

Türkiye’de Otomotiv Sektörü Dış Ticaretinin Gelişimi

Okyay Uçan
okyayu@hotmail.com
okyayu@nigde.edu.tr

The Development of Foreign Trade of Automotive Sector in Turkey

Abstract

Although there are important studies about development of foreign trade of Turkish Automotive Sector, these studies are limited in their content and subject.

This paper’s aim is to observe and evaluate the foreign trade of the automotive sector in Turkey. In addition to this, using the datas of the Automotive Sector Society (OSD), hand-made tables are considered and it is aimed to give information to consumers and producers.

Key Words : Automotive Sector, Import of Automotive Sector, Export of Automotive Sector.

JEL Classification Codes : C12. C20. F14. F23.

Özet

Türk Otomotiv Sektörü’nün dış ticaret gelişimi üzerine son yıllarda yapılan bazı önemli çalışmalar olmakla birlikte, bu çalışmalar kapsam ve konu olarak sınırlı kalmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, Türkiye’nin otomotiv sektörü dış ticaret gelişimini incelemek ve değerlendirmektir. Buna ek olarak, Otomotiv Sanayiciler Derneği verileri kullanılarak oluşturulan tablolar yorumlanmış ve tüketici ile üreticilerin bilgilendirilmesi amaçlanmıştır.

Anahtar Sözcükler : Otomotiv Sektörü, Otomotiv Sektörü İthalatı, Otomotiv Sektörü İhracatı.

1. Giriş

Türkiye'de otomotiv sektörü üretimi, 1970 yılına kadar kayda değer bir gelişme gösterememiştir. 1963 yılında 30 adet olan toplam otomobil üretimi, 1970 yılında 3.660, 1980 yılında 31.529, 1990 yılında 167.556 ve 1997 yılında 242.780 ve 1998 yılında 239.937 adet olarak gerçekleşmiştir. Otomotiv sanayiinde en önemli üretim artışı 1992 ve 1993 yıllarında gerçekleşmiştir. Bu yıllarda kapasite kullanım oranları %77'ye, otomobil üretimi de sırasıyla 265.245 ve 348.095 adet seviyelerine ulaşmıştır.

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 %25'i ithalatla karşılanırken, 1994 yılında iç piyasada oluşan talep daralmasına paralel olarak, otomotiv sektöründe de iç talep %50 oranında azalmıştır. 1994 ve 1995 yıllarında ithalatta %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 %77 seviyesine ulaşan kapasite kullanım oranları 1994 ve 1995 yıllarında %46, 1996 ve 1997 yıllarında da %49 ve 1998 yılında %50 seviyelerine düşerek, üretimde önemli düşüşler yaşanmıştır (DTM, 1999: 11).

Sektörün genelinde kurulu üretim kapasitesinin gelişimi incelendiğinde, 1970 – 1984 döneminde bir değişim olmadığı ve bu dönemdeki kurulu kapasitenin 87.000 adet/yıl olduğu gözlemlenmektedir. 1985 yılından itibaren ise, talep ve üretimde meydana gelen artışlara uyum sağlamak amacıyla üretim kapasitesi de sürekli olarak yükselmiştir. 1985'de 94.000 adet/yıl, 1990'da 230.000 adet/yıl, 2000'de 690.000 adet/yıl olan üretim kapasitesi, talepteki artışa bağlı olarak yükselmeye devam etmiş ve 2003 yılı itibariyle 1.080.155 adet/yıl düzeyinde gerçekleşmiştir (<http://www.osd.org.tr>).

Tablo 1'de de görüldüğü üzere, 2004 yılında üretim kapasitesi 1.183.705 adet/yıl olarak gerçekleşmiştir. Bu rakamın 776.000 adedi otomobil, 61.050 adedi kamyon, 190.650 adedi kamyonet, 7.050 adedi otobüs, 83.955 adedi minibüs ve midibüs, 65.000 adedi de traktördür.

Türkiye'de otomotiv sektörü otomobil üretiminde yoğunlaşmaktadır. 1970 yılında toplam üretimin ancak %15.5'ini oluşturan otomobil üretimi, 1990 yılında %70.1'ini, 1998 yılında %59.2'sini, 2002 yılında ise %57.1'ini oluşturmuştur. Üretim miktarı sıralamasında ikinci sırada kamyonet, üçüncü sırada kamyon yer almaktadır.

Tablo 1
Otomotiv Sektöründeki Firmaların 2004 Yılı Üretim Kapasiteleri

Firmalar	Otomobil	%	Kamyon	%	Kamyonet	%	Otobüs	%	Minibüs Midibüs	%	Traktör	%	TOPLAM
A.İsuzu	0	0	7.200	12	2.400	1	0	0	3.555	11	0	0	13.155
Askam	0	0	4.000	7	4.150	2	450	6	400	1	0	0	9.000
BMC	0	0	10.000	16	5.000	3	800	11	6.000	13	0	0	21.800
Ford													
Otosan	20.000	3	14.400	24	135.000	71	0	0	45.000	66	0	0	214.400
Honda													
Türkiye	30.000	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.000
Hyundai													
Assan	100.000	13	0	0	15.000	8	0	0	10.000	15	0	0	125.000
Karsan	0	0	0	0	15.000	8	0	0	10.000	15	0	0	25.000
Man	0	0	1.750	3	0	0	1.500	21	0	0	0	0	3.250
M.Benz	0	0	10.200	17	0	0	3.000	43	0	0	0	0	13.200
Otokar	0	0	0	0	3.600	2	0	0	4.200	10	0	0	7.800
Otoyol	0	0	6.500	11	2.500	1	0	0	3.500	9	0	0	12.500
Renault	226.000	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	226.000
Temsa	0	0	7.000	11	8.000	4	1.300	18	1.300	1	0	0	17.600
Tofaş	250.000	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	250.000
Toyota	150.000	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150.000
T.Traktör	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35.000	54	35.000
Uzel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.000	46	30.000
TOPLAM	776.000	66	61.050	5	190.650	16	7.050	1	83.955	7	65.000	5	1.183.705

Kaynak: OSD Türk Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni, 2004.

1994 ve 2001 krizleri neticesinde ürün kategorileri hemen hemen yarı yarıya üretimde kayıp yaşamışlardır. Tek ilginç olan nokta ise 2001 krizi neticesinde kamyonet üretimi diğer ürün kategorilerine göre 2000 yılındaki 68.807 adet'lik değerden, 2001 yılında 76.672 adet gibi bir sayıya ulaşmıştır.

2002 yılında 357.217 adet olan motorlu taşıt araç üretimi %57 artarak, 2003 yılında 562.466 adet olmuştur. Kriz nedeniyle üretimin çok düşük olduğu 2002 yılına göre 2003 yılında otomobil üretimi %44, ticari araç üretimi %68 artmıştır. Traktör üretimi ise 2002 yılına oranla %170 oranında artmıştır.

Tablo 2 incelendiğinde, 2003 yılında otomobil 294.116 adet ile toplam üretimin %52’sini oluşturarak ilk sırayı alırken, ikinci sırada kamyonet 195.606 adet ile toplam üretimin %34’ünü oluşturmaktadır. 2003 yılında kamyon üretimi 19.041 adet, otobüs 4.490 adet, minibüs 13.625 adet, midibüs 6.794 adet ve traktör üretimi 28.794 adet olarak gerçekleşmiştir.

Yıllar itibariyle üretimler göz önüne alındığında otomobil 1993 yılındaki 348.095 adet’lik değeri ile en yüksek üretime ulaşırken, kamyon 1997’de 43.693 adet, kamyonet 2002’de 116.872 adet, otobüs 2000 yılında 4.213 adet ve traktör 1998 yılında 60.500 adet olarak en yüksek üretim adetlerine erişmiştir.

Tablo 2
Türk Otomotiv Sektöründe Ürün Kategorileri Bazında Üretim (Adet)

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Traktör	Toplam
1963	30	999	1.458	12	631	0	7.982	11.112
1970	3.660	6.041	4.395	806	1.099	4	7.518	23.523
1980	31.529	8.308	7.322	1.101	2.130	491	16.936	67.817
1990	167.556	16.933	10.553	1.689	7.898	4.288	30.098	239.015
1993	348.095	31.343	19.766	1.933	12.084	7.435	32.809	453.465
1994	212.651	12.108	9.602	1.034	4.924	2.855	25.169	268.343
1995	233.412	19.759	16.808	1.279	7.645	3.537	44.068	326.508
1996	207.757	29.432	21.032	2.499	10.171	5.856	52.590	329.337
1997	242.780	43.693	32.435	3.449	12.935	9.060	55.565	399.917
1998	239.937	31.823	45.517	3.040	13.910	10.275	60.500	405.002
1999	222.041	13.096	37.551	2.327	12.894	9.953	27.435	325.297
2000	297.476	28.348	68.807	4.213	20.597	11.506	37.434	468.381
2001	175.343	6.683	76.672	2.501	6.486	3.000	15.052	285.737
2002	204.198	12.295	116.872	2.684	6.139	4.377	10.652	357.217
2003	294.116	19.041	195.606	4.490	13.625	6.794	28.794	562.466
2004	447.152	31.790	301.563	4.839	26.972	9.903	38.627	860.846

Kaynak: OSD Türk Otomotiv Sanayii, Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni, 2005.

Kapasite kullanımları açısından incelenildiğinde 1993 ve 1994'de %77 olan kapasite kullanım oranı zamanla düşerek 2002 yılında %35'ler seviyesine gerilemiştir. Bu gerileme neticesinde verimlilik azalmıştır. 2000 yılı itibarıyla arttırılan kapasiteler 2001 kriziyle etkilenmiş ve yeterli üretime geçilememiştir. 2003 yılında toplam 562.466 adet taşıt aracı üretilmiştir. İç pazarda talebin kısmen canlanmasının yanında ihracatın da artarak devam etmesi, 2003 yılında üretimin artmasına neden olmuş ve 217 bin dolayında taşıt aracı ihracatı yapılmıştır (OSD, 2003: 3). 2003 yılıyla yeniden gözde sektörler arasına giren otomotiv sektörünün kapasite kullanımı, ihracatın daha da artmasıyla üst seviyelere çıkacaktır.

2. Türkiye'de Otomotiv Sektörü İthalatı (1993-2003)

Dünyadaki gelişmeler ithalatı artırıcı bir rol 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 %19 ve %23 oranında gerçekleşmiş, 1994 ve 1995 yıllarında ise gerçekçi kur politikası ve yerli sanayiinin gümrük birliğine hazırlanıp modern araçlar üretme çalışmalarına bağlı olarak %12 ve %10 seviyelerine inmiştir. 1996'da bu oran gümrük birliğinden sonra artan ithalat doğrultusunda bir miktar yükselerek %24 olarak gerçekleşmiştir. İzleyen yıllarda da yurt içi satışlar içinde ithalatın payı artmaya devam etmiş, bu oran 2000 yılında %55 olmuştur. Bu oran 2001 yılında %48, 2002 yılında %47, 2003 yılında %55 ve 2004 yılında 753.731 adet gerçekleşen yurt içi satışlar ve 436.231 adet gerçekleşen ithalat ile %58 olarak gerçekleşmiştir (Tiken, 2005: 1).

Hızlı ithalat artışının temel nedenleri şöyle özetlenebilir; 31.12.1995 tarihinde yürürlüğe giren 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı gereği AB'den ithalatta tüm tarifelerin sıfırlanması ile ithalatta artış oranı beklenenin üzerinde olmuş ve bu aşırı artış sürekli ve kararlı bir nitelik kazanmıştır. Gümrük birliği öncesinde sektör adına ilgililerle yapılan birçok görüşmede ithalatın artmasına karşı uygulanacak tek aracın, kur politikası olacağı açıklanmıştır ancak uygulama bunun aksine gelişmiştir. Özellikle 1997 ve onu izleyen yıllarda markın enflasyonunun altında değer kazanması Almanya'dan yapılan ithalatın aşırı artmasına neden olmuştur. Otomotiv pazarında ithalat gelişmiş ülkelerde dahi belirli düzenlemelerle denetim altında tutulmaktadır (OSD, 2000: 11).

2001 yılı ile başlayan ekonomik kriz ve pazarın küçülmesiyle birlikte motorlu araçlar ithalatı, 763 milyon dolar ile 1995 yılından sonraki en düşük düzeyine gerilemiştir. 2001 yılında döviz kurların aşırı değerlenmesi, pazarın daralmasıyla birlikte stok seviyesinin yükselmesi, ithalatın hem adet hem de dolar bazında azalmasına neden olmuştur. Bununla birlikte, 2002 yılı itibariyle, motorlu taşıt aracı ithalatı, döviz kurlarının düşük seyretmesine bağlı olarak dolar bazında artmıştır.

Otomobil ithalatı pazarın en iyi yılı olan 2000 yılında 272.110 adet ile en üst düzeyine ulaşmıştır. Ancak, 2001 ve 2002 yıllarında krize bağlı olarak daralan pazar, ithalatın 1995 yılı düzeyinde gerçekleşmesine neden olmuştur. 2002 yılında otomobil ithalatı 2000 yılına göre %78 oranında azalarak 61.294 adet olmuştur. Hafif ticari araç ithalatı 2000 yılına göre %75 oranında azalarak 19.658 adet düzeyinde gerçekleşmiştir. 2002 yılı hafif ticari araç ithalatı, 2001 yılına göre %12 oranında artmıştır (Tezer, 2003: 3).

Tablo 3
Taşıt Araçları, Aksam ve Parçaları İthalatı (ABD Doları)

YILLAR	İTHALAT		
	Taşıt Araçları	Aksam,Parça	Toplam
1992	536.147.000	2.068.749.179	2.604.896.179
1993	1.045.825.000	2.305.496.792	3.351.321.792
1994	308.585.000	1.015.400.631	1.323.985.631
1995	470.835.000	2.674.822.812	3.145.657.812
1996	1.433.069.000	2.927.970.638	4.361.039.638
1997	2.406.205.000	3.881.296.651	6.287.501.651
1998	2.104.750.000	4.544.528.628	6.649.278.628
1999	1.732.033.000	3.260.712.233	4.992.745.233
2000	3.442.076.000	4.833.854.780	8.275.930.780
2001	768.192.000	1.805.596.825	2.573.788.825
2002	1.153.186.000	2.755.034.371	3.908.220.371
2003	3.441.543.000	3.903.865.458	7.345.408.458

Kaynak: Uludağ İhracatçı Birlikleri, Aralık 2003.

Tablo 3’e göre, 2002 yılında taşıt araçları ithalatı 2001 yılına göre %50 oranında artarak 1.153 milyon dolar, aksam ve parça ithalatı ise %53 oranında artarak 2.755 milyon dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. 2003 yılında ise ana sanayii ithalatı 3.441 milyon dolar ve yan sanayii ithalatı 3.903 milyon dolar olmuştur. 2003 yılı 2002 yılına göre taşıt araçları ithalatında yaklaşık %110 seviyesinde artarken, aksam ve parça ithalatında %41 oranında artarak 3.904 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

Grafik 1’de görüldüğü üzere, Şubat ve Nisan krizlerinden sonra artan bir trend izleyen Türkiye’de otomotiv sektörü ithalatı 2002 yılında 3.908 milyon dolar, 2003 yılında 7.345 milyon dolar ve 2004 yılında ise 13.278 milyon dolar olmuştur.

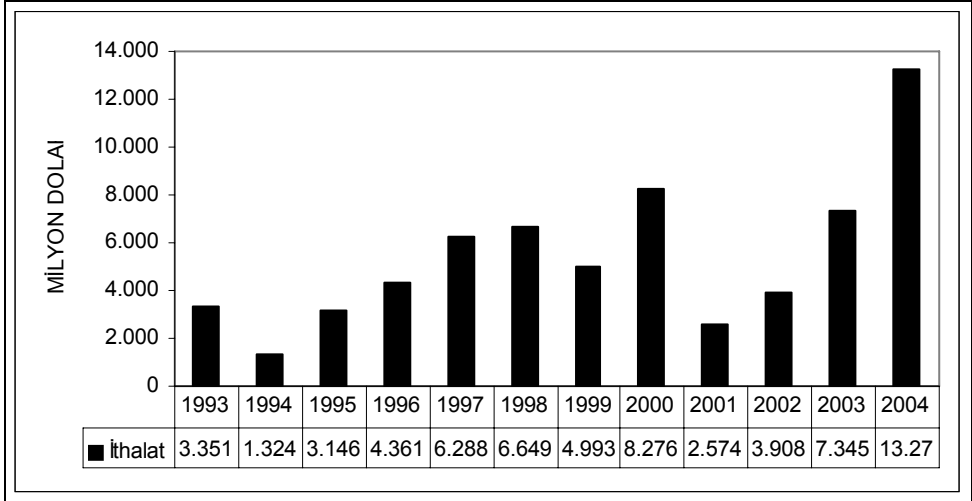
Grafik 1 incelendiğinde, Türkiye’de otomotiv sektörü ithalatının, kriz dönemleri olan 1994 ve 2001 senelerinde, bir önceki yıla göre %60 seviyelerinde bir düşüş izlediği görülmüştür. Yaşanan krizler nedeni ile ithalatın pazar payı sürekli ve istikrarlı bir artış göstermektedir. Gümrük Birliği Kararı ile birlikte toplam pazarda ithalatın payı %35’ler düzeyine yükselmiştir. 1998 krizi ile %45 ve son krizlerle de %50 düzeyine kadar artmış bulunmaktadır. Otomobilde ise yükseliş daha sert olmuş, Gümrük Birliği ile önce %35’e çıkan ithalat oranı 1998 krizi ile yükselerek 2000 yılında %52 ve daha sonra devam eden krizlerle %61 düzeyine kadar yükselmiştir.

Bu gelişmeler, ardarda süren krizler sonucu sektörün büyük oranda rekabet gücünü yitirdiğini göstermektedir. Her kriz döneminden sonra otomobil pazarında, ithalatın pazar payını 10 puan dolayında arttırdığı ve 2003 yılında bunun %70’ler düzeyine ulaştığı gerçeği, iç pazardaki istikrarın gelecek için ne kadar önemli olduğunu da göstermektedir.

Türkiye ekonomisi için lokomotif sektör olarak nitelendirilen otomobil sanayii, 1 Ocak 1996 tarihi itibarıyla AB ülkeleri için gümrük vergi oranları ve fonların sıfırlanmasını sağlayan gümrük birliğine dâhil olmuştur. 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 kararlaştırılmıştır (Tuncay, 2001: 27).

Gümrük Birliği öncesinde ithalatımız içinde en büyük paya sahip ülkelerin Almanya, Güney Kore, Japonya ve Çek Cumhuriyeti ile Rusya oldukları gözlemlenmektedir. Gümrük Birliği sonrasında ise başta Almanya ve Fransa olmak üzere AB ülkelerinin payı artarken, Güney Kore ve Japonya’nın payı %3. Rusya’nın ise %5 seviyelerine gerilemiştir. Üçüncü ülkelere karşı OGT’nin üzerinde gümrük vergisi oranı uygulaması 2001 yılı başında sona erdiğinden, AB’nin ithalattaki payının gerilemesi ve Uzakdoğu ve Doğu Avrupa ülkelerinin payının artması beklenmektedir (OSD, 1999: 2).

Grafik 1
Türkiye’de Otomotiv Sektörü İthalatı (Milyon Dolar)



Kaynak: www.osd.org.tr

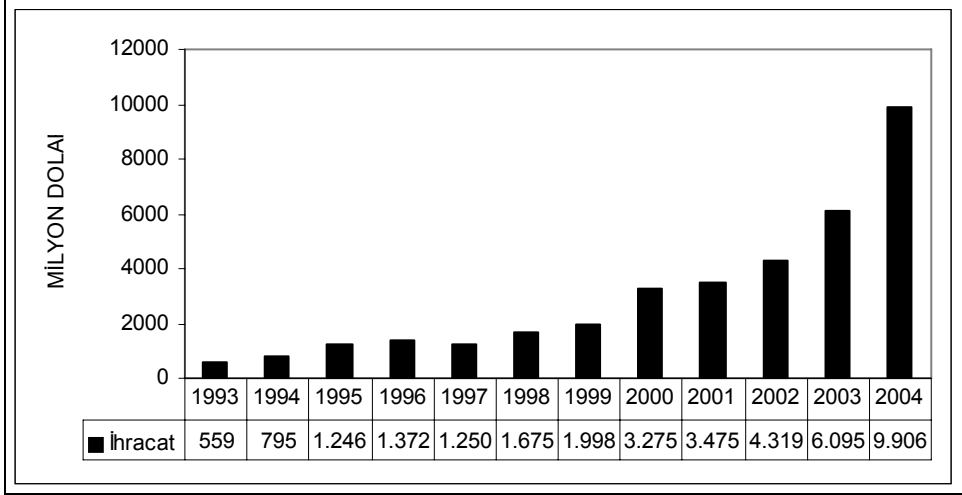
3. Türkiye’de Otomotiv Sektörü İhracatı (1993-2004)

1993 yılında, TL’nin reel olarak değer kazanma eğilimini sürdürmesi 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 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 üreticiler ihracata yönelmişlerdir.

1992-2000 yılları otomotiv ihracatının toplam dış ticaret içindeki payı, ortalama olarak %30 seviyesinde gerçekleşmiştir. 2000 yılından itibaren, otomotiv firmalarının ihracat projelerinin başlamasıyla birlikte, ihracatın dış ticaret içindeki payı artmaya başlamıştır. Ancak, 2000 yılında otomotiv ithalatının, pazarın büyümesiyle birlikte artması ve döviz kurlarının düşük seyretmesi, otomotiv ihracatının toplam dış ticaret içindeki payının %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 %52 olmuştur.

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

Grafik 2
Türkiye’de Otomotiv Sektörü İhracatı (Milyon Dolar)



Kaynak: www.osd.org.tr

2003 yılında otomotiv sektörü ihracatı %41 oranında artmıştır ve sektördeki toplam ihracat 6.095 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir. 2003 yılı, 2002 yılı ile kıyaslandığında ana sanayii ihracatı %79 oranında artarak 2.465 milyon ABD doları düzeyine ulaşmıştır (<http://www.uib.org.tr>). 2004 yılı otomotiv sektörü ihracatı ise 9.906 milyon ABD dolarıdır.

Tablo 4 incelendiğinde, 1993 yılında 453.465 adet otomotiv üretimi gerçekleştirilirken, bunların sadece %2.02’si olan 9.179 adedi ihraç edilmiştir. 2000 yılında toplam otomotiv üretimi 468.381 adet iken otomotiv ihracatı %21.74’lük bir oranla 101.822 adet olmuştur. Son yıllardaki otomotiv sektörünün artan yükselişi ile ihracatta da bir artış kaydedilmiştir. 2001 yılında 285.737 adet araç üretilirken, bunların %70.40’ı ihraç edilmiştir. 2002 yılında 357.212 adet araç üretilmiş, %71.10’u olan 253.978 adet araç ihraç edilmiştir.

2003 ve 2004 yıllarında oransal olarak bir düşüş gözlenmekle birlikte sayısal olarak bir artış olduğu görülmektedir. 2003 yılında 562.466 adet araç üretilmiş ve bunların %63.07’si olan 354.742 adedi ihraç edilmiştir. 2004 yılında ise üretilen 860.842 adet aracın 520.361’i ihraç edilmiştir.

Tablo 4
Türk Otomotiv Sektöründe Toplam Üretim ve Otomotiv İhracatı (Adet)

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

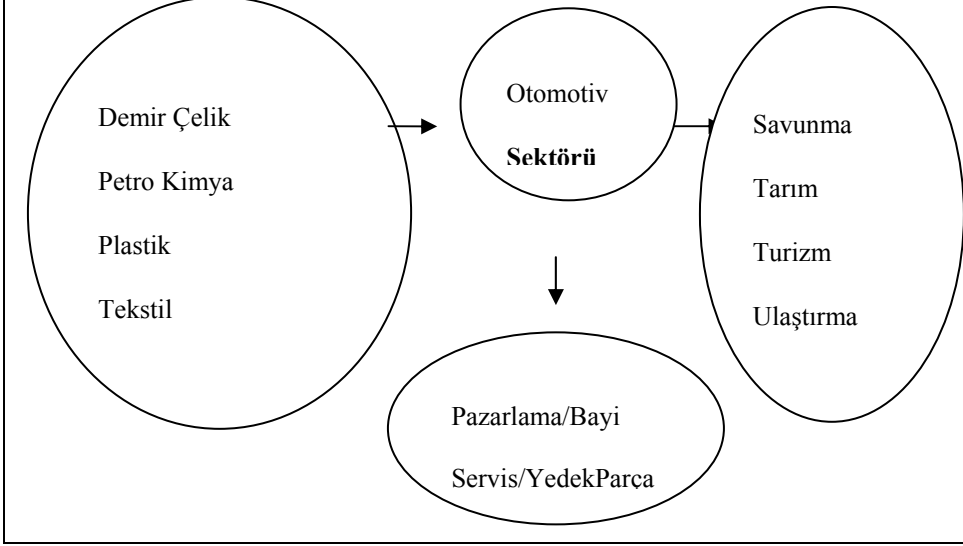
Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret Yılları, Rapor 2005/2.

4. Türkiye’de Otomotiv Sektörü Dış Ticaret Dengesi (1993-2004)

Dünyanın birçok bölgesinde olduğu gibi Türkiye’de de otomobil üretimi, toplam otomotiv üretiminin çoğunluğunu oluşturmaktadır. Türkiye’nin iç pazar gibi uluslar arası pazarlara da yönelik olarak otomobil üreterek satması iç pazardaki olumsuz değişimlerden daha az etkilenmesi ve üretimin aksamalara uğramaması anlamına gelmektedir.

Şekil 1’de de görüldüğü üzere Otomotiv Sektörü ekonomik gelişmede bir lokomotif, sürükleyici sektör durumundadır. Demir çelik, petro kimya, lastik, tekstil, cam, elektrik-elektronik ve makine imalatı gibi birçok sektörden ürün alır, bunları işler ve üretim neticesinde savunma, tarım, turizm, ulaştırma, alt yapı ve inşaat gibi birçok sektörde kullanılmak üzere lokomotif vazifesi görür (Tezer, 1995: 130). Bu sektörler dışında pazarlama, servis, yedek parça, finans, sigorta ve akaryakıt gibi daha birçok alandaki ek katkısı ile önder konumdadır (OSD, 1994: 1).

Şekil 1
Otomotiv Sektörünün Ekonomiye Katkısı



Kaynak: “Otomotiv Ana ve Yan Sanayiinde İhracat Stratejisinin Temel İlkeleri”, Rapor 1998/7. OSD.

Otomotiv sektörü, savunma sanayiinin temelidir. Sürekli ve güvenilir tek vergi kaynağıdır. Türkiye’de karayollarında ve turizmdeki gelişme, hızlı kentleşme ve tüketim biçiminin değişimi, yüksek genç nüfus oranı nedeni ile otomobilde potansiyel talep vardır. Bu talep yerli üretim tarafından karşılanmalıdır, aksi takdirde ithalat için gerekli döviz ihtiyacı artacaktır. Ayrıca otomotiv sektörünün, diğer sektörlerle olan ilişkisi nedeniyle kalkınmada zincirleme etkisi ve lokomotif görevi vardır (Cengiz, 1999: 233).

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 (OSD, 1993: 1).

Gerek üretim aşamasında kullanılan girdiler açısından, gerek 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 yönüyle otomotiv sektörü, sanayileşmiş ülkelerde olduğu gibi ülkemizde ve gelişmekte olan bir çok ülkede özel önem kazanmıştır (Özertem, 1998: 77).

Türkiye’deki otomotiv sektöründe 1990’lı yıllarda başlayan 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.

İhracatın sürekli artan seyri, yeni proje ve tasarımlar sayesinde gün geçtikçe devam etmektedir. Aynı dönemdeki ithalatın seyrine bakıldığında, 1996 yılında Gümrük Birliği ile yükselmeye başlamış ve 2000 yılının özel makro ekonomik koşullarında artan talebe bağlı olarak, 8.276 milyon dolar ile en üst düzeyine ulaşmıştır. Ancak, aynı yıl sonunda 10 milyar dolar dolayındaki aşırı cari açık sonucu yaşanan krizler sonucu 2001 yılında 2.574 milyon dolar ile son 8 yılın en düşük düzeyinde gerçekleşmiştir. 2002 yılında döviz kurlarındaki artışın, enflasyon değerlerinin altında kalmasının ithalatın yeniden artışında önemli etkisi olduğu söylenebilir (Yeldan, 2003: 102).

Otomotiv dış ticaretinde AB+EFTA ülkelerinin önemli bir payı bulunmaktadır. 2003 yılında AB+EFTA ülkeleri ile ihracat 4.090 milyon dolar iken ithalat 6.048 milyon dolar olmuştur. 2.042 milyon dolarlık dış ticaret açığı meydana gelmiştir. 2002 yılı itibarıyla, AB+EFTA ülkeleri ile ihracat 2.806 milyon dolar, ithalat ise 3.263 milyon dolar olmuştur. Buna göre toplam dış ticarete bu ülkelerin payı %74, ihracatta %65 ve ithalatta ise daha yüksek bir oranda ve %83 olmuştur. Bu pay Gümrük Birliği sonrası sürekli bir artış içindedir. 2001 yılında döviz kurların aşırı artması ve krize bağlı olarak pazarın daralması, ithalatın yavaşlamasına ve AB ülkeleri ile olan dış ticaret içinde ihracatın payının, son 10 yılın en yüksek seviyesine (%53) çıkmasına neden olmuştur.

2002 yılı toplam otomotiv ihracatı 4.319 milyon dolar, ithalatı ise 3.908 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. 2001 yılında 901 milyon dolar olan dış ticaret fazlası 2002 yılında 411 milyon dolar olmuştur.

AB+EFTA, Uzak Doğu, NAFTA ve Doğu Avrupa ülkeleri toplam Türkiye ihracatının %75.6’nı, ithalatının ise %95.9’nu oluşturmaktadır. Toplam otomotiv ithalatının %83.5’i AB ülkelerinden yapılırken, bu ülkelere yapılan ihracat, toplam ihracatın %65’i seviyesindedir. AB ülkeleri ithalatı içinde en büyük pay %26 ile Almanya’ya aittir. Daha sonra sırasıyla, %19.5 Fransa ve %12.9 ile İtalya yer almaktadır. Aynı şekilde, ihracatın %19.8’i Almanya’ya yapılmaktadır. AB ülkeleri ile dış ticaretimizde en fazla açık İngiltere’ye aittir.

NAFTA Ülkelerinin toplam ithalat içindeki payı %2.2 ihracat içindeki payı ise %2.5’dir. Uzak Doğu ülkelerinin ithalattaki payı %8.4 iken, ihracattaki payı ise %0.1’dir. U.Doğu Bölgesi’nin aksine, Doğu Avrupa ülkelerinin, ihracatta %8’lik pay alırken, ithalattaki payı ise sadece %1.8’dir.

DİE dış ticaret verilerine göre, otomotiv sektöründe dış ticaret dengelerinin kısmen de olsa kurulmaya başlandığını görülmektedir. Sektörler arasında otomotiv sanayii ihracatı 2002 yılında ikinciliğe yükselmiş iken, 2003 yılında da bu durumunu artarak korumaktadır. Türkiye İhracatçılar Meclisi verilerine göre, 2003 yılında ihracat 2002 yılına göre %41 oranında bir artış gerçekleştirmiştir.

Ancak 2000 yılındaki yüksek talebin arkasından 2001 ve 2002 yıllarında %80'lere varan yüksek bir oranda çöken iç pazarın, sektörün rekabet gücü ile üretim potansiyelinde yarattığı büyük tahribat önem taşımaktadır. Sektörün otomobilde %85 ve toplam üretimde ise %70'ler düzeyine varan ihracatı bir başarı ise de bunun sürdürülebilmesi, ancak iç pazarda istikrarlı bir talep yapısının kurulması ile söz konusu olacaktır.

Tablo 5'e göre, 2003 yılında Türkiye'nin otomotiv sektöründeki toplam ihracatı 6.095 milyon dolar, ithalatı ise 7.345 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Dış ticaret açığı ise, 1.250 milyon dolar olmuştur. Otomotiv sektörünün 2004 yılı rakamları incelendiğinde ise otomotiv sektörü ihracatı 9.906 milyon dolar ve otomotiv sektörü ithalatı 13.278 milyon dolardır. Dolayısıyla dış ticaret açığı 3.372 milyon dolar olmaktadır.

Otomotiv sektörü dış ticaret açığı değerleri 2003–2004 yılları arasında % 100'ün üzerinde artış göstermesine rağmen otomotiv sektörü Türkiye'de ihracat rekoru kırmış ve 2005 yılında da 10 milyar doların üstüne çıkacağı tahmin edilmektedir.

Otomotiv sektöründeki 2003 yılı ithalat rakamları incelendiğinde, Tablo 4.01'e göre, Almanya 2.035 milyon dolar ile ilk sırada iken, ikinciliği 1.369 milyon dolar ile Fransa almaktadır. İhracat rakamlarına bakıldığında, Almanya 1.061 milyon dolar ile yine ilk sırada yer alırken, Fransa 798 milyon dolar ile ikinci sıradadır. AB ülkelerine yapılan toplam ihracat 4.019 milyon dolar ve toplam ithalat 6.043 milyon dolardır. Bu rakamlar ışığında Almanya, AB ülkeleri içinde ithalatta %33. ihracatta ise %26'lık bir payla ilk sıradadır.

5. Sonuç

Otomotiv Sektörü ekonomik gelişmede bir lokomotif, sürükleyici sektör durumundadır. 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 görür.

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.

Otomotiv sektörü, 1989’da başlayan hızlı gelişmeyle birlikte, 2003 yılı itibarıyla, Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olarak gıda ve tekstil sektöründen önce 1. büyük sektör durumundadır.

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 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 önemdedir. Türkiye’nin yüklendiği uluslararası misyon kendi isteği dışında ve kaçınılmazdır. Buna göre Türkiye, bölgesinde ekonomik ve sosyal açıdan güçlü ve lider bir ülke olmak durumundadır. Türkiye’nin bu misyonu için güçlü ekonomiye sahip olması ve milli gelirini istikrarlı bir şekilde arttırarak halkının refah düzeyini yükseltmesi, sanayileşmeye bağlıdır.

Bu sanayiinin 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 sanayii 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 lokomotifini 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 son olarak 1998-1999 dönemindeki krizlerde otomotiv ürünlerine olan talep %50’ler düzeyinde azalma göstermiştir.

İç pazarda güvenilir bir talep yapısını oluşturacak istikrar sağlanmadan sektörün sürdürülebilir bir ihracat yapısına kavuşması da mümkün değildir. Uluslararası pazardaki aşırı rekabet ve aşırı kapasite varlığı gibi faktörler karşısında Türkiye’deki otomotiv sektörünün yalnız ihracat ile büyümesi beklenemez.

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.

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.

Kaynakça

- Cengiz, E. (1999), *Uluslararası Pazarlarda Tutundurma ve Uluslararası Otomotiv Firmalarının Türkiye’deki Tutundurma Faaliyetlerine İlişkin Bir Uygulama*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- DTM (1999), *Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayii*, DTM Yayınları, Ankara.
- <http://www.osd.org.tr> (16.03.2004)
- <http://www.uib.org.tr> (25.03.2004)
- OSD (1993), *Türkiye için Otomobil Sanayiinin Önemi*, Rapor 1. OSD Yayınları, İstanbul.
- OSD (1994), *Türkiye’de Otomotiv Sanayiinde Gümrük Birliğinin Gerçekleştirilmesi*, OSD Yayını, Ankara.
- OSD (1998), “Otomotiv Ana ve Yan Sanayiinde İhracat Stratejisinin Temel İlkeleri”, Rapor 7.
- OSD (1999), *Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Raporu: 5*. İstanbul.
- OSD (2000), *Otomotiv Sektöründe İthalatın Değerlendirilmesi*, İstanbul.
- OSD Haber Bülteni, Aralık 2003.
- Özertem A. (1998), *Gümrük Birliği ve Otomotiv Sektörü*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tezer, E. (1995), *Gümrük Birliği ve Otomotiv Sanayii*, Esbank, Yayın No:6.
- Tezer, E. (2003), “Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaretin Değerlendirilmesi”, *OSD Yayınları*, İstanbul.
- Tiken, F. (2005), “Turkish Automotive Industry”, *TSKB Research*, İstanbul.
- Tuncay, A. (2001), *Otomotiv Sektörü ve Türkiye’de Otomobil Üreten Üç Firmanın Finansal Analizi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- Uludağ İhracatçı Birlikleri (UIB) Raporu, Aralık 2003.
- Yeldan, E. (2003), *Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi*, İletişim Yayınları, Ankara.

