

TÜRKİYE'DE OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNİN SEKTÖREL ANALİZİ*** Yakup İÇİNGÜR******Ali ÇENGELCİ*****Gazi Üniversitesi Teknik Eğitim Fakültesi Otomotiv Anabilim Dalı-Beşevler/Ankara****ÖZET**

Bu çalışmada, Otomotiv endüstrisinin kısa tarihçesi, Dünyada otomotiv endüstrisinin durumuna genel bir bakış, Türkiye otomotiv endüstrisinin bugüne kadar geçirdiği aşamalar, bugünkü durumu analiz edilerek, endüstri kuruluşları, üretimleri, gelirleri, vergileri ve istatistiki bilgileri ile Türkiye'deki otomotiv endüstrisinin mevcut durumu ortaya konmuştur.

Değişik kaynaklardan elde edilen bulgular, tablolar, grafikler ve şekillerle açıklanmıştır. Bu istatistiki bilgiler ile, otomotiv sektörünün tarihi aşamalardan geçerken uğradığı değişimler ortaya konarak, sektörün geleceğine ilişkin analizler yapıp, geleceğe yönelik tahminlerde bulunulmuştur.

Anahtar kelimeler: Otomotiv Endüstrisi, Otomotiv İstatistikleri

THE SECTORIAL ANALYSIS OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN TURKEY**ABSTRACT**

In this study, the short history of the automotive industry, a short look to the general aspect of the automotive industry around the world, the phases of the automotive industry in Turkey up to now, and the current position of the automotive industry in Turkey are analyzed and the industrial institutions, their productions, incoming, taxes, statistical information and the current position of the automotive industry in Turkey has been studied to put forward. The information has been gathered from different kinds of resources and explained with tables, graphics and figures, with these statistics, the changes that the automotive industry has been met during the historical phases can be seen more clearly and as a result of this it will be possible to make guests about the future.

Key words: Automotive industrial, automotive statistic

1. GİRİŞ

Tarihçeler geçmiş olaylardan geleceğe yönelik yararlı dersler çıkartmaya yardımcı olur. Bu makalede Türkiye'de otomotiv endüstrisinin geçmişte geçirdiği aşamalara değinip, etkilenmeleri görüp, bugünkü durumunu ortaya koyup, durum analizi yapılarak önümüzdeki yıllarda uygulanacak politikaların belirlenmesi hedeflenmiştir.

Yapılan araştırmalar sonunda çıkartılan tablolar ve grafikler Türkiye'de uygulanan politikalar ile beraber değerlendirildiğinde, bu politikalardan sektörün etkilenmeleri görülebilmekte ve analiz yapılabilmektedir.

İlk kuruluşu 1960'lı yıllara kadar uzanan otomotiv endüstrisinin geçirdiği aşamaları, hükümetlerin politikaları ve belgelerin ışığında inceleyerek sektörümüzün tarihçesini ve bugünkü durumunu belirterek geleceğe umutla bakabilmek, yeni politikalar belirleyebilmek için yapılan bu çalışma sektörümüz hakkında gerekli bilgileri vermektedir.

Dünyada sektörün tarihi aşamaları incelenerek, geldiği bugünkü durumu analiz edilerek Türkiye için gerekli olan uygulamaları ve yapılması gereken yenilikleri belirlemek mümkündür.

2. DÜNYADA OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ**2.1. Otomotivin Evrensel Tarihine Genel Bakış**

İnsanlık VIII. yy. itibariyle tekerleği taşıma aracı olarak kullanılmaya başladı. XIV. yüzyıl ortalarından itibaren, araba denen bu tekerlekli taşıtlara süspansiyon sistemi düşünüldü ve uygulanmaya başlandı. XVI. yüzyıl sonlarında ise, dört ve sekiz desteğe dayanan, manzarayı kapamayan çatı şekilleriyle üstleri kapatılmaya da başlandı [1] .

XIV. ve XV. yüzyıla kadar gerçekleştirilen teknolojik gelişmeler hep kişiseldi, organize yenilikler değildi. Teokratik rejim devletleri uzun yıllar devam eden savaşlar nedeniyle fakir düşüyorlardı. Savaşların neden olduğu açlık, sefalet ve katliamlar insanları acımasızca yok ediyordu. XV. yüzyılda yapılan Rönesans hareketleri teknolojik gelişmelerde bir kıpırdanma getirdi. XV. yüzyılda madenlerin işleme ve üretim tekniklerinin gelişmesi ile birlikte o günlerin teknolojisyle, önce bazı takım tezgahların yapılmasına yönelik faaliyetler hız kazandı.

Henry Ford'un çabalarıyla gerçek anlamda seri üretime 1903'de Amerika Birleşik Devletleri'nde geçilmiştir. Ford firması tarafından on dokuz yılda, on beş milyon otomobil üretilmiştir.

Fransa'nın üç büyükleri olan Peugeot, Citroen ve Renault, 1920'lerde üretime başlamıştır. 1925'de toplam üretimin % 40'ını Citroen sağlamakta iken bu yıllarda kurulan, yeni bir Fransız şirketi olan Simca 1930'lara kadar hızla büyümüştür.

1939'lara gelindiğinde otomotiv endüstrisi I. Dünya savaşında olduğu gibi yine savaş malzemesi imali için çalışılmaya başlamıştır. Bu savaş için özel imal edilen motorlu araçlar içindeki Williys Owerland tarafından gerçekleştirilen çift diferansiyelli Jeep'in askeri alanda daima çok özel bir yeri olmuştur [3] .

Genel anlamda Otomotiv sektörünün kronolojik gelişimi aşağıdaki sıralamaya uygun olarak gerçekleşmiştir.

1920 Amerika Birleşik Devletlerinde Ford fabrikalarında kütleli üretim.

1950 Avrupa'da ürün farklılaşmasına dayalı üretim.

1970 Japonya'da yalın üretim.

1970 Gelişen pazarlarda Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa firmalarının yatırımları (Güney Amerika, Meksika, Türkiye).

1980 Japonya'nın Dünya pazarlarına girmesi ve Amerika Birleşik Devletleri ile Avrupa'da yeni yatırımlara yönelmesi.

1990 Güney Kore'de üretimin hızla gelişmesi ve Doğu Avrupa ile gelişen diğer pazarlarda yeni yatırımlar yapması.

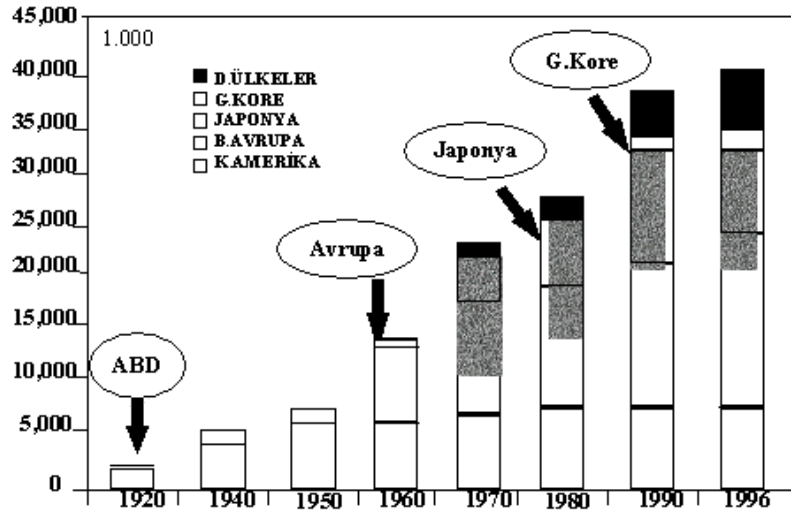
2000 Asya-Pasifik bölgesinde yeni yatırımlar.

Türkiye'de;

1970 Avrupalı firmaların yatırımları

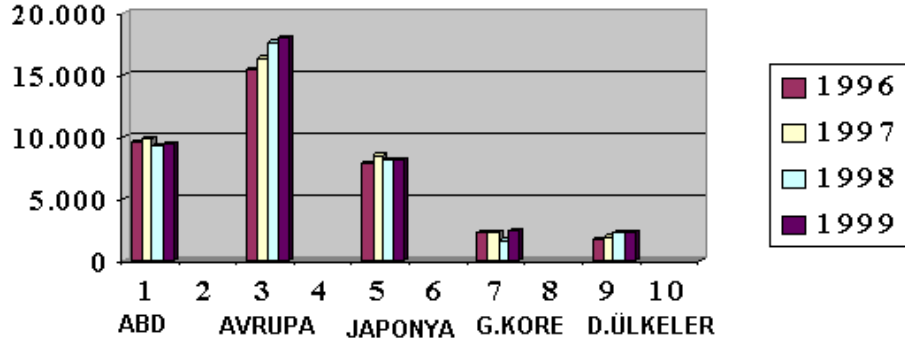
1990 Japon ve Güney Kore firmalarının yatırımları.

Dünyada Otomotiv Sanayinin Gelişimi (1920-1996)



Şekil 2.1. Dünya otomotiv endüstrisinin gelişimi (1920-1996) [4] .

Dünyada 1996 yılına kadar otomotiv sektörünün gelişimi Şekil 2.1'deki grafikte verilmiştir. 1996 yılından 1999 yılına kadar otomobil üretimine ilişkin gelişmeler, Şekil 2.2'deki grafikte gösterilmiştir..



Şekil 2.2. Dünyada otomobil üretiminin gelişimi (1996-1999) [25] .

3. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Osmanlı İmparatorluğunda XIX. yüzyılın başlarındaki en önemli gelişme zamanının Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından yaptırılmış olan sayım cetvelleridir. 1913 ve 1915 yıllarını kapsayan bu çok önemli sanayi sayımının sonuçları 1917 yılında yayımlanmıştır [7] .

Osmanlı hanedanlarından büyük kabul görmüş olan otomobil üretiminin ilklerinden biri, ülkeye Sultan II. Abdülhamit devrinde özel izinle girmiştir. Ülkeye otomobil girişi II. Meşrutiyetten sonra hızla artmış ve Nazırlara, (o devrin bakanlarına) birer otomobil tahsis edilmiştir.

I. Dünya Savaşı'ndan hemen sonra İstanbul'un işgali sırasında Amerika'lılar, Sirkeci rıhtımında bulunan depolarında American Foreign Trade adı altında yarı resmi bir teşekkül kurmuşlardır.

1924-1925 yıllarında Türk asıllı beyaz Ruslardan Aynvefa firması, Ford marka otomotiv ürünlerini Türkiye'de pazarlamaya başlamıştı. 1927 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) bir kanun çıkarttı. Bu yasaya göre; İstanbul'da bir anlamda serbest bölge kurulacaktı. Bu yasanın maddi sıkıntılar bakımından uygulanması çok zor olsa da 1928'de hükümetle Ford Motor Company arasında 25 yıllık bir sözleşme yapıldı. Ford Motor Co. 1929'da İstanbul Tophane'de kendisine tahsis edilen bölgede montaj işine başladı.

1953 ve 1954'lerde bu düşünceden doğan montaj kıpırdanmaları montaj veya otomotiv ürünlerinin yurt içinde üretilmelerine doğru bir eğilimi ülke gündemine soktu.

Koç Holding'in çabalarıyla 1966 Aralık ayında, fiber-glass dolgusuyla, 'Anadol' marka otomobilin ilki Otosan kapısından çıkmıştı. 1984'e kadar geçen 18 yılda 87 bin adet üretilmişti.

1960'lardan sonra daha bir planlı olmaya çalışan Türkiye'nin ikinci Beş Yıllık Kalkınma Süreci 1968'de başlıyordu. Bu planda ilk olarak karayolu taşıt talebinin karşılanmasında yurt içi imkanların tam olarak kullanılması hedeflenmişti. İkincisi ise, bunların yerli imalatla gerçekleşmesini öngörüordu [9] .

Koç grubu, Türkiye'de üretilecek modelin Fiat 124 olmasında İtalya'nlarla karar kılmışlardı. Daha sonra Oyak, bu küçük model arabanın piyasada mücadele edemeyeceğini duyurması üzerine; Fransız Hükümeti'nin de olumlu yaklaşımı üzerine akılcı davranarak projeyi Renault'a çevirmiştir.

3.1. Türkiye'de Otomotiv Endüstrisinin Üretim Kapasiteleri

Trafik; yol, taşıt ve insan unsurlarından oluşmaktadır. Türkiye'de yük taşımacılığının % 91'i ve yolcu taşımacılığının % 94'ü karayolu ile yapılmaktadır.

Türkiye'deki üretici firmaların tam kapasite de çalışmadığı görülmektedir. En yüksek kapasite kullanımı otomobil üretiminde olmaktadır. Çizelge 3.1.'de Türkiye'de üretim yapan firmaların kapasite ve üretim değerleri verilmiştir. 2000 yılı için ortalama kapasite kullanım oranı %78 civarındadır.

Çizelge 3.1. Türkiye'de otomobil üreticisi firmaların 2000 yılı kapasite durumları [25] .

FİRMALAR	OTOMOBİL	%	KAMYON	%	KAMYONET	%	OTOBÜS	%	MİNİBÜS	%	TOPLAM	%
A.HONDA	30.000	4	0	0	0	0	0	0	0	0	30.000	3
A. ISUZU	0	0	7.200	12	2.400	4	0	0	1.000	3	13.200	1
B.M.C.	0	0	10.000	17	5.000	8	500	10	5.000	15	21.500	2
CHRYSLER	0	0	4.500	8	4.500	7	0	0	0	0	9.000	1
FORD OTOSAN	25.000	4	14.400	25	10.000	16	0	0	15.000	44	64.400	7

HYUNDAI ASSAN	100.000	14	0	0	15.000	24	0	0	5.000	15	120.000	13
KARSAN	0	0	0	0	15.000	24	0	0	5.000	15	25.000	3
M.A.N.	0	0	1.500	3	0	0	1.000	20	0	0	3.750	0
M. BENZ TÜRK	0	0	8.100	14	0	0	2.100	43	0	0	10.200	1
OPEL	25.000	4	0	0	0	0	0	0	0	0	25.000	3
OTOKAR	0	0	0	0	3.200	5	0	0	3.200	9	6.700	1
OTOYOL	0	0	5.500	9	2.500	4	0	0	0	0	12.200	1
O. RENAULT	160.000	23	0	0	0	0	0	0	0	0	160.000	17
TEMSA	0	0	7.000	12	6.000	9	1.300	27	0	0	15.600	2
TOFAŞ	250.000	36	0	0	0	0	0	0	0	0	250.000	27
TOYOTASA	100.000	14	0	0	0	0	0	0	0	0	100.000	11
T. TRAKTÖR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35.000	4
UZEL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30.000	3
TOPLAM	690.000	74	58.200	6	63.600	7	4.900	1	34.200	4	931.550	100

3.2. Otomotiv Endüstrisinde Talep Artışının İthalatla Karşılama Durumu

Türkiye de toplam talebin karşılanmasında yerli üretimin yetersiz kalmasıyla açık ithalat ile karşılanmaktadır. Yerli üretim 1995-1999 yılları arasında toplam talebin % 94 - % 72'sini karşılayabilmıştır. 1999 yılında kapasite kullanım oranı % 74 iken yerli üretim toplam talebin % 72 'ini karşılamış olup % 28'si ithalat ile karşılanmıştır (Çizelge 3.2).

Çizelge 3.2. 1995,1999 Yılları otomobilde talep artışları ve ithalat durumları.

	1995	1996	1997	1998	1999
Yerli Üretim	326556	329337	399917	405002	325297
İthalat	21.651	57.479	125.025	111.536	131.215
Toplam	348207	386816	524942	516538	456512
İthalat/ Toplam	6	14	23	21	28

Çizelge 3.2 deki sonuçlara göre;

1995-1998 yılları arasında talep'e bağlı olarak yerli üretim artmış olup,

ithalat 1997 yılına kadar yükselerek pazar payı % 23 yükselmiş, 1998 yılında % 21 olarak yer almış,

1999 yılında yerli üretim % 8 azalırken, ithalat % 176 artmış,

Türkiye otomotiv sektöründe istihdam edilen çalışanlar ve bunların sınıfları çizelge 3.3.'de görüldüğü gibi dağılım göstermektedir. Sektördeki toplam çalışan sayısı 1997-1998 yıllarında en fazla olduğu görülmektedir. Türkiye'deki 1997-1998 yılları üretimine bakıldığında üretimin diğer yıllara oranla artış olduğu görülmektedir (Çizelge 3.2.). 1999 yılında da üretim azalmış ve buna bağlı olarak çalışan sayısında da azalmıştır.

Çizelge 3.3. Türkiye'de otomotiv endüstrisinde çalışanların istihdamı [25] .

Yıllar	1994	1995	1996	1997	1998	1999
İşçi	16.929	18.800	20.238	23187	22879	20189
Memur	2.666	2.807	3.404	4025	4019	4215
İdareci	499	661	678	894	612	789
Mühendis	974	1.069	986	1358	1402	1621
İdareci Müh.	547	508	534	598	739	709
Genel Toplam	21.615	23.845	25.840	30.062	29.651	27.523

4. OTOMOBİL SATIŞLARINDA VERGİLERİN TOPLAM GELİRE ETKİLERİ

Türkiye'de mevcut yaklaşık 4 milyon otomobil, 7 milyon toplam araç parkı ile her yıl pazara sunulan yeni otomobiller, devlete yılda 5 milya \$ vergi geliri sağlamaktadır. Bu gelir;

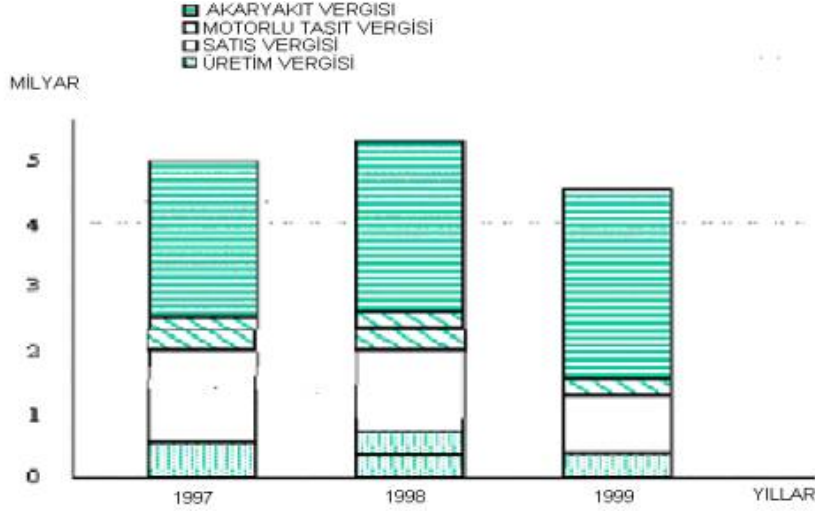
- Ana ve yan sanayisindeki üretimden alınan vergi,

- Satış vergisi (KDV + Taahhüt alım vergisi)
- Akaryakıt tüketiminden alınan vergi,
- Yıllık motorlu taşıt vergisidir.

4.1. Türkiye'de Vergi Gelirlerinin Değişimi

1998 yılında yaklaşık 550.000 adete ulaşan otomobil talebi, ekonomik kriz nedeni ile 1998 ve 1999 yıllarında % 22 dolayında azalarak, 450.000 bin adete kadar düşmüştür.

Bunun sonucu sektörden sağlanan yıllık vergi geliri 1999 yılında, 1998 yılına göre yaklaşık 1 milyar \$ azalmıştır. Bu vergi kaybı, düşük üretimden dolayı gelecek vergilerin azalmasından ve akaryakıt tüketiminin yeterince artış göstermemesinden kaynaklanmıştır (Şekil 4.1.).



Şekil 4.1. 1997-1999 Yıllarında Türkiye'de vergi gelir değişimi.

Çizelge 4.1 de görüldüğü gibi taşıt vergileri yıllara göre bakıldığında artmaya devam etmektedir.

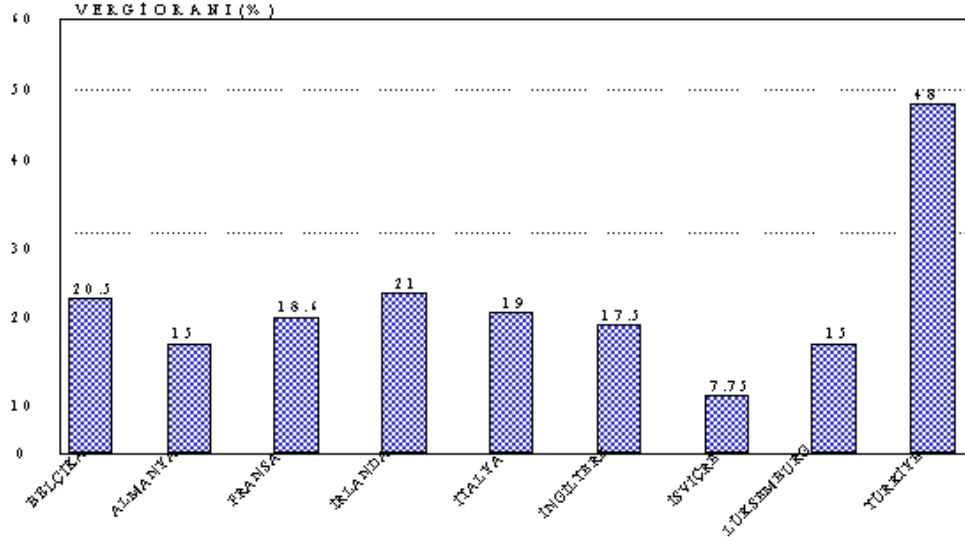
Çizelge 4.1. 1998-2000 Yılı Taşıtların Net Ağırlığına Göre Vergiler.

TAŞITLARIN NET AĞIRLIĞI	1998	1999	2000
950 KG VE DAHA AŞAĞI	123.370.000	219.350.000	333.630.000
951-1200 KG'A KADAR	206.010.000	366.280.000	557.110.000
1201-1600 KG'A KADAR	288.350.000	512.680.000	779.780.000
1601-1800 KG'A KADAR	412.030.000	732.580.000	1.114.250.000
1801 KG VE DAHA YUKARI	494.450.000	879.130.000	1.337.150.000
1500 KG'A KADAR	94.200.000	167.480.000	254.730.000
1501-3500 KG'A KADAR	117.690.000	209.250.000	318.260.000
3501-5000 KG'A KADAR	141.450.000	251.490.000	382.510.000
5001-10000 KG'A KADAR	188.710.000	335.520.000	510.320.000
10001-20000 KG'A KADAR	216.820.000	385.500.000	586.340.000
20000KG VE DAHA YUKARI	264.080.000	469.530.000	714.150.000
15 KİŞİYE KADAR	117.690.000	209.250.000	318.260.000
16-25 KİŞİYE KADAR	141.450.000	251.490.000	382.510.000
26-35 KİŞİYE KADAR	169.880.000	302.040.000	459.400.000
36-45 KİŞİYE KADAR	216.820.000	385.500.000	586.340.000
46 KİŞİ VE DAHA YUKARI	246.080.000	469.530.000	714.150.000

4.2. Avrupa Topluluğu Ülkelerinde Otomobil Satış Vergileri

Türkiye'de otomobil satışından alınan ortalama % 48 oranındaki aşırı vergi yükü otomobil talebinin gelişmesini baskı altında tutmaktadır. Hiçbir Avrupa Topluluğu üyesi ülkede, otomobil alımında tüketici tarafından ödenen toplam vergi % 21 düzeyini aşmamaktadır (Şekil 4.2) [25] .

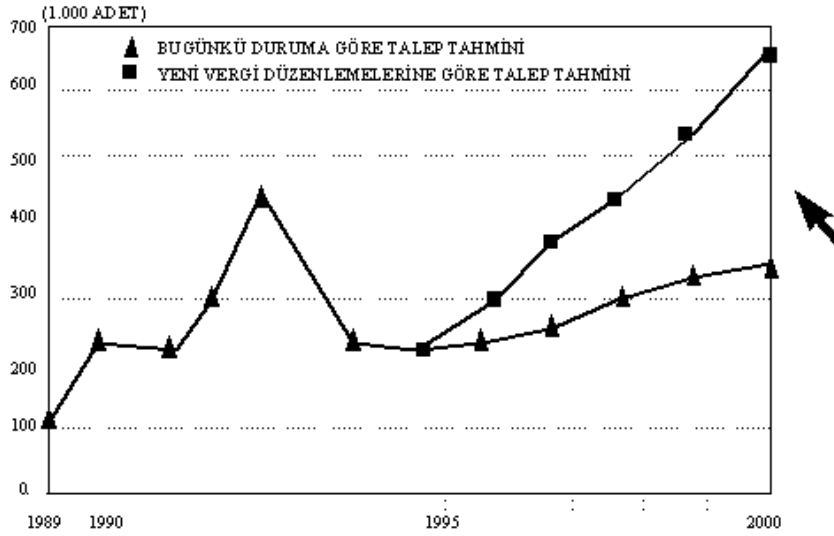
İç talep artışının baskı altında tutulması otomobil üretimini ekonomik ölçeklerin gerisinde bırakmakta ve uluslararası rekabet gücüne ulaşmasını engellemektedir.



Şekil 4.2. Avrupa topluluğu ülkelerinde otomobil satış vergileri.

4.3. Vergi Politikalarına Göre Otomobil Talebinin Durumu

Türkiye'de otomobil satış vergilerinin, Avrupa Topluluğuna üye ülkelerde uygulanmakta olan ortalama düzey olarak alınan toplan vergilerin % 23'e indirilmesi otomobile olan talebi artıracaktır (Şekil 4.3).



Şekil 4.3. Otomobil talebinin vergi politikalarına göre değişimi (1996-2000).

Toplam vergi yükünün % 48 olarak devam ettirilmesi ile 2000'li yıllara varıldığında toplam talepte % 34'lük bir artma tahmin edilmekte olup vergi yükü Avrupa Topluluğu ülkeleri düzeyi olan % 23 dolaylarına indirildiğinde 2000'li yıllarda toplam talepte % 130'luk artma tahmin edilmektedir [24].

5. OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNDE İHRACAT STRATEJİLERİ

2000 Ekim ayında geçen yılın aynı ayına göre ihracat miktar indeksi % 8.8, ihracat fiyat indeksi % 6.9 düşmüş, ithalat miktar indeksi % 39.7, ithalat fiyat indeksi % 1.1 oranında artmıştır.

Çizelge 5.1. Türkiye'de 1999-2000 yılları ithalat ve ihracatın karşılaştırılması.

Değişim Oranı (%)	Miktar		Fiyat	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
2000 Eylül Ayına Göre	-1.5	15.9	-1.0	-0.7
1999 Eylül Ayına Göre	-8.8	39.7	-6.9	1.1
	12.5	35.6	-4.7	5.5

10 Aylık Ortalamalara Göre				
12 Aylık Ortalamalara Göre	13.4	32.6	-5.4	5.1

Çizelge 5.1'de görüldüğü gibi 2000 Ekim ayında 12 aylık ortalamalarına göre, ihracat miktar indeksi % 13.4, ithalat miktar indeksi % 32.6, ithalat fiyat indeksi ise % 5.1 oranında artarken, ihracat fiyat indeksi % 5.4 oranında gerilemiştir.

6. SONUÇ

Türkiye'de mevcut 4 milyon otomobil parkı ile her yıl pazara sunulan yeni otomobiller, devlete yılda 5 milyar \$ dolayında vergi geliri sağlamaktadır. Bu gelir ana ve yan sanayide üretimden alınan vergiler, satış vergisi (KDV + taşıt alım vergisi), akaryakıt tüketiminden alınan vergiler ve yıllık motorlu taşıt vergileridir.

Ancak bu vergi talebin ve üretimin düşmesinden dolayı 1999'da 1 Milyar dolar civarında azalmıştır.

Avrupa Topluluğu ülkelerinde otomobil satış vergileri karşılaştırıldığında, Türkiye'de otomobil satışında alınan ortalama % 48 oranındaki vergi yükü aşırıdır. Bu vergilerin aşırı olması otomobil talebinin artmasını baskı altında tutmakta ve otomobil üretimini ekonomik ölçeklerin gerisinde bırakmakta, uluslararası rekabet gücüne olumsuz yönde etkilemektedir. Buna karşılık hiçbir Avrupa Topluluğuna üye ülkede otomobil alımında tüketici tarafından ödenen toplam vergi % 21 düzeyini aşmamaktadır. Türkiye'de otomobil satış vergilerinin, Avrupa Topluluğuna üye ülkede uygulanmakta olan ortalama % 23 düzeyine indirilmesi, 2000'li yıllarda toplamda % 170 oranında iç talebi artırması tahmin edilebilir.

Buna bağlı olarak satışlardaki artış, sektörden sağlanan toplam vergi gelirinin artmasını sağlayacaktır. Taşıt alım vergisinin azaltılmasının yol açacağı yüksek talep ve artan sanayi üretimini ile 1999-2001 yılları arasında, vergi gelirleri toplam 1.51 milyar \$ dolayında artış göstereceği tahmin edilebilir.

Türkiye'de üretim yapan firmaların mevcut talep artışına karşılayabilecek kapasiteye sahip olduğu görülmektedir. Ülkemizde ithal edilen araçlara karşı hiçbir kota uygulaması bulunmamaktadır. Gümrük birliğinde imzalanan şartları karşılayan bütün araçlar ithal edilebilmektedir. Bunun sonucu olarak insanımız yerli araç yerine aynı maliyete yakın ithal araçları tercih etmektedir. Talebin büyük bir kısmı ithalat ile karşılanmakta ve ithalatın toplam pazardaki payı her sene artmaktadır.

Otomotiv endüstrisinin ülke ekonomisi ve teknolojik gelişme için önemi büyüktür. Ekonomik gelişmede lokomotif ve sürükleyicidir. Ekonomi için stratejik önem taşımaktadır. Savunma sanayisinin temelini oluşturmaktadır. Üretim, kalkınma, istihdam ve teknolojik gelişmeye doğrudan katkıda bulunmaktadır. Otomotiv endüstrisinin ülke ekonomisi için sürekli ve güvenilir tek vergi kaynağıdır.

2000'li yılların ortalarına doğru ithalatın, otomobil pazarındaki payı, eğer gerekli düzenlemeler yapılmaz ise, Türkiye'de ithalatın toplam pazardaki payı en az % 50 düzeyine çıkacaktır.

Türk otomotiv endüstrisinin rekabet edilebilir hale gelebilmesi için her iki önemli koşulun gerçekleşmesi gerekir; Bunlar, talepte artış, kapasitelerde-üretimde artıştır.

Otomotiv endüstrisinin diğer ülke endüstrileriyle rekabet edilebilir adetlere ulaşabilmesi için kapasite artırıcı yatırımlar desteklenmeli, özel teşvikler verilmeli, sermaye birikiminin oluşmasına imkan tanınmalıdır. Böyle kalite yönünden ihraç edilebilir olduğuna inandığımız otomotiv endüstrisi kendi mamullerinde, optimum adetlerde üretim yapmaktan dolayı fiyatlar yönünden de uygunluk sağlanabilecektir.

Gümrük birliği ile birlikte ithalatın artması beklenen bir sonuçtur. Ancak gerçekleşme beklenenin çok üstünde olmuştur. Sürekli ve aşırı bir hızla artan ithalata karşı, gerçekçi döviz kuru ve tarife dışı bazı engeller uygulanarak düzenleme yapılabilir ve pazardaki genişleme Türkiye'de kurulu otomotiv endüstrisi lehine yönlendirilebilirdi. 1993 yılında artan ithalat, 1994 yılında uygulamaya konulan "Tarife Dışı Engeller" ile önemli oranda azalmıştır. 1993-1994 yıllarında ithalatın payı otomobilde % 23'den % 12'ye ve hafif ticari araçlarda ise % 46'dan % 36'ya düşmüştür.

Türkiye'de otomotiv endüstrisi, pazarda makul ölçülerdeki ithalat ile rekabete hazırdır. Türkiye'de pazar hacmi henüz 456 bin adet dolayında iken pazarda ithalatın pay ve pazar hacmi çok daha yüksektir. Bunun devamı halinde ana ve özellikle yan sanayinin zarar görmesi kaçınılmazdır.

Otomotiv pazarında ithalatın haksız rekabet yaratmayacak şekilde düzenlenmesi için, Dış Ticaret Müşterarlığı'nın koordinasyonunda Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Hazine Müşterarlığı'nın koordinasyonunda Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Hazine Müşterarlığı tarafından gerekli önlemlerin ivedilikle uygulanması zorunlu bulunmaktadır. Bu amaçla yeni bir mevzuat hazırlığına gerek bulunmamakta ve ancak mevcut mevzuatın tam olarak uygulanmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Türkiye nüfus ve yüzölçümünde İngiltere veya İspanya'da daha ileri olmasına rağmen üretimde çok gerilerde kalmaktadır. Aynı seviyesinde üretim yapabilmesi için kapasitesini % 300 artırmalı ve kapasitesini de tam kullanılabilir hale getirmelidir.

KAYNAKLAR

- 1) Azcanlı, E., 1995, Türk Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi, Panel Matbaacılık, İstanbul.
- 2) James, P.W., Daniel, T.J., Daniet R., Çeviri O.S.D., 1993, Dünyayı Değiştiren Makine, İstanbul.
- 3) O.S.D.yayınları, Otomotiv Sanayi'nin Tarihçesi, Sayı: 16.
- 4) M.M.O., 1997, 5. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, Bursa.

- 5) O.S.D. yayınları, 1997, Statistics Yearbok.
- 6) UN, 1993, Demographic yearbook.
- 7) Uner, C., 1971, Türkiye'de Otomotiv Sanayii'nin Tarihçesi, Mühendis Makine Dergisi, Sayı: 166.
- 8) Kırac, C., 1970, Türkiye'de Otomotiv Endüstrisinin Doğuşu (Bildiri) Montaj Sanayi Semineri, İstanbul.
- 9) Yıldırım, M., 1984, Türkiye'de Otomotiv Sanayi'nin Doğuşu, Gelişmesi ve Bugünkü Durumu (makele).
- 10) Tayanç, T., 1973, Sanayileşme Sürecinde 50. Yıl, İstanbul.
- 11) Akyüz, N., 1970, Türkiye'nin Sanayileşmesi ve Montaj Sanayi (Bildiri), Montaj Sanayi (Bildiri), Montaj Sanayi Semineri, İstanbul.
- 12) O.S.D. yayınları, 1997, RAPOR 1997/1998.
- 13) O.S.D.yayınları, Yıllık 2000 İstatistiki Bilgiler Bülteni.
- 14) T.C.Resmi Gazetede, 1993, T.C.Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Araçların İmal, Tadilat ve Montajı.
- 15) T.C.Resmi Gazete, 1993, T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Trafiğe İLK Çıkacak Motorlu Araçlar İçin Egzost Gazları Emisyon Değerleri Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Tebliğ, Tebliğ No 96/126-127.
- 16) T.C. Resmi Gazete, 1997, T.C.Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tekerlekli Araç ile Bu Araçlara Takılan ve/veya Araçlarda Kullanılan Aksam ve Parçalar ile İlgili Teknik Mevzuatın Uygulanmasına Dair Yönetmelik, Sayı 22874.
- 17) T.C.Resmi Gazete, 1997, T.C.Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tip Onay Yönetmeliği, Sayı 22982.
- 18) Türk Standartları Enstitüsünün TSE Teknik Kurulunun 1996 Kararları, TS 1207/Nisan 1996.
- 19) O.S.D.yayınları, 1997, Motorlu Araçlar Teknik Mevzuatı, Rapor 1997/4.
- 20) T.C.Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 1987, Otomotiv Sanayii'ni Yönlendirme Komisyon Raporu, I. Sanayi Şurası, Ankara.
- 21) O.S.D.yayınları, 1997, Türk Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bilgiler Bülteni, yayın 30.
- 22) O.S.D. yayınları, 1996, RAPOR 1996/4.
- 23) M.M.O., 1991, III. Otomotiv ve yan sanayii sempozyumu bildiriler kitabı. Yayın no: 146/1.
- 24) Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları (2000-2001)
- 25) [http: // www.osd.org](http://www.osd.org) internet adresi.(2001)