.054	157.452	207.739	59.179	35.519	73.267	139.541	136.708	117.725	120.740	99.205
İthal	111.536	131.215	258.987	72.259	55.096	153.769	311.668	301.889	255.494	236.725	206.793
Toplam	315.590	288.667	466.726	131.438	90.615	227.036	451.209	438.597	373.219	357.465	305.998
İthalat (%)	35	45	55	55	61	68	69	69	68	66	68

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 7, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

2008 yılı otomobil pazarı, 2007 yılına göre ise yüzde 14,4 oranında azalarak 306 bin adet düzeyine gerilemiş, 2008 yılında EURO değerinin enflasyon değerinin altında gerçekleşmesi, ithal otomobillere talebi artırması neticesi, pazarın yüzde 68'nin ithal ürünlerden oluşmasına neden olmuştur. 2008 yılında yurt içi binek otomobil pazarının yüzde 68'ini ithal ürünler oluşturmaktadır. İthal ürünlerin 2008 yılındaki toplam pazardaki payı 2007 yılına göre yüzde iki seviyesinde yükselmiş ve 2006 yılındaki payına ulaşmıştır.

Tablo 18: Yerli, İthal ve Toplam Hafif Ticari Araç Pazarı ile İthalatın Toplam Hafif Ticari Araç Pazarı İçindeki Payı 1998-2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Yerli	57.216	49.185	76.216	33.517	42.802	77.575	135.980	147.426	129.075	128.965	96.957
İthal	64.588	41.728	77.295	18.797	24.032	59.458	110.906	124.385	115.558	108.332	91.068
Toplam	121.804	90.913	153.511	52.314	66.834	137.033	246.886	271.811	244.633	237.297	188.025
İthalat%)	53	46	50	36	36	43	45	46	47	46	48

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 8, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

Tablo 19: Yerli, İthal ve Toplam Ağır Ticari Araç Pazarı ile İthalatın Toplam Ağır Ticari Araç Pazarı İçindeki Payı 1998-2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Yerli	36.287	19.362	30.902	8.507	13.094	24.137	35.544	38.370	36.255	28.749	24.295
İthal	7.597	2.494	5.382	2.831	3.899	9.757	7.630	9.759	11.408	10.695	8.226
Toplam	43.884	21.856	36.284	11.338	16.993	33.894	43.174	48.129	47.663	39.444	32.521
İthalat (%)	17	11	15	25	23	29	18	20	24	27	25

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 8, http : //www . osd . org . tr, (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

2008 yılı itibariyle hafif ve ağır ticari araç toplamından oluşan toplam ticari araç pazarı 221 bin adet düzeyinde oluşmuştur. 2008 yılı toplam ticari araç pazarı, 2007 yılına göre yüzde 20,3 düzeyinde daralmıştır. 2008 yılı hafif ticari araç pazarı 188 bin, ağır ticari araç pazarı 33 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. 2008 yılı hafif ticari araç pazarı, 2007 yılına göre yüzde 20,7 ağır ticari araç pazarı yüzde 17,5 oranında daralmıştır. İthalatın pazar payı hafif ticari araçlarda yüzde 48, ağır ticari araçlarda ise yüzde 25 düzeyinde gerçekleşmiştir.

2008 yılında yaklaşık 306 bin seviyesinde gerçekleşen yurt içi binek otomobil pazarının yüzde 68'ini ithal ürünler oluşturmaktadır. İthal ürünlerin 2008 yılındaki toplam pazardaki payı 2007 yılına göre yüzde iki seviyesinde yükselmiş ve 2006 yılındaki payına ulaşmıştır.

3.2.2. Otomotiv Sektörü Üretim Yapısı ve Krizin Üretim Üzerindeki Etkilerinin Değerlendirilmesi

Türk otomotiv sanayi, ana ve yan sanayi olarak incelenebilir. Ana sanayi alt kalemleri binek otomobil, otobüs, minibüs, midibüs, kamyon, kamyonet ve traktörlerden oluşmaktadır. Otomotiv yan sanayi alt kalemlerinin en önemlileri iç ve dış lastikler, aküler, motor aksam ve parçaları, jantlar ve tekerlek aksamı, montaj sanayi karoseri aksamı olarak sıralanabilir.¹²⁷

¹²⁷ [http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin / upload / IHR / OtomotivElektrikDb/otomotiv_sektoru.doc](http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/IHR/OtomotivElektrikDb/otomotiv_sektoru.doc), (Erişim Tarihi: 01/04/2010)

Tablo 20: Otomobil, Ticari Araç ile Toplam Otomotiv Üretim Adetleri, Otomobilin Toplam Üretimdeki Payı 1998-2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2007 (%)
Otomobil	239.937	222.041	297.476	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682	634.883	621.567	-2,1
Ticari Araç	104.564	75.815	133.471	95.342	142.367	239.556	376.256	425.789	441.898	464.530	525.543	13,1
Toplam	344.501	297.856	430.947	270.685	346.565	533.672	823.408	879.452	987.580	1.099.413	1.147.110	4,3
Otomobil Payı (%)	70	75	69	65	59	55	54	52	55	58	54	

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 9, [http : //www . osd . org . tr](http://www.osd.org.tr), (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

2008 yılı itibarıyla Türk otomotiv ana sanayi üretim yapısı içerisinde otomobil ve ticari araç üretimi temel unsurlardır. 2008 yılı üretim hacmi açısından otomobil üretimi toplam üretimin yüzde 54'ünü, ticari araç üretimi ise toplam üretimin yüzde 46'sını oluşturmaktadır.

2008 yılı itibarıyla, otomobil üretimi 621.567 adet, ticari adet üretimi ise 525.543 adet olarak gerçekleşmiştir. Toplam otomotiv üretim adeti 1.147.110 adet olarak oluşmuştur.

Üretiminin yaklaşık yüzde 80'sini ihraç eden otomotiv sanayinin, 2008 yılı son çeyreğinde, özellikle AB pazarlarında yaşanan daralmalardan kaynaklı ihracat düşüşlerine bağlı olarak, üretim adetleri de önemli oranda azalmıştır.

Bununla birlikte, 2007 yılı itibarıyla 1,1 milyon adet taşıt aracı üretimi gerçekleştiren otomotiv sanayinin, Mayıs 2008 ayına kadar devam eden üretimdeki artışın etkisiyle, 2008 yılı üretim adetleri yüzde 4,3 artarak yaklaşık 1.15 milyon adet düzeyinde gerçekleşmiştir.

Türk otomotiv sanayi, üretim rakamlarında 2007 yılında 1 milyon barajını aşarak 1 milyon 100 bin seviyesine ulaşmıştır.

2008 yılında son çeyrekte meydana gelen düşüslere rağmen, otomotiv sanayi yıl sonunda 2007 yılı üretim rakamlarını da geçerek yaklaşık 1.15 milyon adet üretime ulaşmıştır. Söz konusu rakam otomotiv üretiminin son 10 yıl içerisinde ulaştığı en yüksek rakamdır.

2007 yılında, 634.000 seviyesinde gerçekleşen otomobil üretimi, 2008 yılında yüzde 2,1 oranında azalarak 622 bin adet düzeyine gerilemiştir. 2007 yılında 464 bin adet düzeyinde gerçekleşen toplam ticari araç üretimi, 2008 yılında yüzde 13,1 oranında artarak 526 bin adet olmuştur.

1998 yılından itibaren toplam üretim içindeki payı azalan ve 2007 yılında yüzde 58 paya sahip olan otomobilin, 2008 yılında toplam üretimden yüzde 54 pay aldığı görülmektedir.

Tablo 21: Otomotiv Sanayi Ürünleri Üretim Adetleri 2006-2008

	2006	2007	2008	% Değişim
OTOMOBİL	545.682	634.883	621.567	-2,10
TİCARİ ARAÇ	441.898	464.531	525.543	13,13
B. Kamyon	29.831	28.388	28.904	1,82
K. Kamyon	7.195	6.156	7.896	28,27
Kamyonet	369.862	391.737	449.434	14,73
Otobüs	6.019	6.946	7.526	8,35
Minibüs	20.728	21.999	21.123	-3,98
Midibüs	8.263	9.305	10.660	14,56
TAŞIT ARAÇLARI TOPLAMI	987.580	1.099.414	1.147.110	4,34
TRAKTÖR	38.847	33.518	24.807	-25,99
GENEL TOPLAM	1.026.427	1.132.932	1.171.917	3,44

Kaynak: http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/IHR/OtomotivElektrikDb/otomotiv_sektoru.doc, (Erişim Tarihi: 01/04/2010)

Tablo-20'de verildiği üzere, 2008 yılı itibarıyla, Türk otomotiv sanayinin otomobilden sonra sırasıyla; Kamyonet, kamyon, minibüs, midibüs, kamyon ve otobüs ürettiği görülmektedir.

2008 yılında üretim, minibüste yüzde 4 azalırken, küçük kamyonunda yüzde 28, kamyonette ve midibüste yüzde 15, otobüste yüzde 8, büyük kamyonunda yüzde 2 oranında artmıştır. 2008 yılında traktör üretimi ise, 2007 yılına göre yüzde 26

azalarak 24,8 bin adet olmuştur. Türk otomotiv sanayi üretim rakamları baz alındığında, 2008 yılı itibarıyla dünya ülkeleri arasında on altıncı sırada yer almıştır. AB ülkeleri arasında, Türkiye otobüs üretiminde birinci, hafif ticari araç üretiminde ise ikinci sırada yer almaktadır.¹²⁸

Türkiye otomotiv sanayi üretim yapısı incelendiğinde, kapasite kullanım oranlarının da dikkate alınması önem arz etmektedir.

Tablo 22: Otomotiv Sanayi Kapasite Kullanım Oranları 2000-2008

Araçlar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Hafif Araçlar	50	31	38	54	75	78	89	91	80
Ağır T.Araçlar	56	16	24	38	56	62	41	56	73
Toplam Taşıt Araçları	50	30	36	53	74	77	81	86	77
T.Traktörleri	58	23	16	44	59	58	62	46	35

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 9, [http : //www . osd . org . tr](http://www.osd.org.tr), (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

Tablo-21’de verildiği üzere, 2001 yılından 2007 yılına kadar sürekli artan ve yüzde 23’den 2007 yılı itibarıyla yüzde 86 seviyesine ulaşan kapasite kullanım oranı, küresel krizin de etkisiyle 2008 yılı itibarıyla yüzde 77’ye gerilemiştir.

3.2.3. Otomotiv Sektörü İhracat Yapısı ve Krizin İhracat Üzerindeki Etkilerinin Değerlendirilmesi

Türk otomotiv sektörü üretimin yaklaşık yüzde 80’sini ihraç etmekte, söz konusu ihracatın yaklaşık yüzde 70’i de AB ülkelerine gerçekleştirilmektedir. Buna göre, AB ülkeleri Türk otomotiv sanayinin en önemli ihracat pazarını oluşturmaktadır denilebilir.

Avrupa pazarı, müşterinin yüksek beğenisini, toplumun belirli konulardaki hassasiyetine dayalı yüksek düzeydeki istekleri karşılayan standartları, regülasyonları nedeniyle seçkin bir pazardır.¹²⁹

¹²⁸ Altay, a.g.e, s. 1

¹²⁹ Altay, a.g.e, s. 3

Tablo 23: Otomotiv Sanayii Üretim, İhracat Rakamları ve İhracatın Üretimdeki Payı 1998-2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Üretim	405.001	325.291	468.381	285.737	357.405	563.450	864.073	916.062	1.026.427	1.132.951	1.171.917
İhracat	37.926	92.051	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078	706.402	829.879	920.763
İhracat (%)	9	28	22	71	73	64	60	61	69	73	79

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 11
[http : //www . osd . org . tr](http://www.osd.org.tr), (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

Tablo-22'de sunulduğu üzere, Türk Otomotiv Sanayi'nin 2008 yılı itibarıyla, yaklaşık 920.000 adetlik bir ihracat gerçekleştirdiği görülmektedir. Söz konusu ihracat rakamı, 2008 yılı otomotiv sanayi üretiminin yüzde 79'unu oluşturmaktadır.

Tablo 24: Otomotiv Sanayi Ürünlerinin İhracatı 2005-2008

SEKTÖR	2005	2006	2007	2008	2008/2007 (%)
OTOMOBİL	319.825	430.420	504.353	525.301	4
TİCARİ ARAÇLAR	233.013	266.268	316.017	384.969	22
* Kamyonet	218.467	254.159	295.585	366.646	24
* Minibüs	3.720	1.809	2.695	891	-67
* Kamyon	5.061	4.007	9.398	9.742	4
* Midibüs	1.935	2.168	2.987	2.180	-27
* Otobüs	3.830	4.125	5.352	5.510	3
TAŞIT ARAÇLARI	552.838	696.688	820.370	910.270	11
TRAKTÖR	8.240	9.714	9.509	10.493	10
TOPLAM	561.078	706.402	829.879	920.763	11

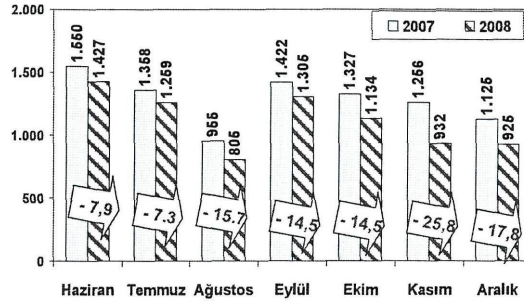
Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, S: 12
[http : //www . osd . org . tr](http://www.osd.org.tr), (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

Türk otomotiv ana sanayinde ihracat payı açısından, 2008 yılı itibarıyla en yüksek paya 525.000 adet ile otomobil ürünleri sahiptir. İhracat payı açısından otomobili sırasıyla; ticari araç pazarını oluşturan kamyonet, kamyon, otobüs, midibüs ve minibüs izlemektedir.

2008 yılı itibarıyla, ihraç edilen ticari araç ürünleri adeti toplam 384.000 adettir.

Türk otomotiv sanayi ihracatının yaklaşık yüzde 70'inin gerçekleştirildiği Avrupa pazarında küresel krizin etkisiyle meydana gelen daralmanın otomotiv sanayi üzerindeki yansımaları, Ağustos 2008 ayında sipariş iptalleriyle kendini göstermeye başlamıştır. Özellikle 2008 yılı son çeyrekte, Avrupa pazarındaki daralmanın boyutları önemli oranda artmıştır.

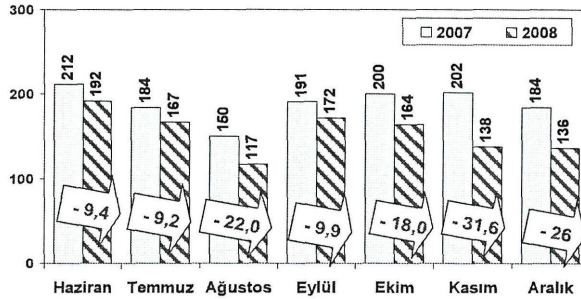
Şekil 19: AB ve EFTA Otomobil Pazarı Haziran-Aralık 2008 (X 1000)



Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 10, [http : //www . osd . org . tr](http://www.osd.org.tr), (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

Şekil-19'da verildiği üzere, AB ve EFTA (Norveç, İsviçre, İzlanda ve Lihtenştayn) ülkelerinde Haziran 2008 ayından beri artarak daralmaya devam eden otomobil pazarı Ekim 2008 ayında yüzde 14,5, Kasım 2008 ayında yüzde 25,8 ve Aralık 2008 ayında yüzde 17,8 oranında azalmıştır. 2008 yılında traktör dahil olmak üzere ihracat toplamı 920 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir.

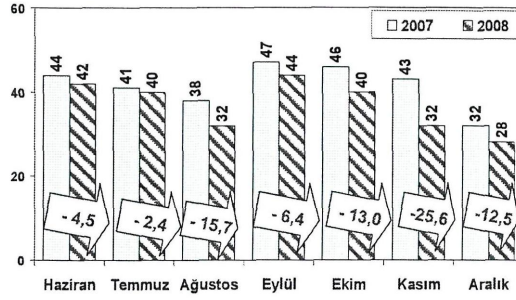
Şekil 20: AB ve EFTA Hafif Ticari Araç Pazarı Haziran-Aralık 2008 (X 1000)



Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 10, [http : //www . osd . org . tr](http://www.osd.org.tr), (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

Otomobile benzer olarak, Şekil-20'de sunulduğu üzere, AB ve EFTA ülkelerinde, küresel krizin etkisiyle, Ekim 2008 ayı itibarıyla hızla daralmaya başlayan hafif ticari araç pazarı Kasım 2008 ayında yüzde 31,6 ve Aralık 2008 ayında yüzde 26 oranında daralmıştır.

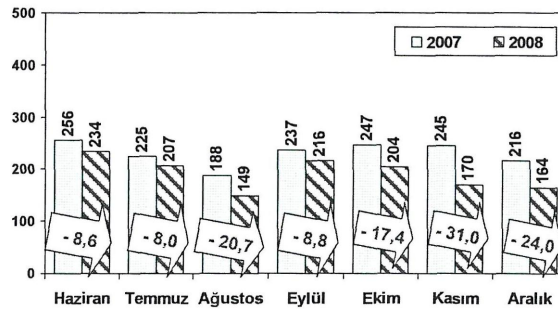
Şekil 21: AB ve EFTA Ağır Ticari Araç Pazarı Haziran-Aralık 2008 (X 1000)



Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 11, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

AB ve EFTA Ülkeleri ağır ticari araç pazarında da, küresel krizin etkisiyle 2008 yılının son çeyreğinde daralmalar oluşmuştur. Şekil-21'de verildiği üzere, ağır ticari araç pazarında Kasım 2008 ayında yüzde 25,6, Aralık 2008 ayında ise yüzde 12,5 oranında daralmış ve pazar toplamda 28 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir.

Şekil 22: AB ve EFTA Toplam Ticari Araç Pazarı Haziran-Aralık 2008 (X 1000)



Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 11 <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

2008 yılı son çeyreğinde, küresel krizden kaynaklı olarak AB pazarındaki önemli talep azalmasına bağlı olarak ihracatta yaşanan düşüşlere rağmen, Ağustos 2008 ayına kadar artan ihracatın etkisi ile toplam ihracat 2008 yılı itibarıyla 2007 yılına göre yüzde 11 artarak 910 bin adet olarak oluşmuştur.

2008 yılında otomobil ihracatı yüzde 4,2 artışla 525 bine, ticari araç ihracatı yüzde 21,8 artışla 385 bine yükselmiştir. Traktör ihracatı yüzde 10 artarak 10,4 bin adede yükselmiştir.

Tablo 25: Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Toplam İhracatı 2005-2008 (ABD Doları)

SEKTÖR	2005 Toplam	2006 Toplam	2007 Toplam	2008 Toplam	2008/2007 (%)
Toplam Ana Sanayi	8.035.352.707	9.921.815.775	12.782.627.326	14.872.403.452	16
* Otomobil	4.368.734.982	5.683.364.186	6.849.650.057	7.495.704.534	9
* Otobüs	609.904.617	724.611.420	1.099.543.073	1.239.947.457	13
* Diğerleri	3.056.713.107	3.513.840.169	4.833.434.196	6.136.751.461	27
Toplam Yan Sanayi/Total Component Industry	3.504.213.036	4.508.490.757	6.320.762.302	7.016.601.111	11
* Aksam ve Parça	2.785.312.434	3.668.803.672	5.225.898.830	5.807.139.074	11
* İç ve Dış Lastik	639.805.929	717.230.911	895.748.611	976.029.024	9
* Akümülatör	26.008.662	50.020.679	102.269.786	127.902.222	25
* Emniyet Camı	53.086.011	72.435.495	96.845.075	105.530.791	9
Toplam	11.539.565.743	14.350.824.949	19.103.389.628	21.889.004.563	15

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 12, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

2008 yılı otomotiv sanayi dış ticaret yapısı dikkate alındığında, sektör ana sanayi olarak 14 milyar dolar, yan sanayi olarak ise toplam 7 milyar dolar seviyesinde ihracat gerçekleştirmiştir.

Genel otomotiv sektörü ihracatında en yüksek payı 7.5 milyar dolar ile otomobil ürünleri almaktadır.

Otomotiv yan sanayinin ihracatında ise en büyük paya ise yaklaşık 5,8 milyar dolarlık ihracatla aksam ve parça ürünleri sahiptir.

Tablo 26: Otomotiv Sanayii İthalat/İhracat Rakamları 1996-2008 (Milyon Dolar)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
İthalat	2.693	4.105	3.728	3.094	5.467	1.827	2.333	5.383	10.237	10.542	11.279	12.397	12.790
İhracat	812	676	797	1.474	1.593	2.335	3.304	5.275	8.289	9.531	11.882	15.902	18.300
Açık/Fazla	-1.881	-3.429	-2.930	-1.621	-3.874	508	971	-111	-1.948	-1.012	603	3.505	5.510

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2009, s. 13, [http : //www . osd . org . tr](http://www.osd.org.tr), (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

GTİP (Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu) 87.00 kapsamındaki motorlu kara taşıt araçları ile bunların aksam ve parçaları dış ticaretinde, 2008 yılında 12 milyar 790 milyon dolar ithalata karşılık, 18 milyar 300 milyon dolar ihracat gerçekleştirilmiştir. Bunun sonucu, dış ticaret dengesi ise 5 milyar 510 milyon dolar fazla vermiştir.

1996-2000 döneminde dış ticaret açığı 13 milyar 735 milyon dolar iken 2001-2008 döneminde 8 milyar 30 milyon dolar dış ticaret fazlası oluşmuştur.

Türk otomotiv sanayi 2008 yılı içerisinde, serbest bölgeler hariç, dünyanın bir çok farklı bölgelerinden Avrupa, Asya, Amerika, Okyanusya kıtalarında bulunan toplam 208 ülkeye ihracat gerçekleştirmiştir.¹³⁰

Otomotiv sanayinin sektörel bazda Türkiye ihracatındaki payı 2008 yılı itibarıyla yüzde 19.4'dür. Türk otomotiv sanayi ihracatı sektörel bazda, 2008 yılı itibarıyla Türkiye ihracatında lider sektör konumundadır.¹³¹

3.3. KÜRESEL KRİZİN SEKTÖR ÜZERİNDEKİ 2009 YILINA İLİŞKİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

3.3.1. Krizin İç Pazar Üzerindeki Etkileri

2008 yılının son çeyreğinde Türkiye ekonomisini etkisi altına almaya başlayan küresel krizin, Türk otomotiv sektörünün pazar, üretim ve ihracat

¹³⁰ "Uludağ İhracatçı Birlikleri, Uludağ Taşıt Araçları ve Yan Sanayii İhracatçıları Birliği, Ülke Grubu- Ülke Raporu 2007-2008", <http://www.uib.org.tr>, (Erişim Tarihi 02/02/2010) adlı çalışmadan yararlanılmıştır.

¹³¹ OSD, a.g.e, s. 14'de yer alan çalışmadan yararlanılmıştır.

rakamlarını olumsuz yönde etkilediği ve bu etkinin 2009 yılında da sürdüğü görülmektedir.

Türk otomotiv sanayi iç pazarı, 2001 ekonomik krizinin ardından 2002 yılında 174 bin seviyesine kadar düşmesinin ardından, hızlı bir yükselişle 2004 ve 2005 yıllarında 700 bin seviyesini aşmıştır.

Türk otomotiv sanayi iç pazarının 2004 yılında kaydettiği 741 bin adet ve 2005 yılında kaydettiği 758 bin adet Pazar rakamları, Türk otomotiv sanayi iç pazarının son 10 yılda yakaladığı en yüksek rakamlardır.

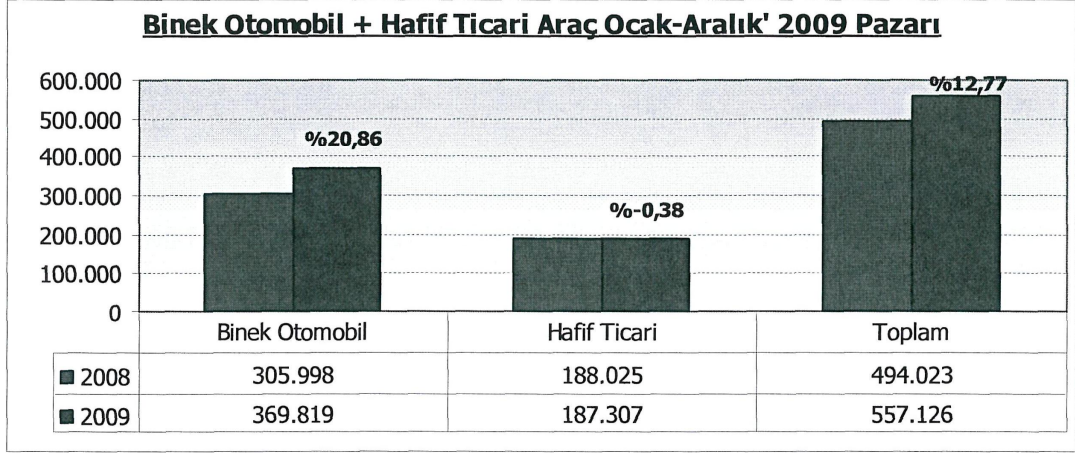
2004 ve 2005 yılında, Türk otomotiv sektörünün son 10 yılda en yüksek rakamlara ulaşmasının ardında ise hurda araç teşviki uygulaması bulunmaktadır.

2003 yılında otomotiv sektörü, 2001 ekonomik krizinin açtığı yaraları saramamıştı. Hükümet, piyasayı canlandırmak ve eski araçların yerine yeni araçların alımını teşvik amacıyla, 20 yaşın üzerindeki araçlarını hurdaya çıkararak yeni araç alanlara ÖTV indirimini getiren yasayı 8 Ağustos 2003 tarihinde uygulamaya soktu. Yasayla 20 yaşını doldurmuş araç sahiplerinin yeni araç alımında 2003 yılı sonuna kadar 3.5 milyar lira, 2004'te de 4.5 milyarlık ÖTV indiriminden faydalanması öngörüldü. Uygulama 26 Mayıs 2004'e kadar bu şekilde sürdürüldü. Ancak özellikle suistimallerin artması nedeniyle 4.5 milyarlık ÖTV indirimini bu tarihte yarıya yarıya, yani 2 milyar 250 milyon liraya düşürüldü.¹³²

Hurda araç teşviki ile 2005 yılında 785 bine kadar ulaşan toplam iç pazar, küresel krizin de etkisi ile 2008 yılında 526 bine düşmüştür.

¹³² http://www.onlineoto.com/otohaber/Hurda-arac-indirimi_1285.html, Erişim Tarihi: 05/12/2008

Şekil 23: Binek Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı 2008-2009



Kaynak: ODD, Otomotiv Pazarı Ocak-Aralık 2008/2009, s. 2, <http://www.odd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/02/2010)

2009 yılı Ocak-Aralık dönemi binek ve hafif ticari araç toplam pazarı, 557.126 adet olarak gerçekleşmiştir. 2008 yılında, 494.023 adet olan binek ve hafif ticari araç pazar toplamı, 2009 yılında yüzde 12,77 oranında artış göstermiştir.

2009 yılında binek otomobil pazarı, 2008 yılına oranla yüzde 20,86 artarak 369.819 adete ulaşmış, 2009 yılında hafif ticari araç pazarı da 2008 yılına kıyasla yüzde 0,38 düşüşle 187.307 adet olarak kaydedilmiştir.

Tablo 27: Ağır Ticari Araç Pazarı 2000-2009

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Yerli	30.902	8.507	13.094	24.137	35.544	38.370	36.255	28.749	24.295	14.254
İthal	5.382	2.831	3.899	9.757	7.630	9.759	11.408	10.695	8.226	4.485
Toplam	36.284	11.338	16.993	33.894	43.174	48.129	47.663	39.444	32.521	18.739
İthalat (%)	15	25	23	29	18	20	24	27	25	24

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2010, s. 8, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 06/04/2010)

2009 yılında toplam ağır ticari araç pazarı, 18.739 adet olarak gerçekleşmiş olup, 2008 yılında 24.000 seviyesinde oluşan ağır ticari araç pazarı 2009 yılında yüzde 42 oranında daralmıştır.

Tablo 28: Genel Otomotiv Pazarı ve İthalatın Payı 2000-2009

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Toplam	656.521	195.090	174.442	397.963	741.269	758.537	665.515	634.206	526.544	575.865
İthalat	341.664	93.887	83.027	222.984	430.204	436.033	382.460	355.752	306.087	313.917
İthalat (%)	52	48	48	56	58	57	57	56	58	55

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2010, s. 6, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 06/04/2010)

2009 yılında otomobil ve ticari araç pazarı toplamından oluşan genel otomotiv pazarı ise 576.000 düzeyinde gerçekleşmiştir. 2008 yılında 526.000 seviyesinde gerçekleşen otomotiv pazarı, küresel krizin etkilerine rağmen 2009 yılında, 2008'e göre yüzde 8 oranında artmıştır.

Euro'nun 2009 yılında, 2008 yılına göre yüzde 24.83 değer kazanması ve 2008 yılında yüzde 10 seviyesinde oluşan enflasyon rakamının üzerinde olması, 2008 yılında yüzde 58 olan ithalatın pazar içindeki payının, 2009 yılında yüzde 55'e gerilemesine neden olmuştur.

Küresel krizin olumsuz etkisine rağmen, 2008 yılına kıyasla genel otomotiv pazarının yükselmesinin ardında, Hükümetin krizde hızla artan stokların eritilmesi ve otomotiv ürünlerine yönelik talebin canlandırılması amacıyla, 15 Mart-30 Eylül 2009 tarihleri arasında uygulamaya koyduğu ÖTV indirimi uygulaması bulunmaktadır. ÖTV indirimi uygulamasının otomotiv sektörü iç pazarı üzerindeki etkileri ileriki sayfalarda irdelenmektedir.

3.3.2. Krizin Üretim Üzerindeki Etkileri

2009 yılında toplam otomotiv üretimi, traktör de dahil olmak üzere 884.466 adet olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılında, otomobil üretimi 510.931 adet, ticari araç üretimi 358.674 adet, traktör üretimi ise, 14.861 adet olarak oluşmuştur. Traktör

hariç, Türk otomotiv sanayinin 2009 yılındaki toplam üretim adeti yaklaşık 870 bin adet seviyesindedir.

Tablo 29: Araç Türlerine Göre Adet Olarak Otomotiv Üretimi 2005-2009

[Adet]		2006	2007	2008	2009	Değişim [%]
Otomobil		545.682	634.883	621.567	510.931	-18
Hafif Ticari Araç	Kamyonet	369.862	391.737	449.434	330.044	-27
	Minibüs	20.728	21.999	21.123	11.829	-44
Ağır Vasıta	K. Kamyon	7.195	6.156	7.896	843	-89
	B. Kamyon	29.831	28.388	28.904	7.403	-74
	Otobüs	6.019	6.945	7.526	5.931	-22
	Midibüs	8.263	9.305	10.605	2.624	-75
Ticari Araç		441.898	464.530	525.543	358.674	-32
Traktör		37.407	33.538	24.807	14.861	-40
Toplam Üretim		1.024.987	1.132.951	1.171.917	884.466	-25

Kaynak : TAYSAD, 32. Genel Kurul Kurul Faaliyet Raporu, s. 4, <http://www.taysad.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/03/2010)

2008 yılının son çeyreğinde Türk otomotiv sektörünü menfi yönde etkilemeye başlayan küresel krizin 2009 yılı genelinde otomotiv sektörünü etkilemeye devam etmesine binaen, otomotiv üretimi 2008 yılına göre yüzde 25 oranında azalmıştır.

2009 yılında kaydedilen 884.466 adetlik üretim, Türk otomotiv sanayini beş sene geriye götürmüştür. Zira, 2004 yılında toplam 864.000 bin adetlik üretim yapılmıştır.

Tablo-23'de yer aldığı üzere, küresel krizin etkisiyle araç türlerine göre otomotiv ürünlerinin üretim rakamlarının her ürününde 2008 yılına kıyasla düşüşler meydana gelmiştir.

Otomobil üretimi, 2008 yılına göre yüzde 18, kamyonet üretimi yüzde 27, minibüs üretimi yüzde 44, küçük kamyon üretimi yüzde 89, büyük kamyon üretimi yüzde 74, otobüs üretimi yüzde 22, midibüs üretimi yüzde 75, traktör üretimi yüzde 40 oranında düşmüştür.

2009 yılında meydana gelen 510 binlik otomobil üretimi, 2006 yılındaki üretim seviyesine, 330 binlik kamyonet üretimi 2004 senesindeki seviyeye, 8 bin olarak gerçekleşen kamyon üretimi 2001 düzeyine, 11 bin olarak oluşan minübüs

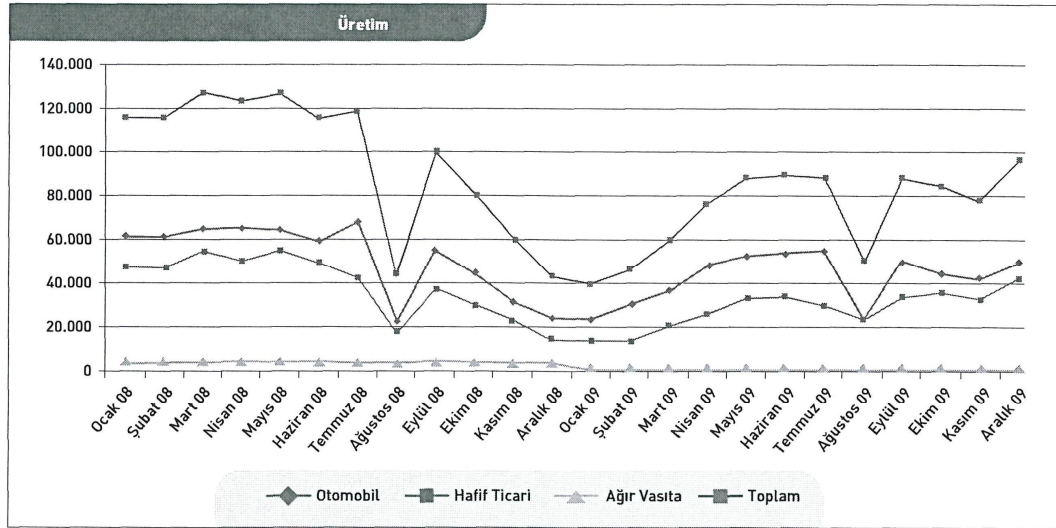
üretimi 2003 seviyesine, 2.624 olan midibüs üretimi ise, 2001 seviyesine gerilemiştir.

Söz konusu rakamlar ve geçmişle kıyasladığında meydana gelen düşüşler, küresel krizin Türk otomotiv sektörünün üretimi yaklaşık 5-6 yıl seviyesinde geriye götürdüğü görülmektedir.

Söz konusu ürünlerin 2008 yılına göre üretim rakamlarında meydana gelen düşüşler, küresel krizin etkisiyle iç pazardaki talep gerilemesi ve ihracatta meydana gelen daralmalardan kaynaklanmaktadır.

2008 yılında yüzde 77 olan toplam taşıt aracı kapasite kullanma oranı, 2009 yılında küresel krize bağlı olarak düşen üretim adetleri nedeniyle yüzde 42 düzeyinde gerçekleşmiştir.

Şekil 24: Otomotiv Sanayi Aylık Üretim Adetleri 2008 Ocak-2009 Aralık



Kaynak : TAYSAD, 32. Genel Kurul Kurul Faaliyet Raporu, s. 4, <http://www.taysad.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/03/2010)

Şekil-24'de verildiği üzere, otomotiv üretiminin son iki yılı incelendiği zaman, otomotiv üretiminin 2008 yılı Ağustos, 2009 Ocak ve 2009 Ağustos aylarında dip noktaları gördüğü görülmektedir. Söz konusu aylar, otomotiv sanayi üretim rakamlarının kırılma noktalarını oluşturmaktadır.

Otomotiv sanayinin motorlu taşıt üretimindeki kapasite ve kapasite kullanım oranları incelendiğinde, firma kapasitelerinin değişkenlik gösterdiği kapasite kullanım oranlarının ise 2001 yılındaki kriz döneminden sonra 2008 yılına kadar arttığı görülmektedir. 2008 yılında yüzde 77 olan toplam taşıt aracı kapasite kullanma oranı, 2009 yılında küresel krize bağlı olarak düşen üretim adetleri nedeni ile yüzde 42 düzeyinde gerçekleşmiştir.

2008 yılı ile kıyaslandığında, 2009 yılında kapasite kullanma oranı hafif araçlarda önemli oranda azalarak yüzde 59 düzeyinde gerçekleşmiş, ağır ticari araçlarda ise yüzde 37 düzeyine gerilemiştir. Traktörde kapasite kullanma oranı, yüzde 33 düzeyinde gerçekleşmiştir.

Otomotiv sanayinde 2000-2009 yılları arasındaki kapasite kullanım oranları aşağıda verilmiştir.

Tablo 30 : Otomotiv Sanayi Kapasite Kullanım Oranları 2000-2009

Araçlar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Hafif Araçlar	50	31	38	54	75	78	89	91	80	59
Ağır T.Araçlar	56	16	24	38	56	62	41	56	73	37
Toplam Taşıt Araçları	50	30	36	53	74	77	81	86	77	42
T.Traktörleri	58	23	16	44	59	58	62	46	35	33

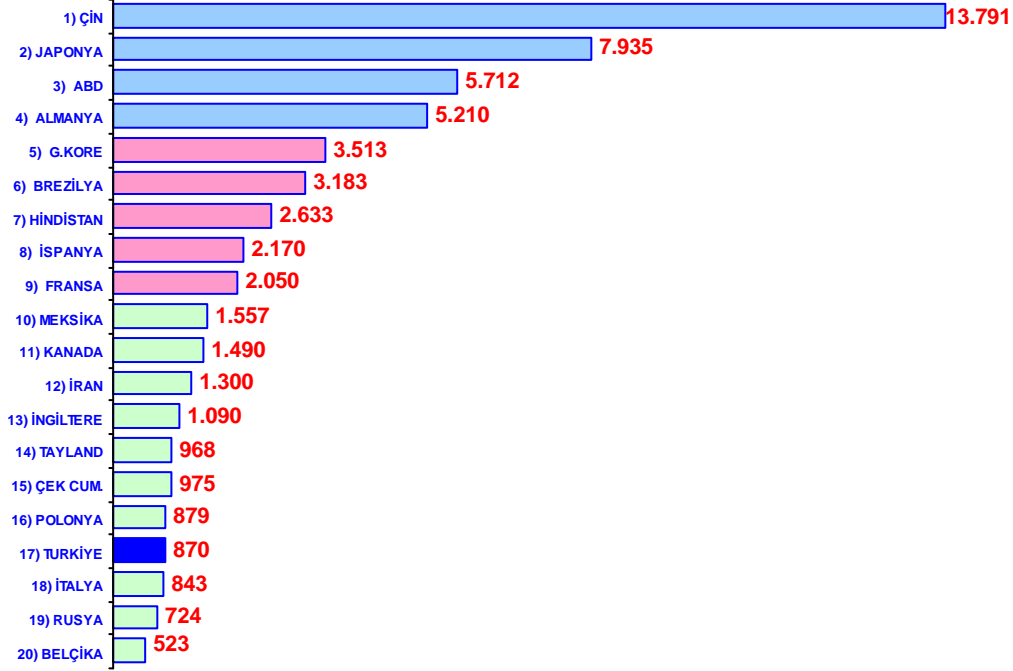
Kaynak: T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii Strateji Belgesi (Taslak), Nisan 2010, s. 13

Türkiye, 2008 yılı dünya üretiminde 1.147 adet ile Belçika, Çek Cumhuriyeti, İran ve Polonya ve İtalya'nın önünde 15. sırada bulunurken 2009 yılında 870 bin adetlik otomotiv üretim (traktör hariç) adetiyle 17. sırada yer almaktadır.

Türk otomotiv sanayi, 870 bin adetlik üretimiyle 2009 yılı itibarıyla, AB Ülkeleri içinde 7. sırada bulunmaktadır.

2009 yılında dünya motorlu araç üretiminde Türkiye'nin durumu Şekil 25'de sunulduğu gibidir.

Şekil 25 : Dünya Motorlu Taşıt Üretimini Ülkelere Göre Dağılımı 2009



Kaynak: Ercan TEZER, “Otomotiv Sanayi 2010 ve Gelecek”, *İTÜ AR-GE Seminerleri* (17 Mart 2010), İstanbul, <http://www.otam.itu.edu.tr/>, (Erişim Tarihi: 25/05/2010)

2009 yılında dünya otomotiv üretimi, 2008 yılına göre yüzde 13, Türkiye otomotiv üretimi ise yüzde 24 düşmüştür.

Öte yandan, Tablo-30’da verildiği üzere, 2009 yılında Çin, Hindistan ve İran haricindeki ülkelerde otomotiv üretiminin 2008 yılına göre eksi değerlerde olduğu görülmektedir.

Söz konusu hususlardan hareketle, küresel kriz ile birlikte 2009 yılı itibarıyla dünya otomotiv üretiminin Asya’ya kaydığı söylenebilecektir.

Tablo 31 : Dünya Motorlu Taşıt Üretiminin Ülkelere Göre Dağılımı 2008-2009

2008			2009			(%)
1	JAPONYA	11.576	1	ÇİN	13.791	48,3%
2	ÇİN	9.299	2	JAPONYA	7.935	-31,5%
3	ABD	8.694	3	ABD	5.712	-34,3%
4	ALMANYA	6.046	4	ALMANYA	5.210	-13,8%
5	G.KORE	3.827	5	G.KORE	3.513	-8,2%
6	BREZİLYA	3.216	6	BREZİLYA	3.183	-1,0%
7	FRANSA	2.568	7	HİNDİSTAN	2.633	12,9%
8	İSPANYA	2.542	8	İSPANYA	2.170	-14,6%
9	HİNDİSTAN	2.332	9	FRANSA	2.050	-20,2%
10	MEKSİKA	2.168	10	MEKSİKA	1.557	-28,2%
TÜRKİYE		1.147			870	-24,1%
İRAN		1.147			1.300	13,3%
TOPLAM		70.500			61.360	-13,0%

Kaynak: Ercan TEZER, “Otomotiv Sanayi 2010 ve Gelecek”, *İTÜ AR-GE Seminerleri* (17 Mart 2010), İstanbul, <http://www.otam.itu.edu.tr/>, (Erişim Tarihi: 25/05/2010)

3.3.2. Krizin İhracat Üzerindeki Etkileri

2009 yılında Türk ekonomisinin toplam ihracatı 2008 yılına göre yüzde 23 oranında azalarak 102 milyar dolar olmuştur. Otomotiv sanayinin, 2009 yılında ihracattaki payı ise yüzde 14 seviyelerinde gerçekleşmiştir.¹³³

2009 yılında Otomotiv Ana Sanayi ihracatı 9,6 milyar dolar seviyesinde, Otomotiv Yan Sanayi ihracatı ise 4,9 milyar dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. Toplam otomotiv ihracatı 14,5 milyar dolar düzeyindedir.

Otomotiv sektörünün ihracatı 2008 yılına göre yüzde 34 oranında azalmıştır. Otomotiv sanayi ihracat rakamları Tablo-31’de sunulduğu gibidir.

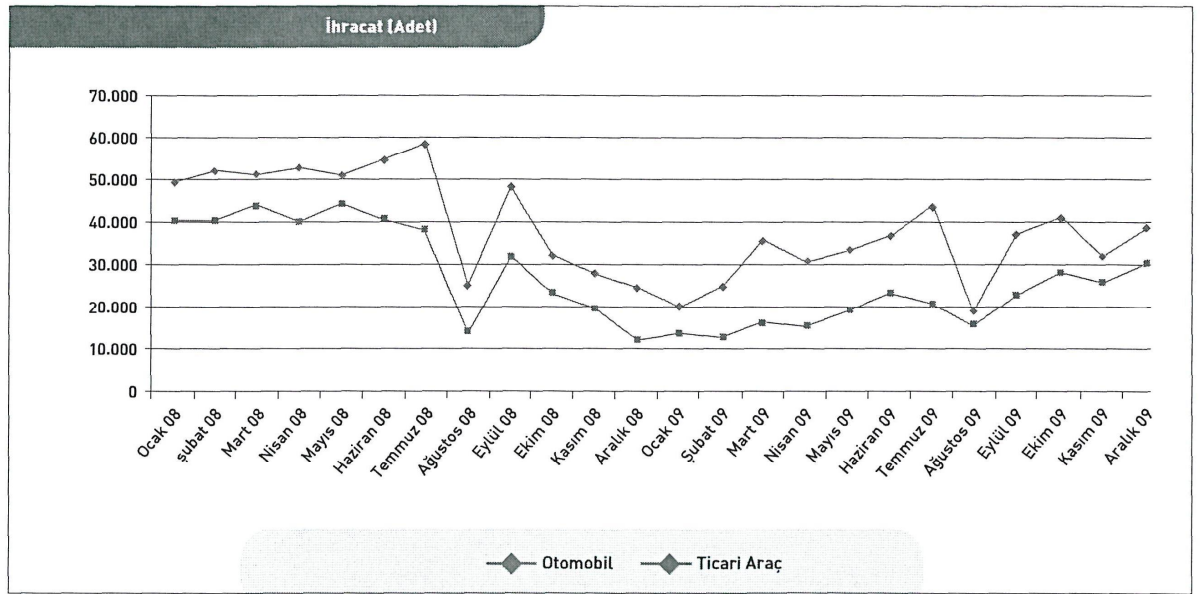
¹³³ TAYSAD, a.g.e, s. 4’de yer alan çalışmadan yararlanılmıştır.

Tablo 32: Otomotiv Sanayi İhracat Rakamları 2006-2009 (Milyon Dolar)

(USD)	2006	2007	2008	2009
Otomobil	5.683.364.186	6.849.650.057	7.505.740.617	6.092.424.656
Otobüs	724.611.420	1.099.543.073	1.238.342.457	771.886.548
Diğerleri	3.513.840.169	4.833.434.196	6.142.217.297	2.748.319.829
Toplam Ana Sanayi	9.921.815.775	12.782.627.326	14.886.300.371	9.612.631.033
Aksam ve Parça	3.668.803.672	5.225.898.830	5.806.202.045	3.939.201.533
İç ve Dış Lastik	717.230.911	895.748.611	976.029.024	826.346.700
Akümülatör	50.020.679	102.269.786	127.902.222	83.818.491
Emniyet Camı	72.435.495	96.845.075	105.533.113	69.979.249
Toplam Yan Sanayi	4.508.490.757	6.320.762.302	7.015.666.404	4.919.345.973
Toplam İhracat	14.430.306.532	19.103.389.628	21.901.966.775	14.531.977.006

Kaynak : TAYSAD, 32. Genel Kurul Kurul Faaliyet Raporu, s. 8, <http://www.taysad.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/03/2010)

Şekil 26 Otomotiv Sanayi Aylık İhracat Adetleri 2008 Ocak-2009 Aralık



Kaynak : TAYSAD, 32. Genel Kurul Kurul Faaliyet Raporu, s. 7, <http://www.taysad.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/03/2010)

Şekil-26'da verildiği üzere, otomotiv sanayi ihracatının otomotiv sanayi üretiminde olduğu gibi, son iki yılı incelendiğinde, otomotiv ihracatının 2008 yılı Ağustos, 2009 Ocak ve 2009 Ağustos aylarında dip noktaları gördüğü gözlenmektedir.

Tablo 33: Otomotiv İhracatının Toplam Üretimdeki Payı 2000-2009

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Üretim	468.381	285.737	357.405	563.450	864.073	916.062	1.026.427	1.132.951	1.171.917	884.466
İhracat	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078	706.402	829.879	920.763	637.855
İhracat (%)	22	71	73	64	60	61	69	73	79	72

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2010, s. 11, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 06/04/2010)

2008 yılında ihracatın üretim içindeki payı yüzde 79 seviyesindedir. Bununla birlikte, 2009 yılında yurtdışı pazarlardan kaynaklanan talep daralmasıyla ihracatta meydana gelen düşüşler neticesinde, ihracatın üretim içindeki payı yüzde 72'ye gerilemiştir.

Tablo 34: Araç Türlerine Göre Otomotiv İhracatı 2005-2009

[Adet]	2005	2006	2007	2008	2009	Değişim (%)	
Otomobil	319.825	430.420	504.353	525.301	388.994	- 26%	
Hafif Ticari Araç	Kamyonet	218.467	254.159	295.585	366.646	231.260	- 37%
	Minibüs	3.720	1.809	2.695	891	1.271	+ 43%
Ağır Vasıta	Kamyon	5.061	4.007	9.398	9.742	1.910	- 80%
	Midibüs	1.935	2.168	2.987	2.180	1.065	- 51%
	Otobüs	3.830	4.125	5.352	5.510	4.470	- 19%
Ticari Araç	233.013	266.268	316.017	384.969	239.976	- 38%	
Traktör	8.240	9.714	9.509	10.493	8.885	- 15%	
Toplam İhracat	561.078	706.402	829.879	920.763	637.855	- 31%	

Kaynak : TAYSAD, 32. Genel Kurul Kurul Faaliyet Raporu, s. 7, <http://www.taysad.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/03/2010)

Tablo-33'de sunulduğu üzere, küresel krizin özellikle AB otomotiv pazarı üzerindeki olumsuz etkisi nedeni ile Türkiye'nin 2009 yılında toplam taşıt aracı (traktör ihracatı da dahil olmak üzere) ihracatı, 2008 yılına göre yüzde 31 oranında azalarak 637 bin adet olmuştur. 2009 yılında otomobil ihracatı yüzde 26 düşüşle 389 bine, ticari araç ihracatı yüzde 38 azalarak 240 bine gerilemiştir. Traktör ihracatındaki düşüş yüzde 15 olmuş ve 8.885 adede gerilemiştir.

Türk sanayinin üretiminde büyük yer tutan ticari araçlarda ihracat azalması ile birlikte ticari araç üretimindeki düşüş yüzde 60'lar düzeyine kadar ulaşmıştır.

Özellikle ağır ticari araç pazarında yaşanan keskin düşüslere bağlı olarak, bir önceki yıla göre, 2009 yılında toplam ihracatta yüzde 31 düzeyinde daralma yaşanmıştır.

2001 ve 2002 yıllarında Türkiye ekonomisi üzerinde etkili olan krizin ardından, özellikle 2003 yılından itibaren AB ülkeleri ile entegrasyon sürecindeki yoğun gelişmeler ile birlikte otomotiv sanayinin ihracat potansiyeli hızla gelişmiştir. Türk Otomotiv Sanayi son yıllarda yapmış olduğu yatırımlar sonucunda üretiminin yakaşık yüzde 80 gibi önemli bir kısmını ihraç edebilir hale gelmiştir.

Bununla birlikte, küresel kriz nedeniyle yurtdışı pazarlarda yaşanan daralmalar nedeniyle, 2009 yılında Türk otomotiv sanayi üretiminin geçmiş yıllara kıyasla üretiminin ancak, yüzde 72'sini ihraç edebilmiştir.

Mal gruplarına göre otomotiv sektörünün dolar bazında ihracatı 2003-2009 yılları aralığı için Tablo-34'de verilmiştir.

Tablo 35: 2003-2009 Yılları Arası Mal Gruplarına Göre Otomotiv Sektörü İhracatı

	2003	2004	2005
Mal Grubu	Yıllık Değer (USD)	Yıllık Değer (USD)	Yıllık Değer (USD)
OTOBÜS-MİDİBÜS-MİNİBÜS	512.699.697,99	581.445.668,70	886.405.077,55
BİNEK OTOMOBİLLER	2.249.142.480,00	3.947.946.699,17	4.368.734.982,36
EŞYA TAŞIMAYA MAHSUS MOTORLU TAŞITLAR	1.165.124.262,73	2.223.779.263,11	2.424.969.772,18
ÖZEL AMAÇLI MOTORLU TAŞITLAR	20.495.565,93	32.969.795,50	60.239.711,54
GEMİLER VE SUDA YÜZEN TAŞITLAR	427.688.302,20	629.930.077,77	1.015.353.346,73
HAVA VE UZAY TAŞITLARI	12.773.853,48	11.262.420,00	11.201.801,46
DEMİRYOLU TAŞITLARI	21.157.530,64	1.200,00	19.082.329,82
İKİ TEKERLEKLİ TAŞITLAR	28.140.051,79	34.758.475,41	39.470.610,55
OTOMOTİV YAN SANAYİİ	2.390.589.838,58	3.046.300.785,76	3.504.213.035,92
TOPLAM	6.827.811.583,34	10.508.394.385,41	12.329.670.668,11
	2006	2007	2008
Mal Grubu	Yıllık Değer (USD)	Yıllık Değer (USD)	Yıllık Değer (USD)
OTOBÜS-MİDİBÜS-MİNİBÜS	909.061.906,04	1.296.477.146,80	1.484.046.065,46
BİNEK OTOMOBİLLER	5.683.246.430,99	6.849.650.057,30	7.495.704.534,27
EŞYA TAŞIMAYA MAHSUS MOTORLU TAŞITLAR	3.006.693.118,71	4.116.501.891,02	5.146.648.408,24
ÖZEL AMAÇLI MOTORLU TAŞITLAR	60.742.499,50	159.080.540,12	126.799.006,00
GEMİLER VE SUDA YÜZEN TAŞITLAR	728.631.340,10	871.779.050,70	1.197.654.504,22
HAVA VE UZAY TAŞITLARI	13.063.508,39	71.988.963,44	34.773.389,74
DEMİRYOLU TAŞITLARI	9.005.219,49	902.345,26	6.878.707,90
İKİ TEKERLEKLİ TAŞITLAR	38.358.776,63	44.111.073,21	47.968.930,62
OTOMOTİV YAN SANAYİİ	4.427.019.432,05	6.320.762.301,79	7.016.601.110,55
TOPLAM	14.875.822.231,90	19.731.253.369,64	22.557.074.657,00
	2007	2008	2009
Mal Grubu	Yıllık Değer (USD)	Yıllık Değer (USD)	Yıllık Değer (USD)
OTOBÜS-MİDİBÜS-MİNİBÜS	1.296.477.146,80	1.484.046.065,46	983.441.963,08
BİNEK OTOMOBİLLER	6.849.650.057,30	7.495.704.534,27	6.092.424.656,00
EŞYA TAŞIMAYA MAHSUS MOTORLU TAŞITLAR	4.116.501.891,02	5.146.648.408,24	2.273.088.409,17
ÖZEL AMAÇLI MOTORLU TAŞITLAR	159.080.540,12	126.799.006,00	82.477.510,76
GEMİLER VE SUDA YÜZEN TAŞITLAR	871.779.050,70	1.197.654.504,22	852.100.097,44
HAVA VE UZAY TAŞITLARI	71.988.963,44	34.773.389,74	34.968.482,90
DEMİRYOLU TAŞITLARI	902.345,26	6.878.707,90	63.656.798,92
İKİ TEKERLEKLİ TAŞITLAR	44.111.073,21	47.968.930,62	41.076.572,71
OTOMOTİV YAN SANAYİİ	6.320.762.301,79	7.016.601.110,55	4.919.345.972,86
TOPLAM	19.731.253.369,64	22.557.074.657,00	15.342.580.463,84

Kaynak: "Uludağ İhracatçı Birlikleri, Uludağ Taşıt Araçları ve Yan Sanayii İhracatçıları Birliği, Mal Grubu Raporu", <http://www.uib.org.tr>, (Erişim Tarihi 02/02/2010) adlı çalışmadan yararlanılarak hazırlanmıştır.

Bu verilere göre her bir mal grubunun toplam otomotiv sektörü ihracatı içindeki payı ise Tablo 35'de sunulduğu gibidir.

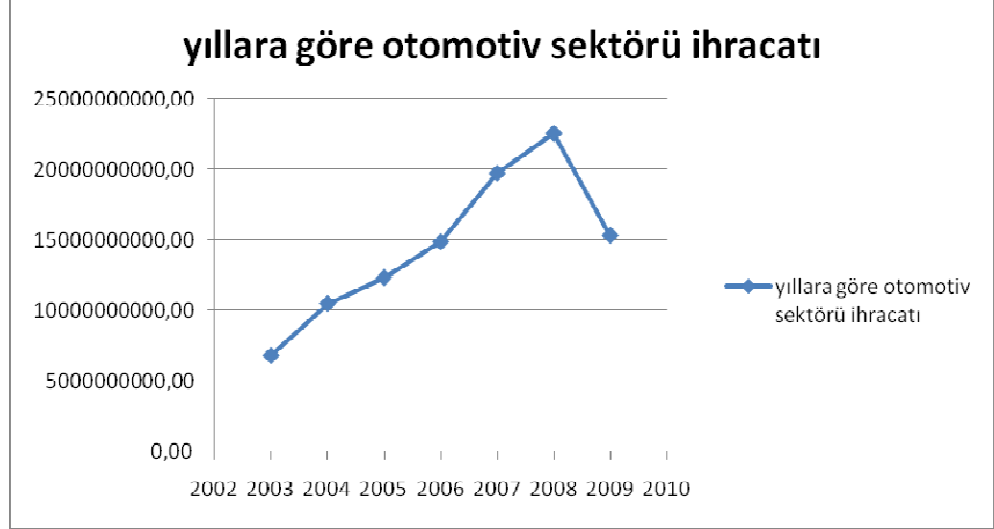
Tablo 36: 2003-2009 Yılları Arası Mal Gruplarının Otomotiv Sektörü İhracatı İçindeki Payları

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mal Grubu	%	%	%	%	%	%	%
OTOBÜS-MİDİBÜS-MİNİBÜS	7,51	5,53	7,19	6,11	6,57	6,58	6,41
BİNEK OTOMOBİLLER	32,94	37,57	35,43	38,20	34,71	33,23	39,71
EŞYA TAŞIMAYA MAHSUS MOTORLU TAŞITLAR	17,06	21,16	19,67	20,21	20,86	22,82	14,82
ÖZEL AMAÇLI MOTORLU TAŞITLAR	0,30	0,31	0,49	0,41	0,81	0,56	0,54
GEMİLER VE SUDA YÜZEN TAŞITLAR	6,26	5,99	8,24	4,90	4,42	5,31	5,55
HAVA VE UZAY TAŞITLARI	0,19	0,11	0,9	0,9	0,36	0,15	0,23
DEMİRYOLU TAŞITLARI	0,31	0	0,15	0,6	0	0,3	0,41
İKİ TEKERLEKLİ TAŞITLAR	0,41	0,33	0,32	0,26	0,22	0,21	0,27
OTOMOTİV YAN SANAYİİ	35,01	28,99	28,42	29,76	32,03	31,11	32,06
TOPLAM	100	100	100	100	100	100	100

2009 yılı itibarıyla mal gruplarına göre otomotiv sektörü ihracatında en yüksek paylara sahip ürünler sırasıyla; binek otomobiller, otomotiv yan sanayii, eşya taşımaya mahsus motorlu araçlar, otobüs-midibüs-minibüs grubu, gemiler ve suda yüzen taşıtlar, özel amaçlı motorlu taşıtlar, demiryolu taşıtları, iki tekerlekli taşıtlar ve hava ve uzay taşıtlarıdır.

Yıllara göre otomotiv sektörü ihracat değerleri Şekil-27’de verildiği gibidir.

Şekil 27: 2003-2009 Aralığında Otomotiv Sektörü İhracatı



Tablo-35 incelendiğinde otomotiv sektörü içindeki en önemli ihracat kaleminin binek otomobiller olduğu ve binek otomobil ihracat payı ile hemen hemen aynı paya sahip olan otomotiv yan sanayi ürünlerinin de sektörün ayrılmaz bir parçası olduğu görülmektedir. Yan sanayi çabalarının genellikle KOBİ’ler tarafından gerçekleştirildiği ve KOBİ’lerin istihdamdaki payının yüksekliği düşünüldüğünde otomotiv sektöründe yaşanacak ciddi daralmaların ülkenin istihdam politikalarını da doğrudan etkileyeceği açıktır.

Mal grupları ve otomotiv sektörü genel toplamı açısından önceki yıla göre ihracat değişim oranı Tablo-36’da sunulmuştur. Otomotiv sektörünün en hızlı tırmanış gösterdiği dönem 2004 yılı olmuş 2003 yılına göre yüzde 53,91 artış yaşanmıştır. 2009 yılı ise inceleme dönemi olan 2003-2009 aralığında azalmanın yaşandığı tek yıldır. Üstelik bu azalışta yüzde 31,98 gibi oldukça yüksek bir orandır.

Tablo 37: Mal Grupları Ve Otomotiv Sektörü Genel Toplamı Açısından Önceki Yıla Göre İhracat Değişim Oranı

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mal Grubu	Değişim %	Değişim %	Değişim %	Değişim %	Değişim %	Değişim %
OTOBÜS-MİDİBÜS-MİNİBÜS	13,41	52,45	2,56	42,62	14,47	- 33,73
BİNEK OTOMOBİLLER	75,53	10,66	30,09	20,52	9,43	-18,72
EŞYA TAŞIMAYA MAHSUS MOTORLU TAŞITLAR	90,86	9,05	23,99	36,91	25,02	-55,83
ÖZEL AMAÇLI MOTORLU TAŞITLAR	60,86	82,71	0,83	161,89	-20,29	-34,95
GEMİLER VE SUDA YÜZEN TAŞITLAR	47,29	61,19	-28,24	19,65	37,38	-28,85
HAVA VE UZAY TAŞITLARI	-11,83	-0,054	16,62	451,07	-51,70	0,56
DEMİRYOLU TAŞITLARI	-99,99	1590	-52,81	-89,98	76,23	92,52
İKİ TEKERLEKLİ TAŞITLAR	23,52	13,56	-2,82	15,00	8,75	-14,37
OTOMOTİV YAN SANAYİİ	27,43	15,03	26,33	42,78	11,01	-29,89
TOPLAM	53,91	17,33	20,65	32,64	14,32	-31,98

Ülke grupları açısından 2004-2009 yılları arası ihracat verileri Tablo-37'deki gibidir.

Tablo 38: 2004-2009 Yılları Arası Ülke Gruplarına Göre İhracat Verileri

	2004	2005	2006
Ülke grubu	DEĞER(USD)	DEĞER(USD)	DEĞER(USD)
AVRUPA BİRLİĞİ	7.700.744.750,90	8.694.969.280,22	10.590.383.873,65
AMERİKA ÜLKELERİ	432.455.615,56	566.432.642,33	536.298.090,85
AFRİKA ÜLKELERİ	475.616.022,58	577.342.510,66	591.466.396,17
ASYA VE OKYANUSYA ÜL	292.421.899,49	332.208.954,34	333.622.698,50
DİĞER ÜLKELER	873.061,47	5.316.625,93	6.233.452,35
DİĞER AVRUPA ÜLKELER	182.625.022,90	216.497.771,07	242.223.299,32
ESKİ DOĞU BLOKU	572.416.536,72	923.109.586,44	1.471.906.091,29
ORTA DOĞU ÜLKELERİ	567.320.884,03	900.720.634,25	669.629.898,24
SERBEST BÖLGELER	417.263.003,58	542.224.019,02	533.586.082,85
TÜRK CUMHURİYETLERİ	56.332.254,21	35.639.582,13	61.704.268,17
TOPLAM	10.698.069.051,43	12.794.461.606,39	15.037.054.151,39
	2007	2008	2009
Ülke grubu	DEĞER(USD)	DEĞER(USD)	DEĞER(USD)
AVRUPA BİRLİĞİ	14.841.440.462,47	15.915.423.633,87	11.119.096.356,63
AMERİKA ÜLKELERİ	440.638.401,21	620.994.905,62	968.585.936,22
AFRİKA ÜLKELERİ	787.674.796,58	880.773.327,31	852.282.387,50
ASYA VE OKYANUSYA ÜL	263.796.123,79	533.925.830,54	325.563.745,02
DİĞER ÜLKELER	28.914.766,72	25.726.826,04	12.065.746,15
DİĞER AVRUPA ÜLKELER	279.800.612,41	304.254.975,77	231.644.140,58
ESKİ DOĞU BLOKU	2.241.352.373,14	3.255.177.790,20	915.207.338,58
ORTA DOĞU ÜLKELERİ	754.246.491,77	988.796.770,85	706.538.391,98
SERBEST BÖLGELER	254.840.394,87	223.421.895,02	172.707.247,80
TÜRK CUMHURİYETLERİ	170.394.069,17	209.091.964,80	101.068.947,93
TOPLAM	20.063.098.492,13	22.957.587.920,02	15.404.760.238,40

Kaynak: "Uludağ İhracatçı Birlikleri, Uludağ Taşıt Araçları ve Yan Sanayii İhracatçıları Birliği, Ülke Grubu Raporu", <http://www.uib.org.tr>, (Erişim Tarihi 02/02/2010) adlı çalışmadan yararlanılarak hazırlanmıştır.

Bu verilere göre her bir ülke grubunun toplam otomotiv sektörü ihracatı içindeki payı ise Tablo-38'de sunulduğu gibidir.

Tablo 39: 2004-2009 Yılları Arası Ülke Gruplarına Göre İhracat Oranları

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ülke grubu	%	%	%	%	%	%
AVRUPA BİRLİĞİ	71,98	67,96	70,43	73,97	69,33	72,18
AMERİKA ÜLKELERİ	4,04	4,43	3,57	2,20	2,70	6,29
AFRİKA ÜLKELERİ	4,45	4,51	3,93	3,93	3,84	5,53
ASYA VE OKYANUSYA ÜLKELERİ	2,73	2,60	2,22	1,31	2,33	2,11
DİĞER ÜLKELER	0,1	0,4	0,4	0,14	0,11	0,8
DİĞER AVRUPA ÜLKELER	1,71	1,69	1,61	1,39	1,33	1,50
ESKİ DOĞU BLOKU	5,35	7,21	9,79	11,17	14,18	5,94
ORTA DOĞU ÜLKELERİ	5,30	7,04	4,45	3,76	4,31	4,59
SERBEST BÖLGELER	3,90	4,24	3,55	1,27	0,97	1,12
TÜRK CUMHURİYETLERİ	0,53	0,28	0,41	0,85	0,91	0,66
TOPLAM	100	100	100	100	100	100

Tablo-38'de dikkati çeken en önemli nokta Türkiye'nin Avrupa Birliği üyesi ülkeler ile olan yadsınamaz ilişki düzeyidir. 2004-2009 yılları aralığında Avrupa Birliği üyesi ülkeler ile ihracat ilişkimizin toplam otomotiv ihracatı içindeki oranı istikrarlı bir şekilde yüzde 70 dolaylarında seyretmektedir.

2009 yılı itibarıyla, Türk otomotiv sektörü ihracatında AB'den sonra en yüksek payı yüzde 6,3 ile Amerika ülkeleri almaktadır.

Ülke grupları açısından bir önceki yıla göre ihracat miktarının değişim oranları Tablo-39'da sunulduğu gibidir.

Tablo 40: Ülke Grupları Açısından Bir Önceki Yıla Göre İhracat Miktarının Değişim Oranları

	2005	2006	2007	2008	2009
Ülke	Değişim %	Değişim %	Değişim %	Değişim %	Değişim %
AVRUPA BİRLİĞİ	12,91	21,80	40,14	7,24	-30,14
AMERİKA ÜLKELERİ	30,98	-5,32	-17,84	40,93	55,97
AFRİKA ÜLKELERİ	21,39	2,45	33,17	11,82	-3,23
ASYA VE OKYANUSYA ÜL	13,61	0,43	-20,93	102,40	-39,02
DIĞER ÜLKELER	508,96	17,24	363,86	-11,03	-53,10
DIĞER AVRUPA ÜLKELER	18,55	11,88	15,51	8,74	-23,87
ESKİ DOĞU BLOKU	61,27	59,45	52,28	45,23	-71,88
ORTA DOĞU ÜLKELERİ	58,77	-25,66	12,64	31,10	-28,55
SERBEST BÖLGELER	29,95	-1,59	-52,24	-12,33	-22,70
TÜRK CUMHURİYETLERİ	-36,73	73,13	176,15	22,71	-51,66
TOPLAM	19,60	17,53	33,42	14,43	-32,90

Değişim oranları incelendiğinde Avrupa Birliği üyesi ülkeler ile ihracatın sürekli olarak artış gösterdiği ve 2007 yılında zirve yaparak 2006 yılına göre yüzde 40,14 oranında artışa ulaştığı görülmektedir. 2008 yılı değişim oranına bakıldığında krizin belirtilerinin bu noktada çıktığı ifade edilebilir. İhracat artış oranları artarak artan bir fonksiyon özelliği gösterirken 2008 yılında artış oranı sadece yüzde 7,24 değerinde kalmış 2009 yılında ise yüzde 30,14'lük bir azalış ile keskin bir düşüş yaşamıştır. İhracatın yaklaşık yüzde 70'i Avrupa Birliği üyesi ülkeler ile yapıldığı için de bu düşüş etkisini toplam ihracat değişiminde yüzde 32,90 azalışla direkt olarak göstermiştir.

İhracat ilişkilerinin en yoğun olduğu ülkeler incelendiğinde Tablo-40'daki verilere ulaşılmaktadır.

Tablo 41: İlk Beş Ülkeye Ait 2004-2009 Yılları İhracat Verileri

	2004	2005	2006
ÜLKE	DEĞER(USD)	DEĞER(USD)	DEĞER(USD)
FRANSA	1.330.583.727,86	1.236.241.108,24	1.712.173.005,52
ALMANYA	1.675.812.457,44	1.900.961.757,86	2.127.833.673,23
İTALYA	1.336.348.312,12	1.521.993.574,10	2.128.867.838,32
BİRLEŞİK KRALLIK	1.000.599.564,14	1.100.569.641,44	1.237.171.009,88
İSPANYA	560.117.695,53	689.055.768,74	836.586.453,55
BEŞ ÜLKE TOPLAMI	5.903.461.757,10	6.448.821.850,38	8.042.631.980,50
GENEL TOPLAM	10.698.069.051,43	12.794.461.606,39	15.037.054.151,39
	2007	2008	2009
ÜLKE	DEĞER(USD)	DEĞER(USD)	DEĞER(USD)
FRANSA	2.520.260.256,83	3.003.693.089,64	3.097.300.149,84
ALMANYA	3.082.347.408,21	3.306.632.659,16	1.816.738.519,99
İTALYA	2.613.974.975,49	2.526.153.458,41	1.955.815.103,94
BİRLEŞİK KRALLIK	1.740.210.189,29	1.963.263.280,96	1.051.865.807,02
İSPANYA	1.246.611.709,25	984.189.617,83	446.485.486,52
BEŞ ÜLKE TOPLAMI	11.203.404.539,07	11.783.932.106,00	8.368.205.067,31
GENEL TOPLAM	20.063.098.492,13	22.957.587.920,02	15.404.760.238,40

Kaynak: “Uludağ İhracatçı Birlikleri, Uludağ Taşıt Araçları ve Yan Sanayii İhracatçıları Birliği, Ülke Grubu Raporu”, <http://www.uib.org.tr>, (Erişim Tarihi 02/02/2010) adlı çalışmadan yararlanılarak hazırlanmıştır.

Bu beş ülkenin 2004-2009 yılları arası toplam ihracat içindeki payı Tablo-41’de sunulmuştur.

Tablo 42: İlk Beş Ülkenin 2004-2009 Yılları Arası Toplam İhracat İçerisindeki Payı

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ÜLKE	%	%	%	%	%	%
FRANSA	12,44	9,66	11,39	12,56	13,08	20,11
ALMANYA	15,66	14,86	14,15	15,36	14,40	11,79
İTALYA	12,49	11,90	14,16	13,03	11,00	12,70
BİRLEŞİK KRALLIK	9,35	8,60	8,23	8,67	8,55	6,83
İSPANYA	5,24	5,39	5,56	6,21	4,29	2,90
TOPLAM	55,18	50,40	53,49	55,84	51,33	54,32

Tablo-41'deki veriler incelendiğinde bu beş ülkeye yapılan otomotiv ihracat miktarının tüm otomotiv ihracatı içerisindeki payı yüzde 50'yi geçmektedir. Bu beş ülke de Avrupa Birliği üyesi ülkelerdir. Dolayısıyla Fransa, Almanya, İtalya, Birleşik Krallık ve İspanya'da yaşanacak ekonomik ve/veya politik sorunların küreselleşen dünyada Türkiye'yi doğrudan etkilemesi kaçınılmazdır.

Tablo-42'de 2005-2009 yılları arasında ilk beş ülkeye yapılan ihracatın önceki yıllara göre değişim oranı verilmiştir.

Tablo 43: 2005-2009 Yılları Arasında İlk Beş Ülkeye Yapılan İhracatın Önceki Yıllara Göre Değişim Oranı

	2005	2006	2007	2008	2009
ÜLKE	DEĞİŞİM ORANI	DEĞİŞİM ORANI	DEĞİŞİM ORANI	DEĞİŞİM ORANI	DEĞİŞİM ORANI
FRANSA	-7,09	38,50	47,20	19,18	3,12
ALMANYA	13,44	11,93	44,86	7,28	-45,06
İTALYA	13,89	39,87	22,79	-3,36	-22,58
BİRLEŞİK KRALLIK	9,99	12,41	40,66	12,82	-46,42
İSPANYA	23,02	21,41	49,01	-21,05	-54,63

Tablo-42'deki veriler incelendiğinde 2007 yılının en yüksek artış oranlarına sahip olduğu görülmekte ve küresel krize rağmen Fransa'ya yapılan otomotiv ihracatında az da olsa artış yaşandığı göze çarpmaktadır.

3.3.4. ÖTV İndirimi Uygulamasının 2009 Yılı Otomotiv İç Pazarı Üzerindeki Etkileri

Küresel krizin olumsuz etkisine rağmen, Türk otomotiv sanayi iç pazarı 2009 yılında, yüzde 8 oranında büyüyerek 576.000 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bunun nedeni, Hükümetin krizde hızla artan stokların eritilmesi ve otomotiv ürünlerine yönelik talebin canlandırılması amacıyla, 15 Mart-30 Eylül 2009 tarihleri arasında uygulamaya koyduğu ÖTV indirimi uygulaması bulunmaktadır.

Özellikle, 2009 yılında binek otomobil pazarının, 2008 yılına oranla yüzde 20,86 artarak 369.819 adete ulaşmasında, 15 Mart-30 Eylül 2009 tarihleri arasında gerçekleştirilen ÖTV indirimi uygulaması olduğu söylenebilir.

2008 yılında başlayan ve 2008 yılının son çeyreğinden itibaren Türkiye ekonomisini olumsuz yönde etkileyen küresel krizin etkilerinin minimize edilmesi için iç piyasanın canlandırılması ve stokların eritilmesi amacıyla Hükümet bilgisayarda, mobilyada, beyaz eşyada ve bazı kara taşıtlarında vergi indirimlerine gitmiştir.

Türkiyedeki vergi gelirlerinin yaklaşık üçte biri doğrudan ya da dolaylı olarak otomotiv sektöründen alınmaktadır.

Türkiyede otomotiv sektöründen alınan vergiler; Taşıtlar Vergisi (MTV), Motorlu taşıt satışı üzerinden alınan ÖTV ve KDV, Dolaylı vergiler (kurumlar, gelir, akaryakıt üzerinden ÖTV ve KDV, vb.) şeklindedir.¹³⁴

Türkiye'de binek oto ya da diğer bir deyişle otomobilin alınması dolayısıyla ortaya çıkan mali yükler; Motorlu Taşıtlar Vergisi, Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi'nden oluşmaktadır.

¹³⁴ <http://www.subconturkey.com/2009/Agustos/haber-Onumuzdeki-On-Yillik-Perspektifte-Otomotiv-Ticaretinin-Yol-Haritasi.html>, (Erişim Tarihi : 13/03/2010)

Buna göre; Motorlu Taşıtlar Vergisi motorlu taşıta sahip olunması dolayısıyla, I sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi tarifesinde yer alan otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motorsikletler için taşıtın yaşı ve motor silindir hacmine göre değişen tutarlarda olmak üzere, II sayılı tarifiede ise taşıtın cinsi, ağırlığı, oturma yeri ve yaşlarına göre belirlenen tutarlarda tahsil edilmektedir. Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi ise motorlu taşıt alımı sırasında iktisap nedeniyle ödenmektedir.¹³⁵

Türkiye hem otomobil satışından alınan vergiler hem de akaryakıt üzerinden alınan vergiler açısından dünyanın en yüksek vergisini alan ülkelerden biridir. Türkiye’de otomobil satışına uygulanan toplam vergi yükü Avrupa’da Danimarka’dan sonraki en yüksek orandadır. Satınalma Gücü paritesine göre, kişi başına gelire oranla Avrupadaki en yüksek vergi yükü Türkiye’dedir.¹³⁶

Ekonomide dördüncü tedbir paketi olarak yapılan indirimler, Bazı Mallara Uygulanacak Katma Değer Vergisi ile Özel Tüketim Vergisi Oranlarının Belirlenmesine İlişkin Kararın Yürürlüğe Konulması Hakkındaki Karara göre, 16 Mart-15 Haziran 2009 arasında uygulanmak üzere yürürlüğe girmiştir.¹³⁷

Tablo 44: Otomotiv Sektörü’nde Vergi Uygulama Oranları 15/03-30/09/2009

Araç Tipi	Yürürlükteki Oranlar			15.06.2009 Tarihine Kadar			30.09.2009 Tarihine Kadar		
	ÖTV (%)	KDV (%)	Toplam (%)	ÖTV (%)	KDV (%)	Toplam (%)	ÖTV (%)	KDV (%)	Toplam (%)
* Otomobil / Silindir hacmi <1600 cm ³	37	18	61,7	18	18	39,2	27	18	49,9
* Otomobil / Silindir hacmi >1601 cm ³ < 2000 cm ³	60		88,8	54		81,7	60		88,8
* Otomobil / Silindir hacmi >2001 cm ³	84		117,1	80		112,4	84		117,1
* Minibüs	9		28,6	2		20,4	4		22,7
* Midibüs	4		22,7	1		19,2	1		19,2
* Otobüs	1		19,2	0		18,0	0		18,0
* Kamyonetler	10		29,8	1		19,2	3		21,5
* Kamyonlar	4		22,7	1		19,2	1		19,2

Kaynak: T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii Strateji Belgesi (Taslak), s. 16, Nisan 2010

¹³⁵ Duran BÜLBÜL&İşıl Fulya ORKUNOĞLU, “Türkiye’de Otomotiv Piyasasındaki Özel Tüketim Vergisi İndirimlerinin Maliye Sosyolojisi Açısından Analizi”, **Sosyo Ekonomi Dergisi**, Ankara, Temmuz-Aralık 2009-2, s. 98-99, <http://www.sosyoekonomi.hacettepe.edu.tr/090205.pdf>, (Erişim Tarihi: 23/04/2010)

¹³⁶ ODD, a.g.e

¹³⁷ BÜLBÜL& Fulya ORKUNOĞLU, a.g.e., s. 99 ,

Tablo-43'de verildiği üzere, 1600 cc'den küçük motor hacmine sahip olan otomobillerdeki Özel Tüketim Vergisi yüzde 37'den yüzde 18'e düşürülmüştür. 1601-2000 cc arasındaki motora sahip otomobillerde Özel Tüketim Vergisi yüzde 60'dan yüzde 54'e, 2000 cc'den büyük motor hacmine sahip otomobillerdeyse, Özel Tüketim Vergisi yüzde 84'den yüzde 80'e düşmüştür.

Hafif ticari araç sınıfında olan kamyonette ÖTV yüzde 10'dan yüzde 1'e, kamyon ve midibüste ÖTV yüzde 4'den 1'e, minibüste ÖTV yüzde 9'dan yüzde 2'ye, düşmüştür. Otobüste ise ÖTV yüzde 1 olup, 15/03-15/06/2009 tarihleri arasında otobüs satışlarından ötv alınmamıştır.

Bazı Mallara Uygulanacak Katma Değer Vergisi ile Özel Tüketim Vergisi Oranlarının Belirlenmesine İlişkin Kararın Yürürlüğe Konulması Hakkındaki Kararına göre getirilen ÖTV indirim uygulaması, 15/06/2009'dan itibaren 3,5 ay uzatılmıştır.

Buna göre, 16/06-30/09/2009 tarihleri arasında ÖTV;

-1600 cc'nin altında bulunan binek otomobiller için yüzde 27 olarak uygulanmıştır.

-Kamyonette yüzde 3,

-Kamyon ve midibüste yüzde 1,

-Minibüste yüzde 4,

olarak uygulanmıştır.

Otobüste ise 16/06-30/09/2009 tarihleri arasında, otobüs satışlarından ötv alınmaması uygulaması devam etmiştir.

ÖTV indirimi, silindir hacmi 1.600 cc'den küçük otomobillerde önce yüzde 14 ve sonra yüzde 7, hafif ticari araç pazarını oluşturan kamyonetlerde ise önce yüzde 8 ve sonra yüzde 6 fiyat indirimi sağlamıştır.¹³⁸

Yukarıda açıklandığı üzere, 15/03-30/09/2009 tarihleri arasında, özellikle 1600 cc'nin altındaki binek otomobillere ve hafif ticari araç pazarını oluşturan kamyonetlere uygulanan ötv indirim oranlarının cazip olması ve fiyat avantajına sahip olması nedeniyle, 2009 yılındaki toplam otomobil ve hafif ticari araç pazarı toplamının, küresel krizin etkisine rağmen 2008 yılına kıyasla yaklaşık yüzde 12 oranında artmasını sağlamıştır.

ÖTV indirimi uygulaması, söz konusu ürünlerin stoklarının hızla erimesini sağlamış, stoktaki ürünlerin satışı ile de kamu gelirleri ek olarak artmıştır.

ÖTV indirimi ile oluşan talep artışının, sektör içerisindeki en önemli etkilerinden biri de tedarik zincirinde yer alan aksam parça üreticilerinin ve yetkili bayilerin işlerini devam ettirmelerini sağlaması olmuştur.

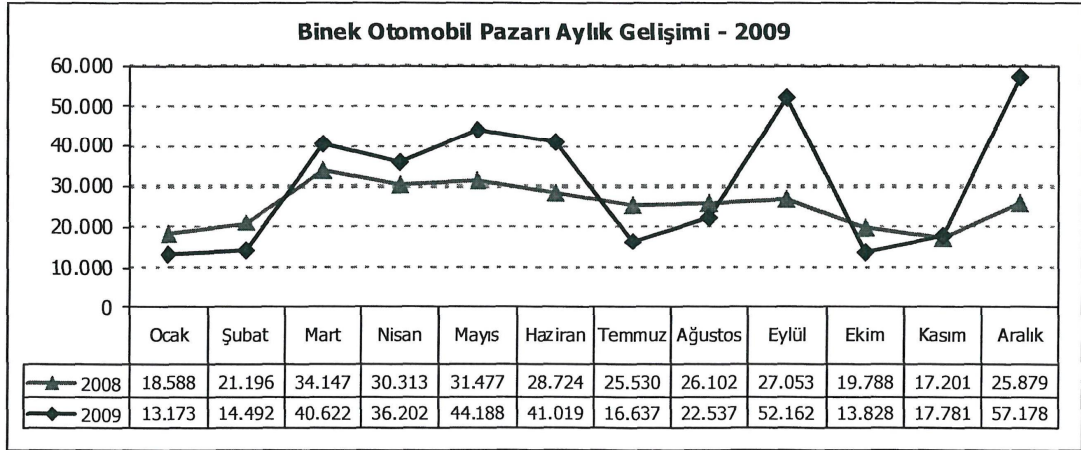
Ağır ticari araç pazarında, ÖTV indiriminin yetersiz olması ve traktör pazarına yönelik herhangi bir teşviğin uygulanmaması, küresel krizin söz konusu ürünlerdeki etkisinin yoğun olarak yaşanmasına sebebiyet vermiştir.

Söz konusu ürünlerin tedarik zinciri içinde yer alan işletmeler ise, ağır ticari araç ve traktör pazarına olan büyük talep daralması nedeniyle, toplam çalışılan 2/3'ünde üretime ara vermek zorunda bırakmıştır.¹³⁹

¹³⁸ OSD, Basın Bülteni, "Otomotiv Sanayinde 2009 ve 2010 Yılına Bakış", s. 1, <http://www.osd.org.tr/basimbulteni01.pdf>, (Erişim tarihi: 12/02/2010)

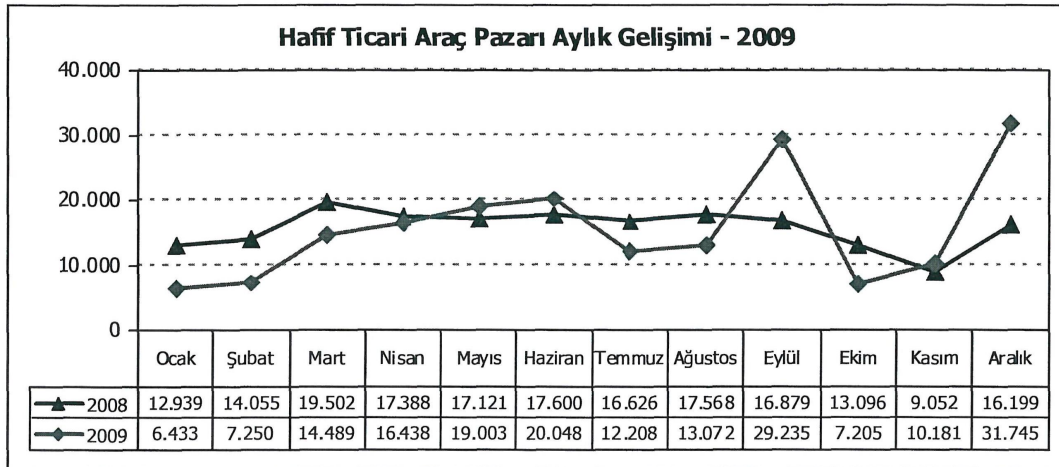
¹³⁹ OSD, Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2010, s. 6, <http://www.osd.org.tr/2009yilidegerlendirme.pdf>, (Erişim Tarihi: 06/04/2010)

Şekil 28: Binek Otomobil Pazarı Aylık Gelişimi 2008-2009



Kaynak: ODD, Otomotiv Pazarı Ocak-Aralık 2008/2009, s. 2, <http://www.odd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/02/2010)

Şekil 29: Hafif Ticari Araç Pazarı Aylık Gelişimi 2008-2009



Kaynak: ODD, Otomotiv Pazarı Ocak-Aralık 2008/2009, s. 3, <http://www.odd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/02/2010)

Yukarıdaki Şekil-28 ve 29'da sunulduğu üzere, binek otomobil ve hafif ticari araç pazarı verileri incelendiğinde, ÖTV indirim uygulamasının geçerli olduğu 15/03-30/09/2009 tarihleri dikkate alındığında, söz konusu aylarda pazar rakamlarının önceki aylara göre arttığı, uygulamanın sona ermesini müteakip Ekim ve Kasım 2009 aylarında ise rakamların tekrar düştüğü görülmektedir.

Özellikle, ÖTV indiriminin uygulandığı 15/03-15/06/2009 tarihleri arasındaki birinci dönemini de kapsayan, Mart, Nisan, Mayıs ve Haziran 2009 aylarında binek otomobili pazarının yaklaşık 162 bin adet seviyesinde gerçekleştiği görülmektedir. 2008 yılında söz konusu aylarda 124 bin seviyesinde oluşan rakam, küresel krize rağmen, ÖTV uygulaması sayesinde binek otomobili pazarında, 2009'un aynı aylarında yüzde 30 gibi önemli bir oranda artış sağlamıştır.

Söz konusu şekillerde dikkat çeken diğer bir husus ise, ÖTV indirimin sona ereceği Eylül 2009 ayında, gerek binek otomobil, gerekse de hafif ticari araç pazarının 2009 yılı geneli içerisinde en yüksek ikinci Pazar rakamlarına ulaşmasıdır. Zira, 2009 Eylül ayı ÖTV indirimi uygulamasının sona ereceği aydır.

ÖTV indiriminin 30 Eylül 2009 tarihinde sona ermesiyle birlikte Ekim ayında tekrar daralmaya başlayan otomobil pazarını canlandırmak için, Kasım ayında firmaların kendi olanakları ile yapmaya başladığı kampanyalar Aralık ayında da yoğun olarak devam etmiştir.

Küresel krizin etkisine rağmen, ÖTV indirimi uygulaması sayesinde sektöre ciddi bir hareketlilik gelmiş, bununla birlikte söz konusu uygulamanın 30/09/2009'da sona ermesiyle sektöre yeniden durgunluk hakim olmuştur.

ÖTV indirimi ile sektöre gelen hareketliliği devam ettirmek isteyen firmalar, Kasım 2009 ayından itibaren ise yıl sonu hedeflerini gerçekleştirebilmek ve mevcut stoklarını eritebilmek amacıyla kampanyalara yönelmişlerdir.

Firmalar tarafından söz konusu kampanyalar ile müşterilere; uzun vadeli ve düşük faizli kredi imkanları, takas ve KDV indirimi gibi uygulamalar sunulmuştur.

Söz konusu kampanyaların etkisiyle, binek otomobil ve hafif ticari araç pazarında 2009 Aralık ayında yılın genelinde kaydedilen en yüksek rakamlara ulaşmıştır.

Tablo 45: Motor Hacmine Göre Binek Otomobil Pazarı 2008-2009

MOTOR HACMİ	2009' Aralık Sonu		2008' Aralık Sonu		Değişim	ÖTV	KDV
	Adet	Pay	Adet	Pay		%	%
1600cc altı	304.785	82%	244.008	80%	25%	37%	18%
1600cc-2000cc arası	56.766	15%	49.973	16%	14%	60%	18%
2000cc üzeri	8.268	2%	12.017	4%	-31%	84%	18%
Toplam	369.819	100%	305.998	100%	21%	VERGİ ORANLARI	

Kaynak: ODD, Otomotiv Pazarı Ocak-Aralık 2008/2009, s. 5, <http://www.odd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 01/02/2010)

Motor Hacmine göre otomobil pazarının 2009 yılı Pazar rakamları incelendiğinde ise, ÖTV uygulamasının etkileri açıkça görülmektedir.

15/03-30/06/2009 döneminde yüzde 18, 01/07-30/09/2009 tarihleri arasında ise yüzde 27 olarak uygulanan ÖTV oranları sayesinde küresel krize rağmen, 2008 yılında 244 bin seviyesinde oluşan 1600 cc'nin altındaki otomobil Pazar rakamı, 2009 yılında 305 bin düzeyine yükselmiştir. 1600 cc'nin altındaki otomobillerde, 2009 yılında 2008 yılına göre pazarda yüzde iki oranında yükselme olmuştur. 1600 cc'nin atındaki araçların toplam otomobil pazarı içindeki payı 2008 yılında yüzde 80 iken, 2009 yılında yüzde 82'ye yükselmiştir.

2008 yılında toplam binek otomobil pazarında yüzde 16 paya sahip olan 1600-2000 cc arasındaki araçların 2009 yılı içerisindeki payı yüzde 15'e, 2008 yılında yüzde 4 paya sahip olan 2000 cc'nin üzerindeki otomobillerin payı ise 2009 yılında yüzde 2'ye gerilemiştir.

Tablo 46: 2006-2009 Yerli, İthal ve Toplam Otomotiv Ürünlerinin Pazar Dağılımı

	2006	2007	2008	2009	Değişim %
Yerli Otomobil	117.725	120.740	99.205	126.277	+27%
Yerli HTA	129.075	128.965	96.957	121.417	+25%
Yerli Midibüs	3.809	3.661	4.511	2.205	- 51%
Yerli Kamyon	30.980	23.675	18.316	10.673	- 42%
Yerli Otobüs	1.466	1.413	1.468	1.376	-6%
Toplam Yerli	283.055	278.454	220.457	261.948	+19%
İthal Otomobil	255.494	236.725	206.793	243.542	+18%
İthal HTA	115.558	108.332	91.068	65.890	-35%
İthal Midibüs	0	0	11	0	-100%
İthal Kamyon	11.091	10.510	7.944	4.238	-47%
İthal Otobüs	317	185	271	247	-9%
Toplam İthal	382.460	355.752	306.087	313.917	+3%
Toplam Otomobil	373.219	357.465	305.998	369.819	+21%
Toplam Hafif Ticari	244.633	237.297	188.025	187.307	-4%
Toplam Hafif Araç	617.852	594.762	494.023	557.126	+11%
Toplam Midibüs	3.809	3.661	4.522	2.205	-51%
Toplam Kamyon	42.071	34.185	26.260	14.911	-43%
Toplam Otobüs	1.783	1.598	1.739	1.623	-7%
Toplam Ağır Vasıta	47.663	39.444	32.521	18.739	-42%
Traktör	28.386	24.041	14.621	7.290	-50%
Toplam Taşıt	665.515	634.206	526.544	575.865	+8%

Kaynak : TAYSAD, 32. Genel Kurul Kurul Faaliyet Raporu, S: 11, [http:// www . taysad.org.tr](http://www.taysad.org.tr) ,(Erişim Tarihi: 01/03/2010)

Türk otomotiv sanayinin iç pazarı, 2009 yılında 261.948 adedi yerli, 313.917 adedi ithal olmak üzere toplam 575.865 adet olarak gerçekleşmiştir. ÖTV indiriminin 30 Eylül 2009 tarihinde sona erdirilmesi ertesinde Ekim ayında yüzde 75 oranında gerileyen araç satışları, Kasım ve Aralık aylarında yapılan yoğun kampanyalar nedeniyle yüksek seviyelerde devam etmiştir. 2009 yılında, iç pazarda otomobil satışları, 126.277 adedi yerli, 243.542 adedi ithal olmak üzere toplamda 369.819 adede yükselmiştir. 2008 yılına göre otomobil satışlarındaki artış yüzde 21 seviyesindedir.

Tablo-40'da verildiği üzere, yerli otomobil satışlarındaki artış yüzde 27 seviyesinde iken ithal otomobil satışları yüzde 18 artmıştır. Yerli hafif ticari araç satışları ise yüzde 25 artarken ithal hafif ticari araç satışları yüzde 35 gerilemiştir. Söz konusu

durum, 15/03-30/09/2009 tarihleri arasında uygulanan ÖTV indirimi ile birlikte pazarın ihtiyaçlarına yerli araç üreticilerinin daha esnek ve daha çabuk cevap verebilmesinden kaynaklanmıştır.

Midibüs, kamyon ve otobüsten oluşan ağır ticari araçlarda ÖTV değerinin düşük olması, bu araçlarda indirimin etkili olmamasına neden olmuştur.

Küresel krizin etkisine ve ötv indiriminin ağır ticari araçlarda düşük olmasına binaen, ağır ticari araç pazarı, 2009 yılında 2008 yılına göre yüzde 42 oranında daralmıştır.

Ağır ticari araç pazarında 2009 yılında, 2008'e kıyasla küresel kriz ile birlikte en yüksek daralmayı yüzde 51 ile midibüs pazarı yaşamış, sırasıyla kamyon pazarı yüzde 43, otobüs pazarı ise yüzde 7 oranında daralmıştır.

ÖTV indirimi uygulaması sayesinde elde edilen üretim artışı ile istihdam kaybı durmuş ve istihdamın korunmasında önemli destek sağlamıştır. Ana ve yan sanayi fabrikalarında üretime ara vererek Kısa Çalışma Düzenine giren işçiler iş başı yaparak tekrar üretime başlanması sağlanmıştır.

Ağır ticari araçlarda (Kamyon ve otobüsler) ÖTV indiriminin yetersizliğinden dolayı talep ve dolayısıyla üretimde sert düşüşler meydana gelmiştir. Tarım traktörlerinde de pazardaki daralma büyük boyutta olmuş ve üretim hızlı azalma göstermiştir. Küresel kriz tarım sektöründe de önemli olumsuz etkiler yaratmıştır. Azalan üretici gelirleri traktör başta olmak üzere tüm girdilere olan talebi sınırlamış ve traktör talebi 2009 yılı içinde yüzde 50 gibi büyük oranda gerilemiştir. Kriz nedeni azalan talebin desteklenmesi için bu ürünlerde herhangi bir teşvik uygulanmamıştır.

3.4. Sektöre İlişkin Beklentiler

Otomotiv sanayi iç pazarı 2008 yılında 526 bin, 2009 yılında ise küresel krizin etkisine rağmen ÖTV indirimi uygulamasının etkisiyle 576 bin seviyesinde gerçekleşmiştir.

Otomotiv üretimi, 2008 yılında 1 milyon 170 bin, 2009 yılında ise dış pazarlardaki daralma ile ihracattan kaynaklı düşüöşlere binaen, yüzde 13 düşüöşle 880 bin seviyesinde oluşmuştur.

2008'de otomotiv ana, yan sanayi ile dağıtım, pazarlama ve satış ağıında faaliyet yürüten yetkili bayilerde dahil olmak üzere toplam 395 bin olan istihdam, küresel krizin etkisiyle 2009'da 350 bine gerilemiştir.

İstihdamdaki söz konusu düşüöş, yüzde 11'lik kaybı işaret etmektedir.

2008 yılı itibarıyla, otomotiv ana sanayinde 45 bin olan istihdam, 2009 yılında 40 bine, aksam ve parça üreten yan sanayinde 2008 yılında 250 bin olan istihdam, 2009 yılında 220 bine, dağıtım, pazarlama ve satış ağıında faaliyet yürüten yetkili bayilerde 100 bin olan istihdam 2009 yılında 90 bine düşmüştür.¹⁴⁰

Bununla birlikte, 2009 yılındaki istihdam kaybının, üretimdeki kaybın gerisinde olduğu görülmektedir.

Küresel kriz ile birlikte, Türk otomotiv sanayinin içine girdiğı krizden çıkışının 3-4 yıllık bir süre alacağı beklenmektedir.

2010 başı itibarıyla, Türk otomotiv sanayinin 2010'da 880 bin, 2011'de 990 bin ve 2012'de ise 1.170 bin araç üretimi gerçekleştirebileceğı öngörülmektedir.¹⁴¹

¹⁴⁰ OSD Genel Sekreteri Ercan TEZER, "Otomotiv Sanayi 2010 ve Gelecek", *İTÜ AR-GE Seminerleri* (17 Mart 2010, İstanbul), <http://www.otam.itu.edu.tr/>(Erişim Tarihi: 25/05/2010) adlı çalışmadan yararlanılmıştır.

¹⁴¹ TAYSAD, a.g.e, s. 14

Tablo 47: Ocak-Nisan 2009-2010 Otomotiv Sanayi Pazar, Üretim ve İhracat Adetleri

KONULAR		Nisan			Ocak-Nisan		
		2009	2010	(%)	2009	2010	(%)
Üretim	Toplam	75.546	89.817	18,9	218.113	347.436	59,3
	Otomobil	48.566	51.459	6,0	139.721	200.389	43,4
İhracat	Toplam	45.056	60.835	35,0	166.673	264.307	58,6
	Otomobil	30.064	36.606	21,8	110.077	158.916	44,4
Pazar	Toplam	54.426	57.102	4,9	154.434	164.297	6,4
	Otomobil	36.202	36.549	1,0	104.489	103.752	-0,7

Kaynak: OSD, Basın Bülteni, 2010 Yılı Ocak-Nisan Pazar, Üretim ve İhracat, 11 Mayıs 2010, s. 1, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 15/05/2010)

Diğer taraftan, Tablo-46'da verildiği üzere, Ocak-Nisan 2010 ayları arasında Türk otomotiv sanayi üretimi 347 bin, otomotiv ihracatı 264 bin ve iç pazarı 164 bin seviyesinde gerçekleşmiştir.

Ocak-Nisan 2010 ayları arasında otomobil üretimi 200 bin, otomobil ihracatı 159 bin, otomobil pazarı ise 103 bin düzeyinde oluşmuştur.

Söz konusu tabloda yer alan veriler dikkate alındığında, Türk otomotiv sanayinde, 2010 Ocak-Nisan döneminin 2009 yılının aynı dönemi kıyaslandığında, otomobil Pazar rakamları hariç, sanayinin artı rakamlarda bulunduğu gözlenmektedir.

2008 Ekim döneminden itibaren küresel kriz etkisini, özellikle otomotiv sanayi üretim ve ihracatı üzerinde yoğun olarak göstermiştir. 2010 yılı Ocak-Nisan döneminde üretim ile birlikte ihracatın bir önceki yıla göre önemli oranda artmış görüntü vermesi kısmen "baz etkisi"nden kaynaklanmaktadır.

Otomotiv pazarında Ocak-Nisan 2010 ayları arasında, 2009 yılının aynı dönemine göre oluşan artış ise, 2009 yılının aynı dönemi içerisinde 15 Mart 2009 tarihinden itibaren ÖTV uygulanmasının başladığı hususu da dikkate alındığında dikkat çekicidir.

Bu itibarla, Ocak-Nisan 2010 ayları arasındaki iç pazardaki hareketliliğin, nispeten firmaların 2009 Aralık ayından itibaren başlatmış oldukları kampanyaların

2010 yılı ilk ayları itibarıyla sürmesi ve kısmen rahatlayan kredi piyasaların olumlu etkisine bağlı olduğu ifade edilebilecektir.

Ocak-Nisan 2010 ayları arasında gerçekleşen rakamların yılın geneline yayılmasıyla yapılabilecek öngöründe, 2010 yılında otomotiv sanayi üretimi 1 milyon, otomotiv ihracatı 790 bin, otomotiv iç pazarının da yaklaşık 500 bin adet düzeyinde oluşabilecektir.

Söz konusu öngörülerden hareketle, Türk otomotiv sanayi üretiminin 2008 yılında yakaladığı 1 milyon 170 bin adetlik üretimi iyimser bir tahminle 2011 yılında yakalayabileceği söylenebilecektir.

Öte yandan, Türk sanayi üretimi 2010 yılının ilk çeyreğinde yüzde 17, 2'lik bir büyüme kaydetmiştir.¹⁴²

2010 yılının ilk çeyreğine ilişkin çift haneli sanayi üretim büyümesi ve otomotiv sektörünün pazar, ihracat ve üretim rakamları bazında Ocak-Nisan 2010 döneminde kaydettiği rakamlar, otomotiv sektörünün 2010 yılının önümüzdeki aylarına ilişkin beklentileri de yükseltmiştir.

Bu itibarla, sektörün 2010 başı itibarıyla koyduğu 2010 yılı için 17 milyar dolarlık ihracat hedefi de, söz konusu olumlu gelişmeler ile birlikte 2010 yılı için 20 milyar dolar olarak revize edilmiştir.¹⁴³

Bununla birlikte, sektörün 2012 yılı hedefi olarak koyduğu 2 milyon adet üretim ile 1,5 milyon adet ihracat ve 50 milyar dolarlık ihracat gelirini yakalaması mümkün görülmemektedir.

¹⁴² http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2010/05/11/sanayinin_ilk_çeyregi_buyumeyi_tetikleyecek, (Erişim Tarihi: 13/05/2010)

¹⁴³ Hürriyet Ekonomi, "OSD Başkanı Turgay Durak'ın açıklamaları", <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/14160558.asp>, (Erişim Tarihi: 23/05/2010)

Sektör için 2012 yılı için koyulan söz konusu rakamların ise 2015 yılından önce elde edilmesi, uzun vadede 2023'de ise 4 milyon adet üretim ve 3 milyon adet ile 100 milyar dolarlık ihracat hedeflenmektedir.¹⁴⁴

Diğer taraftan, otomotiv sanayi ve üretiminin devamlılığı için son derece önemli beklentiler bulunmaktadır.

İç ve dış pazarda sürekliliğin devamı için ihracatın desteklenmesi, tüketicilerin alım gücünü arttıracak kredilendirmelerin yapılması, likidite sıkıntısının giderilmesi için, borçlanma maliyetlerinin azaltılması, sanayicilere yönelik yeni kredi kaynaklarının yaratılması, sanayinin gelişim hedeflerinin desteklenmesi adına yeni ve büyük yatırımları ülkemize çekmek yolunda çalışmaların yapılması, Ar-Ge faaliyetlerine uygulanan desteklerin artırılması ve hurda teşviği uygulaması söz konusu beklentilerin başlıca unsurlarını oluşturmaktadır.¹⁴⁵

Diğer taraftan, düşük talep nedeni ile özellikle ticari araçlar ve traktör üreten fabrikalarda 2010 yılı başında üretime ara verilmesine başlanmıştır. Bu nedenle 2009 yılında birçok üründe KDV indirimi yapılırken dikkate alınmayan ticari araçlarda 10 ve traktörlerde 7 puanlık KDV indirimi uygulanmasının başlatılması gerekli bulunmaktadır. Bu araçlarda otomotiv sanayi yerli tasarımlarla küresel pazarlara üretim yaptığı, katma değerinin daha yüksek olduğu ve pazarda ithalatın sınırlı bulunduğu da dikkate alınmalıdır.¹⁴⁶

Bununla birlikte, sektöre ilişkin 2010 yılında ÖTV, KDV ve hurda indirimi uygulamaları gibi ek teşvikler beklenmemektedir. Sektöre ilişkin olarak 2010 yılında AB pazarında da ek teşviklerin hayata geçirilmeyeceği tahmin edilmektedir.

Mayıs 2010 ayı itibarıyla, Türk otomotiv sektörünün önemli gündem maddelerinden biri de elektrikli ve hibrit araçlarla ilgili ülke stratejisi raporunun hazırlanmasıdır.

¹⁴⁴ ABVizyonu, "UTAYSİB Başkanı Ferit Sünneli'nin açıklamaları", <http://www.abvizyonu.com/ekonomi/otomotiv-endustrisi-lojistik-maliyetlerine-destek-bekliyor.html>, (Erişim Tarihi: 14/03/2010)

¹⁴⁵ <http://www.subconturkey.com/2009/Nisan/haber-Turk-Otomotiv-Sanayi-Degerlendirmesi.html>, (Erişim Tarihi: 11/04/2010)

¹⁴⁶ OSD, Basın Bülteni, Otomotiv Sanayinde 2009 ve 2010 Yılına Bakış, s.4 <http://www.osd.org.tr/basimbulteni01.pdf>, (Erişim tarihi: 12/02/2010)

Küresel kriz ile birlikte, tüketicilerin alternatif yakıtlı ve yakıttan tasarruf sağlayan araçlara yönelecek olması kaçınılmaz bir olgudur.

2000'li yılların ikinci yarısından sonra başlayan ve 2008 yılı küresel krizi ile tetiklenen elektrikli ve hibrit araçlara yönelmesi, önümüzdeki dönem otomotiv sektörünün üretici firmalarının ve söz konusu firmaların AR-GE bölümleri için ana gündem maddelerinden olacaktır.

Türk otomotiv sektörünün de elektrikli ve hibrit araçlar ile ülke stratejisi raporu, Mayıs 2010 ayı itibarıyla, OSD ve TAYSAD tarafından hazırlanmaktadır. Söz konusu rapor ile özellikle Türkiye'nin elektrikli araçlarla ilgili stratejisi şekillendirilmeye çalışılmakta ve dünya deneyimleri de dikkate alınmak suretiyle bir yol haritası oluşturulmaya çalışılmaktadır.¹⁴⁷

Diğer taraftan, T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından OSD'nin katılımı ile "Otomotiv Strateji Belgesi"nin hazırlanmasına yönelik çalışmalarda da, Mayıs 2010 ayı itibarıyla sona yaklaşmaktadır. Söz konusu ticaret belgesinin tamamlanması akabinde, Ekonomik Koordinasyon Kurulu'na sunulması ve bir Hükümet dokümanı olması beklenmektedir.

Otomotiv Stratejik Belgesi'nde;

İmalat sanayi ve sanayi üretimindeki payı, ihracat, ekonomiye sağladığı net döviz girdisi, istihdam, rekabet edebilirlik, yatırımlar, dışa açıklık ve makro-ekonomik büyüklükler açısından Türkiye'nin önde gelen sanayilerinden biri olan otomotiv sanayiinin konumunu geliştirebilmesi için "Sanayiinin Sürdürülebilir Küresel Rekabet Gücünü Artırmak Ve İleri Teknoloji Kullanımının Ağırlıklı Olduğu Katma Değeri Yüksek Bir Yapıya Dönüşümünü Sağlamak" genel amaç olarak belirlenmiştir.

Bu genel amacı gerçekleştirmek üzere, otomotiv sanayiinin öncelikli sorun alanlarından da yola çıkılarak:

¹⁴⁷ <http://www.otomotivbilgi.com/haberdetay/1200-Otomotiv-sektoru-elektrikli-ve-hybrid-araclar-icin-kanuni-duzenleme-ve-yonetmelik-bekliyor.html>, (Erişim tarihi: 13/05/2010) adlı çalışmadan yararlanılmıştır.

- Sanayideki Şirketlerin Küresel Rekabet Güçlerinin Sürdürülebilir Hale Gelmesi,
- Otomotiv Sanayiine İlişkin İş Ortamının İyileştirilmesi,

şeklinde iki temel stratejik hedef tespit edilmiştir.¹⁴⁸

Bu hedeflere ulaşmada otomotiv sanayinin güçlü ve zayıf yönleri ile sahip olduğu fırsatlar ve karşı karşıya kaldığı tehditler göz önünde bulundurularak temel politika öncelikleri tespit edilmiştir. AR-GE altyapısının iyileştirilmesi, fiziki altyapının geliştirilmesi, şirketlerin tasarım, üretim ve markalaşma beceri ve kapasitelerinin artırılması, hukuki ve idari düzenlemelerin iyileştirilmesi olmak üzere dört temel politika alanına ilişkin olarak belirlenen politikaların hayata geçirilmesi planlanmaktadır.¹⁴⁹

Sektöre ilişkin söz konusu hedeflere ulaşabilmek için ise beş temel politika önceliği tespit edilmiştir.

Bu politikalar aşağıdaki gibidir:

- AR-GE Altyapısı İyileştirilecektir.
- Tasarım, Üretim, Markalaşma Beceri ve Kapasiteleri Artırılacaktır.
- Hukuki ve İdari Düzenlemeler İyileştirilecektir.
- Fiziki Altyapı Geliştirilecektir.
- İnsan Kaynakları Geliştirilecektir.

Otomotiv strateji belgesinde, sektöre ilişkin ;

- Türkiye'nin kendi tasarımlarını üretmesi, yeni ve özgün teknolojilere öncülük etmesi için yeni teşvik mekanizmalarının oluşturulması,

- AR-GE altyapısının geliştirilmesi, nitelikli iş gücünün ve istihdamının artırılması,

¹⁴⁸ T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, a.g.e, s. 32

¹⁴⁹ OSD, Haber Bülteni, Nisan 2010, s. 8, <http://www.osd.org.tr/osdhaber.pdf>, (Erişim Tarihi: 24/05/2010)

- Yeni tasarımların geliştirilmesi için gerekli doğrulama, dayanım, yol ve çarpma, rüzgar testleri için merkezler oluşturulması,

- Alternatif yakıt ve elektrikli araç teknolojilerinin desteklenip bu konuda söz sahibi ülkeler arasında yer alması,

- Genç ve dinamik nüfusa sahip olmamız bunun yanında Avrupa ortalamasının çok altında araç sahibi olmamız nedeniyle potansiyel iç pazarımızı devreye sokmak için otomotiv üzerindeki vergilerin kademeli olarak AB ülkeleri seviyesine getirilmesi,

- Kamu araçlarının yerli üretim araçlardan tercih edilmesi,

- Ömrünü tamamlamış araçların trafikten çekilmesini sağlayacak düzenlemeler getirilmesi, hususlarının önemli noktalar olarak bulunması beklenmektedir.¹⁵⁰

¹⁵⁰ <http://www.sondakika.com/haber-turkiye-otomotiv-sanayi-strateji-belgesi-2072249>, (Erişim Tarihi: 26/05/2010)

SONUÇ ve ÖNERİLER

Cumhuriyet kurulduğundan bu yana ülkemizde iktisadi ve siyasi olarak bir çok kriz meydana gelmiştir.

Cumhuriyetimizin ilan edildiği 1923'den 2008 yılına kadar; 1929, 1946, 1954, 1958, 1969, 1974, 1978, 1980, 1986, 1988-1989, 1991, 1994, 1998-1999 ve 2001 yıllarında ekonomik krizler yaşanmıştır.

2008 yılında ise, etkileri global düzeyde gerçekleşen küresel kriz ile karşı karşıya kalınmıştır.

2008 yılı itibarıyla gerek dünya, gerekse de Türkiye değişmiştir. Söz konusu değişim, 1980'li yıllar ile birlikte başlayan gelişmelerin kümülatif bir sonucudur. Her ne kadar küresel kriz ile birlikte dünyadaki dengelerin değiştiğini rahatlıkla söyleyebilecekseniz de, söz konusu denge değişikliğinin nedenlerinin küresel kriz öncesinde oluşmaya başladığının farkında olmak zorundayız.

2008 yılı küresel krizi bir anlamda, sistemin yeniden dizayn edilmesini sağlayacak söz konusu gelişmelerin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

ABD İstihbarat Kuruluşlarını bünyesinde toplayan ABD Ulusal İstihbarat Konseyi tarafından 20 Kasım 2008'de açıklanan "Küresel Eğilimler: 2025" başlıklı raporda, gelecek 20 yılda ABD'nin ekonomik ve siyasal gücünün azalacağını öngörüsü yapılmaktadır.

ABD İstihbarat Örgütleri uzmanlarının küresel düzeydeki araştırmalarının ve ABD İstihbarat analistlerinin belirlediği eğilimlerin yansıtıldığı raporda, gelecek 20 yılda ABD'nin ekonomik ve siyasal gücünün azalacağı, dünyadaki tehlikelerin artacağı, gıda ve suyun kıtlışacağı ve silahlanmanın büyüyeceği öngörüsü yer almaktadır.

Raporda mevcut küresel mali kriz ile dünya üzerindeki mevcut dengelerin değişeceği ve söz konusu krizin yeni dengeler oluşturacağı yönünde öngöründe bulunmaktadır.

Diğer taraftan, halihazırda küresel mali kriz ile söz konusu dengeler ve dinamikler değişmeye başlamıştır.

Raporda, bugün dünyanın lider para birimi olan ABD Dolarının zayıflayacağı ve doların "Eşitler arasında birinci" durumuna geleceği belirtilmektedir. Ayrıca, Çin ve Hindistan'ın muhtemelen ABD ile birlikte çok kutuplu bir dünyada lider pozisyonlarda ve nüfus mücadelesi içinde olacağı belirtilmekte, Rusya'nın potansiyelinin belirsiz olduğu, Türkiye, İran ve Endonezya'nın ise bölgelerinde güçlenecekleri kaydedilmektedir. Türkiye'nin 2025 yılında ise Dünya ve Ortadoğu siyasetini yönlendiren bölgesel bir güç olacağı öngörüsü yapılmaktadır.

Türkiye, 2010 yılı itibarıyla, bir taraftan Batı ve gelişmiş dünya ile ilişkilerini, ayrıca AB ile bütünleşme çalışmalarını sürdürmekte, diğer taraftan komşu ve çevre ülkeleri ile de ilişkilerini geliştirmeye çalışmaktadır.

Şubat 2009'da Türkiye'den Suriye'ye mal taşıyan Türk araçlarından vergi alınmamasına karar verilmesi, 2009 yılı Eylül ayı içerisinde Suriye ile vizesiz olarak sınır kapılarının açılması, İran ve Rusya ile gelişen ticari ilişkiler, Lübnan ve Libya ile aramızda olan vize uygulamasının kaldırılması, son olarak Rusya ile karşılıklı olarak vizenin kaldırılması Türkiye'nin komşu ve çevre ülkelere dair çizdiği yeni konumunun göstergesi niteliğindedir.

Otomotiv sektörü, gerek demir-çelik, petro-kimya, lastik, cam, elektrik-elektronik sektörleri gerekse de reklam, medya, akaryakıt, finans ve sigorta gibi sektörlerle yakın ilişki içindedir. Bu nedenle otomotiv sektöründe yaşanan dalgalanmalar genel ekonomiyi doğrudan etkilemektedir.

Söz konusu özellikleri nedeniyle, tüm dünyada stratejik bir sektör olarak görülen otomotiv sektörüne ilişkin tüm ülkelerde stratejik planlamalar yapılmaktadır.

Otomotiv sektörü, GSMH, sanayi üretimindeki payı, ihracat, istihdam, rekabet gücü, yatırımlar ve dışa açıklık açısından Türkiye için en önemli sektörlerin başında gelmektedir.

Otomotiv endüstrisinin 2000'li yıllardaki performansı, genel ekonomik gelişmeler ve faiz oranları başta olmak üzere makro ekonomik göstergelerdeki değişimlerden etkilenmiştir. 2001 yılında yaşanan ekonomik kriz, otomotiv sanayini derinden etkilemiş ve özellikle iç talepteki düşüşe bağlı olarak sanayi üretimi 2001 yılında önceki yılların önemli oranda altına düşmüştür.

Bununla birlikte, 2001 yılından küresel krizin ortaya çıktığı 2008 yılına kadar geçen süre zarfında siyasi ve ekonomik istikrarın sağlandığı ortamda, mevcut kurulu kapasitelerin tümünün kullanılması suretiyle, otomotiv sanayinde önemli gelişmeler elde edilmiştir.

2001 krizi sonrasında 2002 yılında 350 bin adet olan otomotiv sektörünün üretimi 2008 yılında 1 milyon 150 bin adete, 2002 yılında 175 bin adet olan iç pazar rakamı 2008 yılında 530 bin adete, 2002 yılında 258 bin adet olan ihracat, 2008 yılında 920 bin adete yükselmiştir.

2008 yılı verilerine göre; Türk Otomotiv Sektörü;

- Dünyada otomotiv üretiminde onbeşinci

Avrupa Birliği'nde ise:

- Otobüs üretiminde birinci,
- Hafif ticari araç üretiminde ikinci,
- Ağır kamyon üretiminde sekizinci,
- Otomobil üretiminde dokuzuncu,
- Toplam üretimde ise beşinci sırada yer almıştır.

Bununla birlikte 2009 yılı, küresel ekonomik krizin etkilerinin yoğun olarak hissedildiği bir yıl olmuştur. 2008 yılının son çeyreğinde ABD'de başlayan finansal kriz, hızla küresel bir nitelik kazanmış ve tüm pazarlarda talep düşüklüğü ortaya çıkmıştır. Söz konusu durum, 2001 yılından bu yana her yıl istikrarlı bir şekilde artan otomotiv sektörünün üretim ve ihracatında düşüşler, istihdamında ise kayıplar yaşanmasına neden olmuştur.

Küresel krizin etkilerinde azalan üretimi nedeni ile 2009 yılı verilerine göre Türk Otomotiv Sektörü;

- Dünyada otomotiv üretiminde onaltıncı,

Avrupa Birliği'nde ise ;

- Otobüs üretiminde ikinci,
- Hafif ticari araç üretiminde birinci,
- Ağır kamyon üretiminde dokuzuncu,
- Otomobil üretiminde sekizinci,
- Toplam üretimde yedinci sırada yer almaktadır.

Bugün gelinen noktada otomotiv sektöründe, üretim ve pazarlama alanlarında "Küresel Entegrasyon" büyük oranda tamamlanmıştır. Otomotiv sanayi, üretimde kalite yönetimi ve verimlilikteki başarısını, küresel ve gelişmiş pazarlara yaptığı ihracat ile göstermektedir. Bununla birlikte, sanayide üretim alanında karlılık yüksek rekabet nedeni ile son derece sınırlı olup, sanayinin sadece bu alanlarda kalması risk oluşturmaktadır. Çünkü küresel üretimde Türkiye'nin karşısında "Alternatif Ülkeler / Merkezler" giderek artmakta ve üretim faaliyeti yer değiştirerek farklı merkezlere kayabilmektedir.

2009 yılında 61 milyon adet olarak oluşan dünya otomotiv üretiminin 19 milyon adedi, Çin, Brezilya ve Hindistan'da gerçekleştirilmiştir. Asya-Pasifik ülkeleri ise 2009 yılında elde ettikleri 31 milyon adetlik üretimleriyle dünya otomotiv sanayi üretiminin hemen hemen yüzde 50'sini gerçekleştirmektedir. 2009 yılında Asya-Pasifik bölgesi, 24,7 milyon adetlik otomobil üretimi ile de dünya otomobil üretiminden yüzde 52 pay almıştır.

2009 yılında, Çin'deki üretim artışı 2008 yılına göre yüzde 48, Hindistan ve İran'da ise üretim artışı 2008 yılına göre yüzde 13 seviyesindedir.

Söz konusu rakamlar dünya otomotiv üretim merkezinin Asya'ya kaymakta olduğunu göstermektedir.

Küresel kriz, dünya otomotiv sanayinde bir yeniden yapılanma sürecini de başlatmıştır.

Küresel kriz olgusunun yanında, dünya nüfusu artmakta ve dünyanın belirli bölgelerindeki insanların hayat standartları da yükselmektedir. Hayat standardının yükselmesi ise otomotive yönelik talebi artırmaktadır. Günümüz itibarıyla, söz konusu talebin, yoğun olarak Çin, Hindistan ve Brezilya'ya kaydığı gözlenmektedir. .

2009 yılında dünya motorlu araç pazarı 65 milyon adet seviyesinde gerçekleşmiştir. Dünya otomotiv pazarının yaklaşık 20 milyon adetini 2009 yılında Çin, Brezilya ve Hindistan pazarı oluşturmuşlardır. Asya-Pasifik Ülkeleri ise toplamda 24 milyon adetlik pazarlarıyla, 2009 yılında dünya otomotiv pazarında yüzde 36'lık bir paya sahiptirler.

Bahse konu rakamlar ışığında, dünya otomotiv pazarının da, üretime paralel olarak Asya'ya doğru kaymakta olduğu söylenebilecektir.

Söz konusu trendden Türkiye'nin de payını alması söz konusu olabileceği gibi, gelişmeler önümüzdeki dönemde Türkiye için de önemli fırsatlar yaratabilecektir.

Türk otomotiv sanayi, rakibi olarak değerlendirilen yeni AB üyesi ülkeler ile kıyaslandığında; yüksek toplam kalite yönetimi anlayışı ve yüksek işgücü verimliliği ile önemli bir avantaja sahip bulunmaktadır.

Ancak, içinde bulunulan bu dönemde küresel rekabet gücünün sürekliliği için, otomotiv sanayinde yeni yatırım ve AR-GE projelerinin desteklenmesi ile sanayiye yönelik yapısal tedbirlerin uygulanması stratejik önem taşımaktadır.

Türkiye'de otomotiv ana sanayide iki firma dışındaki tüm otomotiv fabrikaları küresel otomotiv şirketlerinin lisansı ve ortaklığı altında küresel pazarlara üretim yapmaktadır.

Bununla birlikte, Türkiye’de küresel pazarlar için geliştirilen ürünlerin fikri ve sinai mülkiyetinin yerleşik şirketlere ait olduğu dikkate alındığında, Türkiye’nin önümüzdeki dönemde söz konusu fırsatlardan istifade edebilmesinin, ülkemizin otomotiv endüstrisinde üretim merkezi olmasının yanı sıra bir AR-GE ve tasarım üssü olmasıyla mümkün olabileceği söylenebilecektir.

Otomotiv sanayinin vizyonuna temel teşkil eden ve ülkemizin önemli bir AR-GE merkezine dönüşebilmesi için AR-GE altyapısı kurularak geliştirilmeli ve firmaların AR-GE faaliyetleri istikrarlı olarak desteklenmelidir.

Türkiye’deki otomotiv sanayinde, özellikle tasarım yetkinliklerinin tedarik zincirinde yer alan aksam parça üreten işletmelerde gelişmesi stratejik bir önem taşımaktadır. Parça üreten firmaların yerel anlamda da tasarım ortaklığı gerçekleştirebilmeleri için küresel araç üreticilerinin de tasarım ve AR-GE bölümlerini ülkemizde konumlandırmalarını sağlamak son derece önemlidir.

Ayrıca, gelişmiş otomotiv sanayilerin paralelinde, Türkiye’de de ana ve yan sanayi arasındaki ilişkilerin araç konsept ve tasarım aşamasından başlayan uzun vadeli bir işbirliği ile artırılması önem arz etmektedir.

Türkiye’de halen 1.000 kişi başına düşen motorlu araç sayısı 128 iken, dünya ortalaması 144’tür. Bu nedenle ülkemiz halen doymamış bir pazar konumunda bulunmaktadır. Türkiye’de kişi başına düşen milli gelir düzeyi istikrarlı olarak arttığı takdirde otomotiv ürünlerine yönelik talep de artacaktır.

İhracatta AB’nin ağırlıklı pazar olması önemli bir üstünlük sağlarken, aynı zamanda risk unsuru da oluşturmaktadır. Zira küresel kriz ile birlikte AB’de uygulamaya sokulan hurda indirimi desteği, Nisan 2010 ayı itibarıyla Almanya ve İtalya’da sona erdirilmiştir. Bu durumun, kısa bir süre içinde diğer AB ülkelerine de sirayet edebileceği ve ihracatta risk faktörünü daha da artırabileceği ifade edilebilecektir.

Bu açıdan küresel kriz dönemlerinin daha az hasarla atlatılabilmesi açısından otomotivde pazar çeşitliliğinin sağlanması önem arz etmektedir. Bu nedenle ihracatın diğer pazarlarda da geliştirilmesi gerekmektedir.

Diğer taraftan, Türkiye’de otomobil talebini etkileyen en temel iki faktör, tüketici gelirindeki artış ve otomobil fiyatlarıdır. Söz konusu husustan hareketle, önümüzdeki dönemde yurt içi otomotiv pazarında geçmiş yıllara kıyasla kayda değer artışlar sağlanabilmesi, ülkedeki refah seviyesinin gelişerek milli gelirin artmasına ve otomobil fiyatlarının düşmesine bağlı olacaktır.

Bununla birlikte, Türkiye otomobil ve akaryakıt satışı üzerinden alınan vergiler açısından, dünyanın en yüksek vergisini alan ülkelerden biridir.

Türkiye’de otomobil satışına uygulanan toplam vergi yükü Avrupa’da Danimarka’dan sonraki en yüksek orandadır. Satınalma Gücü paritesine göre, kişi başına gelire oranla Avrupa’daki en yüksek vergi yükü Türkiye’dedir.

Bu itibarla, Türkiye’de otomobil fiyatlarının yüksek oluşunun temel nedeni yüksek vergi oranlarıdır.

Türkiye’de silindir hacmi değişmeksizin otomobillere yüzde 18 KDV uygulanmaktadır. ÖTV oranları ise, 1600 cc’den düşük motor hacmine sahip otomobillerde halen yüzde 37, 1600-2.000 cc arasında motor hacmine sahip otomobillerde yüzde 60, 2.000 cc’nin üzerindeki otomobillerde ise yüzde 84 olarak uygulanmaktadır.

Söz konusu vergi oranlarıyla, 1600 cc’den düşük motor hacmine sahip otomobillerde vergi yükü yüzde 61,7, 1600-2.000 cc arasında motor hacmine sahip otomobillerde yüzde 88,8, 2.000 cc’nin üzerindeki otomobillerde ise yüzde 117,1 olarak çok yüksek seviyelerdedir.

Otomotiv ticaretinin gelişmesine engel olan söz konusu vergi oranlarının indirilmesi, yurt içindeki otomotiv ticaretini canlandıracak ve otomotiv ürünlerine yönelik talebi artıracaktır. 15/03-30/09/2009 döneminde uygulanan ÖTV indirimi uygulaması ile sektörün yurt içi satış rakamlarında elde ettiği başarı, vergi oranlarında indirimle gidilmesinin sektör üzerinde ne kadar olumlu etki yaptığını işaret etmesi bakımından en yakın gösterge niteliğindedir.

Diğer taraftan, otomotiv sanayinde bugün ulaşılan düzeyin geliştirilerek korunması ve öngörülen hedeflere ulaşılmasının yeni yatırımların yapılmasına bağlı olduğu da söylenebilecektir.

Küresel firmalar yatırım kararlarını rekabet üstünlüğüne göre vermektedir. AB'nin yeni üyelerinin pazara yakınlığı önemli bir üstünlük olmakla birlikte, sektöre yönelik uygulanacak vergi teşviki Türkiye'nin pazara uzaklığından doğan rekabet zayıflığını da giderebilecektir.

Öte yandan, Türk otomotiv sektörünün gelişimi açısından önümüzdeki dönem içerisinde;

- Otomotiv sanayine verilecek AR-GE desteklerinin çeşitlendirilmesi ve artırılması,
- Şirketlerin tasarım, üretim ve kapasitelerinin artırılmasına yönelik tedbirlerin geliştirilmesi,
- Özgün teknoloji ve tasarıma dayalı üretimin geliştirilmesi için yeni teşvik mekanizmalarının oluşturulması,
- Temiz ve yenilenebilir enerji kaynaklarının üretimi ve kullanımını geliştirmek üzere alternatif yakıt kullanımının yaygınlaştırılmasının sağlanması ve elektrikli araçlarda kullanılan batarya ve kontrol ünitelerinin üretiminin desteklenmesi,
- Vergi mevzuatında (ÖTV, MTV ve akaryakıt) tedricen AB ile uyumlu düzenlemeler yapılması,
- Elektrikli, hibrit ile CNG (Compressed Naturel Gas-Sıkıştırılmış Doğal Gaz) ve emisyon seviyesi düşük diğer araçlar için özel vergilendirme konusunda çalışma yapılması,
- Ömrünü tamamlamış araçların hurdaya ayrılarak bertarafı için uygulamada vergisel teşvik de dahil ilgili hukuki düzenlemelerin oluşturulması,
- Hurda işletmelerinin teşvik edilmesi yönünde gerekli çalışmaların yapılması,
- Çevreye duyarlı elektrikli ve CNG'li araçların kullanımının yaygınlaşması için gerekli altyapı çalışmaları yürütülmesinin,

Türkiye'nin sektöre ilişkin yapması gereken öncelikleri arasında yer almasının gerektiği vurgulanmalıdır.

KAYNAKLAR

AKTAN, Coşkun Can, ŞEN, Hüseyin., “Ekonomik Kriz: Nedenler ve Çözüm Önerileri”, **Yeni Türkiye Dergisi**, Yıl: 7 Sayı: 42, Ankara, 2001

AKTAN, Edip, FELEKOĞLU, Burcu., “Dünya Otomotiv Endüstrisinde Küresel Gelişmeler ve Bu Gelişmelerin Türk Otomotiv Endüstrisi Üzerindeki Etkileri”, **Mühendis ve Makine Dergisi**, Cilt: 48, Sayı: 568, Ankara, 2006,

ALANTAR, Doğan., “Küresel Finansal Kriz: Nedenleri ve Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme”, http://www.finanskulup.org.tr/assets/maliyefinans/81/Dogan_Alantar_Kuresel_Finansal_Kriz_Nedenleri_SonucLari_MFY81.pdf, (Erişim Tarihi: 18/10/2009),

ALTAY, Tülay Akarsoy., **Türkiye’de Taşıt Teknolojileri Raporu**, İstanbul, Haziran 2009, s. 1, http://www.inovasyon.org/TA.Türkiye'de_TasitTekno.Haz_.2009.doc, (Erişim Tarihi: 12/03/2010)

ALTAY, Tülay .Akarsoy., Otomotiv Sanayinde Teknolojik Eğilimler, *1.Uluslararası Otomotiv Yan Sanayi Forumu*, (2004, İstanbul), <http://www.inovasyon.org>, (Erişim Tarihi: 28/01/2010)

ASLAN, Hadiye., “Küresel ve Ulusal Finansal Sistemde Yeni Mimari Arayışları”, *BDDK 8. Kuruluş Yılı Dönümü Konferansı* (29 Ağustos 2008, İstanbul), http://www.bddk.org.tr/WebSitesi/turkce/Kurum_Bilgileri/Yil_Donumu/5309ASLAN-sunus.pdf, (Erişim Tarihi: 31/01/2010)

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

BERBER, Reyhan., *Küreselleşme Sürecinde Ekonomik Krizler ve Döviz Kuru Politikaları (Türkiye Örneği)* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İzmir, 2003,

BLOMMFIELD, Gerald., **The World Automotive Industry**, David &Charles Inc., Vermont, 1978,

BÜLBÜL, Duran & ORKUNOĞLU, Işıl Fulya., “Türkiye’de Otomotiv Piyasasındaki Özel Tüketim Vergisi İndirimlerinin Maliye Sosyolojisi Açısından Analizi”, **Sosyo Ekonomi Dergisi**, Ankara, Temmuz-Aralık 2009-2, <http://www.sosyoekonomi.hacettepe.edu.tr>, (Erişim Tarihi: 23/04/2010)

CANKAY, Lale., “Ekonomik kriz ve Kriz Önleyici Politikalar”, **DEÜ İİBF Dergisi**, Cilt: 10, Sayı: II, 1995

CHABRAK, Nihel, DAİDJ, Nabya., “Enron:Widespread myopia”, **Critical Perspectives on Accounting**, Volume 18. Issue 5. July 2007

COŞKUN, Yaprak Sevil, BALATAN, Zeynep., “Küresel Mali Krizin Bankacılık Sektörüne Etkileri ve Türk Bankacılık Sektörünün Veri Zarflama Analizi ile Bilançoya Dayalı Mali Etkinlik Analizi”, *Ege Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü, 12. İktisat Öğrencileri Kongresi (7-8 Mayıs 2009, İzmir)*, http://www.tcmb.gov.tr/yeni/iletisimgm/sevil_coskun-zeynep_balatan.pdf, (Erişim Tarihi: 18/11/2009)

DPT, **Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi Raporu**, DPT Yayını, Yayın No DPT: 2660, Ankara, Kasım 2002

DTM, **Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayii Raporu**, DTM Yayınları, Ankara, Temmuz 1999.

DTM, Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, **Küresel Otomotiv Piyasaları ve Türk Otomotiv Sanayi Raporu**, <http://www.dtm.gov.tr>, (Erişim Tarihi: 31/05/2010)

FİLHO, Alfredo Saad, MOLLO, Maria de Lourdes R., “Inflation and stabilization in Brazil: A political economy analysis”, **Review of Radical Political Economics**, Volume 34, Issue 2, Spring 2002,

Global Economic Prospects and Developing Countries, **World Bank Report**, Vol: 99, 1998

GÖRENER, Ali, GÖRENER, Ömer., **Journal of Yaşar University**, “Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler”, 2008, [http://joy.yasar.edu.tr//makale / no 10_vol3/03_gorener.pdf](http://joy.yasar.edu.tr//makale/no_10_vol3/03_gorener.pdf), (Erişim Tarihi: 22/09/2009)

İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, **Otomotiv Sektör Raporu**, <http://www.ito.org.tr/Dokuman/Sektor/1-69.pdf>, (Erişim Tarihi: 16/03/2010)

KENÇ, Turalay., “Küresel ve Ulusal Finansal Sistemde Yeni Mimari Arayışları”, *BDDK 8. Kuruluş Yılı Dönümü Konferansı* (29 Ağustos 2008, İstanbul), http://www.bddk.org.tr/WebSitesi/turkce/Kurum_Bilgileri/Yil_Donumu/5307KENC-sunus.pdf, (Erişim Tarihi: 31/01/2010),

KILIÇKAPLAN, Y., “Otomotiv Üretimine Tarihsel Gelişimi”, **Gazi Üniversitesi Otomotiv Bilim ve Teknoloji Topluluğu Dergisi**, Ankara, 2006, <http://www.obitet.gazi.edu.tr/makale/makaleT.htm>, (Erişim Tarihi: 17/01/2010)

KUTLAY, Mustafa., “Küresel Finansal Krizin Türk Ekonomisi’ne Etkileri: Türkiye’nin Kalkınmasının Önünde Engel Mi, Fırsat Mı?”, **Stratejik Boyut Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 4

<http://www.usak.org.tr/dosyalar/rapor/c0SNXMFzpc8UAHpGz6kNTm69bFXzi.pdf>
(Erişim Tarihi: 22/11/2009)

LAITNER, John., “Comment on: David Bloom, David Canning, Rick Mansfield, and Michael Moore's Demographic change, social security systems, and savings”, **Journal of Monetary Economics**, Volume 54, Issue 1, January 2007

MADURA, Jeff., **Financial Market and Institutions**, 7 th Edition, Thomson South Western, 2006

MEHREZ, Gil, KAUFMANN, Daniel, “Liberalization, Transparency and Financial Crisis”, Ağustos 1999, http://siteresources.worldbank.org/INTWBIGOVANTCOR/Resources/mehrez_1.pdf, (Erişim Tarihi: 21/01/2010), (Erişim Tarihi: 21/01/2010)

MİNDEK, Can., “Otomotiv Sektörü Krize Çare Arıyor”, İktisadi Kalkınma Vakfı Değerlendirme Notu 2009, No: 4, İstanbul, Haziran 2009, http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/_otomotiv_sektoru_krize_care_ariyor.pdf, (Erişim Tarihi: 23/09/2009)

ODD, **Otomotiv Pazarı Ocak-Aralık 2007/2008**, <http://www.odd.org.tr/folders/2837/productialdbldocs/833/Aralik%202008%20Pazar%20Değerlendirmesi.pdf>, (Erişim Tarihi: 01/11/2009)

ODD, **Otomotiv Pazarı, Ocak-Aralık 2008/2009**, http://www.odd.org.tr/folders/2837/_productialdbldocs/833/Aralik%202009%20Pazar%20Degerlendirmesi.pdf, (Erişim Tarihi: 19/01/2010)

ODD, **Otomotiv Pazarı, Ocak 2010**, <http://www.odd.org.tr/folders/2837/productialdbldocs/863/cak%202010%20Pazar%20Degerlendirmesi.pdf>, (Erişim Tarihi: 03/03/2010)

ODD, “Önümüzdeki On Yıllık Perspektifte Otomotiv Ticaretinin Yol Haritası”, <http://www.subconturkey.com/2009/Agustos/haber-Onumuzdeki-On-Yillik-Perspektifte-Otomotiv-Ticaretinin-Yol-Haritasi.html>, (Erişim Tarihi : 13/03/2010)

OSD, “Türkiye’de Otomotiv Sanayiinde Gümrük Birliğinin Gerçekleştirilmesi”, OSD Yayını, Ankara, Eylül 1994

OSD, Basın Bülteni, Otomotiv Sanayinde 2009 ve 2010 Yılına Bakış, <http://www.osd.org.tr/basinbulteni01.pdf>, (Erişim tarihi: 12/02/2010)

OSD, Haber Bülteni, Nisan 2010, <http://www.osd.org.tr/osdhaber.pdf>, (Erişim Tarihi: 24/05/2010)

OSD, Basın Bülteni, 2010 Yılı Ocak-Nisan Pazar, Üretim ve İhracat, 11 Mayıs 2010, <http://www.osd.org.tr/basinbulteni04.pdf>, (Erişim Tarihi: 15/05/2010)

OSD, **Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu**, Mart 2009, <http://www.osd.org.tr/2008yilidegerlendirme.pdf>, (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

OSD, **Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu**, Mart 2010, <http://www.osd.org.tr/2008yilidegerlendirme.pdf>, (Erişim Tarihi: 06/04/2010)

Otomotiv Sanayi Derneği (OSD) İstatistikleri, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 02/04/2009)

ÖNDER, İzzettin., “Ekonomik Kriz”, **Yeni Türkiye Dergisi**, Ankara, Yıl : 7 Sayı: 41, 2001.

ÖZCAN, Bora., “General Motors’un iflasa giden yolu”, 01 Haziran 2009, <http://www.ntvmsnbc.com/id/24971756/>, (Erişim Tarihi: 23/07/2009)

ÖZCAN, Bora., “Otomotiv sektörü virajı alabilecek mi?”, 01 Haziran 2009, <http://www.ntvmsnbc.com/id/24971755/>, (Erişim Tarihi: 04/03/2009)

ÖZER, Mustafa., **Modern Konjonktür Teorileri**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 1998.

ÖZERTEM, Arzu., Gümrük Birliği ve Otomotiv Sektörü (Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1998.

ROSIER, Bernard, **İktisadi Kriz Kavramları**, İletişim Yayıncılık, İstanbul, 1991,

TAYSAD, **31. Olağan Genel Kurul Faaliyet Raporu**, http://www.taysad.org.tr/www/content/indirilebilir_dosya/140/faaliyet2008.pdf, (Erişim Tarihi: 09/04/2010)

TAYSAD, **32.Genel Kurul Kurul Faaliyet Raporu**, <http://www.taysad.org.tr/www/tr/default.asp?x=sektorel>, 2009_YILI_FAALİYET_RAPORU-11022010.pdf, (Erişim Tarihi: 01/03/2010)

T.C Hazine Müsteşarlığı, “Türkiye Ekonomisi Temel Makroekonomik Göstergeler”, Nisan-2010, <http://www.hazine.org.tr/ekonomi/28.04.2010.pdf>, (Erişim Tarihi: 11/05/2010)

T.C Maliye Bakanlığı, **Yıllık Ekonomik Rapor**, Ankara, 2008

T.C Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sanayii Strateji Belgesi (Taslak), Nisan 2010

TEZER, Ercan “Gümrük Birliği ve Otomotiv Sanayi”, Esbank, Yayın No: 6, İstanbul, Ekim 1995.

TEZER, Ercan “Küresel Krizin Türk Otomotiv Sanayi Üzerindeki Olumsuz Etkileri ve Alınması Gereken Önlemler”, **İşveren Dergisi**, Cilt: 48, Sayı: 1, İstanbul, Ekim 2009

TEZER, Ercan., “Otomotiv Sanayi 2009 ve Gelecek”, *İSO Vizyon Toplantıları* (02 Nisan 2009), İstanbul, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi: 21/12/2009)

TEZER, Ercan., “Otomotiv Sanayi 2010 ve Gelecek”, *İTÜ AR-GE Seminerleri* (17 Mart 2010), İstanbul, <http://www.otam.itu.edu.tr/>, (Erişim Tarihi: 25/05/2010)

TİKEN, Filiz “Turkish Automotive Industry”, TSKB Research, İstanbul, January 2005,

TUNCAY, Asuman, Otomotiv Sektörü ve Türkiye’de Otomobil Üreten Üç Firmanın Finansal Analizi, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul, 2001,

Türkiye Vakıflar Bankası Sektör Araştırmaları Serisi, Otomotiv Sektörü No: 28, İstanbul, 2003, <http://www.vakifbank.com.tr/earastirma/>, (Erişim Tarihi: 03/09/2009)

TÜSİAD, Çin Bülteni, 15 Ocak 2010, 2010/01, http://www.tusiad.org/FileArchive/CinBulteni_2010_01.pdf, (Erişim Tarihi: 31/01/2010),

UÇAN, Okyay., Niğde Üniversitesi İ.İ.B.F İşletme Bölümü, “Türkiye’de otomotiv sektörü ve dış ticaretinin gelişimi”, <http://host.nigde.edu.tr/okyayultezmakale.doc>, (Erişim Tarihi: 18/12/2009)

UĞUREL, Emine., 1990-2002 Yılları arasında yaşanan ekonomik krizler ve Türkiye Ekonomisine etkisi (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, 2003,

“Uludağ İhracatçı Birlikleri, Uludağ Taşıt Araçları ve Yan Sanayii İhracatçıları Birliği, Mal Grubu Raporu”, <http://www.uib.org.tr>, (Erişim Tarihi 02/02/2010)

“Uludağ İhracatçı Birlikleri, Uludağ Taşıt Araçları ve Yan Sanayii İhracatçıları Birliği, Ülke Grubu Raporu”, <http://www.uib.org.tr>, (Erişim Tarihi 02/02/2010)

UNDER, Metin, ÖZPINAR, Melis., “Türk Otomotivinin Panoraması”, 26/04/2009, <http://www.newsweekturkiye.com/haberler/detay/28638/Turk-otomotivinin-panoraması>, (Erişim Tarihi: 26/05/2009)

UYSAL, Y, MAZGİT, İ, ÇETİNKAYA, M., **Türkiye ve Gelişmekte Olan Ülkelerde İstikrar Programları ve Türkiye için Bütüncül bir Yaklaşım**, İzmir, 1995,

WALLERSTEIN, Immanuel., “The Depression: A long Term View”, Commentary No: 243, Oct. 15, 2008, <http://mrzine.monthlyreview.org/2008/wallerstein161008.html>, (Erişim Tarihi: 13/01/2009)

WASSERSTOM, Eric., “On the Financial Crisis: It’s Not Just Weak Oversight” **The New York Times**, 17 Eylül 2008

ABVizyonu, “UTAYSİB Başkanı Ferit Sünneli'nin açıklamaları”, <http://www.abvizyonu.com/ekonomi/otomotiv-endustrisi-lojistik-maliyetlerine-destek-bekliyor.html>, (Erişim Tarihi: 14/03/2010),

<http://arsiv.ntvmsnbc.com/news/460082.asp>, (Erişim Tarihi: 22/02/2009)

BORYAD, “Otomotiv Sektörü Krizi Nasıl Karşılıyor”, 11/11/2008, http://www.boryad.org/boryad/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=119, (Erişim Tarihi: 02/06/2009)

<http://www.cnnturk.com/2008/ekonomi/genel/09/25/1929.kriziyle.bugunku.kriz.beniyor.mu/494728.0/index.html>, (Erişim Tarihi: 11/01/2009)

http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/IHR/OtomotivElektrikDb/otomotiv_sektoru.doc, (Erişim Tarihi: 01/04/2010)

<http://www.dunyagazetesi.com.tr/haber.asp?id=73937&cDate=>, (Erişim Tarihi: 11/01/2010)

“Ekonomide yılın olayları-4”, 17 Aralık 2008”, <http://www.milliyet.com.tr/Ekonomi/SonDakika.aspx?AType=SonDakika&ArticleID=1029199>, (Erişim Tarihi: 29/12/2008)

<http://www.ekonomikpanorama.com/gundem/ekonomi>, (Erişim Tarihi: 29/12/2009)

<http://www.ekotrent.com/haber/20090729/ISO-500un-otomotiv-devleri.php>, (Erişim Tarihi: 21/01/2010)

<http://emrecirak.com/kuresel-mali-kriz-uzerine-bir-arastirma>, (Erişim Tarihi: 22/03/2009)

FED Başkanı Ben Bernanke'nin açıklamaları, <http://www.minyanville.com/articles>, (Erişim Tarihi: 26/02/2009)

<http://www.haberturk.com/ekonomi/haber/193803-Yuzyilin-krizi-tum-dengeleri-alt-ust-etti.aspx>, (Erişim Tarihi: 12/02/2010)

Hürriyet Ekonet, “Asya'da dev bir serbest ticaret bölgesi kuruluyor”, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonnet/13359895.asp>, (Erişim Tarihi: 01/02/2010)

Hürriyet Ekonomi, “OSD Başkanı Turgay Durak’ın açıklamaları”,
<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/14160558.asp>, (Erişim Tarihi: 23/05/2010)

<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/11612609.asp?gid=0&srid=0&oid=0&l=1>,
(Erişim Tarihi: 19/11/2009)

<http://www.iaosb.org.tr/.../OTOMOTIVYANSANAYIIRAPORU2006.doc>, Erişim
Tarihi: 13/01/2010

İTKİB, Avrupa Birliği-Gümrük Birliği&Anlaşmalar Şubesi, Günlük Haber, 12 Ocak
2010, [http : //www.itkib.org.tr/itkib/homepage/gunluk_haber/dosyalar](http://www.itkib.org.tr/itkib/homepage/gunluk_haber/dosyalar), (Erişim Tarihi:
31/01/2010)

KOBİFİNANS, “Dünyada Otomotiv Ticaretinin Durumu”, [http://www.Kobifinans.com.
tr/tr/sector/011001/12455](http://www.Kobifinans.com.tr/tr/sector/011001/12455), (Erişim Tarihi: 02/02/2009)

[http://www.milliyet.com.tr/Ekonomi/HaberDetay.aspx?aType=HaberDetay&ArticleID
=1175278](http://www.milliyet.com.tr/Ekonomi/HaberDetay.aspx?aType=HaberDetay&ArticleID=1175278), (Erişim Tarihi: 31/12/2009)

http://www.onlineoto.com/otohaber/Hurda-arac-indirimi_1285.html, Erişim Tarihi:
05/12/2008

[http://www.otomotivbilgi.com/haberdetay/1200-Otomotiv-sektoru-elektrikli-ve-hybrid-
araclar-icin-kanuni-duzenleme-ve-yonetmelik-bekliyor.html](http://www.otomotivbilgi.com/haberdetay/1200-Otomotiv-sektoru-elektrikli-ve-hybrid-araclar-icin-kanuni-duzenleme-ve-yonetmelik-bekliyor.html), (Erişim tarihi:
13/05/2010)

“Otomotiv sektöründe önlem paketleri”, 19/01/2009, “Otomotiv sektöründe önlem
paketleri”, 19/01/2009, [http://www.cnnturk.com/2009/
ekonomi/genel/01/19/otomotiv.sektorunde.onlem.paketleri/509539.0/index.html](http://www.cnnturk.com/2009/ekonomi/genel/01/19/otomotiv.sektorunde.onlem.paketleri/509539.0/index.html), (Erişim Tarihi:
23/02/2009)

[http://www.otosayfa.com/ekonomik-araclar/en-ucuz-otomobil-tata-nano-satisa-
cikti.html](http://www.otosayfa.com/ekonomik-araclar/en-ucuz-otomobil-tata-nano-satisa-cikti.html), (Erişim Tarihi: 13/10/2009)

OSD, İstatistikler, Yıllık İstatistikler 2010, <http://www.osd.org.tr>, (Erişim Tarihi:
31/05/2010)

Podevins, O.OEM und Automobilzuliefererindustrie in den Beitrittsländern: Auf dem
Weg zum Netzwerkmanagement, <http://www.podevins.de>, (Erişim Tarihi:
11/01/2009)

Radikal, "Ekonomi 8 Yıl sonra ilk kez küçüldü, yüzde 6'lık son çeyrek büyüme sevindirdi", 1 Nisan 2010, <http://www.radikal.com.tr/Radikal.aspx?aType=RadikalHaberDetay&ArticleID=988976&Date=1.04.2010&CategoryID=101>, (Erişim Tarihi: 05/04/2010)

http://www.pwc.com/tr/tr/publications/Global_Automotive_Perspectives_Issue_1.jhtml, (Erişim Tarihi: 05/02/2010)

"Rakamlarla 2008 Türkiye ekonomisi", <http://www.tumgazeteler.com/?a=4434541>, (Erişim Tarihi: 13/01/2009)

"Rakamlarla 2009'da Türkiye ekonomisi", <http://www.milliyet.com.tr/Ekonomi/SonDakika.aspx?AType=SonDakika&ArticleID=1179945&Date=02.01.2010&Kategori=ekonomi&b=Rakamlarla%202009da%20Turkiye%20ekonomisi>, (Erişim Tarihi: 21/01/2010)

"Rakamlarla 2009'da Türkiye ekonomisi", http://www.finansgundem.com/haber/oku/ichaber/16342/rakamlarla_2009da_turkiye_ekonomisi, (Erişim Tarihi: 11/05/2009),

<http://www.reportonbusiness.com>, (Erişim Tarihi: 22/01/2009)

http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2010/05/11/sanayinin_ilk_neyregi_buyumeyi_tetikleyecek, (Erişim Tarihi: 13/05/2010)

<http://www.sondakika.com/haber-turkiye-otomotiv-sanayi-strateji-belgesi-2072249>, (Erişim Tarihi: 26/05/2010)

<http://www.stargazete.com/dunya/cin-de-otomobil-satislari-yuzde-84-artti-haber-242575.htm>, Erişim Tarihi: 07/02/2010

<http://www.subconturkey.com/2009/Nisan/haber-Turk-Otomotiv-Sanayi-Değerlendirmesi.html>, (Erişim Tarihi: 29/07/2009)

<http://www.subconturkey.com/2009/Agustos/haber-Onumuzdeki-On-Yillik-Perspektifte-Otomotiv-Ticaretinin-Yol-Haritasi.html>, (Erişim Tarihi: 31/05/2010)

“TİM İlk 1000 İhracatçı Araştırması 2009”, http://www.tim.org.tr /index.php?option=com_content &view=article&id=1231:tm-ik-1000-hracatc-aratrms-2009&catid=52:duyurular&Itemid=163, (Erişim Tarihi: 21/05/2010)

<http://www.tuik.gov.tr/istatistikler>, (Erişim Tarihi: 11/12/2009)

http://en.wikipedia.org/wiki/Image:MBS_Downgrades_Chart.png, (Erişim Tarihi: 22/02/2009)

http://tr.wikipedia.org/wiki/Otomotiv_end%C3%BCstrisi, (Erişim Tarihi: 01/03/2010)

<http://en.wikipedia.org/wiki/Securization>, (Erişim Tarihi: 25/03/2009)