

**T.C.
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANA BİLİM DALI**

SALİH AKSU

**TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE
YÖNELİK VERGİ UYGULAMALARININ
DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ:

YRD. DOÇ. DR. HİLMİ ÜNSAL

KIRIKKALE – 2011

T.C.
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Salih AKSU tarafından hazırlanan “Türkiye’de Otomotiv Sektörüne Yönelik Vergi Uygulamalarının Değerlendirilmesi” başlıklı tez, jürimiz tarafından İktisat Anabilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak oy birliği ile kabul edilmiştir.

Prof. Dr. F. Rıfat ORTAÇ
Jüri Başkanı

Yrd. Doç. Dr. Hilmi ÜNSAL
Üye
(Danışman)

Yrd. Doç. Dr. Muzaffer DEMİRBAŞ
Üye

ÖZET

Bu çalışmada, Otomotiv sektörünün kısa tarihçesi, Dünya’da otomotiv sektörünün durumuna genel bir bakış, Türkiye otomotiv sektörünün bugüne kadar geçirdiği aşamalar, bugünkü durumu analiz edilerek, Türkiye’deki otomotiv sektörünün mevcut durumu ortaya konmuştur.

Otomotiv sanayinde yaşanan gelişmeler ülke gelirini doğrudan etkileyebilmektedir. Sağladıkları istihdam kapasitesi ile insanlara yeni iş imkanları sağlamakla birlikte kurulan otomotiv ana sanayinin yanında bir çok otomotiv yan sanayi sektörü de faaliyete geçmekte ve bu sayede ülke ekonomisine çok önemli katkı sağlanmaktadır. Otomotiv ana sanayi ve yan sanayi bütün ülkeler açısından olduğu kadar Türkiye için de önemli bir sektör konumundadır. Yarattığı istihdam kapasitesi, katma değer vergileri ve sağladığı ekonomik artışlar sayesinde ülkenin gelir düzeyini olumlu olarak etkilemektedir. Bu olumlu etkileri daha da arttırmak için ülke ekonomisinde uygulanan vergi teşvikleri gözden geçirilmeli ve yabancı sermayenin ülke içine girişine kolaylık sağlayacak bazı değişiklikler yapılması gerekmektedir.

Bu bağlamda çalışmada, otomotiv sektörüne yönelik vergi teşvik politikaları ve sübvansiyonlar araştırılıp, otomotiv sektörü kamusal destekleme açısından değerlendirilmiştir.

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 current position of the automotive industry in Turkey has been studied to put forward.

Developments which has been experienced at the automotive industry are able to reach the level that affect country income directly. This industry can provide new opportunity work with employment capacity automotive sector that create. Furthermore, beside automated main industry, many automated sub industry and automotive replacement part industry have into operations. Thus, it make very essential contribution to country economy. Automated industry and its sub industries are important for Turkey as other countries. It causes positive effects with employment capacity that this industry creates, additional value tax, increases on economic indicators on country income. To increase this positive developments much more, the tax incentives should be reconsidered and some changes should be made to attract foreign capital into Turkey.

In this thesis, the tax incentive policies and subventions for automotive sector have been researched, and the sector has been considered in terms of public support.

KİŞİSEL KABUL/AÇIKLAMA

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım “**TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK VERGİ UYGULAMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ**” adlı çalışmamı, ilmi ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazdığımı ve faydalandığım eserlerin bibliyografyada gösterdiklerimden ibaret olduğunu, bunlara atıf yaparak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu şeref ve haysiyetimle doğrularım.”

.../.../.....
Salih AKSU

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	III
ABSTRACT.....	IV
AÇIKLAMA.....	V
İÇİNDEKİLER.....	VI
ŞEKİL VE ÇİZELGELER DİZİNİ.....	IX
KISALTMALAR.....	X
GİRİŞ	

I. BÖLÜM

OTOMOTİV SEKTÖRÜ İLE İLGİLİ GENEL AÇIKLAMALAR

OTOMOTİV SEKTÖRÜ

1. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TANIMI VE KAPSAMI.....	1
1.1. OTOMOTİV ANA SANAYİ.....	2
1.2. OTOMOTİV YAN SANAYİ.....	2
2. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN ÖZELLİKLERİ.....	3
3. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TARİHİ GELİŞİMİ.....	9
4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN ÖNEMİ.....	14

TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

1. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ.....	16
1.1. 1960 – 1980 DÖNEMİ.....	18
1.2. 1981 – 1995 DÖNEMİ.....	20
1.3. 1996 – 2004 DÖNEMİ.....	23
1.4. 2005 – 2015 DÖNEMİ.....	25

2. TÜRK OTOMOTİV SANAYİNİN PİYASA YAPISI.....	27
2.1. ARZ VE TALEP.....	28
2.2. ÜRETİM VE KAPASİTE	30
2.3. İSTİHDAM VE VERİMLİLİK.....	35
2.4. MOTORLU ARAÇ PARKI VE OTOMOBİL SAHİPLİĞİ.....	37
3. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE DIŞ TİCARET.....	39
3.1. İHRACAT.....	39
3.2. İTHALAT.....	45
4. KRİZLERİN OTOMOTİV SEKTÖRÜNE ETKİSİ.....	46
5. SEKTÖRÜN REKABET GÜCÜ VE SORUNLARI.....	51

II. BÖLÜM

TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK VERGİ UYGULAMALARININ İNCELENMESİ

1. VERGİ VE TEŞVİK KAVRAMLARI.....	54
2. OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK VERGİLER.....	56
2.1. GELİR VERGİSİ VE KURUMLAR VERGİSİ.....	57
2.2. MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ.....	59
2.3. EK MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ.....	62
2.4. KATMA DEĞER VERGİSİ.....	63
2.5. ÖZEL TÜKETİM VERGİSİ.....	65
2.6. GÜMRÜK VERGİSİ.....	69
2.7. İSTİHDAM ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLER.....	71
2.8. AKARYAKIT ÜZERİNDEKİ VERGİLER.....	72
3. OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK TEŞVİK VE SÜBVANSİYONLARIN İNCELENMESİ.....	76
3.1. ARGE İNDİRİMİ.....	78
3.2. VERGİ TATİLİ.....	79
3.3. YATIRIM İNDİRİMİ.....	79

3.4.	İHRACATA YÖNELİK TEŞVİKLER.....	81
3.5.	HURDAYA AYRILAN TAŞIT ARAÇLARI İÇİN UYGULANAN TEŞVİK SİSTEMİ.....	84

III. BÖLÜM

OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK VERGİ UYGULAMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

1.	OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN YAPISAL AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	86
2.	VERGİLERİN SEKTÖRE ETKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	89
2.1.	TÜKETİM VERGİLERİNİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	92
2.2.	HURDA İNDİRİMİ UYGULAMASININ ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	95
2.3.	GÜMRÜK VERGİLERİNİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	97
2.4.	İSTİHDAM VERGİLERİNİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	100
3.	TEKNOLOJİK GELİŞMELERİN ETKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ...	103
4.	SEKTÖRE YÖNELİK DİĞER UYGULAMALARIN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	106
5.	VERGİ UYGULAMALARININ YABANCI SERMAYE AÇISINDAN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	109
6.	SONUÇ.....	112
	KAYNAKÇA	
	ÖZGEÇMİŞ	

ŞEKİL, GRAFİK VE ÇİZELGELER DİZİNİ

Şekil 1: Otomotiv Sektörünün Bağlantılı Olduğu Sanayi Dalları.....	4
Şekil 2: Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Gelişimi.....	17
Şekil 3: 2009 Yılı Motorlu Taşıt Parkı	38
Grafik 1: Türkiye Otomotiv Pazarı.....	26
Grafik 2: Toplam Pazar (Otomobil + Ticari Araç).....	46
Grafik 3: Otomotiv Yakıtlarındaki Dolaylı Vergi Tutarları, 2010 Yılı Ortalaması.....	73
Grafik 4: 31.12.2010 Tarihi İtibarıyla Dolaylı Vergilerin Çeşitli Enerji Ürünlerinin Tüketici Fiyatları İçindeki Payı.....	74
Grafik 5: Türkiye ve AB ülkelerinde akaryakıtlara uygulanan vergiler	75
Tablo 1: Yıllar İtibarıyla Dünya Motorlu Araç Üretimi.....	11
Tablo 2: Dünya Motorlu Araç Üretiminin Ülkeler İtibarıyla Yüzde Dağılımı.....	12
Tablo 3: Otomotiv Sanayi Firmalarının Üretim Adetleri.....	31
Tablo 4: 2009 ve 2010 Yılı Ekim Ayı Karşılaştırmalı Üretim Rakamları.....	32
Tablo 5: 2010 Yılı 10 Aylık Markalara göre üretim adetleri.....	33
Tablo 6: Yıllar itibarıyla dış ticaret rakamları.....	40
Tablo 7: 2007-2008-2009 Yılları ve 2009-2010 Ocak Ekim Dön. İhracat Tutarları....	41
Tablo 8: İhracat / Toplam Üretim.....	43
Tablo 9: Taşıt Araçları İhracatı.....	44
Tablo 10: Toplam Pazar (Otomobil + Ticari Araç).....	46
Tablo 11: Otomobil Pazarı AB ve EFTA Ülkeleri ve Türkiye Sıralaması.....	50
Tablo 12: Motorlu taşıtlar vergisi tarifesi.....	61
Tablo 13:Yıllar İtibarıyla KDV Oranlarındaki ve Tarifelerindeki Değişim.....	65
Tablo 14: Yıllar itibarıyla otomobile uygulanan ÖTV oranları.....	67
Tablo 15: Otomobil Satış Vergileri (%).....	73

KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı kısaltma ve simgeler birlikte aşağıda sunulmuştur.

- NACE :Uluslararası Ekonomik Sınıflamalar Sistemi
OSD: Otomotiv Sanayi Derneği
DPT: Devlet Planlama Teşkilatı
ÖİK: Özel İhtisas Komisyonu
AB: Avrupa Birliği
NAFTA: The North American Free Trade Agreement – Kuzey Amerika Ülkeleri
Serbest Ticaret Anlaşması
UİB: Uludağ İhracatçılar Birliği
OAİB: Orta Anadolu İhracatçı Birlikleri
İMKB: İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
AR-GE: Araştırma Geliştirme
ECO: Economic Cooperation Organization - Ekonomik İşbirliği Örgütü
BDT: Bağımsız Devletler Topluluğu
KEİB: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Belgesi
ABD: Amerika Birleşik Devletleri
OICA: Uluslararası Motorlu Taşıt Üreticileri Derneği
TOFAŞ: Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.
GATT: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
ACEA: Avrupa Otomotiv Üreticileri Derneği
BMAEK: Birleşmiş Milletler Komisyonunun İç Ulaşım Komitesi
ÖTV: Özel Tüketim Vergisi
MTV: Motorlu Taşıtlar Vergisi
KDV: Katma Değer Vergisi
TÜMOSAN: Türk Motor Sanayi ve Ticaret A.Ş.
OECD: Uluslar arası Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
OGT: Ortak Gümrük Tarifesi
URTEB: Uluslar arası Rekabet ve Teknoloji Birliği

GİRİŞ

Otomotiv sanayi, sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotifi olarak kabul edilmektedir. Sektörün ekonomideki sürükleyici etkisi diğer sanayi dalları ve ekonominin diğer sektörleri ile olan çok yakın ilişkisinden kaynaklanmaktadır. Otomotiv sanayi demir-çelik, petro-kimya, lastik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Turizm, altyapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araçlar sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Öte yandan otomotiv sektörü otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde geniş iş hacmi ve istihdam yaratan bir sektördür. Dolayısıyla bu sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir.

Sürekli gelişmekte ve değişmekte olan teknoloji karşısında hiçbir şey sabit kalmamaktadır. Bu kapsamda faaliyetleri sürekli artan Devletlerin klasik devlet anlayışı yerini zaman zaman müdahaleci devlet anlayışına bırakmıştır. Devletin ekonomik fonksiyonu ön plana çıkmış ve iktisadi kalkınmayı gerçekleştirme yönünde teşvik politikalarının önemli rol oynadığı ortaya çıkmıştır. Otomotiv sektörünün gelişimi ile ilgili olarak vergi politikalarının ve vergi teşviklerinin etkin kullanılması gerekmektedir.

Son zamanlarda yaşadığımız global kriz göstermektedir ki sanayi sektörü hızla küreselleşmekte ve tüm ekonomilerde önemli bir yer tutmaktadır. Bu kapsamda vergilendirme ve sübvansiyon açısından belirsizlikler bir hayli fazladır. Çalışmanın önemi bu noktada ortaya çıkmaktadır. Otomotiv sektörü iktisadi açıdan değerlendirilip, sektördeki vergi ve sübvansiyonların uygulama biçimleri araştırılıp doğru ve yanlış uygulamalara değişik bakış açıları ve çözüm önerileri getirilerek hem sektöre hem de tüketicilere ışık tutacak bilgiler ortaya konulmaktadır.

Üç bölümden oluşan çalışmanın birinci bölümünde; “Otomotiv Sektörü ile İlgili Genel Açıklamalar” başlığı adı altında otomotiv ana ve yan sanayi, sektörün önemi, özellikleri, tarihi gelişimi, ekonomiye katkısı incelenmiştir.

İkinci bölümde; “Türkiye’de Otomotiv Sektörüne Yönelik Vergi Uygulamaları ve Teşviklerin İncelenmesi” başlığı adı altında sektöre yönelik vergiler, türleri ve diğer çeşitli uygulamalar incelenmiş olup sektöre yönelik vergisel teşvikler ayrıntıları ile anlatılmıştır.

Son bölümde ise; vergilerin, vergisel teşviklerin ve diğer uygulamaların sektöre olan etkileri “Otomotiv Sektörüne Yönelik Vergi Uygulamalarının Değerlendirilmesi” adlı başlıkta ortaya konulmuştur. Sonuç kısmında tezin konusu ile ilgili değerlendirmelere ve önerilere yer verilmiştir.

I. BÖLÜM

OTOMOTİV SEKTÖRÜ İLE İLGİLİ GENEL AÇIKLAMALAR

OTOMOTİV SEKTÖRÜ

1. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TANIMI VE KAPSAMI

Otomotiv sektörü genel olarak, karayolu taşıt araçları (binek otomobili, otobüs, midibüs, minibüs, çekici, kamyon ve traktör) ile bu araçların imalatında kullanılan parçaları imal eden bir sanayi dalı olarak tanımlanmaktadır. Otomotiv sanayi, demir-çelik, petro-kimya, lastik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve bu sektörlerdeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Bu sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir. Ulaştırma ve tarım sektörlerinin gereksinim duyduğu her çeşit motorlu araç buradan sağlanırken, sektör, kendi bünyesi dışında hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleriyle de yakından ilişkilidir.¹

Avrupa Topluluğu bünyesinde NACE-351 kodu altında incelenen otomotiv sanayi, motorlu araçların imalat ve montajını içermektedir. Bu kapsama otomobil, otobüsün yanı sıra havacılık, elektronik ve savunma sanayileri de girmektedir. 1974 yılında kurulan Otomotiv Sanayi Derneği (OSD) ise otomotiv sanayini çekici, kamyon, kamyonet, otomobil, otobüs, minibüs, midibüs olarak sınıflandırmaktadır.

Gerek üretim aşamasında kullanılan girdiler ve gerekse nihai ürün itibariyle gelişmiş ve gelişmekte olan bütün ülkelerin ulaştırma sisteminde yük ve yolcu taşıma ihtiyaçlarını karşılayacak karayolu taşıtlarını imal eden otomotiv ana sanayi, günümüzde dünya ekonomisinin en önemli sektörlerinden biri olup; endüstriyel kalkınmanın itici gücü olarak değerlendirilmektedir.²

¹ Elmas, Pınar: Otomotiv Sektör Profili, İzmir Ticaret Odası, Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Müdürlüğü, A & G Bülten, Mart 2005, s. 1

² Orhan, Osman Z.; Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi'nin ve Otomotiv Yan Sanayi'nin Rekabet Gücü, İstanbul Ticaret Odası, 1997-54, s. 81

Otomotiv sanayi, ekonominin önemli sektörlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Otomotiv sanayi ekonomide yeni iş sahalarının açılmasına katkıda bulunarak istihdam olanakları yaratmaktadır. Otomotiv sanayinin ülkedeki pek çok sanayi ile kuvvetli bağları olması nedeniyle kamu maliyesi için önemli bir gelir kaynağı olarak görülmektedir.³

1.1. OTOMOTİV ANA SANAYİ

Motorlu karayolu taşıtları, yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, yük veya yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere belirli teknik mevzuata göre üretilmiş bulunan iki veya daha fazla lastik tekerlekli araçlardır. Bu araçları üreten sanayi ana sanayi olarak adlandırılmaktadır.⁴ Motorlu taşıt aracı; niteliği, malzeme yapısı, süreci, teknolojisi ve üretim yeri farklı olan 5.000 dolayında parçanın, ortak kalite yönetimi ve verimlilik anlayışı ile üretimi ve bir araya getirilmesi ile ortaya çıkar. Otomotiv ana sanayi grubu içerisinde değerlendirilen başlıca ürünler binek otomobil, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, midibüs ve traktörlerdir.⁵

1.2. OTOMOTİV YAN SANAYİ

Motorlu karayolu taşıtları için belirli teknik mevzuata veya ana sanayi tarafından belirlenmiş niteliklere uygun aksam veya parça üreten sanayi de yan sanayi olarak adlandırılır.⁶

Yan sanayi, ana sanayi üretici firmaların kendi üretim programlarına almadıkları ürün ve yarı ürün parçalarını üreten sanayi dalı olarak da adlandırılmaktadır.⁷ Otomotiv

³ Ünsal, Nejla, Otomotiv Sanayinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik, Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları:392, Ankara 1989, s. 15

⁴ Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı-DPT:2550-ÖİK:566, Karayolu Taşıtları İmalat Sanayi ÖİK Raporu, Ankara, 2001, s. 25

⁵ Bayraktar, Sibel Kumbasar, Otomotiv Sektörü, İMKB Araştırma Müdürlüğü, Ekim 1995, s. 3

⁶ Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı-DPT:2550-ÖİK:566, Karayolu Taşıtları İmalat Sanayi ÖİK Raporu, Ankara, 2001, s. 26-27

⁷ Sönmez, Ayper, Otomotiv Yan Sanayinin Hedef Pazarlara İhracat İmkanları, Akt: Orhan, Osman Z.; Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi'nin ve Otomotiv Yan Sanayi'nin Rekabet Gücü, s. 81

ana sanayi sektöründeki gelişmelerle birlikte ön plana çıkan otomotiv yan sanayi, sürekli gelişme sürecine girerek ekonomilerin ihmal edilmez sektörleri arasına girmiştir. Yan sanayinin oluşmasının başlıca sebebi, ana sanayi firmalarının ürettiği ürünün bünyesine giren çeşitli parçaların ana sanayi üretim sürecinin dışında kalarak daha ekonomik maliyetle üretilmesidir. Ana sanayi bu parçaları üretebilecek kapasiteye sahip olsa bile, parçanın küçük ölçeklerde yapılması, parçanın üretilmesi için hammadde hazırlanması, makinelerin yeni üretim şekline ayarlanmasının maliyetinin yüksekliği gibi nedenlerle yan sanayine sipariş edilmektedir.⁸

Tamamlanmış bir aracın fiyat ve kalite açısından rekabet edebilirliği büyük ölçüde ilgili yan sanayi ürünlerinin fiyat ve kalite üstünlüğüne bağlı olduğundan, güçlü bir otomotiv sanayi güçlü bir yan sanayiyile mümkün olmaktadır. Yan sanayinin oluşmasını sağlayan ana sanayidir. Diğer bir deyişle yan sanayini oluşturan güç ana sanayi firmalarının yan sanayine olan talebidir. Birbirine tam bağımlı olan bu iki grubun işlevleri birbirinden farklıdır. Yan sanayinin üretim özelliği imal etmek, ana sanayinin üretim özelliği ise monte etmektir. Diğer bir deyişle, yan sanayinde faaliyette bulunan firmaların işlevi üretim yapmak, ana sanayinde yer alan firmaların işlevi ise tüm aksam ve ara elemanları birleştirerek bir taşıt imal etmektir.

Otomotiv yan sanayi, ekonomiye yaptığı doğrudan katkılar yanında, ekonomik ve sosyal yapıya da pek çok olumlu katkı sağlamaktadır. Gelişmiş bir otomotiv sanayini yan sanayiden ayrı düşünmek mümkün olmadığı gibi, yan sanayini de sadece yerli taşıt araçları imalatçalarına yedek parça ve ekipman sağlayan bir sektör olarak düşünmek mümkün değildir. Sektörün bunun ötesinde birçok ithal araca yedek parça temin eden ve ihracatta döviz girdisi sağlayan boyutlarının olduğu da göz önüne alınarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

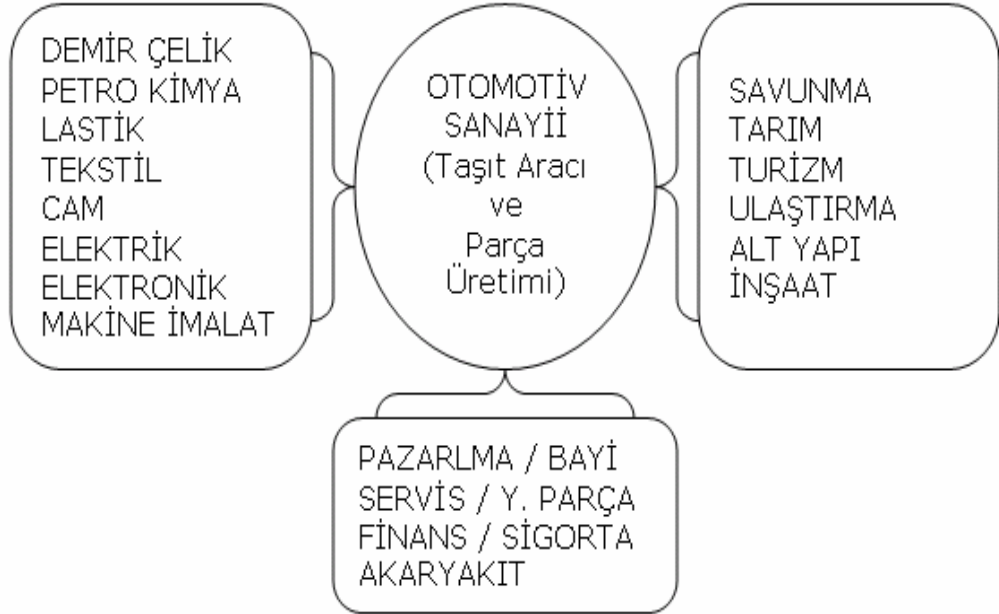
2. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN ÖZELLİKLERİ

Sanayileşmenin tarihi buhar gücünden itibaren içten patlamalı motorun tekerleklere verilmesi başarıldıktan sonra ekonomide büyük gelişmeler ve değişimler yaşanmıştır. Böylece otomotiv sektörünün ekonomideki önemi hızlı bir şekilde kendini

⁸ Elmas, Pınar, Otomotiv Sektör Profili, Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Müdürlüğü, İzmir Ticaret Odası, s. 7

göstermiştir. Günümüzde ekonomide hem ileriye-geriye bağlantılarıyla, hem yarattığı istihdamla hem de milli gelir içerisindeki payı ile ekonominin önemli sektörü haline gelmiştir.⁹

Şekil 1: Otomotiv Sektörünün Bağlantılı Olduğu Sanayi Dalları¹⁰



Sektörün ekonomide etkin olmasının nedeni, diğer sanayi dalları ve ekonominin diğer sektörleri ile olan çok yakın ilişkisidir. Günümüzde bilgi ve iletişim sektörlerindeki hızlı gelişmelerle bilginin hızlı ve kolay iletilmesi ana ve yan sanayi firmaları arasında daha sağlıklı ilişkiler kurulmasına ve işbirliğinin geliştirilmesine olumlu katkı sağlamaktadır. Otomotiv sanayi demir-çelik, petro-kimya, lastik, tekstil, cam ve elektrik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı konumdadır. Aynı zamanda bu sektörlerdeki teknolojik gelişmeyi de desteklemektedir. Turizm, altyapı, savunma, inşaat ile ulaştırma ve tarım sektörlerinin gerek duyduğu her çeşit motorlu araçlar sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Otomotiv sektörü kendisi dışında, ham madde ve yan sanayi ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde geniş iş hacmi ve istihdam

⁹ Bilgin, Vedat, Türk Otomotiv Sanayinin Yapısı ve Sorunları Araştırması, Türk Metal Sendikası Araştırma Dizisi - 2, s. 38

¹⁰ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT – Uzmanlık Tezleri, Yayın No: DPT 2495, Kasım 1999, s:43

yaratmaktadır.¹¹ Bu sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir. Otomotiv sektörü motorlu taşıt aracı üreten bir sanayidir. Dünyada toplam motorlu taşıt üretiminin yaklaşık % 70'ini otomobil üretimi oluşturmaktadır. Türkiye'de de bu oran geçerlidir. Otomobil üretimi, diğer motorlu taşıtlara göre çok daha yüksek adetlerde yapılır. Bu suretle otomobil üretimi, güçlü bir yan sanayini oluşturarak diğer taşıtların üretimine de destek olur. Bu nedenle otomobil üretimi, otomotiv sanayinin temelidir.¹²

Karayolu taşıt araçları sanayi buldukları ve faaliyet gösterdikleri ülkelerin ekonomilerinde etkin bir rol oynamaktadır. Ekonomiye yaptığı doğrudan katkılar yanında, birlikte var olduğu yan sanayi ile ekonomik ve sosyal yapıya dolaylı olarak da pek çok olumlu katkıda bulunmaktadır. Otomotiv sektörü sanayileşmek isteyen bir ülke için en güçlü sektörlerden biri olarak görülmektedir. Otomotiv sektörü, sektörün ileriye doğru bağlantı etkisinin yüksekliği, yerli ürünle ithal malları arasındaki ikame esnekliğinin yüksekliği, dolayısıyla sektörü ilgilendiren hemen her parametre değişikliğinin cari işlemler dengesini doğrudan etkilemesi nedeniyle oldukça önemlidir.¹³

1886 yılında ilk otomobilin Karl Benz ve Gottlieb Daimler tarafından üretilmesinden günümüze kadar geçen süre içerisinde üretim sistemlerinde üç önemli gelişme yaşanmıştır. Bu gelişme emeğe dayalı üretim, seri üretim, esnek üretim veya literatürde daha genişçe kabul görmüş ifadeyle yalın üretim sistemi olarak sınıflandırılabilir. Öncelikle şunu söylemek gerekir ki, otomotiv sanayinde tüm ülkeler için ve her zaman geçerli olacak ideal tek bir üretim sistemi yoktur. Doğrusu, ülke sanayinin üretim örgütlemesinde etkili olabilecek ekonomik, siyasal ve toplumsal yapı ülkeler arasında farklılık gösterdiği gibi ülke içerisinde de değişik zamanlarda çok farklılık arz edebilmektedir.¹⁴

¹¹ <http://www.kobifinans.com.tr/tr/sektor/011002/13652> (Erişim: 26.02.2009)

¹² İMKB, Otomotiv Sektörü, Sektör Araştırmaları Serisi/No:1, Ekim 1995, s. 5

¹³ Bilgin, Gazi, Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayi ve Türkiye Otomotiv Sanayinin Durumu, DTM Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Ankara, 1999. s. 19 - 22

¹⁴ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT, 2495, Kasım 1999, s. 37

Otomotiv Sanayi küresel nitelikte ve yoğunluğu yüksek bir sanayi dalıdır. Dünya çapında 6 ülkeye ait 20 civarında şirket, üretim ve ticaretin %90'ından fazlasına sahiptir ve bu nedenle üretim de küresel bir nitelik arz etmektedir.¹⁵

Otomotiv sektörü, en çok Ar-Ge çalışmasının yapıldığı sanayi kollarından biridir. Sektör kuruluş aşamasında olduğu kadar faaliyetleri devam ederken de rekabet edebilmek için teknolojik yenilikleri yakalamak zorundadır.

Genel anlamda sanayileşmede, dar anlamda ise otomotiv sanayinde başarıya ulaşmak için yalnızca iyi teknoloji seçmek ve kullanmak yeterli değildir. Aynı zamanda ithal edilen teknolojilerden ve var olan bilgi birikiminden hareketle yeni teknolojilerin üretilmesi, yeni fikir ve buluşların desteklenerek geliştirilmesi ve teşvik edilmesi gerekmektedir

Teknolojik gelişmeleri izleyerek, üretimin; tekniğin en ileri aşamasına uygun bir biçimde gerçekleştirilmesi özellikle liberal ekonomilerde dahili piyasalardaki talebi devamlı canlı tutacağı gibi, dış pazardaki rekabet şansının da artmasını sağlayacaktır. Günümüzde geçerli olan rekabet koşulları, gerek ana üretim firmalarını, gerekse yan sanayi firmalarını, en modern teknolojileri yerli olarak üretmek veya ithal etmek durumunda bırakmaktadır. En iyi teknolojiyi uygulama zorunluluğu, üretici firmaları Ar-Ge çalışmalarına ve kalite kontrolüne önem vermeye zorlamaktadır.

Otomotiv sanayinde uygulanan üretim teknolojisi sistemleri genel olarak; “emek yoğun üretim”, “seri üretim” ve “esnek üretim”/ “yalın üretim” sistemleri olarak üç başlıkta sınıflandırılmaktadır.

Otomobilin, ilk olarak 1886 yılında üretiminden 1908 yılında Henry Ford'un T-Modeli (Model-T) üretime geçirmesine kadar olan devrede uygulanan üretim teknikleri bu isimle adlandırılabilir. Söz konusu yıllarda otomobil üretmek üzere Avrupa ve

¹⁵ Sütbakan, İlker Mustafa, Otomotiv Yan Sanayi, Gemi İnşaatı Yan Sanayinin Geliştirilmesinde Nasıl Kullanılır?, Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu,24-25 Aralık 2004, s. 57

Amerika’da yüzlerce firma faaliyet göstermektedir. Bir işletmenin üretim miktarı yılda 1.000 adetten daha az olup, söz konusu araçlar birbirinden farklı özelliklere sahiptirler. Ürünler, tamamen siparişe dayalı, dolayısıyla küçük ölçekte ve standart dışı olarak üretilmektedir. Üretim, yüksek oranda vasıflı işçilikle, çok sayıda küçük işletmelerde yapılmakta olup, genelde bütün parçalar ve tüm araç, çok amaçlı tezgâhların kullanımıyla aynı işletme içerisinde yapılmaktadır. Emek yoğun üretim, siparişe dayalı olarak küçük ölçeklerde yapıldığından üretim maliyeti oldukça yüksek olmaktadır. Ayrıca, her bir araç adeta prototeyp (tek örnek) gibi çok az sayıda üretildiğinden, söz konusu araçları tanımlayacak genel özelliklerden, yani standardizasyondan bahsetmek mümkün değildir. Ayrıca küçük ölçekli işletmelerin AR-GE ye, yeni teknolojiye yatırım yapmaları da güçtür. Günümüzde küçük sayıdaki çok lüks araçların veya özel yarış arabalarının üretim anlayışı nispeten emek yoğun bir üretim sistemine benzemektedir.¹⁶

Ancak, 1908 yılında Amerikan otomotiv sanayinde Henry Ford tarafından başlatılan ve seri üretimin başlangıcı olarak kabul edilen T-Modeli otomobil üretimi projesiyle, yukarıda bahsedilen eksiklikler giderilerek otomotiv sanayinin öncülüğünde, tüm sanayilerde yeni bir dönem başlamıştır.

Seri üretimin başlangıcı olarak kabul edilen 1908 yılında Henry Ford’un, T Modeli arabanın çok sayıda üretimi için yaptığı üretim hattı düzenlemesiyle (seri üretime geçiş) otomotiv sanayinin öncülüğünde tüm sanayilerde yeni bir dönem başlamıştır. Seri üretim; hareket eden bir montaj hattı ve yüksek oranda iş bölümüne dayalı, sermaye yoğun, üretim hattı üzerinde çok basit işlemler yapan vasıfsız veya yarı vasıflı işgücüsüyle yüksek miktarlarda ve standart ürünlerin üretildiği bir üretim sistemidir. Otomotiv sanayinde, seri üretim sistemlerinin uygulamasıyla sağlanan üretkenlik artışı ve daha düşük maliyette üretim, bu ürünlere yönelik kitlesel talebin oluşmasında etkili olmuştur.¹⁷

Ölçek ekonomilerine göre, üretim kapasitesi arttıkça birim maliyetler düşer. Yalnız bu potansiyel ölçek ekonomilerini gösterir. Gerçekten birim maliyetlerin ölçek

¹⁶ Bedir, Atila, Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, DPT, 2660, Kasım 2002, s.33

¹⁷ Tekin, Mahmut; Nuri Ömürbek; Hasan Bülbül, Otomotiv Sektöründe Teknolojik İşbirlikleri Üzerine Bir Araştırma, Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi 7/3. 2005, s. 56

arttıkça düşmesi tam kapasite veya tam kapasiteye yakın düzeyde üretim yapılması ile sıkı bir şekilde ilişkilidir.

1960'lı yıllarda, Japon Toyota fabrikası öncülüğünde başarılı olan yalın üretim sistemi kısa zamanda tüm Japon otomotiv firmalarınca uygulanmış, zamanla ABD ve Avrupa'da gelişmiş seri üretici firmalar da kendi sistemlerini hızlı bir şekilde buna uyarlamaya çalışmışlardır. Yalın üretim sisteminin, Japon otomotiv sanayinin kısa sürede oldukça gelişmiş ABD ve Avrupa otomotiv sanayine göre rekabet üstünlüğüne kavuşmasında çok önemli bir etken olduğu kabul edilmektedir.

Talepte olabilecek dalgalanmalar veya tüketici tercihlerindeki değişimlerden önemli ölçüde etkilenmeyecek şekilde ürün çeşitliliğine gidebilecek bir fabrika içi yapılanmayı ifade eden, esnek üretim sistemi olarak da adlandırılan, yalın üretim sistemi, aslında söz konusu işlerden daha geniş kapsamlı olarak, üretici-tedarikçi ve üretici-satıcı ilişkilerini de kapsamaktadır. Dolayısıyla, yalın üretim sistemi, tedarikçi-üretici-satıcı üçlüsü arasında yüksek bir örgütlenme düzeyi anlayışını ifade etmektedir.

Yalın/esnek üretim sistemlerinde tam zamanında üretim ve tedarik yöntemi ile, sık aralıklarla ve düşük miktarda, diğer bir deyişle anlık üretim ihtiyacına göre bir tedarik yapılmaya çalışıldığından fabrika içi stoklar asgariye indirilmeye çalışılmaktadır. Bilgisayar destekli üretim ve tasarım yapılması ve üretimde geniş olarak robot kullanımı üretimin esnekliğini artırmaktadır.¹⁸

Yalın üretim anlayışında işçiler, birçok işte uzman ve sorun çözücü olarak görülmektedir. Çok yönlü vasıflar geliştirebilen işçilere ömür boyu iş güvencesi şeklinde ödüllendirme düzeni ve üstün yetenek temelini esas alan ücret anlayışı mevcuttur. Bu tür uygulamayla, diğer işçilerin de çok yönlü yetenek geliştirmeleri özendirilmektedir. Bu üretim sisteminde grup çalışmasına önem verilmektedir. Grup, işyeri temizliğinden kalite kontrolüne kadar çalıştığı fabrika bölümünün tüm işlerini yapmaktadır. Ayrıca grup üyeleri belirli zamanlarda da fabrikadaki iş düzeni, kullanılan

¹⁸ Tekin, Mahmut; Nuri Ömürbek; Hasan Bülbül, Otomotiv Sektöründe Teknolojik İşbirlikleri Üzerine Bir Araştırma, Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi 7/3. 2005, s. 58

teknoloji, kalitenin yükseltilmesi gibi teknik ve idari konularda önerilerde bulunmakta ve sürekli iyileşme amaçlanmaktadır. Söz konusu öneriler büyük bir özenle değerlendirilmekte ve önerisi önemli bulunan personele maddi ve manevi ödül verilmektedir. Bu tür yapılanmaya kalite çemberleri veya sürekli geliştirme anlayışı denilmektedir.¹⁹

Günümüz otomotiv sanayinde çok yoğun bir rekabet yaşanmaktadır. Bu rekabet, gelişmiş pazarlarda yüksek teknolojiye sahip yeni model geliştirme, gelişmekte olan pazarlarda ise alım gücüne uygun araç üretimini zorunlu kılmaktadır. Özellikle doymuş pazarlarda satışları müşteri eğilimleri belirlemekte ve daha sık aralıklarla ürün geliştirme başarımı önem kazanmaktadır. Ayrıca, otomotiv ürünlerinde uluslararası çevre normlarına uygunluk, güvenlik, hafiflik, yakıt tasarrufu ve kompozit malzeme kullanımı öne çıkmaktadır.²⁰

3. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TARİHİ GELİŞİMİ

Dünya otomotiv sanayinin gelişim sürecinde her firma, coğrafi koşullar, iklim ve tüketicinin talepleri doğrultusunda kendi ekolünü yaratmış ve kendi üretim tekniklerini geliştirmiştir.²¹ Sanayileşmeleri birkaç asır geriye giden batı ülkelerinde 19. asrın sonları ve 20. asrın başlarında imalata alınıp kullanıma arz edilen motorlu kara taşıt araçlarının, diğer taşıt araçlarına nazaran başta ulaşımda sürat ve esneklik olmak üzere pek çok üstünlükleri nedeni ile kitleler tarafından ilgi görmesi, otomotiv sanayinin süratli bir şekilde gelişmesine ve ülkeler arasında yayılmasına neden olmuştur.

Bu endüstri ürünlerinin birinci ve ikinci cihan harplerinde oynadığı önemli rol, gelişmiş ülkelerin bu sanayiye daha fazla önem vermelerine neden olmuş, böylece otomotiv sanayileri bir yönü ile de milletlerin savunma sanayilerinin vazgeçilmez bir parçası addedilerek, devlet tarafından yaşama ve gelişmeleri için özel himaye ve destek görmüştür.²²

¹⁹ Bedir, Atilla, Türkiye’de Otomotiv Sektörü Gelişme Perspektifi, Devlet Planlama Teşkilatı Yayın No:2660, Kasım 2002, s.16

²⁰ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT, 2495, Kasım 1999, s. 13

²¹ İMKB, Otomotiv Sektörü, Sektör Araştırmaları Serisi/No:1, Ekim 1995, s. 4

²² DPT, 3. İzmir İktisat Kongresi, Otomotiv Sanayi Çalışma Grubu Rapor ve Tartışmalar, 1993, s. 31

Batının hızla yükselen ekonomik düzeyi ve buna bağlı olarak gelişen kültür ve hayat standardı, bir taraftan traktör dahil ticari taşıt araçlarına fazlasıyla ihtiyaç gösterirken; diğer taraftan fertlerin hürriyet duygusu içinde gezip görme ve tatil yapma ihtiyacı, otomobil üzerine talebi yoğunlaştırmıştır. Özellikle içinde bulunduğumuz asrın ikinci yarısından sonra oluşan aşırı talebe paralel olarak, otomotiv endüstrisini rekabet koşulları içinde hızlı bir gelişme içine itmiştir.

Yüz yılı aşkın bir tarihi geçmişe sahip olan otomotiv sanayi 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.

Buhar gücüyle çalışan ilk araç, üç tekerlekli olarak ve esas itibarıyla silahları çekmede kullanılmak üzere 1769 yılında Fransız Yüzbaşı Nicholas Joseph Cugnot tarafından üretilmiştir. Ancak, saatteki hızı 3-4 km olan bu aracın çok yavaş ve fonksiyonsuz oluşu kullanımını engellemiştir. Daha sonra bu çalışmalar geliştirilmiş ve saatteki hızı 25 km'ye kadar çıkan buharla çalışan aracı yapılmıştır. 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 silindirli içten yanmalı benzinli motorun üretimini gerçekleştirmiştir. 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. 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren, yüksek hızlı pistonlu içten yanmalı motorların geliştirilmesine bağlı olarak, taşıt yapım çalışmaları giderek hızlanmıştır. Ford, ilk otomobilini 1896 yılında üretmiştir. Ucuz, güvenilir, kullanımı kolay ve ekonomik taşıt üretimi konusundaki en önemli atılım ise, yine Henry Ford tarafından, seri üretimin otomobil üretimine de uygulanmasıyla gerçekleştirilmiştir.²³

²³ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT, 2495, Kasım 1999, s. 3-7

19. yüzyılın sonlarında otomobil üretimiyle başlayan motorlu araç üretimi 1900 yılında yılda 9.500 adet olup, Amerika, Fransa ve Almanya’da yapılmakta idi. 100.000 adetlik üretime 1908 yılında, 1 milyon adetlik üretime ise 1915 yılında ulaşılmıştır. 1910 yılına kadar üretim emek yoğun bir nitelik arz etmiştir. Üretim, çok sayıda küçük atölyelerde, tamamen sipariş üzerine ve işletme başına oldukça düşük sayılarda standart dışı olarak gerçekleştirilmiştir. 1908 yılında, Ford’un Model-T üretimiyle seri üretime geçişi motorlu araç üretiminde önemli bir atılımın başlangıcını teşkil etmiş, bu yıllardan sonra üretimde hızlı bir artış sağlanmıştır.²⁴ Türkiye ucuz işgücü, Avrupa’ya ve diğer pazarlara yakınlığı nedeniyle Avrupa ve Japonya gibi ülkeler tarafından üretim için kullanabilecekleri bir merkez olarak düşünülmektedir.²⁵

Tablo 1: Yıllar İtibariyle Dünya Motorlu Araç Üretimi (1000 Adet)

	Almanya	Fransa	İtalya	İngiltere	ABD	Japonya	Diğer	Toplam
1900	2	3	0	0	4	0	0	9
1905	16	22	0	0	25	0	0	63
1910	13	38	0	14	187	0	3	255
1915	0	0	15	0	970	0	30	1.015
1920	0	40	21	0	2.227	0	94	2.383
1930	71	230	46	237	3.363	1	186	4.133
1940	72	0	0	134	4.513	51	172	4.492
1950	306	358	128	784	8.006	82	914	10.577
1960	2.055	1.370	645	1.811	7.905	814	1.889	16.488
1970	3.842	2.750	1.854	2.099	8.284	5.289	5.301	29.419
1980	3.879	3.378	1.612	1.313	8.010	11.043	9.330	38.565
1990	4.977	3.769	2.121	1.566	9.783	13.487	12.852	48.554
1991	5.035	3.611	1.878	1.454	8.811	13.245	12.895	46.928
1992	5.194	3.768	1.687	1.540	9.072	12.499	13.699	48.088
1993	4.032	3.156	1.277	1.569	10.898	11.228	14.626	46.785
1994	4.356	3.558	1.535	1.695	12.263	10.554	15.540	49.500
1995	4.667	3.475	1.667	1.765	11.986	10.196	16.227	49.983
1996	4.843	3.589	1.545	1.924	11.799	10.346	17.286	51.332
1997	5.023	2.577	1.815	1.940	12.131	10.975	20.544	55.005
1998	5.727	2.954	1.693	1.981	12.003	10.050	19.191	53.599
1999	5.688	3.180	1.701	1.976	13.019	9.985	20.986	56.535
2000	5.198	3.351	1.738	1.867	12.810	10.145	22.479	57.539
2001	5.692	3.629	1.580	1.685	11.425	9.777	22.602	56.390

Kaynak: www.osd.org.tr, Muhtelif Tarihteki Raporlar (Erişim: 17.10.2010)

²⁴ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT, 2495, Kasım 1999, s. 13-14

²⁵ Öztürk, Ferruh-Nursel, Otomotiv Yan Sanayi Tasarım Yeteneği Değerlendirmesi, Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt 10, Sayı 2, 2005, s. 36

Tablo 2: Dünya Motorlu Araç Üretiminin Ülkeler İtibariyle Yüzde Dağılımı

	Almanya	Fransa	İtalya	İngiltere	ABD	Japonya	Diğer	Toplam
1900	24,2	31,6	0,0	0,0	44,2	0,0	0,0	100,0
1905	24,8	35,0	0,0	0,0	39,8	0,0	0,3	100,0
1910	5,1	14,9	0,0	5,5	73,4	0,0	1,1	100,0
1915	0,0	0,0	1,5	0,0	95,6	0,0	2,9	100,0
1920	0,0	1,7	0,9	0,0	93,5	0,0	4,0	100,0
1930	1,7	5,6	1,1	5,7	81,4	0,0	4,5	100,0
1940	1,5	0,0	0,0	2,7	91,3	1,0	3,5	100,0
1950	2,9	3,4	1,2	7,4	75,7	0,8	8,6	100,0
1960	12,5	8,3	3,9	11,0	47,9	4,9	11,5	100,0
1970	13,1	9,3	6,3	7,1	28,2	18,0	18,0	100,0
1980	10,1	8,8	4,2	3,4	20,8	28,6	24,2	100,0
1990	10,2	7,8	4,4	3,2	20,1	27,8	26,5	100,0
1991	10,7	7,7	4,0	3,1	18,8	28,2	27,5	100,0
1992	10,8	7,8	3,5	3,2	20,2	26,0	28,5	100,0
1993	8,6	6,7	2,7	3,4	23,3	24,0	31,3	100,0
1994	8,8	7,2	3,1	3,4	24,8	21,3	31,4	100,0
1995	9,3	7,0	3,3	3,5	24,0	20,4	32,5	100,0
1996	9,4	7,0	3,0	3,7	23,0	20,2	33,7	100,0
1997	9,1	4,7	3,3	3,5	22,1	20,0	37,3	100,0
1998	10,7	5,5	3,2	3,7	22,4	18,8	35,8	100,0
1999	10,1	5,6	3,0	3,5	23,0	17,7	37,1	100,0
2000	9,0	5,8	3,0	3,2	22,2	17,6	39,1	100,0
2001	10,1	6,4	2,8	3,0	20,3	17,3	40,1	100,0

Kaynak: www.osd.org.tr, Muhtelif Tarihteki Raporlar (Erişim: 17.10.2010)

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.²⁶

Japonya, 1950 yılında 82.300 adet araç üretirken, 1960 yılında 813.900 adetlik üretimle Dünya motorlu araç üretiminde yüzde 4,9'luk bir paya ulaşmış ve bu tarihten sonra ihracata dayalı olarak çok hızlı bir büyüme sağlamıştır. Japonya, 1970 yılında 5,3 milyon adetlik bir üretim ve yüzde 18'lik bir payla Dünya motorlu araç üretiminde

²⁶ Bilgin, Gazi, Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayi ve Türkiye Otomotiv Sanayinin Durumu, DTM Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Ankara, 1999, s. 34

ikinci sıradayken, 1980 yılında 11 milyon adetlik bir üretim miktarı ve yüzde 28,6'lık bir payla motorlu araç üreticisi ülkeler içerisinde birinci sıraya yükselmiştir. Daha sonraki yıllarda Japon otomotiv firmalarının uluslararası yatırımları hız kazanmış, bu durum da ihracat pazarlarında daralmaya sebebiyet verdiği için, Japonya'da yerleşik işletmelerin üretimlerinde görece düşüşler olmuştur.²⁷

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. 1900-1915 yılları arasında yıllık ortalama yüzde 37'lik bir üretim artışı sağlanmıştır. 1950 yılına kadar, özellikle Birinci ve İkinci Dünya Savaşı yılları ağırlıklı olmak üzere Dünya motorlu araç üretiminin yüzde 80'inden fazlası ABD önderliğinde gerçekleştirilmiştir.²⁸

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, daha sonra açıklanacağı üzere, 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'da ki yerleşik işletmelerin üretimlerinde nispeten düşüşler olmuştur.²⁹

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 sanayi içerisinde önemli bir konuma ulaşmıştır. 1980'den sonra ve özellikle 1990'lı yıllarda, ABD, Japonya ve Avrupa'nın otomotiv sanayinde gelişmiş ülkelerinin dışındaki diğer ülkelerde otomotiv sanayi üretiminin giderek arttığı ve üretimin yüzde

²⁷ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT, 2495, Kasım 1999, s. 15

²⁸ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT, 2495, Kasım 1999, s. 9

²⁹ Bilgin, Gazi, Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayi ve Türkiye Otomotiv Sanayinin Durumu, DTM Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Ankara, 1999, s. 35 -36

40'ının söz konusu ülkelerde üretilir konuma geldiği görülmektedir. Bu duruma, otomotiv sanayinde büyük üreticilerin üretimlerini kendi ülkelerinden ziyade, bazı rekabetçi üstünlüklere sahip diğer ülkelere kaydırmaları ve bu ülkeleri üretim merkezi olarak seçmeleri etkili olmaktadır.³⁰

1997 yılı Dünya motorlu araç üretimi yaklaşık 39 milyon otomobil, 15,9 milyon ticari araç olmak üzere toplam 55,1 milyon adet olarak gerçekleşmiştir. Motorlu araç üretimi içerisinde AB % 29, ABD % 22, Japonya ise % 20'lik bir paya sahiptir.

4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN ÖNEMİ

Otomotiv sektörü, dünyanın en büyük yatırımlarının gerçekleştiği sektörlerden birisidir. Sektör ileri teknolojinin ülkeye transferinde önder bir rol oynamakta, teknolojinin kullanımı için yetiştirdiği elemanlar ülkenin stratejik öneme sahip diğer sektörleri için de çok önemli bir yetişmiş insan gücü potansiyeli oluşturmaktadır. Otomotiv sanayi temel sanayi dallarında başlıca alıcı konumda olmakta ve bu sektörlerdeki teknolojinin gelişmesine katkı sağlamaktadır. Bazı sektörlerin gerek duyduğu her çeşit motorlu araçlar sektör ürünleri ile sağlanmaktadır. Bu sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemektedir.

Otomotiv Sektörü, gelişmiş tüm ülkelerde olduğu gibi Avrupa Birliği (AB) ekonomisi açısından da büyük öneme sahiptir. Otomotiv sanayi AB içinde, montaj faaliyetlerinde pek çok kişinin istihdamını sağlayan anahtar sanayi konumundadır. Sektör, yapısı, istihdam gücü ve katma değeri itibarıyla AB sanayisinin son derece önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

Otomotiv sektörü istihdama çok büyük katkı sağlamaktadır. Bugün ana üretim faaliyetinde çalışan bir kişinin, diğer faaliyet kollarında yaklaşık 20 kişiye iş imkanı sağladığı kabul edilmektedir. Bu istihdam silsilesi ana ve yan sanayiler, bakım, onarım, dağıtım, parlama, karayolları ulaşım hizmetleri, bankacılık, sigortacılık v.s. hizmetler şeklinde ortaya çıkmaktadır.³¹ Sektörde elde edilen ciro rakamları gayri safi milli hâsılayı da etkilemektedir. Vergi gelirleri olsun, dış ticaret rakamları olsun otomotiv

³⁰ Bedir, Atila, Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, DPT, 2660, Kasım 2002, s.4-9

³¹ Bilgin, Vedat, Türk Otomotiv Sanayinin Yapısı ve Sorunları Araştırması, Türk Metal Sendikası Araştırma Dizisi2, s.40

sektörünün lokomotif sektör olma özelliği her yerde kendini göstermektedir. Bu bakımdan ekonomide çok önemli ve stratejik bir yeri bulunmaktadır.

Motorlu taşıt aracı; niteliği, malzeme yapısı, prosesi, teknolojisi ve üretim yeri farklı olan 5.000 dolayında parçanın, ortak kalite yönetimi ve verimlilik anlayışı ile üretimi ve bir araya getirilmesi ile ortaya çıkar.³² Uzay-havacılık sanayinden sonraki en karmaşık teknoloji gerektiren otomotiv sanayi, başlıca önemli mühendislik alanlarını içeren multi-disipliner bir teknoloji gerektirir. Bir motorlu aracın üretimi ve trafiğe çıkabilmesi için güvenlik, trafik ve çevre ile ilgili 50 dolayında küresel teknik mevzuata uyumu ve bunun belgelendirilmesi zorunludur. Bu mevzuat teknolojideki gelişmelere bağlı olarak sürekli yenilenmektedir. Özellikle çevre ile ilgili yeni mevzuat hazırlıkları sektörü büyük baskı altında tutmaktadır.³³

Pazardaki yoğun rekabet nedeni ile müşteri tatmini ancak teknolojik gelişme ile sağlanmaktadır. Bu nedenle sektörde, yoğun Ar-Ge ve sürekli gelişme esastır.

Otomotiv sektörü ülkedeki savunma sanayinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde temel oluşturmaktadır. Bu sanayi dalında halen, büyük bir teknolojik gelişme potansiyeli ve gücü bulunmaktadır. Bu özellikleri nedeni ile otomotiv sanayi, stratejik bir sanayi olarak hükümetlerin yakın ilgisini çekmekte ve bu sektör için özel bir planlama yapılmaktadır. Özellikle hızla küreselleşmekte olan bu sektörde rekabet büyük yoğunluk kazanmakta ve sanayileşmiş ülkeler ile AB, Nafta gibi ekonomik birliklerde bu sektörün korunması ve rekabet gücünün geliştirilmesi için özel politikalar uygulanmaktadır.³⁴

Otomotiv sektörü, ekonomik konjonktüre, özellikle büyüme oranlarına oldukça duyarlı olup, iç pazardaki talep daralmasından en çok etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. Krizler ve ağır durgunluk dönemlerinde ilk etkilenen sektör otomotiv olmaktadır.

³² Bayraktar, Sibel Kumbasar, Otomotiv Sektörü, İMKB Araştırma Müdürlüğü, Ekim 1995, s.7-10

³³ Güzel, Hülya, Otomotiv Sektörü, Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Sektör Araştırmaları Serisi No:18, Ankara, 1999, s.16

³⁴ <http://www.kobifinans.com.tr/tr/sector/011001/12455> (Erişim: 26.02.2009)

TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

1. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GELİŞİMİ

Avrupa ülkelerinde çok önceleri başlayan sanayileşme hareketi, Türkiye’de ancak Cumhuriyetle birlikte ele alınmıştır. Ancak sanayileşme için gerekli diğer unsurların yeterli olmaması nedeni ile 1950’li yıllara kadar eldeki imkânların en iyi değerlendirilmesine devlet tarafından çalışılmış ve sanayileşmede devlet başrolü oynamıştır. Özel teşebbüsün geniş çapta devreye girmesi 60’lı yıllarda olabilmıştır. Bilhassa 80’li yıllardan sonrada ağırlıklı olarak gayretler özel teşebbüs üzerine yoğunlaştırılmıştır. Avrupa ülkelerine nazaran geçen kısa süre içinde Türk sanayisinin almış olduğu yol, gelişme ve kendini serbest piyasa ekonomisi koşullarına uyum açısından önem taşımaktadır.³⁵

Türk otomotiv sanayisinin temelleri 1950’li yıllarda atılmış ve sektörün gelişimi 1960’ların sonu ve 1970’li yılların başında planlı ekonomiye geçişle birlikte teşvik niteliğinde kurulan montaj fabrikalarının belirli kapasite ve yerlilik oranına ulaşmaları ile olmuştur. I. Dünya Savaşı’ndan sonra, İstanbul’un işgal altında olduğu yıllarda “American Foreign Trade” şirketi aracılığı ile ABD’nin Ford ve Chevrolet otomobil ve kamyonları; Torino’ya bağlı olarak İstanbul’da faaliyet gösteren özel bir şirket aracılığı ile de İtalyan FIAT Marka otomobiller piyasaya girmiştir. Diğer taraftan, 1929 yılında Ford Motor Company İstanbul serbest bölgede ilk montaj denemesine başlamıştır. Otomobil, traktör ve kamyon üretmek üzere kurulan montaj fabrikasında yapılan üretimin bir kısmının Sovyetler Birliği’ne ihraç edilmesi öngörülmüştür. Tesiste, günlük 48 adet kamyon ve otomobil yapım kapasitesine ulaşılmış; ancak, 1930’larda yaşanan Dünya ekonomik krizinin olumsuz etkileri nedeniyle, hedeflenen ihracat gerçekleştirilememiştir. Bu ve diğer sebeplerden dolayı 1934 yılında fabrikada üretim durdurulmuş ve ilk montaj üretim denemesi böylece başarısızlıkla sonuçlanmıştır.³⁶

³⁵ DPT, 3. İzmir İktisat Kongresi, Otomotiv Sanayi Çalışma Grubu Rapor ve Tartışmalar, 1993, s. 32

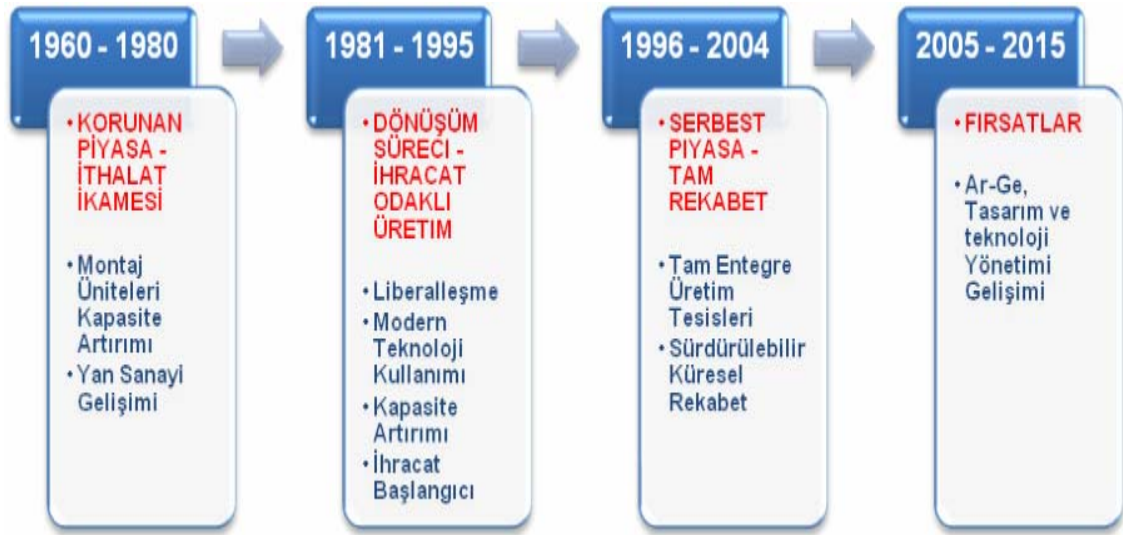
³⁶ Bedir, Atilla, Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, Devlet Planlama Teşkilatı, Yayın No:2660, Kasım 2002, s.15

Bu başarısızlık, Ford Motor Company yetkililerinin daha sonraki yıllarda Türkiye’de üretim yapma konusunda yapılan teklifleri değerlendirmekte tereddüt etmelerine sebep olmuştur.

Türkiye’de ilk kez otomotiv sanayi ürünleri üretimi 1954 yılında Türk Willys Overland Ltd. Şti’nin orduya jip ve kamyonet üretmesi amacıyla başlamıştır. Fakat otomotiv sektörü adına önemli gelişmeler 1960’lı yıllardan itibaren gerçekleşmeye başlamıştır. Sektör, 1990’lı yıllarda ihracata yönelik rekabetçi bir nitelik kazanarak konumunu daha da güçlendirmiştir. Türkiye’de motorlu araçlar üreten otomotiv sanayinin gelişimi esas itibariyle dört aşamada incelenebilir.³⁷:

- 1960’lı yıllarda “ithal ikamesi” amaçlı montaj üretimi.
- 1980’li yıllarda liberalleşme, modern teknoloji kullanımı ve kapasite arttırımı.
- 1996’lı yıllarda tam entegre üretim tesisleri ve sürdürülebilir küresel rekabet.
- 2005’li yıllarda Ar-ge, tasarım ve teknoloji yönetimi gelişimi kapsamında yüksek katma değerle dünya pazarları için üretim.

Şekil 2: Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Gelişimi



Kaynak: T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sektörü Raporu, Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi, Ağustos 2010, s. 13

³⁷<http://www.euractiv.com.tr/ticaret-ve-sanayi/interview/roportaj-otomotiv-sanayii-derneği-genel-sekreteri-ercan-tezer---ikinci-elde-kisiltlama-surmeli> (Erişim: 05.03.2009)

1.1. 1960 – 1980 DÖNEMİ

II. Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle otomobil üretiminde ilk teşebbüsü "Koç Ticaret Şirketi", "Ford Motor Company"nin Türkiye Genel Temsilciliğini alarak başlatmıştır. Bunu takiben, 1956 yılında Koç Ticaret A.Ş.'ye "Montaj Hakkına Sahip Bayi", "Dealer Assembler" statüsünde imtiyaz verilmiştir. Elde edilen bu imtiyaza bağlı olarak 1960 yılında kadrosu bütünüyle Türk olan Otosan montaj fabrikasında günde 4 adet Ford Consul otomobil ile 8 adet Ford Thames kamyon üretimine, 1967 yılında da hafif ticari araç Ford Transit üretimine başlanmıştır.³⁸

Başka bir önemli teşebbüs %100 yerli otomobil yapılması yönündeki düşünceye dayanan ve 1960 sonrası yönetiminin de desteği ile üretimine başlanmış olan "Devrim Otomobili" yapılması teşebbüsüdür. İlk Türk otomobili 1961 yılında Eskişehir Devlet Demiryolları Fabrikasında üretilmiştir. "Devrim" adı verilen söz konusu otomobil 4 adetlik prototip üretimle sınırlı kalmıştır. Ancak, üretilen ilk araçların denemesinin başarısızlıkla sonuçlanması, bu teşebbüsünde kapatılmasına sebep olmuştur.³⁹

Otomobilde ilk ciddi üretim 1966 yılında Anadol otomobili üretimi ile başlamıştır. Otosan, İngiliz Reliant firmasına prototipini hazırlattığı ve prensipte fiberglas gövdeli, iki kapılı, bütün mekanik parçaları Ford'dan alınan, adı bir yarışma sonucu belirlenen otomobilini Anadol'u üretmeye başlamıştır. Yıllık üretimi en fazla 7.200 adet olan ANADOL marka otomobilin üretimi 1982 yılına kadar devam etmiş ve toplam 87.000 adet üretilmiştir.⁴⁰

Anadolu'n üretim başlamasından sonra 1968 yılında Türk Otomobil Fabrikası A.Ş (TOFAŞ) kurulmuştur. Kuruluşunda 124 modeli ile seri üretime başlayan Tofaş, 131 serisi ve daha sonra Fiat ile aynı anda olmak üzere Tempra üretimine geçmiştir. Yine 1969 yılında kurulan Oyak Fransız Renault lisansı ile ilk modelini 1971 yılında Renault 12 olarak hayata geçirmiştir.⁴¹ Bu dönemde koltuk, döşeme, lastik, kauçuk

³⁸ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT, 2495, Kasım 1999, s.79

³⁹ Çengelci, Ali, Türkiye'de Otomotiv Endüstrisinin Sektörel Analizi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi Makine Eğitimi Ana Bilim Dalı, Ankara 1998, s. 25-26

⁴⁰ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT, 2495, Kasım 1999, s.80

parçalar ve akü üretebilen Türk sanayisi motor aksamı, piston, sekman, subap, dişli üretimine de geçmiş, MAN, Otoyol, Karsan, Otomarsan, Genoto, Chrysler, BMC faaliyete başlamıştır.

Birinci Beş yıllık kalkınma planı döneminde otomotiv sanayinin itici gücünden faydalanılması temel hedef alınmış ve buna uygun olarak 1964 yılında “Montaj Sanayi Talimatı” hükümet tarafından hazırlanarak yürürlüğe konulmuştur. Söz konusu talimat, üretimde ithalata bağımlılığın azaltılması ilkesine dayanmakta olup, geleneksel olarak korumacı ve müdahaleci bir niteliğe sahiptir. Montaj Sanayi Talimatı otomotiv sektörünün gelişmesine önemli katkı sağlamıştır. Bu dönemde mevcut tesislerin imalatını arttırmak için komple taşıt aracı ithalatı durdurulmuş, sadece otomobil ithalatına imkan tanınmıştır.⁴² Bunun neticesinde bu plan dönemi içerisinde 8 firma daha montaj düzeyinde otomotiv sanayine katılmışlardır.⁴³

İthal ikameci bir anlayış içinde ekonomik olmayan ölçeklerde sadece iç piyasaya yönelik olarak kurulan otomotiv sektörü beraberinde, ölçek, kapasite, fiyatlandırma, kalite düşüklüğü, maliyet ve standartlaşma gibi birçok sorunları da beraberinde getirmiştir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde alınmış olan önlemlerin montaj yolu ile yerli üretimi canlandırmada yetersiz kaldığı gibi düzensiz olarak açılan sanayi kuruluşlarının kalite normlarının düşük olması nedeniyle hedeflenen amaçlara ulaşamamıştır. Bu dönemde doğrudan yabancı sermaye yatırımları ile otomotiv sektöründe montaj tesislerindeki artışın temel nedeni sektörde oluşan yüksek kardan pay alabilme arzusudur. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları gerek üretimi gerekse istihdamı arttırmada yetersiz kalmıştır.⁴⁴

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında ilke olarak binek otomobilinde yerli imalatın gerçekleştirilmesi ve karayolu taşıt talebinin karşılanmasında, yurt içi imkanların tam olarak kullanılması hedef alınmıştır. Ayrıca girdi üreten yan sanayinin

⁴¹ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT, 2495, Kasım 1999, s.80 -81

⁴² Bedir, Atilla, Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, DPT, 2660, Kasım 2002, s. 87

⁴³ Ünsal, Nejla, Otomotiv Sanayinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik, Milli Produktivite Merkezi Yayınları:392, Ankara 1989, s. 40

⁴⁴ Aksoy, Tamer, Ortak Pazarla Muhtemel Bir Entegrasyon Işığında Türk Otomotiv Sanayi Yatırımları, İstanbul: OSD Yayınları,1990, No: 20. s.49

gelişmesi sağlanarak, imalat ve onarımın, en az döviz sarfıyla gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda strateji olarak binek otomobilinde yerli üretiminin hedeflenmesi Anadol'dan sonra artık saç gövdeli yerli otomobilin yapılması fikrini faaliyete geçirmiştir.⁴⁵

1973-1977 yıllarını kapsayan Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, ilke olarak talebin yurt içi üretimle karşılanması, dağınık ve küçük kapasitelerden kurulu işletmelerin birleştirilerek, yenileme çalışmalarına ağırlık verilmesi, uluslararası rekabet imkanı oluşturulması benimsenmiştir. Bunun dışında yabancı sermayenin teknoloji getirmesine ve ihracata dönük olmasına dikkat edileceği planda belirtilmiştir.⁴⁶

1975 yılında Türkiye'nin motor ve aktarma organları ihtiyacını devlet kontrolünde bir kuruluşla karşılamak üzere Türk Motor Sanayi ve Ticaret A.Ş. (TÜMOSAN) kurulmuştur. TÜMOSAN'ın kurulmasındaki amaç, çok çeşide dayalı, ekonomik olmayan kapasitelerle dışa bağımlı olarak üretimini sürdüren otomotiv sanayinde, yapısal değişikliğe gidilebilmesini mümkün hale getirmek, standartlaşmayı sağlamak ve sektörün her türlü dışa bağımlılığına son vermektir.⁴⁷

1.2. 1981 – 1995 DÖNEMİ

1970'li yıllarda mevzuat ve altyapısı oluşturulan Türk otomotiv sanayi, ekonomi ve ticaretteki tüm olumsuzluklara karşın, özellikle 1980'li yılların başından bu yana yaptığı yoğun atılımlar sayesinde dünya firmalarıyla rekabet edebilen bir sektör niteliği kazanmayı başarmıştır. Özellikle üretimde ulaştığı kalite ve nitelikli insan gücü otomotiv sektörünü, küresel pazarlar için yeni ve uygun bir üretim merkezi haline getirmiştir. Otomotiv sanayi, son yıllarda yabancı sermayenin en fazla ilgi duyduğu, üretime ve ihracata dönük yatırımlar yaptığı bir sektör durumundadır.⁴⁸

⁴⁵ Türkuşığı, Şengül, Türk Otomotiv Sanayinin Ekonomik Analizi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Y.Lisans Tezi.1992, s.20

⁴⁶ Özateşler, Mustafa, Türkiye'de Otomotiv Sanayi, Otomotiv Endüstrisi Dergisi, Sayı 56. 1994, s.29

⁴⁷ Türkuşığı, Şengül, Türk Otomotiv Sanayinin Ekonomik Analizi, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Y.Lisans Tezi. 1992, s.24

⁴⁸ Elmas, Pınar: Otomotiv Sektör Profili, İzmir Ticaret Odası A & G Bülten, s. 2

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, taşıma hizmetlerinin, sanayinin gereksinimlerini karşılayacak, yerleşme ve sanayi merkezleri arasındaki ilişkileri güçlendirecek ve dışa bağımlılığı en aza indirecek biçimde yönlendirilmesi öngörülmüştür. Yine bu planda karayolları üretiminin, yurtiçi talebi karşılamasının yanı sıra, otobüs, kamyon ve binek otomobil ihracatının da gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır. İhracat artışı planda hedeflenen temel ilkeler arasında yer almasına rağmen bu artış beklendiği gibi gerçekleşmemiştir. Optimum ölçeklerden uzak kapasitelere sahip firmalarda, kapasite altı çalışarak ihracatın hedeflenmesi tutarsız bir görünüm arz etmiştir.⁴⁹

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planında otomotiv sanayine ilişkin olarak, sektördeki ana ve yan sanayilerin dış rekabete açık, ekonomik ölçekte faaliyet gösteren, modern teknoloji kullanan, fiyat ve kalite yönünden uluslararası standartlarda üretim yapan bir yapıya kavuşturulması ilke edinilmiştir.

24 Ocak 1980 kararları sonrasında yabancı sermaye ile ilgili düzenlemelere de gidilmiştir. Bu tarihte alınan ekonomik istikrar tedbirlerinin önemli bir bölümü de yabancı sermayeyle ilgilidir. Bu tarihte alınan istikrar tedbirleriyle 1980 öncesinde uygulanan ithal ikameci sanayileşme stratejisi terk edilmiş ve ihracata dönük sanayileşme stratejisi benimsenmiştir. Döviz kurları, faiz oranları ve sermaye hareketlerinin serbestleştirilmeleri, organize finansal piyasaların oluşturulması, bankacılık sektörünün yeniden düzenlenmesi ve ekonomi politikalarındaki değişimler yabancı sermaye girişlerini 1980 sonrasında artırmıştır.⁵⁰

1980'lerden itibaren benimsenmeye başlanan liberalizm politikası, 1984 İthalat Rejimi kararı ile kısmen serbestleştirilen ithalat ile Türk otomotiv sektörü ilk defa dış rekabete açılmıştır. Bu karar ile ekonomiyi geliştirici rekabet ortamı sağlanmaya çalışılmış, yabancı sermayenin itici gücünden faydalanmak istenilmiş ve ithalat kapsamının genişletilmesi ülkeye birçok kullanılmış aracın girmesine neden olmuştur. 1987 yılında ulusal gelirdeki artışın ve düşük banka faizlerinin de etkisiyle, özellikle otomobilde talep sıçraması yaşanmıştır. 1988 yılının ilk yarısına kadar süren bu canlılık,

⁴⁹ Daloğlu, Hande, Plan Öncesi ve Planlı Dönemde Otomotiv Sanayi ve Otomobil, İktisat Dergisi, Sayı 32, 1981, s.33

⁵⁰ Çengelci, Ali, Türkiye'de Otomotiv Endüstrisinin Sektörel Analizi, Yüksek Lisans Tezi Makine Eğitimi Anabilim Dalı Gazi Fen Bilimleri Enstitüsü, 1998 Ankara, s. 33

enflasyonu aŖađı çekmek için alınan kararlardan etkilenmiŖ ve gerileme dönemine girmiŖtir.⁵¹

BeŖinci BeŖ Yıllık Kalkınma Planı ile amaçlanan, dıŖ rekabete açık, modern teknoloji ve uluslararası standartlarda üretim sağlamaktı. Ancak ihracata yönelik olarak, destek ve teŖvik olmadan ihracat yapması mümkün olmamıŖ, yüksek maliyetler, düşük kalite ve dağıtım sorunu dolayısıyla ihracatta güçlükler yaŖanmıŖtır.⁵² Bu dönem otomotiv sanayinde talep düşüklüğü ve buna bağlı olarak da üretim ve kapasite düşüklüğünün hakim olduğu ve hedeflerin gerisinde kalındığı bir dönem olmuŖtur.

Kısacası 1980 sonrası geliŖmekte olan ülkeler gibi Türkiye'nin de kalkınma öncelikleri, sürdürülebilir bir ekonomik büyümenin baŖarılmasını, dünya pazarında ihracat gücünün artırılmasının, daha fazla ve daha iyi istihdam fırsatının yaratılmasını, teknolojik geliŖmenin güçlendirilmesini amaçlamıŖtır.

1985 yılına gelindiğinde modern teknolojinin kullanılmaya baŖlaması ve kapasite arttırmaları nedeniyle Otosan Ford Taunus modelini, Oyak Renault ise ikinci bir model olarak Renault 9 modelini üretmeye baŖlamıŖtır. İki yıl sonra 1987'de ise Türkiye'nin ilk hatchback modeli olan Renault 11 bantlardan çıkmıŖ, ilk dizel motor da Anadolu pikap'a takılmıŖtır. 1989 yılında motor ve karoserde yapılan deđiŖikliklerle Renault 12 serisi, Toros modeline dönüŖtürülmüŖtür.⁵³ 1990'lı yıllarda Renault'un üst sınıf modeli Renault 21'in üretimine baŖlanmıŖtır. İlk yerli üretim Opel'ler ve Toyota Corolla yollara çıkmıŖtır. 1997 yılında yine ilk yerli üretim olarak Honda Civic ve Hyundai Accent üretimine baŖlanmıŖtır.⁵⁴

⁵¹ TürkuŖađı, Ŗengül, Türk Otomotiv Sanayinin Ekonomik Analizi, EskiŖehir: Anadolu Üniversitesi Y.Lisans Tezi, 1992, s.30

⁵² Ansal, Hacer, Lokomotif Sektörlerinden: Otomotiv, 75 Yılda Çarlardan Çiplere, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1999 s. 206

⁵³ ÖzateŖler, Mustafa, Türkiye'de Otomotiv Sanayi, Otomotiv Endüstrisi Dergisi, Sayı 56. 1994, S.34

⁵⁴ Çengelci, Ali, Türkiye'de Otomotiv Endüstrisinin Sektörel Analizi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi Makine Eğitimi Ana Bilim Dalı, Ankara, 1998.s. 21 -23

1.3. 1996 – 2004 DÖNEMİ

Türkiye'nin 1996 yılında Gümrük Birliği'ne üyeliği ülkedeki ekonomik ve sosyal yaşamda yeni bir ortam yaratmıştır. Ortaklık konseyi kararı sonrası 1 Ocak 1996 tarihinden itibaren Türkiye'nin Gümrük Birliğine girmesi neticesinde sanayi ve ticaret alanlarında Topluluk mevzuatına uyum süreci başlamıştır. Bu kapsamda sanayi mallarının serbest dolaşımı için tarife engelleri ve tarife dışı engeller kaldırılmıştır. Taraflar arasında ithalat ihracatta uygulanacak kısıtlamalar ile gümrük vergileri uygulamadan kaldırılmıştır. Ortaklık Konseyi'nde imzalanan anlaşmaya göre: otomotiv sektörünü olası etkilerden korumak için kararlar alınmıştır.⁵⁵

1993-2003 arasındaki 10 yıllık dönemde, Türkiye'de toplam 24.992 milyon dolar yabancı sermaye girişine izin verilmiş ve 12.035 milyon dolar fiili yabancı sermaye girişi sağlanmıştır. 2003 yılında, 4875 sayılı Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu yürürlüğe girmiştir. Kanunun amacı doğrudan yabancı yatırımların özendirilmesinde, yabancı yatırımcıların haklarının korunması ile yatırım ve yatırımcı tanımlarında uluslararası standartlara uymak ve yatırımların artırılmasını sağlamaktır.⁵⁶ 2004 yılında ise 2.733 milyon \$ yabancı sermaye girişi olmuştur. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları konusuna, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda da yer verilerek, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının, Türkiye'de üretim teknoloji ve kapasitesi ve rekabet gücüne katkısına önem verileceği, ihracata dönük ve yüksek katma değer yaratabilecek projelerin özendirileceği öngörülmüştür.⁵⁷

Gümrük Birliği sonrası, 1990 öncesi koşullara göre çok farklılıklar taşıyan pazar ve rekabet koşulları Türkiye'deki otomotiv sektörünü yeni bir yapılanma sürecine sokmuştur.⁵⁸ Nitekim 1996 yılında otomobil üretiminde %11 bir gerileme olmuştur. Toplam satışlar, 1996 yılında 1995'e oranla %10 artarken, üretim ve satışların en yüksek olduğu 1993 yılına göre %46 düşüş göstermektedir. Bu artışın tümü ithal

⁵⁵ Orhan, Osman Z.; Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi'nin ve Otomotiv Yan Sanayi'nin Rekabet Gücü, İstanbul Ticaret Odası, 1997-54, s.26-28

⁵⁶ Ildır, Mehmet Burak, Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının İktisadi Etkileri: Türk Otomotiv Sektörü Örneği. İstanbul: Marmara Üniversitesi Y.Lisans Tezi. 2001, s. 38-41

⁵⁷ Soydal, Haldun, Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Verimlilik Analizi: Otomotiv Sektörü Üzerine Bir Uygulama, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Konya 2007, s. 57-58

⁵⁸ Dikmen, Işık, Otomotiv Sektörü ve Rekabet, Kasım 2006, s. 26

araçların pazardaki satış paylarını artırmalarından kaynaklanmaktadır. 1994-1997 yılları ilk altı ay otomobil satışları incelendiğinde, yerli otomobil satışlarında 1995'te bir düşüş, daha sonra artış görülmektedir. Bu miktar 1994 seviyesinin altındadır. Ancak, ithal otomobil satışlarında Gümrük Birliği'ne giriş sonrası büyük artış söz konusudur. İthal otomobil satışlarının toplam satışlar içindeki payı 1996'da %19'dan 1997'de %33'e sıçramıştır. Bu oranlar minibüs ve kamyonette 1996'da %46, 1997'de %56 olmuştur.⁵⁹

AB ile 1996 yılında gerçekleştirilen Gümrük Birliği süreci, pazarda yeni koşullar yaratmış ve özellikle giderek ithalatın serbestleşmesi ile pazarda aşırı rekabet koşulları oluşmuştur. Sermaye girişine en büyük katkıyı otomotiv sektörüne gelen yabancı yatırımlar yapmaktadır. Özellikle GB sonrası Türkiye'ye beklenenin altında gerçekleşen yabancı sermayenin büyük bölümünün otomotiv sektörüne gelmesi, sektörün yatırımlar açısından cazip bir hale geldiğini göstermektedir.

1990'lı yılların başına kadar piyasada Tofaş, Oyak-Renault ve Ford Otosan baskın durumda olmuşlardır. Türkiye GB'ne girmeden hemen önce, Toyota ve Opel, GB'ne girdikten hemen sonra da Honda ve Hyundai firmaları üretime başlamışlardır.

Sanayi şirketlerindeki sermaye işbirliği son yıllarda otomotiv pazarlama şirketlerine de yansımış bulunmaktadır. Gümrük Birliği ile birlikte Türkiye'de yıllardan bu yana yoğun yatırımları bulunan ve yan sanayinin gelişmesinde büyük katkıları olan TOFAŞ-FIAT, OYAK-RENAULT ve FORD-OTOSAN gibi şirketlerde ortaklar arasındaki ilişkiler farklı bir boyut kazanarak, sermaye ve yönetimde eşitlenmiştir.

1990 yılına kadar otomobil üzerindeki yüksek koruma oranları nedeniyle yurtiçi talep ağırlıklı olarak üretimle karşılanmıştır. Ancak 1980'li yılların sonlarından itibaren koruma oranlarında yapılan indirimler ve özellikle de Gümrük Birliği nedeniyle ithalatta önemli bir artış olmuş ve örneğin, Gümrük Birliği öncesinde yurtiçi talebin ortalama yüzde 20'si ithalatla karşılanırken, 2000 yılında ithalatın pazar payı yüzde 55'e ulaşmıştır. 2000 yılı ithalat artışında, artan yurtiçi talep ve euro/dolar paritesindeki

⁵⁹ Orhan, Osman Z.; Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi'nin ve Otomotiv Yan Sanayi'nin Rekabet Gücü, İstanbul Ticaret Odası, 1997-54, s. 30

gelişmeler de etkili olmuştur. Gümrük birliği sonrası artan rekabetle birlikte firmaların yeni model geliştirme ve kalite iyileştirici yatırımları artmıştır.⁶⁰

1958 yılında, Birleşmiş Milletler Komisyonunun İç Ulaşım Komitesi (BMAEK) tarafından, otomotiv sektörü ürünlerinin ticaretini kolaylaştırmak amacıyla, ana ürün ve parçalarda sahip olunması gereken özellikleri kapsayan tip onayı konusunda bir anlaşma “Motorlu Taşıt Araçları Malzeme ve Aksamı İçin Müşterek Koşulların ön Kabulüne Dair Anlaşma” imzaya açılmıştır. Zaman içerisinde Avrupa Birliği’nin tüm otomotiv üreticisi ülkeleri söz konusu Anlaşmaya bireysel olarak, 27 Mayıs 1997 tarihinde ise AB toplu olarak taraf olmuştur.⁶¹ Türkiye, söz konusu Anlaşmaya 27 Şubat 1996 tarihinden itibaren taraf olmuş ve otomotiv sektöründeki mevzuat uyumu çalışmalarına da büyük bir hız kazandırmıştır. Bu konuda, kamu ve özel kuruluşların müşterek çalışmaları ile AB Tip Onayı mevzuatı tercüme edilerek 07.05.1997 tarih ve 22982 Sayılı Resmi Gazete’de “Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliği” yayımlanmıştır.

1.4. 2005 – 2015 DÖNEMİ

1963 yılında motorlu taşıt iç pazarı yıllık satış 11.000 adet olarak gerçekleşmiştir. Toplam motorlu taşıt parkı ise 223.000 adete ulaşmıştır. 2005 yılında ise 786.000 adetlik satış hacmini yakalayan pazarla birlikte toplam araç parkı 9.7 milyon adete ulaşmıştır. Pazarın ulaştığı büyüklük AB ülkeleri içerisinde ifade edilmek istenirse bugün Türkiye binek otomobil açısından Avrupa’nın 8., hafif ticari araç açısından 4. büyük pazarıdır. 1992 yılında 1000 kişiye düşen motorlu taşıt sayısı 52 adet iken 2004 yılında 112 adete yükselmiştir. Avrupa’da aynı dönemde 476 olan motorlu taşıt sayısının günümüzde de aynı seviyeyi koruduğunu gözönüne aldığımızda gelişmenin çarpıcı olduğu ortaya çıkmaktadır.⁶²

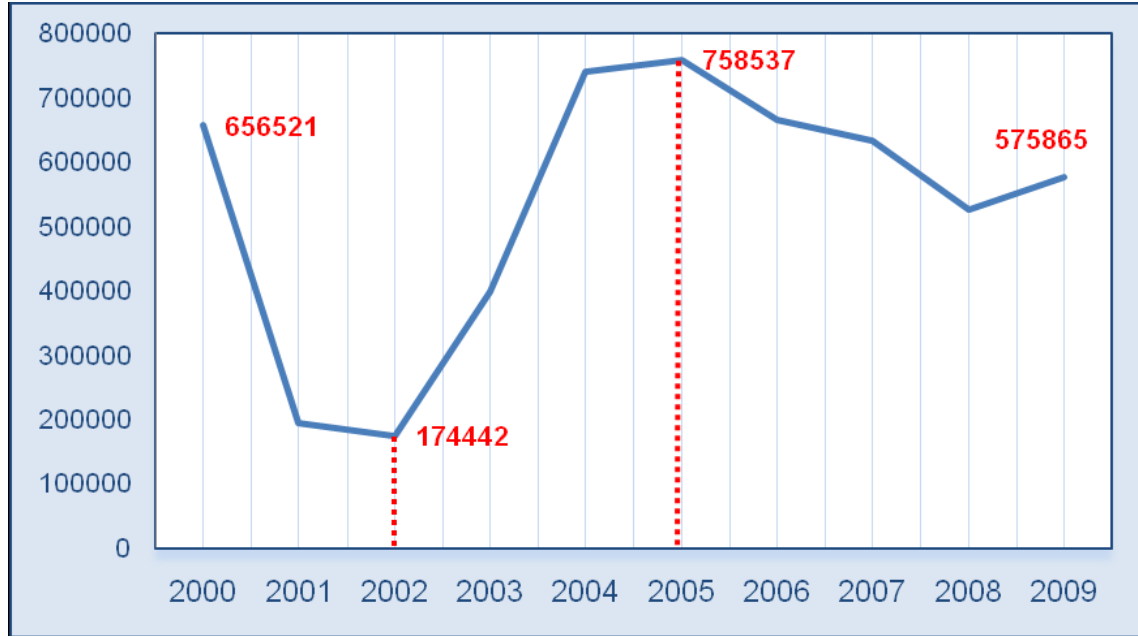
⁶⁰ Bedir, Atilla, Türkiye’de Otomotiv Sektörü Gelişme Perspektifi, Devlet Planlama Teşkilatı Yayın No:2660, Kasım 2002, s.30

⁶¹ İKV, Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü, 1999, s.20-21

⁶² Güzel, Hülya, Otomotiv Sektörü, Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Sektör Araştırmaları Serisi No:18, Ankara, 1999, s. 43-46

Türkiye otomotiv pazarına ilişkin son 10 yıldaki toplam pazar rakamlarının verildiği grafik 1 incelendiğinde, son 10 yıldaki en yüksek değerini 2005, en düşük değerini ise 2002 yılında yaşadığı görülmektedir. 1998 yılında 481 bin adet olan toplam otomotiv pazarı 2000 yılında 656 bin değerine çıkmıştır. 2001 ve 2002 yıllarında 200 bini aşamayan pazar 2003–2005 yılları arasında artarak 759 bine çıkmıştır. 2006, 2007 ve 2008 yıllarında ise pazarda daralma yaşanmıştır.

Grafik 1: Türkiye Otomotiv Pazarı (Adet)



Kaynak: T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sektörü Raporu, Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi, Ağustos 2010, s. 17

2009 yılı toplam otomotiv pazarı ağırlıklı olarak ÖTV indiriminin etkisi ile 2008 yılına göre yüzde 9,4 artarak 576 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. Otomotiv pazarındaki büyüme, ÖTV indiriminin olumlu etkisine bağlı olarak özellikle otomobil pazarı ve kamyonetten oluşan hafif ticari araçlardaki canlanmadan kaynaklanmıştır.⁶³

AB otomotiv sektörü dış ticareti açısından Türkiye için çok önemlidir. 2009 yılı verilerine göre AB'ye yapılan otomotiv ihracatının toplam ihracat içindeki payı %9, AB'ye yapılan toplam ihracat içindeki payı %19,3, toplam otomotiv ihracatı içindeki

⁶³ T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Otomotiv Sektörü Raporu, Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi, Ağustos 2010, s. 18

payı ise %76,2'dir. Bu oranlar AB otomotiv pazarının Türkiye için önemini göstermektedir.⁶⁴ Otomotiv sanayi, teknolojik birikimin ve tamamlanmış altyapının olanaklarıyla büyüyen, ekonominin yapısal tercihlerini etkileyen ve ihracat potansiyelini geliştiren en önemli sanayi dallarından birisidir. Buna karşılık, teknolojik yetersizlik ve altyapı eksikliklerinin bulunduğu az gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomilerde; otomotiv sanayi, dışa bağımlılığı azaltma, teknoloji birikimi sağlama, istihdam yaratma ve bireylerin refah düzeylerini yükseltme gibi yükümlülükleri de yerine getirmek zorundadır. Sonuç olarak, yabancı sermaye yatırımlarının değişmeyen bir karakteri vardır. O da yatırımın yapıldığı ülkenin, siyasi, sosyal, ekonomik politikasında dengeli olmasıdır. Buna ek olarak bürokratik engeller, yetki dağınıklığı, spekülasyonlar, çift vergileme sorunu, mevzuattaki aksaklıklar, kâr transferindeki zorluklar, sermaye piyasasının gelişmemiş olması, bölge ülkelerin daha cazip olması gibi nedenler yabancı yatırımları etkilemektedir.

2. TÜRK OTOMOTİV SANAYİNİN PİYASA YAPISI

1990 yılına kadar Türk otomotiv sanayisinde oligopol piyasa yapısının özellikleri görülmektedir. TOFAŞ ve OYAK- RENAULT piyasanın tamamına yakın bir bölümünü elinde bulundurmakta ve firmalardan birinin alacağı ekonomik kararlar diğerini de yakından etkilemektedir. Türk otomotiv piyasasındaki ürünler 1990 yılından itibaren, yeni üreticilerin katılımlarıyla farklılaşmaya başlamıştır. Fiyat tek belirleyici unsur olmaktan çıkmış, yerini kalite, güvenlik ve satış sonrası hizmetler almaya başlamıştır.

Oligopolistik özellikler gösteren otomobil piyasasındaki bu saptama gerek yerel gerekse de uluslararası düzeydeki piyasalar için geçerlidir. Bir taraftan, piyasadaki firmalar arasında ciddi bir rekabet varken, diğer taraftan piyasaya giriş engellerinin olması, firmalar arasında gizli ya da açık anlaşmaların oluşmasına imkan tanır. Böylece az sayıda firmanın karşılıklı dayanışmalarının yüksek olduğu piyasada firmalar bir dereceye kadar rekabet ederken, rakiplerinin tepkilerini göz önüne alarak karlarını maksimize etmek için çıktığı ve fiyat düzeylerini belirleyeceklerinden, fiyat rekabeti

⁶⁴ www.dtm.gov.tr (Erişim: 10.09.2010)

beklenenden daha azdır. Buna karşın, firmaların rekabet sahaları daha çok fiyat dışı alanlara kaymaktadır.

Günümüzde Türk otomotiv sanayine en çok yatırım yapan ülkeler, ABD, Almanya, Fransa, İtalya, Japonya ve G. Kore'dir. Otomotiv sektörüne yatırımlarda 2000'li yıllarla birlikte artış söz konusudur. Bazı modeller sadece Türkiye'de üretilip dünya pazarlarına ihraç edilmektedir. Otomotiv yan sanayine yönelik üretim yapan yerli firmaların birçoğu günümüzde, büyük bir rekabet ortamında, daha kaliteli ve kullanışlı ürünleri üretebilmek için yoğun bir çalışma ve araştırma içerisindedirler. Büyük bölümü en son teknoloji ile üretim yapmakta ve üretimini gerçekleştirdikleri ürünleri kendi bünyelerinde kurdukları laboratuvarlarda kalite kontrolden geçirdikten sonra piyasaya vermektedirler. Bu uygulamalar Türk otomotiv yan sanayinin gelişmesinde önemli rol oynamakta ve bu alanda faaliyet gösteren firmaların dışa açılmalarına yardımcı olmaktadır.⁶⁵

Taşıt araçlarının ihtiyaç duyduğu komple motor ve motor parçaları, aktarma organları, fren sistemleri ve parçaları, hidrolik ve süspansiyon parçaları, emniyet aksamaları, kauçuk ve plastik parçalar, şasi aksam ve parçaları, dövme ve döküm parçaları, elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri, akü, oto camları ve koltuklar yan sanayi tarafından üretilmektedir. Teknolojik yapının gelişmesiyle, batılı firmaların taleplerine uygun üretim kalitesi Türkiye'de yakalanmış durumdadır.

2.1. ARZ VE TALEP

Motorlu taşıt araçları pazarındaki talep, ekonomik ve sosyal yaşamdaki istikrarsızlıklardan büyük ölçüde etkilenmektedir. Bunun yanında sektör ile ilgili belirli bir gelişim stratejisinin bulunmayışı da sektörün gelişmesinde olumsuz etkiler yaratmaktadır. Türkiye' deki Otomotiv Sanayi, kurulduğu 1960'lı yıllardan beri AB otomotiv sanayi ile yakın bir entegrasyon içindedir. 1970'li yıllarda lisans alarak Teknik İşbirliği ile üretim başlatılmıştır. Bu işbirliği 1980'li yılların ortasında giderek sermaye katılımı ile Ekonomik İşbirliği'ne dönüşmüştür.

⁶⁵Türkmenoglu, Osman, Yabancı Sermaye Yatırımları ve Türk Otomotiv Sanayindeki Yeri, Eskişehir, 1995, S.28

Otomotiv ürünleri dayanıklı tüketim malı oldukları için bu ürünlere olan talebin öngörülmesi kolay değildir. Bunun sebebi, talebin önemli ve büyük bir kısmının mevcut ürünün yenisi ile değiştirilmesi olarak gerçekleşmekte olmasıdır. Bir başka ifade ile; yeni ürüne olan talep, piyasadaki mevcut ürünün sayısından etkilenmektedir. Birey mevcut otomobilini tamir ettirir ve kullanmaya devam eder veya finansal durumuna da bağlı olarak, daha üstün özellikli ve daha kaliteli yeni bir araç satın alır. Tüketicilerin otomotiv sektörü ürünlerini satın almalarının nedeni onlardan çeşitli amaçlarla yararlanmak ve onları kullanmak istemeleridir. Bu arada tüketicinin yenilik, prestij, gösteriş ve statü kazanmak gibi başka amaçları da olabilir. Otomobili özgürlük ve yaşam kolaylığı olarak algılayanların sayısı da az değildir. Ancak bu sebepler arasında en önemlisi tüketicilerin neden satın aldığı ya da alamadığı ve satın alma davranışlarını en çok hangi faktörlerin etkilediğidir. Bu noktada marka, ürün, kalite, fiyat, bulunabilirlik, servis, aile, referans grupları, kişilik, sosyal sınıf, kültür, roller ve finansal durum da önemlidir. Otomobile olan talebi ilk olarak gelir, fiyat ve işsizliğin etkilediği kabul edilir. Uzun vadede otomobile olan talebin gelir esnekliği düşüktür. Bu üçü arasında fiyat talebi iki şekilde etkileyebilir. Birincisi, benzer kalitedeki araçların fiyatları ve taleplerinde zamanla ortaya çıkan değişmelerin incelenmesi ile anlaşılabilir. İkincisi, belirli bir devrede aynı aracın farklı kaliteleri için fiyat-miktar ilişkisinin analiz edilmesidir.⁶⁶

Türk Otomotiv Sanayi, 1963 yılında başlayan plan dönemiyle beraber büyük atılımlar gerçekleştirmiştir. Her planlı dönemde bir önceki döneme göre büyük gelişmeler gösteren otomotiv sanayi günümüzde ülke ekonomisinin en temel sektörlerinden biridir. Türkiye’de OSD verilerine göre OSD üyesi firmaların ürettikleri araç tiplerine göre faaliyet alanları ayrılmaktadır. Otomobil üretimi TOFAŞ, Renault, Ford OTOSAN, Toyota, Honda ve Hyundai; ticari taşıtların üretimi A.I.O.S., B.M.C., ASKAM, Karsan, M.A.N., Mercedes Benz Türk, Otokar, OTOSAN, Otoyol, Hyundai ve TEMSA; traktör üretimi de Türk Traktör ve UZEL tarafından üretilmektedir.

1980’li yıllarda benimsenen liberal ekonomi politikaları çerçevesinde sektörün dışa açık, modern teknoloji kullanan, ekonomik ölçeklerde üretim yapabilen, fiyat ve

⁶⁶ Eken, M. Hakan - Çiçek, Mehmet, Türkiye’de otomotiv Sektöründeki Ürünleri Kredilerle Finansmanın Satışlara Etkisi, 2009, s.23

kalite açısından uluslararası rekabet gücüne sahip bir konuma gelmesi amaçlanmıştır. Ancak, söz konusu yıllarda da otomotiv sektöründe koruma oranlarının yüksek tutulmasına bağlı olarak üretimde istikrarlı bir artış sağlanmış ise de, bu şekilde uzun dönemli bir korumacılık anlayışı sektörün yurt içi pazara dönük, az sayıda ürün çeşitliliğinde bir üretim yapısında devam etmesine ve rekabetçilik kazanamamasına neden olmuştur.⁶⁷

1990'lı yılların başında özellikle otomobilde talebin her yıl ve istikrarlı olarak artışı ile ana ve yan sanayide çok yoğun yatırımlar yapılmıştır. Kapasite artışı yanında özellikle rekabet için teknoloji yenileme ve yeni model yatırımları ile AR-GE çalışmaları bu dönemde büyük hız kazanmıştır. Öte yandan 1990'lı yıllarda ana ve yan sanayideki üretici firmalarla, pazarlama kuruluşlarında yeniden yapılanma çalışmaları tamamlanmıştır.

2.2. ÜRETİM VE KAPASİTE

Türkiye'de motorlu taşıt araçlarının 1963'de 11 bin adet ile başlayan üretimi 2000 yılında 468 bin, 2004'de 861 bin adetlik üretim düzeylerine ulaşmıştır. Türk otomotiv ana sanayi üretimi son 10 yıllık dönemde istikrarsız bir seyir izlemiştir. 1993 ve 2000 yıllarında 450 binleri aşan toplam ana sanayi üretimi iç pazarda talebin canlanmasının yanında ihracatın da artışını sürdürmesi sonucunda 2004 yılında 2003 yılına göre % 53 artarak 862.035 olarak gerçekleşmiştir. 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 adetlik 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.⁶⁸

⁶⁷ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT, 2495, Kasım 1999, s. 81

⁶⁸ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri Ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT-Uzmanlık Tezi, 1999. s, 81-82

Tablo 3: Otomotiv Sanayi Firmalarının Üretim Adetleri

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibus	Midibus	Traktör	Toplam
1963	30	999	1.458	12	631	0	7.982	11.112
1964	100	2.741	885	56	401	0	7.006	11.189
1965	60	2.350	300	122	1.199	0	6.419	10.450
1966	18	6.258	2.476	174	0	252	8.969	18.147
1967	1.760	7.816	2.736	325	622	0	13.976	27.235
1968	2.852	9.408	2.270	466	895	0	15.118	31.009
1969	3.902	10.859	3.030	882	1.095	84	13.412	33.264
1970	3.660	6.041	4.395	806	1.099	4	7.518	23.523
1971	12.888	4.747	4.508	608	1.891	30	15.687	40.359
1972	29.628	8.596	6.044	988	3.748	0	22.893	71.897
1973	46.855	11.723	8.674	1.267	4.533	22	32.585	105.659
1974	59.906	10.591	11.861	1.113	4.584	148	25.363	113.566
1975	67.291	14.670	18.489	1.284	5.222	239	32.365	139.560
1976	62.292	20.498	19.415	1.376	4.910	302	36.602	146.095
1977	58.245	20.700	14.016	1.077	5.152	467	31.380	131.037
1978	54.085	13.144	6.879	972	3.163	444	17.673	96.360
1979	43.808	13.367	9.384	1.151	4.222	547	14.484	86.963
1980	31.529	8.308	7.322	1.101	2.130	491	16.936	67.817
1981	25.306	12.486	5.454	1.584	2.040	378	25.358	72.606
1982	31.195	15.131	4.991	1.703	4.850	587	35.716	94.173
1983	42.509	17.514	6.822	1.964	6.712	1.382	41.799	118.702
1984	54.832	17.518	7.279	1.766	7.460	2.750	46.782	138.387
1985	60.353	18.162	7.888	1.637	7.397	2.191	37.830	135.458
1986	82.032	13.646	6.605	1.813	7.318	1.508	28.053	140.975
1987	107.185	13.545	7.580	1.137	8.026	1.434	35.986	174.893
1988	120.796	12.842	7.196	1.078	6.401	1.449	30.167	179.929
1989	118.314	11.763	7.250	1.069	5.898	1.984	18.077	164.355
1990	167.556	16.933	10.553	1.689	7.898	4.288	30.098	239.015
1991	195.574	16.918	13.541	1.075	9.912	4.401	21.381	262.802
1992	265.245	21.266	16.984	1.415	11.450	6.399	21.723	344.482
1993	348.095	31.343	19.766	1.933	12.084	7.435	32.809	453.465
1994	212.651	12.108	9.602	1.034	4.924	2.855	25.169	268.343
1995	233.412	19.759	16.808	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	10.840	357.405
2003	294.116	19.041	195.606	4.490	13.625	6.794	29.778	563.450
2004	447.152	31.790	301.563	4.839	28.161	9.903	40.665	864.073
2005	453.663	37.227	349.885	5.406	26.162	7.109	36.527	915.979
2006	545.682	37.026	369.862	6.019	20.728	8.263	38.841	1.026.421
2007	634.883	34.544	391.737	6.946	21.999	9.305	33.518	1.132.932
2008	621.567	36.800	449.434	7.526	21.123	10.660	24.807	1.171.917

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayi Genel ve İstatistik Bülteni, 2009 (Erişim: 17.10.2010)

Tablo 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 özellikle otomobil, kamyonet ve otobüs üretim adetlerinde 2003 yılından itibaren sürekli artış olduğu görülmektedir. 2007 yılında otomobil 634.883 adetlik, kamyonet 391.737 adetlik, otobüs 6.946 adetlik değerleri ile en yüksek üretime ulaşmıştır. Kamyon 1997'de 43.693 adet, minibüs 2004'de 28.161 adet, midibüs 2000'de 11.506 adet ve traktör 1998 yılında 60.500 adet olarak en yüksek üretim adetlerine erişmiştir.

2010 yılının Ekim ayında 58.059 otomobil, 47.146 hafif ticari araç, 3.619 ağır ticari araç, 3.271 traktör olmak üzere toplam 112.095 araç üretilmiştir. 2009 yılının Ekim ayına göre otomobil üretimi % 28, hafif ticari araç % 32, ağır ticari araç % 90, traktör üretimi ise % 116 artmıştır. Toplam araç üretimindeki değişim ise % 32 seviyesindedir.

Tablo 4: 2009 ve 2010 Yılı Ekim Ayı Karşılaştırmalı Üretim Rakamları

(Adet)	2009 Ekim	2010 Ekim	Değişim %	2009 Ocak-Ekim	2010 Ocak-Ekim	Değişim %
Otomobil	45.452	58.059	28	420.379	501.295	19
Hafif Ticari Araç						
Kamyonet	34.633	45.076	35	256.496	354.737	41
Minibüs	1.155	2.070	79	9.246	13.218	43
Ağır Ticari Araç						
K. Kamyon	84	364	333	422	2.639	525
B. Kamyon	1.018	2.295	155	5.697	14.902	162
Otobüs	437	421	-4	5.024	4.270	-15
Midibüs	366	242	-34	1.878	2.058	10
Ticari Araç	37.693	50.765	35	278.763	391.824	41
Traktör	1.511	3.271	116	11.779	24.573	108
Toplam Üretim	84.656	112.095	32	710.921	917.692	29

Kaynak: OSD – TAYSAD Aylık Sektör Raporu Ekim 2010, (Erişim: 28.11.2010)

2010 yılının ilk 10 ayında ise 501.295 otomobil, 367.955 hafif ticari araç, 23.869 ağır ticari araç, 24.573 traktör olmak üzere 917.692 adetlik toplam üretime ulaşılmıştır. 2009 yılının aynı dönemine göre otomobil üretimi % 19, hafif ticari araç üretimi % 39, ağır ticari araç üretimi %83, traktör üretimi ise % 109 artmıştır. Toplam araç üretimi artışı oranı % 29 seviyesindedir.

Tablo 5: 2010 Yılı 10 Aylık Markalara göre üretim adetleri

Firma	Otomobil	Minibüs	Midibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Traktör	Toplam
Anadolu Isuzu	0	0	885	0	493	1.141	0	2.519
BMC	0	0	0	443	0	1.674	0	2.117
Ford Otosan	0	11.837	0	0	177.155	3.402	0	192.394
Hattat	0	0	0	0	0	0	1.635	1.635
Honda Türkiye	17.095	0	0	0	0	0	0	17.095
Hyundai Assan	63.802	0	0	0	0	0	0	63.802
Karsan	0	1.124	0	0	18.188	776	0	20.088
Mercedes Benz Türk	0	0	0	2.036	0	9.430	0	11.466
MAN	0	0	0	920	0	0	0	920
Otokar	0	257	755	270	387	0	0	1.669
Oyak-Renault	254.789	0	0	0	0	0	0	254.789
TEMSA	0	0	418	601	555	1.118	0	2.692
TOFAŞ	97.765	0	0	0	139.320	0	0	255.724
Toyota	67.844	0	0	0	0	0	0	67.844
Türk Traktör	0	0	0	0	0	0	22.938	22.938
TOPLAM	501.295	13.218	2.058	4.207	354.737	17.541	24.573	917.692

Kaynak: OSD – TAYSAD Aylık Sektör Raporu Ekim 2010, (Erişim: 28.11.2010)

2010 yılının ilk 10 ayındaki markalara göre üretim adetlerini incelediğimizde; otomobil üretiminin % 51'ini Oyak Renault, minibüs üretiminin % 90'ını kamyonet üretiminin % 50'sini Ford Otosan, midibüs üretiminin % 43' ünü Anadolu Isuzu, otobüs üretiminin % 48'ini kamyon üretiminin ise % 54'ünü Mercedes Benz Türk, traktör üretiminin % 93'ünü ise Türk Traktör gerçekleştirmiştir.

Türkiye'de 1980'li yıllarda uygulamaya konan dışa dönük sanayileşme programıyla ekonomi yeniden yapılandırılmıştır. Toplam otomotiv sektörü üretimi içinde en büyük üretim payına sahip binek otomobili, traktör, kamyon, kamyonet ve minibüs alırken en düşük payları ise otobüs ve çekici almaktadır. Türkiye'de şehirleşme oranı arttıkça otomobil ve minibüs talep ve üretimi de artmıştır.

2010 Aralık ayında trafikten ilk defa tescil belgesi alan 50 845 adet otomobilin % 14,2'sini Renault, % 11,1'ini Opel, % 9'unu Ford, % 8,2'sini Toyota, % 8'ini Volkswagen, % 7,7'sini Tofaş-Fiat, % 7,6'sını Hyundai, % 3,6'sını Bmw, % 3,1'ini Nissan, % 27,5'ini ise diğer markalar oluşturmaktadır.⁶⁹

1980 sonrası otomotiv sektöründe gerek üretim miktarı gerekse kapasite kullanımı gelen yabancı sermayenin etkisiyle yükselmiş ancak gerek ekonomik istikrarsızlıklar nedeniyle, gerekse üretici firma sayısının hızla artması sonucu üretim kapasitesinin de dalgalanmalar yaşanmıştır⁷⁰

Otomotiv Sanayi; Türkiye'de 1950'li yıllarda ordu için jip ve kamyon montajı ile başladı ve 1960 sonlarında büyük gelişmeler sağladı. 1990 sonrasında ise "özel önem taşıyan sektörler" kapsamına alınarak sektör yatırımlarına özel teşvikler getirildi. 1963 yılında 11,000 adet/yıl seviyesinde üretim yapılabilen sektörde, bugün 931,500 adet/yıl üretim kapasitesinde, 18 ana sanayi kuruluşu ve 1 milyon 250 bin araca yönelik parça imal kapasitesine sahip 1,000'in üzerinde yan sanayi kuruluşu faaliyet göstermektedir. Otomotiv sektörü ülke sanayisinin gelişmesinde ve kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Sektör; çelik, sac, plastik, kimya, petro-kimya, cam, elektronik parçalar gibi girdiler kullanarak bunları tedarik eden endüstrilerin de gelişmesine katkıda bulunuyor ve dolayısıyla stratejik bir önem de taşıyor.⁷¹

Otomotiv sanayinde kapasite kullanım oranları üretim paralelinde değişim izlemektedir. Türk otomotiv sektöründe görülen kapasite kullanımı Avrupa firmalarıyla karşılaştırıldığında oldukça düşük bir düzeyde kalmaktadır. Bu durum ülkede otomotiv sektöründe maliyetlerin düşürülmesini ve verimliliğin artırılmasını önemli ölçüde etkilemektedir.⁷²

Türk otomotiv sanayinin temel sorunlarından biri olan kapasite kullanım oranının düşük gerçekleşmesinin temel nedeni arz ve talep dengesindeki dalgalanmalar

⁶⁹ TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri Aralık 2010

⁷⁰ Ildır, Mehmet Burak, Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının İktisadi Etkileri: Türk Otomotiv Sektörü Örneği. İstanbul: Marmara Üniversitesi Y.Lisans Tezi. 2001, S 122 -133

⁷¹ Özbek, Orkun, Oto Yan Sanayi, İzmir Ticaret Odası, Yayın No: 84, İzmir, Mayıs 2000, s. 20 -23

⁷² Özbek, Orkun, Oto Yan Sanayi, İzmir Ticaret Odası, Yayın no: 84, İzmir 2000, s. 40

olmaktadır. 1980'lerde kapasite kullanım oranı % 45 olarak seyrederken, 1990'larda kapasite kullanım oranı da %70'lere yükselmiştir. 2000'li yıllarda da kapasite kullanım oranı % 74 civarında seyretmektedir.⁷³

Otomotiv sektöründe üretim yapan firmalar, 1994 yılında yaşanan krize kadar kapasitelerini sürekli arttırmışlardır. 1994 yılında yaşanan kriz 1993 yılında %77 olan kapasite kullanım oranını %46'ya düşürmüştür. 1998 yılının son yarısında ortaya çıkan küresel krizin etkisi ile 1999'da %36'ya kadar düşmüştür. 2000 yılındaki üretim artışları ile birlikte yükselen kapasite kullanım oranı 2001 yılında tekrar düşmüştür.⁷⁴

OSD verilerine göre 2010 Aralık ayında kapasite kullanım oranı %88, 12 aylık artış ise %72 olarak açıklanmıştır. Hafif ticari araçlarda kapasite kullanımını %89, kamyonlarda %80, otobüste %82, midibüste %35, traktörde ise %76 olarak gerçekleşmiştir.

2.3. İSTİHDAM VE VERİMLİLİK

Otomotiv sanayi gelişmiş ülkelerde olduğu gibi Türkiye'de de teknolojik gelişmenin temelini oluşturmaktadır. Bu sektör ülkemizde özellikle gerçek ve güvenilir vergi geliri sağlayan sektörlerin başında gelmektedir. Türk otomotiv sanayi, gerek yarattığı katma değer, gerek doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve ithalata yönelik döviz tasarrufu gücü oranında, dış ödemeler dengesi üzerinde sağladığı pozitif katkılar, gerekse sektörün içinde yer alan üretici işletmelerin ödedikleri ve sektör ürünlerin satışlarından elde edilen vergi gelirleriyle, devlet bütçesi içinde önemli bir yer tutmaktadır.⁷⁵

Otomotiv üretiminde genel sıralamada 16'ncı olan Türkiye, otomotiv sektöründe yarattığı istihdamda ise ilk 10 ülke arasına girmektedir. Uluslararası Motorlu Taşıtlar Üreticileri Derneği'nin (OICA) 2005 yılı ana ve yan sanayi istihdam verilerine

⁷³ Ünsal, Nejla, Otomotiv Sanayinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik, Milli Produktivite Merkezi Yayınları: 392, Ankara, 1989, s. 47

⁷⁴ Otomotiv Sektörü, Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Sektör Araştırmaları Serisi No: 28, 2003, s. 7

⁷⁵ <http://www.kobifinans.com.tr/tr/sektor/011002/13652> (Erişim: 26.02.2009)

göre Türkiye, 230 bin kişiye otomotiv sektöründe doğrudan iş olanağı sağlayarak dünyanın bu alandaki en büyük 11'inci ülkesi durumundadır.⁷⁶

Otomotiv sektörü kendisi dışında, ham madde ve yan sanayi ile otomotiv ürünlerinin tüketiciye ulaşmasını sağlayan ve bunu destekleyen pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde geniş iş hacmi ve istihdam yaratmaktadır. Uluslararası Motorlu Taşıtlar Üreticileri Derneği (OICA) verilerine göre, dünyada otomotiv sektörünün doğrudan istihdam ettiği kişi sayısı 9 milyon civarındadır. Bir diğer deyişle imalat sanayinde çalışan her 20 kişiden biri otomotiv sektöründe çalışıyor. Dolaylı istihdam ile birlikte ise bu rakam 50 milyona çıkmaktadır.

2005'ten bu yana yeni yatırım ve kapasite artışlarıyla birlikte ana ve yan sanayideki istihdam resmi olmayan rakamlara göre 250 bine yaklaşarak Türkiye'yi çok az farkla Güney Kore'nin önüne geçirip 10'uncu sıraya çıkartmıştır. Otomotiv sektöründe istihdam sadece ana ve yan sanayiyle sınırlı değildir. Otomotivin istihdama etkisi dolaylı yollarla da büyük olmaktadır. Başta satış ve satış sonrası olmak üzere lastikten akaryakıt, ulaştırmadan finansa birçok sektör, dolaylı olarak otomotiv sayesinde binlerce kişiye iş olanağı yaratıyor. Türkiye genelindeki yetkili satıcı ve servislerde çalışan sayısı 75 bin civarındadır. Bunlara özel satış noktaları ve servisleri ekleyince bu rakam 300 bini bulmaktadır. Türkiye'de otomotivden dolaylı istihdam yaratan sektörlerdeki (akaryakıt, finans, sigorta, ulaştırma vs...) çalışan sayısının ise 700 bini bulunduğu belirtilmektedir. Böylece Türk otomotiv sektörü, ana ve yan sanayisiyle doğrudan ve dolaylı olarak toplamda 1 milyon 250 bin kişiye iş olanağı sağlamaktadır. Bu kişilerin aileleri ile birlikte Türkiye'de toplam otomotiv istihdam sayısı 4 milyona yaklaşıyor. Ernst&Young'ın Otomotiv Sektörü Raporu'na göre 300 bin olan istihdamın %100 artarak 2012'ye kadar 600 bin kişiye ulaşacağı belirtilmektedir.

Sektörde rekabet için gerekli olan yüksek nitelikli iş gücünün yetiştirilmesindeki maliyet unsuru nedeniyle diğer sektörlerden farklı olarak bu sektörde iş gücünün sürekliliği esastır. Özellikle kriz dönemlerinde üretim azalmasına rağmen istihdamın korunması için azami özen gösterilmektedir.

⁷⁶ Bilgin, Gazi, Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayi ve Türkiye Otomotiv Sanayinin Durumu, DTM Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Ankara, Temmuz 1999, s. 38

Otomotiv sanayinde ürün ve üretiminde uygulanan ileri teknolojiler ile maliyeti doğrudan etkileyen verimlilik ve rekabet gücünün önemli unsurunu oluşturan “ Toplam Kalite Yönetimi “ yüksek nitelikli iş gücüne ihtiyaç duymaktadır. Sektörde hızla gelişen Ar-Ge alanındaki çalışmalar yanında yabancı ortaklarla sürdürülen geniş boyutlu ortak yönetimin gereği nitelikli insan gücü, bu ihtiyaca yeni boyut katmıştır. Bu yüksek nitelikli iş gücü gereksinmesi sektör içerisinde her düzeyde sürdürülen yoğun eğitim faaliyetiyle karşılanmaktadır. Ekonomide sık aralıklarla yaşanan krizlere rağmen iş gücünün stabilizasyonu ve korunması ile sürekli eğitim, sektördeki rekabet gücünün geliştirilmesinde büyük önem taşımaktadır.

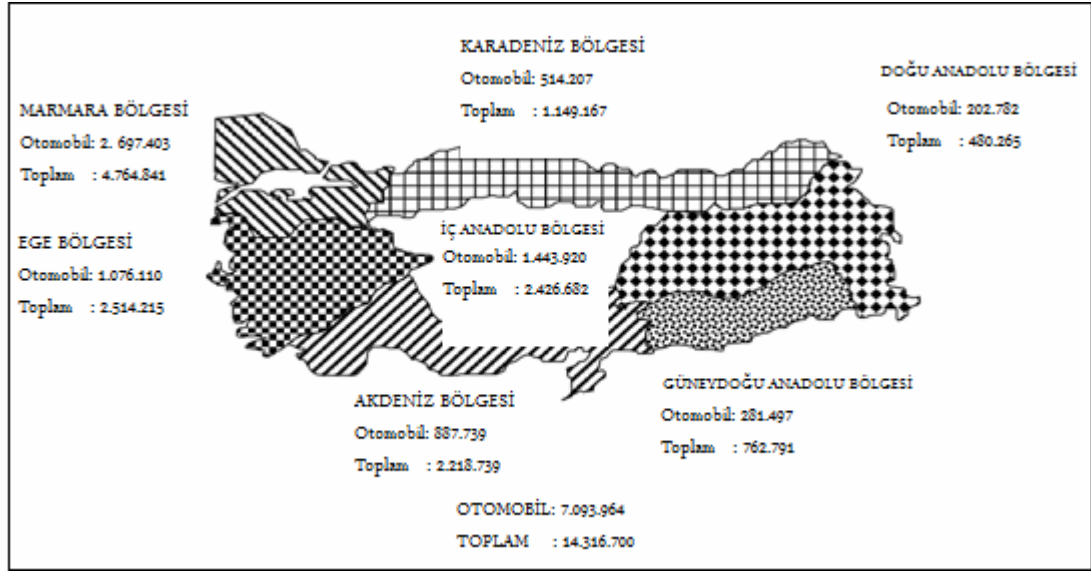
Sektörün en önemli gücü çok iyi yetiştirilmiş olan insan kaynağıdır. Sektör ekonomi içinde doğrudan ve dolaylı olarak yarım milyon kişiye iş alanı sağlamaktadır. Bu insan kaynağını sürekli geliştirmek amacıyla tüm sektör kurumlarında son yıllarda yoğun eğitim çalışmaları devam etmektedir. Bu insan gücü sektörün teknolojik gelişmesinde büyük bir rol oynamaktadır.

Sektör yatırımları, bilgi birikimi ve deneyimi ile yetişmiş insan gücü açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Bu potansiyelin iyi değerlendirilmesi halinde otomotiv sektörü uluslararası piyasalarda söz sahibi olabilecektir.

2.4. MOTORLU ARAÇ PARKI VE OTOMOBİL SAHİPLİĞİ

2009 yılında Türkiye’de 7 milyon otomobil olmak üzere toplam motorlu taşıt parkı 14.3 milyon adede ulaşmıştır. Araç parkının yüzde 33 gibi önemli bir bölümü Marmara Bölgesinde bulunmaktadır. Bu bölgeyi yüzde 18 ile İç Anadolu ve yüzde 17 ile Ege Bölgesi, yüzde 16 ile Akdeniz, yüzde 8 ile Karadeniz yüzde 5 ile G.Doğu Anadolu ve yüzde 3 ile D.Anadolu bölgesi izlemektedir. 2009 yılı araç parkının bölgesel dağılımı ise aşağıda gösterilmektedir.

Şekil 3: 2009 Yılı Motorlu Taşıt Parkı



Kaynak: TÜİK Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri (Erişim: 16.01.2011)

1950 Yılında Türkiye'deki toplam otomobil parkı 13.400 adet olup, yıllık ortalama yüzde 17 büyümeyle 1955 yılında 30.000 adede çıkmıştır. Ancak söz konusu yıllarda araç sahipliği oldukça düşüktür. Örneğin, 1954 yılında otomobil başına nüfus (kişi) sayısı, ABD'de 3, Fransa'da 16, İtalya'da 64, Meksika'da 105, Brezilya'da 141, Türkiye'de ise 804'tür.⁷⁷

Dünya'da 1000 kişiye düşen otomobil sayısı ortalama olarak 105, Avrupa Bölgesi'nde 345, Amerika Bölgesi'nde 231 adet iken, Türkiye'de 92 adet gibi düşük bir değerde bulunuyor. Türkiye otomobil ve toplam araç yoğunluğunda Romanya, Bulgaristan ve Brezilya'nın gerisindedir. Toplam motorlu taşıt yoğunluğu bakımından Dünya ülkelerine bakıldığında 1000 kişiye düşen araç sayısı 144 adet iken, Türkiye'nin 138 adet ile Dünya ortalamasının altında kaldığı görülüyor.⁷⁸

⁷⁷ Okur, Serdaroğlu A., The Role of the Small Scale Suppliers within the Dynamics of the Turkish Automotive Industry/ A Historical Perspective, Massachusetts Institute of Technology, USA, Doktora 1994., s.56 (Akt. Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, s.79)

⁷⁸ OSD, 2007 Yılı Otomobil ve Toplam Motorlu Araç Parkı "Dünya ve Türkiye, Rapor 2008/ 1, s. 3

3. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE DIŞ TİCARET

Türkiye ihracatla en hızlı gelişmesini kalkınma dönemi olan 1983–1989 yılları arasında yaşamıştır. Bunun temel nedeni de TL'nin değerinin düşürülmesidir. 2000'lerle birlikte TL'nin değerlenme dönemine girilmiştir. TL'nin değerlendirildiği dönemde düşük kur, yüksek faizden dolayı ara malı üretimi yavaşlamış, yurt dışından temin daha uygun gelmeye başlamıştır. Büyük ölçekli üretim yapabilen Güney Kore, Çin, Hindistan gibi ülkelerden ihracatımız artmıştır. Türkiye'de ise nihai ürüne yönelik üretim artırılmıştır. Türkiye'nin ithalat yapısına bakıldığında ara malının büyük bir kalem olduğu görülmektedir. Dünyada büyük ölçekli ucuz üretici ülkelerin doğması bu ülkelerle rekabet edebilme imkânımızı azaltmıştır. İleri teknoloji kullanan ve ucuz işgücüne sahip olan bu ülkelerin maliyetleri düşük olmaktadır. Türkiye'nin rekabet gücünü artırabilmesi için üretimin yüksek bilgi içeren ürünlere ve ileri teknoloji gerektiren proseslere kaydırılması, teknolojiye, AR-GE'ye ve ÜR-GE'ye kaynak aktarılması ve doğru politika ve stratejilerin geliştirilmesi gerekmektedir.⁷⁹

Bir ülkenin belirli bir sektörde önemli oranda ihracat gerçekleştiriyor olması, ülkenin söz konusu sektördeki ithalatının düşük olabileceği anlamını taşımaz. Otomotiv sektöründe, özellikle AB ülkelerinde görülen durum bunun en açık örneğidir. Dünya üzerinde çok çeşitli marka ve modelde yapılan üretime paralel olarak tüketici tercihlerindeki farklılık, ülkeler arasında ticaretteki engellerin kaldırılma çabası, motorlu araç üreticilerinin sadece kendi ülke pazarlarını değil tüm Dünya'yı bir pazar olarak algılama bilinçleri ve ülkelerdeki tüketici refahını öne çıkaran politikalar, ülkelerin otomotiv sektörü dış ticaretinde böyle bir yapının ortaya çıkmasında önemli rol oynamaktadır.⁸⁰

3.1. İHRACAT

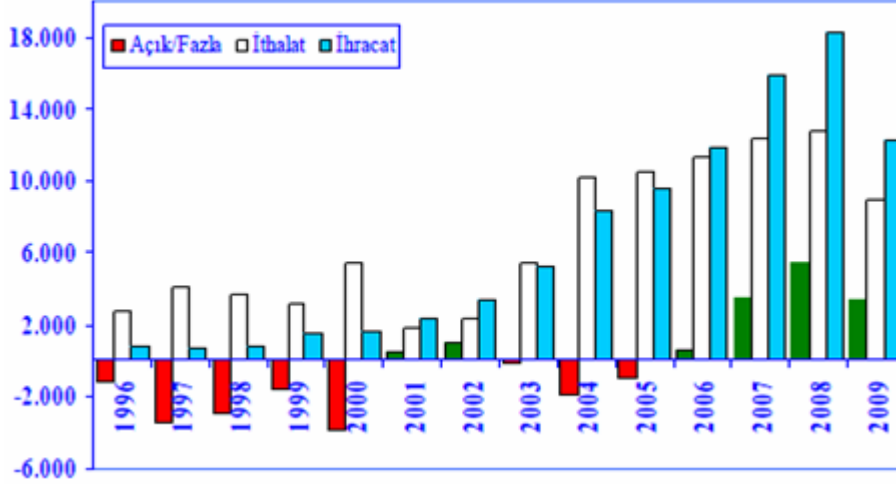
Otomotiv Sanayi Derneği'nin (OSD) verilerine göre 1967 yılında bin 760 adet otomobil üreten Türkiye, bugün 17 ana firmanın tüm dünyaya üretim yaptığı bir

⁷⁹ Apak, Sudi, Türkiye'de Otomotiv Sektöründe Yeniden Yapılanma ve Bilgi Teknolojilerinde Dış Kaynak Kullanımının Rekabet Avantajları, s:5

⁸⁰ Bedir, Atilla, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT, 2495, Kasım 1999, s. 21

otomotiv merkezi konumuna geldi. İlk kez 100 bin adete 1973'te ulaşan sektör, 2000'li yıllarda atağa kalkarak, Türkiye'yi önce Avrupa'nın ardından dünyanın en önemli otomotiv üreticilerinden biri haline getirdi.

Tablo 6: Yıllar itibariyle dış ticaret rakamları (Milyon USD)



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
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	8.960
İhracat	812	676	797	1.474	1.593	2.335	3.304	5.275	8.289	9.531	11.882	15.902	18.300	12.258
Açık Fazla	-	-	-	-	-	508	971	-111	-1.948	-1.012	603	3.505	5.510	3.298

Kaynak: www.osd.gov.tr, Haber Bülteni, Haziran 2010, (Erişim: 17.10.2010)

1996/2000 döneminde dış ticaret açığı **13.735** milyon \$ iken 2001/2009 döneminde **11.328** milyon \$ dış ticaret fazlası oluşmuştur.

Tablo 7: 2007-2008-2009 Yılları ve 2009-2010 Ocak Ekim Dönemi İhracat Tutarları

(USD)	2007	2008	2009	2009 Ocak- Ekim	2010 Ocak- Ekim	Değişim %
Otomobil	6.849.650.057	7.495.704.534	6.092.424.656	5.014.335.833	5.235.531.616	4
Otobüs	1.099.543.073	1.239.947.457	771.886.548	611.239.237	491.466.103	-20
Diğerleri	4.999.517.975	6.136.751.461	2.748.319.829	2.123.712.558	3.058.606.329	44
Toplam Ana Sanayi	12.948.711.105	14.872.403.452	9.612.631.033	7.749.287.628	8.785.604.048	13
Aksam ve Parça	5.225.143.516	5.807.139.074	3.939.201.533	3.198.209.760	3.500.627.699	9
İç ve Dış Lastik	896.635.235	976.029.024	826.346.700	690.826.110	783.475.334	13
Akümülatör	103.262.890	127.902.222	83.818.491	68.223.999	61.531.400	-10
Emniyet Camı	96.794.232	105.530.791	69.979.249	57.353.255	44.529.956	-22
Toplam Yan Sanayi	6.321.835.873	7.016.601.111	4.919.345.973	4.014.613.124	4.390.164.389	9
Toplam İhracat	19.270.546.978	21.889.004.563	14.531.977.006	11.763.900.752	13.175.768.437	12

Kaynak: ÜİB / OAİB (Uludağ İhracatçılar Birliği / Orta Anadolu İhracatçı Birlikleri)

2007 yılı sonunda 20 milyar dolarlık ihracat rakamı, 3.5 milyar dolarlık dış ticaret fazlası ve 1.2 milyon adede yaklaşan üretimiyle otomotiv, Türkiye'nin en önemli sektörü olduğunu net bir şekilde ortaya koymuştur.

Ekim ayında Otomotiv Yan Sanayi ihracatı ise 413 milyon USD'ı aksam ve parça, 83 milyon USD'ı iç ve dış lastik, 12 milyon USD'ı akümülatör, 3 milyon USD'ı emniyet camı olmak üzere toplam 510 milyon USD seviyesindedir. 2010 yılının ilk 10 ayında geçen senenin aynı dönemine göre % 9 artarak 4,4 milyar USD değerine ulaşmıştır.

Ekim ayında Otomotiv Ana Sanayi ihracatı 609 milyon USD'ı otomobil, 65 milyon USD'ı otobüs, 378 milyon USD'ı ise diğer araçlar olmak üzere toplam 1 milyar USD'ın üzerinde gerçekleşmiştir. 2010 yılının ilk 10 ayında geçen senenin aynı dönemine göre % 13 artarak 8,8 milyar USD değerine ulaşmıştır.

Otomotiv sanayi, son yıllarda yabancı sermayenin en fazla ilgi duyduğu, üretime ve ihracata dönük yatırımlar yaptığı bir sektör durumundadır.⁸¹

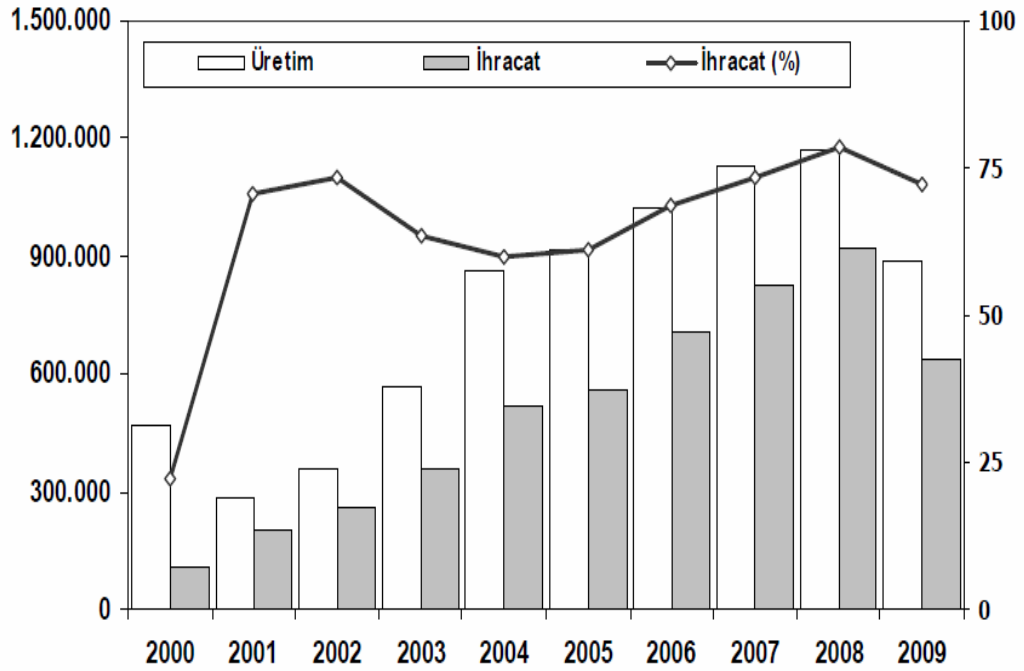
Türkiye’de otomotiv, en fazla ihracat yapan sektör konumundadır. Üretimini yaklaşık yüzde 70’ini dış pazarlara satan sektörün ihracatı son 4 yıldır sürekli artıyor. 2004 yılında 10 milyar dolarlık ihracat yapan sektör, bu rakamı 2005’te 11.7 milyar dolara, 2006’da 15 milyar dolara, 2007’de ise 21 milyar dolar seviyesine çıkardı. Böylece 2007’de Türkiye’nin toplam ihracatı 105.9 milyar dolarken, otomotiv sektörü bunun beşte birini tek başına gerçekleştirdi.

Özellikle 1960’lı yıllardan sonra otomotiv sanayinde ihracata dayalı olarak hızlı bir büyüme başaran Japonya, 1970’li yıllardan günümüze bu sektörde en büyük ihracatçı ülke olma özelliğini devam ettirmiştir. Japonya’nın motorlu araç ihracatı 1960-1980 yılları arasında yıllık ortalama yaklaşık yüzde 30 artış göstermiştir. 1985 yılına gelindiğinde Japon otomotiv sanayinde 6.730.472 adetlik en yüksek ihracat miktarıyla, üretimin yaklaşık yüzde 55’i ihraç edilmiştir. Ancak, 1990’lı yıllarda Japonya’nın ihracatında önemli bir düşüş olmuştur. Bunda, Japonya’nın diğer ülkelerde yaptığı yatırımların tamamlanması ve üretime başlanması ile ihracat pazarlarındaki daralma, yenin değer kazanması, Japonya’da 1980 sonrası hızla artan işçi ücretleri ve Japonya’nın rekabet gücünde o güne kadar önemli bir unsur olan yalın üretim sistemlerinde Avrupa ve Amerika’da da sağlanan gelişmeler etkili olmuştur.

Almanya, Fransa, İngiltere ve İtalya gibi otomotiv sanayinde güçlü Avrupa ülkelerinin gerek miktar olarak, gerekse ihracatın üretimdeki payı gibi ihracat başarı düzeyi verilerine bakıldığında, bu ülkelerin Japonya’dan sonra sektörde en önemli ülkeler olduğu görülmektedir. Ancak, söz konusu ülkeler ihracatlarının büyük bir kısmını kendi aralarında, yani Avrupa Birliği içerisinde gerçekleştirmektedirler.

⁸¹ Türkmenoglu, Osman, Yabancı Sermaye Yatırımları ve Türk Otomotiv Sanayindeki Yeri, Eskişehir,1995, S.65

Tablo 8: İhracat / Toplam Üretim



	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. 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, (Erişim: 17.10.2010)

2001 ve 2002 yıllarında ülkemizde etkili olan krizin ardından, özellikle 2003 yılından itibaren AB ülkeleri ile entegrasyon sürecindeki yoğun gelişmeler ile birlikte sanayimizin ihracat potansiyeli hızla gelişmeye başlamıştır. Türk Otomotiv Sanayi son yıllarda yapmış olduğu yatırımlar sonucunda üretiminin yüzde 80 gibi önemli bir kısmını ihraç edebilir hale gelmiş ve üretim adetlerini 2008 yılında 1.150 milyon adede yükseltmiştir. 2000 yılına göre ihracatımız beş kat artmış, sanayimiz Türkiye ihracat sıralamasında yedinci sıradan birinciliğe yükselmiştir.⁸²

⁸² OSD, Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2010, s. 11

Tablo 9: Taşıt Araçları İhracatı

SEKTÖR	2007	2008	2009	2009 / 2008 (%)
Otomobil	504.353	525.301	388.994	-26
Ticari Araçlar	316.017	384.969	239.976	-38
Kamyonet	295.585	366.646	231.260	-37
Minibüs	2.695	891	1.271	43
Kamyon	9.398	9.742	1.910	-80
Midibüs	2.987	2.180	1.065	-51
Otobüs	5.352	5.510	4.470	-19
Taşıt Araçları	820.370	910.270	628.970	-31
Traktör	9.509	10.493	8.885	-15
Toplam	829.879	920.763	637.855	-31

Kaynak: OSD, 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, (Erişim: 17.10.2010)

Diğer taraftan, küresel krizin özellikle AB otomotiv pazarı üzerindeki olumsuz etkisi nedeni ile Türkiye'nin 2009 yılında toplam taşıt aracı ihracatı ise, yüzde 31 oranında azalarak 629 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. 2008 yılında ihracatın üretim içindeki payı yüzde 79 iken 2009 yılında bu oran ihracattaki azalmaya bağlı olarak yüzde 72'e gerilemiştir. Sanayimizin 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 düşümlere bağlı olarak, bir önceki yıla göre, 2009 yılında toplam ihracatta yüzde 31 düzeyinde daralma yaşanmıştır.⁸³

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre, 2009 yılı toplam ihracatı yüzde 23 oranında azalarak 102 Milyon ABD dolarına gerilemiştir. Toplam taşıt araçları ve yan sanayi ihracatı (*hava, kara, deniz ve demiryolu taşıtları toplamı*) ise 2008 yılına göre yüzde 31,8 oranında azalarak 16,8 milyar ABD Dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. 2006 yılı itibariyle sektör sıralamasındaki birinciliğini koruyan Taşıt Araçları ve Yan Sanayinin, Türkiye ihracatındaki payı yüzde 16,6 düzeyindedir.⁸⁴

⁸³ OSD, Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2010, s. 12

⁸⁴ OSD, Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2010, s. 13

3.2. İTHALAT

1990 yılına kadar otomobil üzerindeki yüksek koruma oranları nedeniyle yurtiçi talep ağırlıklı olarak üretimle karşılanmıştır. Ancak 1980'li yılların sonlarından itibaren koruma oranlarında yapılan indirimler ve özellikle de Gümrük Birliği nedeniyle ithalatta önemli bir artış olmuş ve örneğin, Gümrük Birliği öncesinde yurtiçi talebin ortalama yüzde 20'si ithalatla karşılanırken, 2000 yılında ithalatın pazar payı yüzde 55'e ulaşmıştır. 2000 yılı ithalat artışında, artan yurtiçi talep ve euro/dolar paritesindeki gelişmeler de etkili olmuştur. Gümrük birliği sonrası artan rekabetle birlikte firmaların yeni model geliştirme ve kalite iyileştirici yatırımları artmıştır.⁸⁵

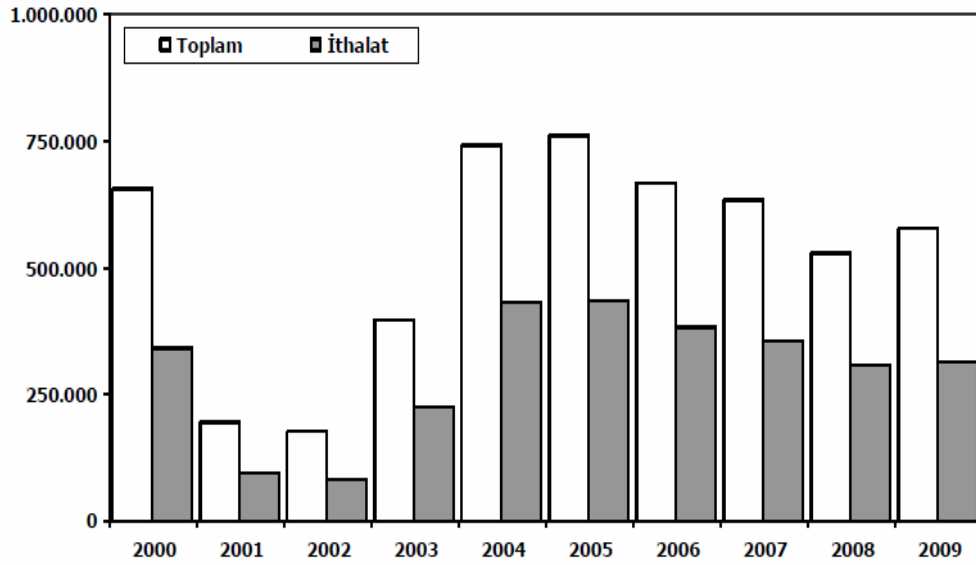
Gümrük Birliği sonrası otomotiv sanayi ithalatında yüksek oranda artış olmuştur. Yetersiz düzeydeki toplam iç taleple birlikte ithalatın iç talepteki payının da artması iç pazara yönelik yerli üretimi oldukça kısımaktadır.

Ülkemizde de olduğu gibi, kriz döneminde, tüm dünya ülkelerinde öncelikli olarak otomotiv ürünlerine talep daralmaya başlamıştır. 2008 yılı son çeyreğinden itibaren AB ülkelerinde satışlar düşmeye başlamış ve dolayısıyla ihracatımızın yüzde 90'ını bu bölgeye gerçekleştirmemize bağlı olarak, üretim adetlerimiz de Mayıs ayı itibariyle önemli oranda azalmaya başlamıştır. Öte yandan yurt içi pazardaki daralma da bu olumsuz koşulları güçlendirmiştir. Gerek yurtiçi pazar, gerekse ihracat adetlerindeki önemli düşüşler, 2009 yılında da etkili olarak devam etmiştir.

2009 yılı toplam otomotiv pazarı ağırlıklı olarak ÖTV indiriminin bazı ürünler üzerindeki talebi destekleyen etkisi ile 2008 yılına göre yüzde 9,4 artarak 576 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. Euro'nun 2009 yılında enflasyon değerinin üzerinde gerçekleşmesi, 2008 yılında yüzde 58 olan ithalatın pazar payının yüzde 55 oranına gerilemesinde etkili olmuştur. 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.

⁸⁵ Bedir, Atıla, Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, DPT, 2660, Kasım 2002, s. 39

Tablo 10: Toplam Pazar (Otomobil + Ticari Araç)



	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, 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, (Erişim: 17.10.2010)

ÖTV indiriminin olumlu etkisi sonucunda, 2009 yılında, bir önceki yıla göre otomobil pazarı yüzde 20,9 oranında artmış ve 370 bin adet düzeyine yükselmiştir. 2009 yılında ithal otomobillerin pazar payı 2008 yılına göre azalmış ve yüzde 66 düzeyinde gerçekleşmiştir.⁸⁶

ÖTV indirimi uygulaması, özellikle 1.600 cc'den küçük otomobil pazarı ve kamyonetlerden oluşan hafif ticari araç pazarında olumlu etki sağlamıştır. Bu uygulama ile birlikte şirketlerin yapmış olduğu kampanyalara bağlı olarak, bu araç sınıfı talebindeki yüzde 23 oranındaki artış, toplam pazarın 2009 yılında, bir önceki yıla göre yüzde 10 oranında artmasını sağlamıştır.

4. KRİZLERİN OTOMOTİV SEKTÖRÜNE ETKİSİ

1994 yılında Türkiye'de yaşanan ekonomik krizin ardından imalat sanayi üretiminde gözlenen artış eğilimi 1998 yılının ikinci çeyreğine kadar devam etmiştir.

⁸⁶ OSD, Otomotiv Sanayi 2009 Yılı Değerlendirme Raporu, Mart 2010, s. 6

Ancak Güneydoğu Asya ve Rusya krizlerinin etkileri sonucu otomotiv sanayi üretim artış hızı yavaşlamıştır. Buna 1999 yılındaki sanayi kuruluşlarının büyük bir bölümünün bulunduğu Marmara bölgesindeki depremin neden olduğu hasar da eklenince imalat sanayi olumsuz etkilenmiştir. 2000 yılında bu etkilerin giderilmeye başlanmasıyla üretim tekrar artış eğilimine girmiştir.⁸⁷

1980-87 dönemi politik ve ekonomik istikrarın nisbi olarak var olduğu, ekonomik liberalizme giden politikaların uygulamaya konulduğu bir dönemdir. Bunun sonucunda da yetersiz fakat istikrarlı bir yabancı sermaye girişi gözlenmiştir. 1994'deki kriz yabancılar üzerinde olumsuz etki yapmış, gerek izinler gerekse fiili girişler azalma eğilimine girmiştir. Kriz sonrası yapısal tedbirlerin uygulamaya konulamaması, istikrara kavuşulacağına olan inancı kaybetmiş ve doğrudan yabancı yatırım girişleri 1996 yılından itibaren yıllık ortalama 940 milyon dolar seviyesinde seyretmiştir.⁸⁸

Bazı Asya ülkeleri 1997 yılı ortasından itibaren ciddi bir mali kriz ile karşı karşıya kalmıştır. Tayland'da Temmuz ayında başlayan kriz kısa sürede Endonezya, Malezya ve Filipinler'e sıçramış, Kasım ayında Güney Kore'nin krize girmesiyle daha da genişlemiştir. Krizin etkileri, bu ülkelerinin para birimlerinin önemli oranda değer kaybetmesi, menkul kıymetler piyasalarının çökmesi, yurtiçi faiz oranlarının yükselmesi, uluslararası sermayenin bu ülkelerden hızla çıkması, banka ve şirket kapanmaları ile iç talebin olumsuz yönde etkilenmesi şeklinde gözlenmiştir.

Türk otomotiv sanayi, yarattığı katma değer, yan sanayiyle birlikte oluşturdukları yüksek miktardaki istihdam, diğer bir çok sektörde talep yaratıcı olması ve sağladığı geniş boyutlu ekonomik dinamizm ve sürükleyiciliği nedeniyle Türk ekonomisinde önemli bir yere sahiptir.

Otomobil sektörü finans krizinden en fazla etkilenen sektörlerin başında gelmektedir. 1970'den itibaren japonya öncülüğünde üretim süreçlerinde ortaya çıkan teknolojik ve örgütsel değişim, farklı ve yeni rekabet koşullarını da beraberinde

⁸⁷ <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan.asp> (Erişim: 26.02.2009)

⁸⁸ Soydal, Haldun, Türkiye'de Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Verimlilik Analizi: Otomotiv Sektörü Üzerine Bir Uygulama, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Konya 2007, s. 56

getirmiştir. Daha önce genelde fiyat ağırlıklı rekabet edilirken, son yıllarda uluslararası rekabet; fiyatla birlikte kalite, yaratıcılık, değişen talebe hızlı yanıt verme yeteneğiyle ve ürün çeşitliliği ile belirlenir olmuştur.

1980'li yılların sonlarından itibaren koruma oranlarında yapılan indirimler nedeniyle ithalatın yurtiçi pazar payı yükselmiş, Gümrük Birliğine geçişle birlikte ithalatta daha da yüksek bir artış olmuş ve örneğin ithal otomobillerin yurtiçi pazar payı yüzde 35-40'la yükselmiştir. Artan bu ithalat nedeniyle ağırlıklı olarak yurtiçi pazara üretim yapan Türk otomotiv ana sanayi firmalarının üretimleri düşmüştür. Üretim düşüşüyle birlikte, son yıllarda sektöre yeni giren uluslararası firmaların oluşturdukları ilave kapasiteler nedeniyle de başta otomobil firmaları olmak üzere otomotiv ana sanayii firmaları ekonomik ölçekten uzak, düşük kapasitelerde çalışır duruma gelmişlerdir. Bu şekilde bir düşük kapasite kullanımı ve düşük ölçekte üretimle Türk otomotiv sanayinin uluslararası rekabete uzun süre dayanması güç görülmektedir. Sektörün ihracata ağırlık vermesi önem arz etmektedir.

Devlet yardımları ve adil rekabet yasalarına uyulmaması sektörlerde kaos yaratabilmektedir. Özellikle devlet yardımlarının serbest piyasa ruhuna zarar verdiği görülmektedir. Ford, GM ve Chrysler'a düşük faizli kredi sağlayan ABD'nin haksız rekabete neden olduğunu ileri süren AB yetkilileri AB'nin de kendi üreticilerine destek vermesi gerektiğini, bu kapsamda AB otomobil sanayinin de düşük faizli kredi talebinde bulunması da somut bir örnek oluşturmaktadır.

Türkiye otomotiv sanayi, sahip olduğu iyi yetişmiş insan gücüne bağlı olarak Ar-Ge potansiyelini önemli oranda artırmış ve kişisel şirketlerin yeni ürün geliştirme projelerinde yer almaya başlamıştır. Özellikle uluslar arası teknik mevzuata uyum çalışmalarındaki başarısı birçok sektöre örnek olacak niteliktedir. Otomotiv sektörü tümü ile kayıt altına alan üretim ve ticari faaliyeti nedeniyle güvenilir ve kesin bir vergi kaynağı niteliğindedir. Ancak, istikrarsız iç pazar koşulları, aşırı ithalat, aşırı kapasite, firma çokluğundan doğan sorunlar, özellikle yan sanayinin desteklenmesi için gereken finansman araçlarının yetersizliği, karmaşık yapısı ile yüksek satış vergi sistemi, ulusal strateji eksikliği, otomotiv sanayinin gelişmesi ve ülke ekonomisine daha çok katkıda bulunmasının önündeki somut engeller olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu

saydıklarımızın ötesinde, sık aralıklarla yaşanan ekonomik krizlerin yarattığı sıkıntılar, ekonomimiz için itici bir güç olan otomotiv endüstrimizi olumsuz yönde etkilemiş ve gelişimini ihracata yönelik sanayi stratejileri çerçevesinde sürdürmesine neden olmuştur.

Otomotiv sanayinin kuruluşundan sonra istikrarlı bir gelişim sağlayabilmesinin ekonomik ve politik koşulları, ancak 1980'lerin sonlarında oluşmuştur. Ancak 1994 yılında yaşanan ekonomik kriz en fazla otomotiv sanayini etkilemiş bulunmaktadır.

1989/1993 yılları arasındaki dönemde, otomobil talebindeki hızlı artış, ithalata da yansımış ve ithalat talebi toplam talebe göre daha hızlı artmıştır. Bu dönemde otomobil ve özellikle hafif ticari araçlarda AB dışı üçüncü ülkelerin ithalat içindeki payı, AB+EFTA ülkelerine kıyasla çok yüksektir.

1994 yılındaki kriz nedeni ile ithalata olan talep % 72 oranında azalmıştır. Ancak 1996 yılından sonra ithalat hızla artarak ithalatın pazardaki payı % 36 dolayına yükselmiştir. AB+EFTA ülkelerinin otomobil ithalatındaki payı ise, 1993 yılında % 23 iken 1998 yılında % 75 gibi önemli bir düzeye çıkmıştır.

1994 yılındaki ekonomik kriz nedeni ile 1993 yılına göre üretim 1.7 katı azalarak oranında azalarak 243,174 adete düşmüştür. Daha sonraki yıllarda 300 bin dolayında seyreden üretim 1998 yılındaki yeni bir kriz ile yeniden azalma trendine girmiştir. 1998 yılının ilk altı ayında toplam üretim artış kaydederken, 1998 yılının son üç ayında % 24 azalma göstermiştir.

1996-1997 dönemleri otomotiv sektörü için sıkıcı ve durgun geçen bir zaman dilimi olmuştur. Ancak 2000 yılına girildiğinde makro ekonomideki olumlu gelişmeler ve beklentilerin paralelinde rekor artışlar olmaya başlamıştı. Ancak tekrar 2001'de yaşanan devalüasyon sonucu kurların dalgalanmaya bırakılmasıyla her sektörde olduğu gibi tekrar olumsuz bir düşüş sürecine girmiştir. Bu dönemde iç tüketim harcamalarının azalması, reel faizin artması, TL'nin değerinin döviz karşısında azalması, satın alma gücündeki azalış ve buna bağlı olarak artık lüks tüketim olarak değerlendirilen otomotiv sektörüne yönelik talebin de gerilemesine yol açmıştır. Böylece otomotiv pazarı gittikçe

daralmaya başlamıştır. Bu zamana kadar geçen dönemde otomotiv sektörünün krizlerden nederece de etkilendiği görülmüştür. Bu olumsuz etki her defasında ülke ekonomisi için önemli bir kayıp oluşturmaktadır.⁸⁹

Tablo 11: Otomobil Pazarı AB ve EFTA Ülkeleri ve Türkiye Sıralaması

Sıra	AB ve EFTA Ülkeleri	Ocak-Kasım 2008	Sıra	AB ve EFTA Ülkeleri	Ocak-Kasım 2007
1	ALMANYA	2.864.059	1	ALMANYA	2.906.258
2	İNGİLTERE	2.023.104	2	İTALYA	2.330.883
3	İTALYA	2.018.587	3	İNGİLTERE	2.266.047
4	FRANSA	1.896.596	4	FRANSA	1.881.995
5	İSPANYA	1.088.720	5	İSPANYA	1.470.394
6	BELÇİKA	514.110	6	BELÇİKA	501.103
7	HOLLANDA	492.814	7	HOLLANDA	496.657
8	POLONYA	290.305	8	TÜRKİYE	295.720
9	TÜRKİYE	280.119	9	ROMANYA	288.344
10	AVUSTURYA	277.985	10	AVUSTURYA	279.414
11	ROMANYA	266.637	11	İSVEÇ	276.044
12	İSVİÇRE	264.502	12	YUNANİSTAN	269.380
13	YUNANİSTAN	259.304	13	POLONYA	265.700
14	İSVEÇ	236.826	14	İSVİÇRE	262.005
15	PORTEKİZ	192.210	15	PORTEKİZ	186.468
16	İRLANDA	151.426	16	İRLANDA	186.096
17	MACARİSTAN	146.986	17	MACARİSTAN	158.731
18	DANİMARKA	141.570	18	DANİMARKA	148.846
19	FİNLANDİYA	135.168	19	FİNLANDİYA	123.520
20	ÇEK CUM.	133.357	20	ÇEK CUM.	121.991
21	NORVEÇ	102.798	21	NORVEÇ	119.973
22	SLOVENYA	65.372	22	SLOVENYA	61.192
23	SLOVAKYA	63.647	23	SLOVAKYA	54.407
24	LÜKSENBURG	49.597	24	LÜKSENBURG	48.406
25	BULGARİSTAN	41.526	25	BULGARİSTAN	37.486
26	ESTONYA	23.349	26	LETONYA	30.244
27	LİTVANYA	20.485	27	ESTONYA	29.090
28	LETONYA	18.229	28	LİTVANYA	19.228
29	İZLANDA	8.987	29	İZLANDA	15.092

Kaynak:Otomotiv Sanayi Derneği, Otomotiv Sanayi 2008 Yılı Değerlendirme Raporu, (Erişim: 17.10.2010)

Dünyayı etkisi altına alan küresel ekonomik kriz Avrupa'daki otomobil satışlarında düşüşlerin yaşanmasına yol açmıştır. Avrupa Birliği ve EFTA ülkeleri toplamında binek otomobil pazarında büyük çaplı daralmalar yaşanmıştır. En sert düşüş yüzde 94,6 ile İzlanda'da gerçekleşirken, İzlanda'yı yüzde 61,5 ile Letonya ve yüzde

⁸⁹ Dalyanoğulları, Muhterem, Küreselleşme, Küreselleşmenin Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Sektörüne Etkileri, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2007, s. 89

55,9 ile İrlanda takip etmiştir. 2007 ve 2008 yılları kıyaslandığında Türkiye binek otomobil pazarında da Haziran ayında başlayan daralma Kasım ayında daha da belirgin olmuştur. 2008 Kasım ayında Türkiye otomobil pazarı yüzde 56,6 oranında azalarak 17.201 adet seviyesinde kaldı. 2008 yılı Kasım ayı binek otomobil satışları ile Türkiye, Avrupa binek otomobil satışlarında 12. sırada yer aldı. 2007 ve 2008 yılları 11 aylık gerçekleşen kümülatif binek otomobil pazarı kıyaslandığında en belirgin düşüş yüzde 40,5 ile İzlanda'da gerçekleşirken, hemen ardından yüzde 39,7 ile Letonya ve yüzde 26 ile İspanya yer aldı. Kümülatif olarak en yüksek artış ise Slovakya yüzde 17, Bulgaristan yüzde 10,8 ve Finlandiya'da yüzde 9,4 gerçekleşti. 2008 yılı Ocak-Kasım dönemi toplam Avrupa satışları bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 7,1 düşüşle 13 milyon 788 bin adete ulaştı. 11 aylık 2008 kümülatif Türkiye otomobil pazarı bir önceki yılın aynı dönemine göre ilk daralmasını yaşadı. Kasım 2008 sonu Türkiye otomobil pazarı yüzde 5,3 oranında azalarak 280 bin 119 adet olarak gerçekleşti. 2008 yılı Kasım sonu binek otomobil satışları ile Türkiye, Avrupa binek otomobil satışlarında 9. sırada yer aldı. Dünyanın her bölgesini etkisi altına alan küresel krizden Türk otomotiv sektörü az etkilenmiştir. Çünkü daha önce kriz yaşayan Türkiye bu kez hazırlıklı yakalanmıştır.

5. SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ VE SORUNLARI

Günümüzde otomotiv sektörü pazar payını büyütme ve uluslar arası rekabeti arttırma çabaları artan dünya ticaret hacmiyle paralel olarak hızlanmıştır. Bölgesel entegrasyonların güçlendiği ve yaygınlaştığı, uluslararası ticarete korumacılığın ortadan kalktığı yenedünya ekonomisinde rekabet gücü, ülke ekonomilerinin sanayileri için ilk hedeflerden biri durumuna gelmiştir. Bir ülke ya da endüstrinin uluslararası piyasalarda rekabet edebilmesi için, teknik ve pazarlama becerileri, üretim olanakları ve yabancı yatırımları çekebilme ve işbirliğine girişme kabiliyeti ile birlikte girişimcilerin fiyat dışı nitelikler açısından rakiplerine oranla daha çekici biçimde mal ve hizmet modelleri yaratma girişimlerinin bir bütün olarak tasarlanması gerekmektedir. Dünya pazarlarında rekabet avantajı ve gücünün devamı, ancak dünya ticaret kalıplarındaki ana değişiklikler kadar ürün pazarlarındaki değişen koşulları da izleme ve bundan yarar sağlama yeteneğinin oluşumu ve geliştirilmesi ile mümkündür. Bunların yanında rekabet gücü; servis kurumları, satış etkinliği, teknolojik önderlik, ihraç ürünlerinin çeşitliliği, görelî fiyat ve maliyet farklılıkları ve kredi ve teslim süreleri gibi faktörlerle de ilgilidir.

Dikkat edilmesi gereken nokta, üretim teknolojisindeki sürekli değişimler karşısında bunların hızla takip edilmesi ve rakipler ile aynı zamanda uygulanması gerektiğidir. Dinamik rekabet çerçevesinde rekabet avantajının gerçek kaynağı yeni ürünler ve rekabet edebilirlik avantajının daima geliştirilmesidir. Bir firma, sektör, ülke ekonomisi, sahip olduğu rekabet avantajlarını tanımlayarak, onları geliştirerek ve sürekliliğini sağlayarak buna ulaşabilir.

Bir ekonominin rekabet gücü, serbest ticaret koşulları altındaki rekabet gücüdür. Koruma ve teşviklerle sürdürülebilir ve belli bir süre sonra bunlara ihtiyaç göstermeyecek dinamizme sahip olmayan rekabet üstünlüğü, gerçek rekabet gücü ve üstünlüğü sayılmamaktadır.⁹⁰

Dünyanın en büyük 20 otomotiv üreticisinden biri olan Türkiye, üretilen her 1000 aracın 14'üne 'Made in Turkey' damgası vuruyor. Uluslararası Motorlu Taşıt Üreticileri Derneğı (OICA) 2006 yılı verilerine göre Türkiye, dünya otomotiv üretim sıralamasında 16'ncı sırada yer alıyor. Önümüzdeki yıllarda İtalya'yı da zorlaması beklenen Türkiye, aynı zamanda Avrupa'nın en büyük 6'ncı otomotiv üreticisi konumunda bulunuyor.⁹¹

Sanayideki gelişmeler paralelinde Türkiye otomotiv pazarı bugün gelinen noktada küresel pazarın bir parçası olmuş ve uluslar arası markaların hemen hemen tamamının rekabet ettiği büyük bir pazar halini almıştır. Otomotiv sanayinin gelişim süreci doğrultusunda ülkemiz pazarında da küresel düzeyde değişen pazar ve rekabet koşulları nedeniyle sürekli bir gelişme mevcuttur.

Ülkemizde özellikle çok uluslu firmaların yer aldığı otomotiv sektöründe 1990'lı yıllarla birlikte modern yönetim anlayışları, kalite ve insan kaynakları kavramları kullanılmaya başlanmıştır. Üretim süreçleri, grup yoğunluklu iyileştirme çalışmaları, araştırma geliştirme faaliyetleri, pazarlama kanalları, satış, satış sonrası hizmetleri ve

⁹⁰ Güran, Nevzat, Dışa Açılma Sürecinde Türk Ekonomisinin Rekabet Gücü, Devlet Planlama Teşkilatı-AETB, Eylül 1990, s. 1

⁹¹ İstanbul Sanayi Odası Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi, Aralık 2007, Ankara.

müşteri talepleri belirlenmesi çalışmaları bu anlayış çerçevesinde yürütülmekte, yalın üretim/yönetim, takım çalışmaları, stokless üretim, problem çözme teknikleri, sürekli iyileştirme, öneri sistemleri tam zamanında üretim gibi yönetim yöntemleri uygulanmaktadır. Türkiye ekonomisinin ihracata dayalı büyüme stratejisi ile dışarıya açılması, uluslar arası piyasalardaki rekabet koşullarına uyum sağlama zorunluluğu bu süreci daha da hızlandırmıştır.⁹²

Otomotiv sanayindeki ilerlemelere rağmen bir takım olumsuzluklar nedeniyle maalesef sektörün önü kesilmekte, iç ve dış pazar fırsatları yeterince değerlendirilememektedir. Türk otomotiv sektörüne baktığımızda istikrarsız iç pazar koşullarının, strateji eksikliğinin, yatırım ve ar-ge teşviklerinin yetersizliğinin, yüksek vergiler ve uzak görüşlülük otomotiv sanayindeki gelişimin önündeki somut engeller olarak karşımıza çıktığı görülmektedir.

⁹² Dikmen, Işık, Otomotiv Sektörü ve Rekabet, Kasım 2006, s.7

II. BÖLÜM

TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK VERGİ UYGULAMALARININ İNCELENMESİ

1. VERGİ VE TEŞVİK KAVRAMLARI

Vergi; devletin egemenlik gücünü kullanarak kamu hizmetlerini finanse etmek amacıyla mükelleflerden aldığı ve ödeyen kişi için özel bir karşılığı olmayan parasal yükümlülüktür. Vergiler modern devletin gerçekleştirmek istediği birçok amaca ulaşmada bir araç olarak kullanılabilir. Devlet ekonomik istikrarı sağlamak, gelir dağılımını iyileştirmek, ekonomik büyüme ve kalkınmayı sağlamak için maliye politikasının araçları ile vergiyi kullanmaktadır.

Vergileri çok çeşitli şekillerde sınıflandırmak mümkün olmakla birlikte, uygulamada en çok görülen sınıflandırmalar vasıtalı-vasitasız, spesifik-advolorem ve gelir-servet-harcamalar üzerinden alınan vergiler şeklinde yapılmaktadır. Konumuz gereği ağırlık, hacim, uzunluk vs. gibi fiziki ölçüler üzerinden hesaplanan vergiler spesifik, kıymet değeri üzerinden hesaplanan vergiler ise advalorem vergiler olarak tanımlanmaktadır. Maktu resim ve harçlar, Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV), bazı gümrük vergileri ile Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) spesifik vergilere; gelir vergisi, kurumlar vergisi ve KDV ile bazı özel tüketim vergileri (ÖTV) advalorem vergilere örnek olarak gösterilebilir.

Otomotiv sektörü büyük ölçüde kayıt içinde olan bir sektör olması nedeniyle net vergi geliri artışı taleple birlikte sürekli artış göstermektedir. Otomobil son ürün olarak mutlaka fatura ile satılmaktadır. Aksi halde kayıt ve tescili yapılamaz ve trafiğe çıkması mümkün değildir.⁹³

Belirli ekonomik faaliyetlerin diğerlerine oranla daha fazla ve hızlı bir şekilde gelişmesini sağlamak amacıyla, kamu tarafından çeşitli yöntemlerle verilen maddi ve/veya gayrimaddi destek, yardım ve özendirmeler ise teşvik olarak tanımlanmaktadır.⁹⁴ Teşvik, geniş anlamli bir sözcük olup bazen koruma, bazen vergi muafiyet ve istisnası, bazen yardım şeklinde aynı amacı sağlamak üzere kullanılmaktadır.

Vergi teşvikleri yatırımları belli sektör veya bölgelere kanalize etmek için öngörülen vergi avantajlarıdır.⁹⁵ Bazı teorisyenler ise teşvikleri vergi gideri olarak kabul etmektedir. Vergi teşviklerini vergi gideri olarak kabul eden görüşe göre, vergi yasalarındaki indirimler, muafiyetler, istisnalar, farklı oran uygulamaları, sosyal ve ekonomik amaçlarını gerçekleştirmek için vergi alan devlet açısından vergi gideridir. Mükellefler için bir kazanç olurken devlet için bir kayıp olmaktadır.⁹⁶

Vergi teşviklerinin kullanılmasını desteklemek için öne sürülen temel sebeplerden biri bir ülkedeki ekonomiyi olumsuz etkileyen faktörleri değiştirmeye yardımcı olması yönündedir. Yetersiz fiziki altyapı ve beşeri sermaye, politik istikrarsızlık ve verimsiz denetleme yapısı gibi faktörler yatırımcılara maliyet yüklemektedir. Vergi teşvikleri bu maliyetleri telafi etmeye yardımcı olmaktadır. Gelişmekte olan ülkeler vergi teşviklerini kullanırlar, çünkü yatırım için destekleyici bir kaynaklardan yoksundurlar.⁹⁷

Az gelişmiş ekonomilerde vergi politikası çeşitli yönlerden önem arz etmektedir. Bu ekonomilerde kişilerin gelir düzeyi düşük olduğu için yurtiçi tasarruflar az olmakta bu da yatırımların gelişmemesine neden olmaktadır. Aynı şekilde vergileme politikası

⁹³ Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Karayolu Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT:2550-ÖİK:566, Ankara, 2001, s. 45

⁹⁴ Benlikol, Sabahattin, Hilal Müftüoğlu, Avrupa Birliği Ülkelerinde Vergi Sistemlerindeki Teşvik ve İstisnalar, İTO Yayın No: 1997-7, s.6

⁹⁵ Korucuoğlu, Serkan, Gelişmekte Olan Ülkelerde Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Vergi Teşvikleri, 2006, s. 54

⁹⁶ Bildirici, Ziyaettin, Çeşitli Ülkelerde ve Ülkemizde Yatırımları Özendirici Vergi Teşvikleri, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 1989, s. 9

⁹⁷ Korucuoğlu, Serkan, Gelişmekte Olan Ülkelerde Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Vergi Teşvikleri, 2006, s.59

doğası gereği kişilerin ve özel sektörün sermayesini ve akabinde tüketimi azaltacağından dolayı gelişmeyi ve büyümeyi olumsuz yönde etkileyecektir. Bu kapsamda devletin etkin bir vergi politikası uygulaması kaçınılmaz olacaktır.

Devlet kalkınmanın ilk zamanları özel sektör yatırımlarını teşvik edecek politikalar uygulamalı ve alt yapıyı hazırlamalıdır. Ekonomiye müdahalede sınırlı bir devlet sistemi arzu edilmesine rağmen az gelişmiş ekonomilerde tüketim eğiliminin yüksek olması, tasarrufların azalması ve sermaye birikiminin yetersizliği ekonomiye müdahale gerektirmektedir. Vergi politikasıyla, ekonomik dengeyi kurmak çok hassas bir konudur. Vergi politikası hem aşırı müdahaleci, serbest piyasa sistemini bozucu olmamalı, aynı zamanda devletin giderleri için fon sağlayıp mali dengeyi sağlamalıdır. Bu iki dengeyi sağlamak geniş kapsamlı etkin politikaların uygulanmasını gerektirmektedir.

Devletin otomotiv sanayine vermiş olduğu öneme rağmen uygulanan vergi politikaları da sürekli olarak eleştirilmiştir. Otomobil alımında uygulanan yüksek vergi oranları talebi baskı altına almak suretiyle firmaların satışlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Bununla birlikte, vergilerin neden olduğu ek kayıplar ve kaynak tahsisindeki sapmalar sonucunda ekonomik etkinliğin sağlanamaması da ortaya çıkan diğer bir problemdir. Bu nedenle otomobil piyasasında uygulanan vergilerin etkilerinin doğru bir biçimde tespit edilmesi gerekmektedir.

Vergilendirme politikaları otomotiv sanayi için oldukça önem taşımaktadır. Devletin vergi politikası otomotiv sanayi ürünlerine olan talebi etkilemektedir. Ayrıca vergi oranlarının yüksek olması sektörün rekabet gücü üzerinde olumsuz etki yapmaktadır.

2. OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK VERGİLER

Türkiye’de 1985 yılında katma değer vergisi uygulamasına geçilirken tek tek uygulanmakta olan özel tüketim vergileri yürürlükten kaldırılarak hepsi Katma Değer

Vergisi Kanunu içinde Ek Vergi adıyla eritilmiştir.⁹⁸ Bu durum Türkiye’de uygulanan KDV’nin genel bir tüketim vergisi olma özelliğini değiştirmemektedir. Nitekim Damga vergisi ve harçlar gibi hukuki muamele vergileri bir yana bırakılırsa bugün katma değer vergisi sistemi dışında varlığını sürdüren bir özel tüketim vergisi bulunmaktadır ki o da ÖTV’dir. Ancak, KDV ilk yürürlüğe girdiği dönemde taşıt alım vergisi ve akaryakıt tüketim vergisi adı altında uygulanan iki ana özel tüketim vergisinin yanında Ek Vergi adıyla anılan özel tüketim vergisi üzerine çok çeşitli isimler altında, vergi ya da fon şeklinde eklenen mali yükümler de ayrı birer özel tüketim vergisi olarak uygulanmakta idi. Bu ilave ödentiler Ek Vergi konuları üzerindeki vergi yükünün ağırlığını bir ölçüde gizleyip, bol hasılat sağlayan, bir ölçüde de bütçede ademi tahsis ilkesinden kurtulup belli hizmetlere bir miktar kaynak aktarımını güvenceye alan mali yükümler olarak görülmüştür.⁹⁹ Sayısı 16’yı bulan bu vergi, harç, fon ve paylar ÖTV Kanunu ile birleştirilmiş ve AB mevzuatına uyum ve şeffaflık sağlanmıştır.

2.1. GELİR VERGİSİ VE KURUMLAR VERGİSİ

Otomobil piyasasında uygulanan vergilerden dolaysız vergiler grubundaki vergiler gelir ve kurumlar vergileridir. Türkiye’de kurumların vergilendirilmesi, 10/06/1949 tarihli ve 5422 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu ile gerçekleştirilmekte iken, bu kanun yürürlükten kaldırılmış ve yerine 5520 sayılı Yeni Kurumlar Vergisi Kanunu getirilmiştir. 5520 sayılı Yeni Kurumlar Vergisi Kanununa göre, kurumlar vergisinin konusunu; sermaye şirketlerinin, kooperatiflerin, iktisadî kamu kuruluşlarının, dernek veya vakıflara ait iktisadî işletmelerin, iş ortaklıklarının, gelir vergisinin konusuna giren gelir unsurlarından oluşan kazançları oluşturur. Kurumlar Vergisinin mükellefleri ise, sermaye şirketleri, kooperatifler, iktisadî kamu kuruluşları, dernek veya vakıflara ait iktisadî işletmeler ve iş ortaklıklarıdır.¹⁰⁰

⁹⁸ 4760 sayılı ÖTV Kanununun 18/4 maddesiyle KDVK’nın “Ek Vergi”yi düzenleyen 60’ıncı maddesi 01/08/2002 tarihinde geçerli olmak üzere 12/06/2002’de yürürlükten kaldırılmıştır.

⁹⁹ DPT, Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Türkiye-AT Mevzuat Uyumu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Cilt 2: Vergilendirme Alt Komisyonu, Ankara, Kasım-1995, 25

¹⁰⁰ Uluatam, Özhan, Vergilerin Yatırımlar Üzerindeki Etkisi ve Yatırımları Teşvik Edici Vergi Politikası, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:311, Ankara, 1971, s. 51

Yeni Kurumlar Vergisi Kanunu ile eski kanundaki birçok hüküm aynen korunurken, yeni teşvik edici hükümler de getirilmiş; bu çerçevede yatırım ve üretim ortamını iyileştirmek ve doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını teşvik etmek amacıyla kurumlar vergisi oranları %30'dan %20'ye çekilmiştir. Öte yandan, 5520 sayılı Yeni Kurumlar Vergisi Kanununun 5'inci maddesinde düzenlenen istisna hükümleri firmaların davranışlarını etkileyen bir takım unsurları içinde barındırmaktadır. Bu maddede yer alan istisnalar daha çok ülke ekonomisini canlandırmak amacı güden yurtdışı sermayeyi ülke içine çekmeye yönelik düzenlemeler iken, bir takım düzenlemeler de yurtiçindeki firmaların sermaye yapısını güçlendirmeyi amaçlayan hükümlerdir. Ayrıca, Kurumlar vergisi oranlarının indirilmesiyle birlikte, yatırımcının yatırımlarını ekonomik gerekçelere dayandırması ve daha verimli alanlara yönelmesini sağlamak amacıyla Gelir Vergisi Kanununda yer alan yatırım indirimi de eş zamanlı olarak kaldırılmıştır.

Başta kurumlar vergisi olmak üzere vergiler net karı etkileyen faktörlerden birisidir. Dünyada yaşanan değişim süreci ile birlikte dünyanın herhangi bir yerindeki kurumsal şirketin gerek ekonomik faaliyetlerini yürütmede yer seçimi gerekse üretim şeklini belirlemede teknoloji seçimi daha olanaklı ve esnek hale getirilmiştir. Bu tür bir değişimden ülkelerin kurumlara uyguladığı vergi politikaları dahil bütün politikaları etkilenmektedir.¹⁰¹

Son yirmi yılın vergi oranları konusunda en dikkat çekici nokta ülkelerin kurumlar vergisi oranlarındaki belirgin düşümedir. Nitekim temel sanayileşmiş ülkelerde son yirmi yılda kurumlar vergisinde önemli reformlar yapılmıştır. AB'de, kurumlar vergisi ile ilgili vergi politikaları, 1990'lı yılların başından itibaren değişmeye başlamıştır. Uluslararası düzeyde gerçekleşen şirket birleşmeleri ve ele geçirmeler, elektronik ticaretin gelişimi ve vergi cennetlerinin hızla artması AB'nin kurum kazançlarına uyguladığı vergi politikalarının değişimine neden olmuştur.¹⁰²

¹⁰¹ Aktan, Coşkun, Can ve Vural, İstiklal, Y.: Yeni Ekonomi ve Yeni Rekabet, , Türkiye İşveren Konfederasyonu Rekabet Dizisi:1, Yayın No 253, Ankara, 2004, s .220

¹⁰² Günaydın, İhsan: "Kurumlar Vergisi Oranlarındaki Uluslararası Gelişmeler ve Türkiye'nin Kurumlar Vergisi İçin Olası Etkiler", Vergi Dünyası, Sayı 288, Ağustos 2005, s. 117

Kurumlar vergisi indirimi bir teşvik olarak nitelendirilebilir çünkü yatırımcıların karın büyük bir bölümünü ellerinde tutmalarını sağlar. Beraberinde, yatırımcıların karşılamak zorunda olduğu ve bazen devletle yatırımcı arasında şartlı imtiyaza dayanarak yapılmış belli koşulları getirir.

Otomobil üreticisi firmaları ilgilendiren bir diğer vergisel düzenleme de diğer firmaların işletmelerinde kullanmak amacıyla satın aldıkları ticari araçlar için finansman kolaylığı sağlayan vergisel istisnalardır. Bu tür uygulamalar da gerek otomobil satın alan işletmeleri gerekse de otomobil üreticisi firmaları destekleyici düzenlemeler olarak göze çarpmaktadır.

Sonuç itibariyle, Gelir Vergisi ve Kurumlar Vergisinde yer alan istisna ve muafiyet uygulamaları firma davranışlarına doğrudan etki eden unsurlardır. Bu vergisel düzenlemeler firmaların yatırım kararlarından, fiyatlama kararlarına kadar pek çok değişken üzerinde etkili olmaktadır. Firmalar, gerek vergiden kaçınarak rakip firmalar karşısında bir maliyet avantajı sağlamak, gerekse de tüketicilere yönelik pazarlama stratejilerini belirlemede vergi politikalarını yakından takip etmek zorunda kalmaktadırlar. Zira vergiler hem üretilen malların fiyatlarını doğrudan etkilemek suretiyle hem de fiyat dışındaki rekabet değişkenlerin etkilemek suretiyle piyasa davranışlarına ve performansına etki etmektedir.

2.2. MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ

Otomobil sahipliğinden alınan bir diğer vergi Motorlu Taşıtlar Vergisi olup KDV'den farklı olarak spesifik bir vergidir. Motorlu taşıt araçlarının kullanımı süresinde Motorlu Taşıtlar Vergisi , AB ülkelerinde genel olarak aracın yola yaptığı etki ile orantılı olarak alınmakta ve aracın ömrü boyunca değişmemektedir. Oysa, Türkiye'de "Hususi Otomobil Vergisi" adıyla girmiş olup yıllık vergi (servet vergisi) olarak uygulanmaktadır. Aracın yaşına bağlı olarak, bu vergi, 16 yaş ve daha ileri yaşlardaki araçlar için otomobillerde % 10'a, yolcu taşıtlarında % 30'a, kamyonlarda ortalama % 25'e kadar inmektedir. Mevcut vergi sistemi, yeni otomobil alımını çok yüksek olan satış vergileri ile caydırmanın yanı sıra; araç yaşlandıkça azalan yıllık vergiler nedeni ile eski araçların kullanılmasını teşvik etmektedir.

Motorlu taşıtlar vergisinin kapsamına, Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 5. ve 6. maddelerinde belirtilen taşıtlar girmektedir. Motorlu taşıt olmaları kaydıyla; kural olarak, kullanım şekli ne olursa olsun, bütün kara, deniz, hava taşıtları bu verginin kapsamına girmektedir. Motorlu taşıtlar vergisi, söz konusu araçların tescil işlemi dolayısıyla alınan bir vergidir.¹⁰³

Motorlu taşıtlar vergisi 4 farklı tarifeye göre alınmakta olup, otomobilden alınan motorlu taşıtlar vergisi (I) sayılı tarifedeki tutarlar üzerinden alınmaktadır. Vergi tarifesi oluşturulurken; vergi kapsamına giren taşıtların; yaşı, motor silindir hacmi, ağırlığı, cinsi, kullanılış şekli, istiap hadleri, motor güçleri, kalkış ağırlığı ve benzeri kriterlerin göz önünde tutulması yoluna gidilmiştir. İlk tarifede taşıtların yaşları ve motor silindir hacimlerinin göz önünde bulundurulduğu, ikinci tarifede ise; taşıtların cinslerine göre motor silindir hacimleri, oturma yerlerinin sayısı, azami toplam ağırlıkları ile yaşlarının dikkate alındığı görülmektedir. (I) sayılı tarifede yazılı taşıtlar dışında kalan motorlu kara taşıtları (Minibüs, panel van ve motorlu karavanlar, otobüs ve benzerleri kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri), (II) sayılı tarifeye göre vergilendirilmektedir. Üçüncü tarifede(yat, kotra ve her türlü motorlu özel tekneler); taşıtların cinsleri yanında, motor güçleri ve yaşları dikkate alınmıştır. Dördüncü tarifede ise; uçak ve helikopterler açısından, kalkış ağırlıkları ile yaşlarının göz önünde tutulduğu görülmektedir.¹⁰⁴

01/01/2006 tarihinden itibaren otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletler için uygulanmakta olan Motorlu Taşıtlar Vergisi tarifesi aşağıdaki gibidir:

¹⁰³ Akdoğan, Abdurrahman, Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi, Gazi Kitapevi, Ankara 2006, s. 426

¹⁰⁴ Akdoğan, Abdurrahman, Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi, Gazi Kitapevi, Ankara 2006, s. 430-431

Tablo 12: Motorlu taşıtlar vergisi tarifesi

Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)					
Motor Silindir Hacmi (cm ³)	1 -3 yaş	4 - 6 yaş	7 - 11 yaş	12 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
1 - Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri					
1300 cm ³ ve aşağısı	436	304	172	129	48
1301 - 1600 cm ³ 'e kadar	697	523	304	215	84
1601 - 1800 cm ³ 'e kadar	1.227	961	566	346	136
1801 - 2000 cm ³ 'e kadar	1.931	1.490	876	523	208
2001 - 2500 cm ³ 'e kadar	2.897	2.105	1.315	787	313
2501 - 3000 cm ³ 'e kadar	4.038	3.513	2.196	1.183	436
3001 - 3500 cm ³ 'e kadar	6.150	5.534	3.334	1.666	613
3501 - 4000 cm ³ 'e kadar	9.667	8.348	4.918	2.196	876
4001 cm ³ ve yukarısı	15.820	11.863	7.027	3.160	1.227
2 - Motosikletler					
100 - 250 cm ³ 'e kadar	84	65	48	31	14
251 - 650 cm ³ 'e kadar	172	129	84	48	31
651 - 1200 cm ³ 'e kadar	436	260	129	84	48
1201 cm ³ ve yukarısı	1.052	697	436	346	172

Kaynak: 29.12.2010 tarih ve 27800 sayılı (6.mükerrer) Resmi Gazete

Görüldüğü gibi, otomobiller yaşlarına ve silindir hacimlerine göre sınıflandırılmış olup, otomobillerin silindir hacimleri büyüdükçe alınan vergi tutarları artmakta, yaşları büyüdükçe de vergiler azalmaktadır. Bu uygulama eski ve düşük silindir hacimli otomobil kullanımını teşvik edici bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır.

Motorlu taşıtlar vergisi, Ocak ayının ilk günü tahakkuk ettirilmekte olup, Ocak ve Temmuz aylarında olmak üzere iki taksitte ödenmektedir. Motorlu taşıtlar vergisi tipik bir spesifik vergi uygulamasıdır. Motorlu taşıtlar vergisi, bir "servet vergisi" gibi uygulanmak yerine, AB ülkelerinde olduğu gibi her araç için "yol kullanım vergisi" olarak öngörülmelidir. Bu nedenle motorlu taşıtlar vergisi, aracın yaşından bağımsız olarak uygulanmalıdır.

2.3. EK MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ

Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi uygulaması 17.08.1999 ve 12.11.1999 tarihlerinde Marmara Bölgesinde meydana gelen depremin yol açtığı ekonomik kayıpları gidermek amacıyla getirilen 4481 sayılı Kanun ile 1999 yılında ve ekonomik istikrarı sağlamak için ek vergiler alınması amacıyla 2003 yılında iki defa uygulanmıştır.

4481 sayılı Kanunun 7'nci maddesi ile 1999 yılında meydana gelen Marmara depremi dolayısıyla; 18.2.1963 tarihli ve 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 5. ve 6'ncı maddelerinde yer alan (I),(II), (III) ve (IV) sayılı tarifelere göre vergiye tabi olan ve bu Kanunun yayımlandığı tarihte ilgili sicilde kayıtlı bulunan taşıtlar, (belirli istisnalar dışında) bir defaya mahsus olmak üzere, 1999 yılı için tahakkuk ettirilen motorlu taşıtlar vergisi tutarı kadar, ek motorlu taşıtlar vergisine tabi tutulmuştur. Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi alınması için; 4481 sayılı Kanunun yayımı tarihinde ilgili sicilde adlarına kayıtlı taşıt bulunan gerçek ve tüzel kişiler, bu taşıtlar dolayısıyla 1999 yılı için tahakkuk eden motorlu taşıtlar vergisinin yıllık tutarını, ek motorlu taşıtlar vergisi olarak birinci taksiti bu kanunun yayımını izleyen ayın sonuna kadar, ikinci taksiti ise 2000 yılının Mart ayının sonuna kadar olmak üzere iki eşit taksitte taşıtın kayıtlı olduğu yerin vergi dairesine ödemişlerdir.

Ayrıca, 11.04.2003 tarihli ve 4837 sayılı Kanunun 1'inci maddesi hükmü gereğince de, 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 5. ve 6'ncı maddelerinde yer alan (I), (II), (III) ve (IV) sayılı tarifelere göre vergiye tabi olan ve bu Kanunun yayımlandığı 11.04.2003 tarihinde ilgili sicilde kayıtlı bulunan taşıtlar bir defaya mahsus olmak üzere, 2003 yılı için tahakkuk ettirilen motorlu taşıtlar vergisi tutarı kadar, ek motorlu taşıtlar vergisine tabi tutulmuştur.

Eğitime Katkı Payı: 1318 sayılı Finansman Kanununa göre; 11 yaşına kadar (11 yaş dahil) olan otomobil, kaptıkaçtı, panel, arazi taşıtı, kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri ile minibüs, otobüs, trolleybüs ve benzerleri, motosikletler, yük veya yolcu motosikletleri ve triportörler, traktörler, yat, kotra, her türlü motorlu özel tekneler ile uçak ve helikopterlerden, ilgili tescil kurumlarına ilk defa kayıt ve tescil ettirilecek olanların ilk iktisapları ve ithallerinden, kayıt ve tescilli olanların ise satış ve devir

işlemlerinden önce taşıt alım vergisi beyannamesinin verileceği ve taşıt alım vergisinin de bu sürede ödeneceği hükme bağlanmıştır.

Taşıt alım vergisine tabi taşıtlara ilişkin 10.000.000 lira eğitime katkı payı da taşıt alım vergisi ile birlikte ödenmek üzere uygulanmış ve 01/01/2004 tarihinden itibaren 5035 sayılı Kanun ile uygulamadan kaldırılmıştır.

Özel İşlem Vergisi: Taşıtların kayıt, tescil ve devirlerinden alınmıştır. 17/8/1999 ve 12/11/1999 tarihlerinde Marmara Bölgesi ve civarında meydana gelen depremin yol açtığı ekonomik kayıpları gidermek amacıyla getirilen 4481 sayılı Kanunun 9. maddesiyle 1.12.1999 tarihinden itibaren yürürlüğe girmek üzere, eğitime katkı payı tutarı kadar alınan bu vergi 31/12/2003 tarihine kadar uygulanmak üzere yasalaşmıştır. Özel işlem vergisinde vergiyi doğuran olay, eğitime katkı payının ödenmesini gerektiren bir işlemin yapılması veya bir kâğıdın düzenlenerek Kanunda belirlenen yerlere verilmesidir.

Yürürlükten kaldırılan Taşıt Alım Vergisinin tutarları, Maliye Bakanlığı tarafından model, kg ve motor hacmine göre sınıflandırılarak belirlenmiştir. Ek Taşıt Alım Vergisi ise, O km. araçlar için ilk tescilde bir kereye mahsus olarak alınmış olup, otomobil, kaptıkaçtı, panel ve arazi taşıtlarından, motor silindir hacmi 1600 cm³' ü geçmeyenler için, %12 oranında uygulanmıştır. *Çevre Kirliliğini Önleme Fonu:* 2872 sayılı Kanun Hükmüne göre, motorlu taşıt araçlarının her fenni muayenesi sırasında fenni muayene ücretinin beşte biri oranında, bir defaya mahsus olmak üzere motorlu taşıt alım vergisi tutarının dörtte biri oranında alınmıştır. *Trafik Tescil Harcı:* Motorlu taşıtların kayıt, tescil ve devirlerinde alınmıştır.¹⁰⁵

2.4. KATMA DEĞER VERGİSİ (KDV)

Vergi ve kar piramitleşmesine yol açmaması ve maliyet unsuru olmaması nedeniyle önemli üstünlükleri bulunan katma değer vergisi, dağıtım kanalları içerisinde

¹⁰⁵ Kıratlı, Aydın; Recep Bıyık, Vergi Teşvikleri ve Korumaları, Yaklaşım Yayıncılık, Ankara 3. Baskı, Temmuz 2006, s. 46-48

mal teslimi ve hizmet ifası aşamasında uygulanan bir muamele vergisidir.¹⁰⁶ KDV esas itibariyle indirim mekanizmasına dayanan dolaylı bir vergidir. Yani ödenecek vergi borcunun hesaplanmasında satışlar esnasında tahsil edilen vergiden alışlar esnasında ödenen vergi düşülmektedir. Toplanan vergi ödenen vergiden fazla ise aradaki fark vergi dairesine yatırılmaktadır. Toplanan verginin ödenen vergiden daha az olması durumunda ise aradaki fark AB uygulamasında mükellefin isteğine göre ya mükellefe hemen iade edilmekte, ya da bir sonraki döneme devredilmektedir. Türkiye uygulamasında ise mükellefe bu seçim imkanı tanınmamış ve aradaki farkın mükellefe iade edilmeyip sonraki dönemlere aktarılacağı hüküm altına alınmıştır. Ancak daha sonraki dönemlerde belirli şartlarda indirilemeyen verginin iade edilmesine imkân tanıyan düzenlemeler yapılmıştır.

3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 28. maddesine göre genel KDV oranı, vergiye tabi her bir işlem için %10'dur. Bakanlar Kurulu bu oranı, dört katına kadar artırmaya, % 1'e kadar indirmeye, bu oranlar dahilinde muhtelif mal ve hizmetler ile bazı malların perakende safhası için farklı vergi oranları tespit etmeye yetkilidir.

Mal teslimleri ile hizmet ifalarına uygulanacak katma değer vergisi oranları:

- a) Ekli listelerde yer alanlar hariç olmak üzere, vergiye tabi işlemler için, %18;
- b) (I) sayılı listede yer alan teslim ve hizmetler için, % 1;
- c) (II) sayılı listede yer alan teslim ve hizmetler için, % 8; olarak tespit edilmiştir.

Buna göre 2007 yılı itibariyle yürürlükte olan üç farklı KDV oranı bulunmaktadır. Kullanılmış otomobiller [Türk Gümrük Tarife Cetvelinin 87.03 pozisyonundaki binek otomobilleri ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar (87.02 pozisyonuna girenler hariç) (steysin vagonlar ve yarış arabaları dahil).] I sayılı listede yer almakta olup KDV mükellefleri tarafından yapılan kullanılmış otomobil teslimleri %1 KDV oranına tabidir. Bununla birlikte "0" (sıfır) otomobiller ne 1 sayılı listede ne de 2 sayılı listede sayıldığından %18 KDV oranına tabidir. ÖTV yasası ile önceden %26 ve %40 oranlarında Katma Değer Vergisine

¹⁰⁶ Akdoğan, Abdurrahman, Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi, Gazi Kitapevi, Ankara 2006, s. 457

(KDV) tabi olan mallarda ÖTV imalat veya ithalat aşamasında bir defaya mahsus olmak üzere alınmaya başlanmıştır. Böylece, KDV'de %26 ve %40 oranları kaldırılmış ve %1, %8 ve %18 oranları kalmıştır.¹⁰⁷

Tablo 13:Yıllar İtibariyle KDV Oranlarındaki ve Tarifelerindeki Değişim

Tarife	Dönemler ve Oranlar (%)					
	1995-1998	01/01/1999 12/12/1999	13/12/1999 31/12/1999	01/01/2000 14/05/2001	15/05/2001 31/07/2002	01.08.2002
1 Sayılı Liste	1	1	1	1	1	1
2 Sayılı Liste	8	8	8	8	8	8
3 Sayılı Liste	23	23	25	25	26	*
4 Sayılı Liste	40	40	40	40	40	*
Diğerleri	15	15	17	17	18	18

Kaynak: www.gib.gov.tr, (Erişim: 10.09.2010)

ÖTV Kanununun yürürlük tarihine kadar kullanılmamış otomobil teslimi ve ithali 3 sayılı listedeki geçerli olan oran üzerinden vergilendirilmiştir. Bu tarifedeki oran 12/12/1999'a kadar %23 iken, bu tarihten 14/05/2001 tarihine kadar %25 olmuş, daha sonra %26'ya çıkarılan oran 01/08/2002 tarihinde bu tarifenin kaldırılmasıyla sıfırlanmıştır. ÖTV uygulamasından sonra kullanılmamış otomobil %18 olan genel tarifeye göre vergilendirilmektedir. Bununla birlikte, ÖTV'de KDV'nin konusuna dahildir. Bu durum, vergiden vergi alınması anlamına gelmektedir.

2.5. ÖZEL TÜKETİM VERGİSİ (ÖTV)

12.06.2002 tarihli, 24783 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) Kanunu toplam 16 değişik vergi, harç ve bazı fon uygulamalarını yürürlükten kaldırmış ve 1 Ağustos 2002 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Özel tüketim vergisi bir taraftan mevcut vergi hâsılatının devamının sağlanması, diğer taraftan da katma değer vergisinin oran yapısı ve vergiye dayanıklı bazı maddelerin vergi amaçları açısından değerlendirilmesi gibi nedenlerle uygulamaya konulmuştur. Yasanın getirilişindeki bir diğer amaç da Avrupa Birliği (AB) mevzuatına uyumun sağlanmasıdır. Yasaya göre, ÖTV kapsamına giren mallar, 4 liste halinde

¹⁰⁷ Hazine Müsteşarlığı Dış Ekonomik İlişkiler Genel Müdürlüğü IMF ile İlişkiler Dairesi, Stand-by Düzenlemesi Aylık Raporu, Mayıs-Haziran 2002, S.3.

düzenlenmiş olup, 1 sayılı listede: akaryakıt, doğalgaz, madeni yağlar ve solvent türevleri; 2 sayılı listede: otomobil, motosiklet, uçak, helikopter, yat ve kotra; 3 sayılı listede: alkollü içkiler, sigara ve tütün mamulleri ile kolalı gazozlar; 4 sayılı listede de ise: lüks tüketim malları grubuna giren ürünler bulunmaktadır.¹⁰⁸

Motorlu araçlarda, Taşıt Alım ve Ek Taşıt Alım Vergisi ile Çevre Fonu ve Trafik Tescil Harcı'nın yerini alan ÖTV, motor silindir hacmi esas alınarak nispi olarak uygulanmaktadır. Dolayısıyla otomobile ÖTV advalorem bir dolaylı vergidir.

Özel Tüketim Vergisi oranları Özel Tüketim Vergisi Kanununun 12'nci maddesine göre belirlenmektedir. Sözü edilen maddeye göre, Bakanlar Kurulu, II sayılı listede bulunan otomobiller için belirlenen oranları bir katına kadar artırmaya, sifıra kadar indirmeye; uygulanmakta olan oranları EURO normlarını sağlayan katalitik konvertör sistemi ile teçhiz edilmiş taşıtlarda yarısına kadar indirmeye, kanuni oranına kadar çıkarmaya yetkilidir.

Bakanlar Kurulu bu yetkisini 2003 yılında ve 2004 yılında iki kez kullanmıştır. Birincisinde ÖTV Kanunu ilk yürürlüğe girdiği tarihte belirlenen %27, %46, %50 oranları %30, %52, %75'e çıkarılmış ve 14/10/2003 tarihinden itibaren bu oranlar uygulanmaya başlanmıştır. 04/11/2004 tarihinden itibaren yürürlüğe giren düzenlemede ise, %30, %52, %75 oranları %37, %60, %84' e çıkarılmıştır. 2004 ve 2005 yıllarında ÖTV Kanununda yapılan oransal değişikliklerin ise uygulamada bir etkisi bulunmayıp, daha çok teknik düzenlemelerdir. ÖTV'de otomobiller için üç farklı oran uygulanmaktadır. Bu oranlar otomobillerin silindir hacmi büyüdükçe artmaktadır.

Bakanlar Kurulu Kararlarıyla belirlenen bu oranlara bakıldığında, ÖTV oranlarının yıllar itibariyle sürekli arttığı görülmektedir. Bu durum otomobiller üzerindeki vergi yükünü arttırırken firmaları fiyatları kullanarak rekabet etme konusunda kısıtlamaktadır. Bu itibarla firmalar, fiyat dışı rekabet davranışlarına ağırlık vermektedirler.

¹⁰⁸ DPT, Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Türkiye-AT Mevzuat Uyumu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Cilt 2: Vergilendirme Alt Komisyonu, Ankara, Kasım-1995. s.48

Öte yandan, ÖTV oranlarındaki artışın daha çok yüksek silindir hacmine sahip otomobiller aleyhine olduğu görülmektedir. Nitekim dilimleri belirleyen oranlar arasındaki farkın giderek açıldığı görülür. Kanunun ilk yürürlüğe girdiği tarihte birinci basamak ile sonuncu basamak arasındaki oransal fark %23 iken, bu fark 2003 yılındaki düzenlemede %45'e, 2004 yılındaki düzenlemede ise %47'ye yükselmiştir. Aynı şekilde her bir basamak arasındaki fark da açılmıştır.

Tablo 14: Yıllar itibariyle otomobile uygulanan ÖTV oranları

	1/7/2002 tarihinden itibaren	14/10/2003 tarihinden itibaren	3/8/2004 tarihinden itibaren	4/11/2004 tarihinden itibaren	21/7/2005 tarihinden itibaren
	4760 sayılı ÖTV kanunu ile	2003/6254 sayılı BKK ile	5228 sayılı kanun ile	2004 / 8032 sayılı BKK ile	5398 sayılı kanun ile
Silindir hacmi 1600 cm ³ 'ü geçemeyenler	27	30	30	37	37
Silindir hacmi 1600 cm ³ 'ü geçen fakat 2000 cm ³ 'ü geçmeyenler	46	52	52	60	60
Silindir hacmi 2000 cm ³ 'ü geçenler	50	75	75	84	84

Kaynak: Resmi Gazete

Bununla birlikte, BKK ile 2003 yılında yapılan düzenlemede silindir hacmi 1600 cm³'ü geçmeyen otomobiller için uygulanan vergi oranı yaklaşık %11 oranında artarken, 1600 ve 2000cm³ silindir hacimli otomobillerde bu artış %13, 2000 cm³ ve üzerindeki otomobillerde ise %50 olmuştur. Bu düzenleme daha çok yüksek silindir hacmine sahip otomobiller aleyhine bir düzenleme olmuştur. 2004 yılındaki düzenlemede ise, birinci dilimdeki otomobiller için %23, ikinci dilimdekiler için %15, üçüncü dilimdekiler için ise %12 oransal artış görülmüştür. Bu düzenleme daha çok küçük silindir hacmine sahip otomobiller aleyhine olmuştur. Hurda indirimi uygulamasının son aylarına rastlayan bu düzenleme, 1600cm³ motor silindir hacimli araçlara yönelik yüksek talebi baskı altına almakla birlikte, o dönemde artan talep oranında hurda indiriminden sağlanan vergi kaybını az da olsa telafi etmiştir.

ÖTV esas olarak araç değeri üzerinden alınan oransal bir vergidir. Ancak araç tiplerine göre ÖTVnin farklı hadlerde uygulanması "lüks araç" ayrımını sağlamayı da

amaçlamaktadır. Burada gümrük tarife sınıflandırması dışında "Azami yüklü kütle" ve "Motor silindir hacmi" gibi ek tanımlamalar, uygulamada nesnel değerlendirmelere de yol açmaktadır. Burada ticari araçlarda da otomobile benzer kavramların uygulandığı görülmektedir.

ÖTV mevzuatında vergi hadleri, taşıt aracının gümrük mevzuatına göre belirlenen tipine göre düzenlenmiştir. Diğer bir deyişle, araç tipini tanımlayan temel veri, uluslararası gümrük mevzuatındaki tarife tanımlarıdır. Bu konu, uygulamada farklı yorumlara neden olmakta, özellikle teknik mevzuatına göre yapılan tanımlar ile gümrük mevzuatına göre yapılan tanımlar arasındaki farklılıklar sorun yaratmaktadır.

Taşıt araçları satış vergileri Katma Değer Vergisi (KDV) ve Özel Tüketim Vergisi (ÖTV)'nden oluşmaktadır. Burada motorlu taşıt aracının ilk iktisabındaki vergisiz fiyatına önce ÖTV uygulanmakta ve toplam üzerinden KDV alınmaktadır. Uygulanan KDV oranı % 18'dir. ÖTV oranları ise aracın tipine bağlı olarak otobüslerde % 1 ve motor silindir hacmi 2.000 cc'yi geçen otomobillerde % 84 oranındadır. Bunun sonucunda, toplam vergi yükü sırasıyla % 19,2 ile % 117,1 arasında geniş sınırlar içinde değişmektedir.

12 Haziran 2002 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanan Özel Tüketim Vergisi Kanunu (ÖTV)'ile KDV dışındaki vergiler tek vergi haline getirilmiştir. ÖTV ile mevcut vergi sisteminin basitleştirildiği, KDV ve ÖTV olarak iki tür verginin uygulandığı, ancak yaklaşık olarak eski vergi düzeyinin korunduğu görülmüştür.¹⁰⁹

2009 Yılı küresel kriz ortamında ÖTV indirimi ile yalnız silindir hacmi 1.600 cc'den küçük olan otomobiller ile kamyonetlerden oluşan hafif ticari araçlarda Mart-Eylül ayları arasında talep artışı sağlanmış ve bu dönemde ek olarak 150 bin araç satılmıştır. Bu sayede pazarda talep 2010 yılı toplamında % 23 dolayında artmış ve bu artış toplam pazara % 10 olarak yansımıştır. Bu ürünlerde stoklar hızla erirken, stoktaki ürünlerin satışı ile kamu gelirleri ek olarak artmış, tedarik zincirinde yer alan aksam parça üreticileri, araç üreticileri ve yetkili bayiler işlerini sürdürebilmişlerdir.

¹⁰⁹ Bedir, Atila, Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, DPT, 2660, Kasım 2002,

Diğer ticari araçlarda ve traktörde herhangi bir teşvik uygulanmamış ve pazarda talep sırası ile % 34 ve % 50 gibi yüksek oranda gerilemiştir. Aşırı stoklar uzun süre yük olarak taşınmış, tedarik zinciri içindeki tüm işletmeler toplam çalışılan günlerin 2/3'ünde üretime ara vermek zorunda kalmıştır. Özellikle ağır ticari araçlar pazarında yaşanan keskin düşüslere bağlı olarak bir önceki yıla göre, 2009 yılında ihracatta % 31 ve toplam üretimde ise % 24 düzeyinde daralma yaşanmıştır.

ÖTV indirimiyle otomotiv satışlarında bir önceki yıla göre artış gözlemlenmiştir. Binek otomobil pazarı bir önceki yıla artış göstermiştir. Yapılan bu vergi indirimi sektörde kalıcı bir etki yaratmamış, aksine sektörde tek el olan firmalarına stoklarını eritmesine yaramıştır.

2.6. GÜMRÜK VERGİSİ

Gümrük Vergisi, Cumhuriyet öncesinde 1918 senesinde uygulamaya konulan Gümrük Kanunu ile uygulanmaya çalışılmış, ancak günün değişen ekonomik şartları karşısında yetersiz kaldığından, bu konuda da yapılan yeni çalışmalar sonucu 2 Mayıs 1949 tarihli 5383 sayılı Gümrük Kanunu Cumhuriyet döneminin ilk Gümrük Kanunu olarak uygulamaya konulmuştur. Bu dönemde, Türkiye uluslararası gelişmeleri de yakından takip etmiş ve merkezi Cenevre olarak 1947 yılında kurulan ve 1948 yılında faaliyete geçen Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'na (GATT) (Bugünkü Dünya Ticaret Örgütü) katılırken, merkezi Brüksel olarak 1950 yılında kurulan Gümrük İşbirliği Konseyi'nin (Bugünkü Dünya Gümrük Örgütü), ilk üyeleri arasında yer almıştır.¹¹⁰

Gümrük vergileri açısından Türkiye için en önemli gelişmelerden birisi de, Avrupa Topluluğu ile Türkiye arasında sağlanan "Gümrük Birliği" konusunda olmuştur. Türkiye ile o zamanki ismiyle Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında 1.12.1964 tarihinde yürürlüğe giren Ankara Anlaşması ile başlayan, 23.11.1970 tarihinde imzalanan ve 1.1.1973 tarihinde yürürlüğe giren Katma Protokol'le devam eden bir sürecin sonucu olarak, Türkiye-Avrupa Topluluğu 36'ncı Ortaklık Konseyi'nin 6.3.1995

¹¹⁰ http://www.gumruk.gov.tr/Content.aspx?cT=0&cId=0_0_0_3&umM1B=Item4 (Erişim: 05.03.2009)

günlü Kararı ile 1.1.1996 tarihinde başlamak üzere taraflar arasında bir "Gümrük Birliği" tesisi öngörülmüştür. Başlatılan ve sonuçlandırılan çalışmalar sonucu bu uyum sağlanarak öngörülen 1.1.1996 tarihinde Gümrük Birliği uygulamaları Türk gümrüklerinde başlatılmıştır.¹¹¹

Bugün yürürlükte bulunan 19 Temmuz 1972 tarihli 1615 sayılı Gümrük Kanunu, 1 Şubat 1973 tarihinde uygulamaya konulmuştur. Bu yasa, gümrük vergisi yükümlüsünün, gümrük hattından eşya geçiren gerçek veya tüzel kişi olduğunu, gümrük vergisinin matrahının, eşyanın satış bedeli olduğunu, vergiyi doğuran olayın, vergiye tabi malları Türkiye Cumhuriyeti gümrük hattından geçirmek üzere gümrük idarelerine yapılan beyanın teşkil ettiğini öngörmektedir.¹¹²

Gümrük vergisi, mal gümrük hattını geçmeden tahsil edilir. Ayrıca, Türkiye'ye kesin olarak girecek ticari eşya için yazılı beyan zorunluluğu vardır ve bu beyan, gümrük tarife cetvelinin düzenlemesine uygun olarak gümrük beyannamesiyle yapılır. Diğer taraftan, gümrük vergisi oranları Gümrük Tarife Cetveli'nde belirtilmiştir. Bugün yürürlükte olan ve vergilendirmede "Advalorem" esasını getirmiş olan "Gümrük Giriş Tarife Cetveli", 14.5.1964 tarihli 474 sayılı Kanundur.

Cumhuriyet döneminde gümrüklerce tahsil edilen vergiler, süreç içerisinde oldukça değişim göstermiştir. Genel olarak, gümrüklerce tahsil edilen vergilerin tamamına "gümrük vergileri" denilmektedir. İthalatta alınan vergi ve resimlerin en belirginini gümrük vergisidir.¹¹³

Avrupa Topluluğu ile 1 Ocak 1996 tarihinde Gümrük Birliği'nin gerçekleşmesiyle birlikte doğrudan yabancı yatırımlarda ve özellikle otomotiv sektöründeki yatırımlarda önemli bir artış olması beklenmiştir. Yabancı yatırımlarda çok önemli bir artış olmamışsa da Gümrük Birliği'nin gerçekleştirilmesi otomotiv sektöründe uluslararası rekabet gücüne sahip firmaların Türkiye'de yatırım

¹¹¹ DPT, Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Türkiye-AT Mevzuat Uyumu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Cilt 2: Vergilendirme Alt Komisyonu, Ankara, Kasım-1995, S.30.

¹¹² Göl, Gül, Gümrük Birliği'ne Geçişte Rekabet Gücünün Belirlenmesi ve Rekabet Pazarlama Stratejileri, TÜGİAD, İstanbul 1996, s. 43

¹¹³ http://www.gumruk.gov.tr/Content.aspx?cT=0&cId=0_0_0_3&umM1B=Item4 (Erişim: 05.03.2009)

yapmalarında önemli bir etken olmuştur Bununla beraber, Gümrük Birliği'ne girilmesiyle anlaşma gereği, AB menşeli otomobillerin ithalatından alınan gümrük vergisinin sıfırlanması otomotiv üretimini olumsuz etkilemiştir. 1996 yılından itibaren çok çeşitli ölçek, model ve fiyatla araçların piyasaya girmesi kalite ve model çeşidi olarak AB otomotiv sanayi ile rekabete henüz hazır olmayan yerli üretimi olumsuz yönde etkilenmiş ve iç talebin karşılanmasında ithalatın payı artmaya başlamıştır.¹¹⁴

Vergisel teşvik araçları içinde diğer önemli bir teşvik aracı Gümrük Muafiyetidir. Özellikle gümrük duvarlarının yüksek olduğu dönemlerde, gümrük vergileri teşvik sistemi içindeki önemli bir teşvik etkisine sahiptir. Ancak globalleşmenin ve bölgesel entegrasyonların gündeme gelmesiyle birlikte gümrük vergi ve fonlarının düşürülmesi sonucu (muafiyet, istisna veya indirimler), gümrük muafiyetinin bir teşvik aracı olarak önemi azalmıştır.¹¹⁵

2.7. İSTİHDAM ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLER

Firmaların yatırımlarına ve stratejik kararlarına etki eden bir diğer vergi de istihdamdan alınan vergilerdir. Bu vergilerin yasal mükellefleri her ne kadar çalışanlar olsa da genellikle işçiler işverenlerle net ücret üzerinden anlaşmalarından ve işverenlere yüklenen yasal sorumluluklar nedeniyle firmalar üzerinde bir maliyet yükü olarak görülmekte ve firma davranışlarını etkilemektedir.

Türkiye'de işgücü üzerindeki doğrudan ve dolaylı vergi yükü ve bunun neden olduğu sorunlar son yıllarda çok önemli boyutlara ulaşmıştır. Ödenen vergi ve primlerin net ücrete oranı %89'u bulmakta hatta SSK primi işveren payının bazı sektörlerde %27'den hesaplanması sonucunda bu yük %95'e kadar çıkabilmektedir. İstihdam üzerindeki yük bakımından, bu oranlar OECD ve AB'nin en yüksek seviyeleridir. Bu oranlarda AB ortalaması yüzde 24.4, OECD ortalaması ise yüzde 18.3'tür.¹¹⁶

¹¹⁴ Ildır, Mehmet Burak, Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının İktisadi Etkileri: Türk Otomotiv Sektörü Örneği, İstanbul: Marmara Üniversitesi Y.Lisans Tezi, 2001 s.125

¹¹⁵ www.erkankaraarslan.org , Bir kamu harcaması olarak vergi harcaması (Erişim: 14.05.2009)

¹¹⁶ Türkkan, Ercan, Türkiye'de Kurumlar Vergisi Uygulamasının Firma Davranışları Üzerindeki Etkileri, Uzmanlık Tezi, İktisadi Planlama Genel Müdürlüğü Yıllık Programlar ve Finansman Dairesi, Yayın No DPT: 2329-İPGM: 435, Ankara, Ekim 1993. s.89

İşçilerin işverenlerle net ücret üzerinden anlaşığı düşünöldüğünde, vergi dahil SSK primi işçi payının da işveren tarafından ödenmesi sonucu oluşan bu istihdam maliyeti; işverenleri sırasıyla, sigortasız işçi çalıştırmaya, sigortalı olanlara asgari ücretten bordro düzenlemeye, yeni reel yatırımlar yapmak yerine hazine bonusu gibi getirisi neredeyse tamamen vergi dışı olan finansal yatırımlara yönelmeye teşvik etmektedir. Bu durum, işsizliğin yüksek olduğu Türkiye'de istihdam yaratılmasını engellemekte ve kaçak işçi çalıştırılmasını teşvik etmektedir. Bu çerçevede, Gelir Vergisi Kanununda 01/01/2006 tarihinde yürürlüğe giren bir düzenleme ile gelir vergisi tarifeleri 5 puan indirilmiştir. Ancak bu düzenleme ile ücretliler ile ticari kazanç sahipleri aynı oranlar üzerinden vergilendirilir hale gelmiştir. Orta gelir grubundaki vergilendirme oranı ise, %25'den %27'ye yükselmiş, bu iki puanlık artış istihdam üzerinde yük arttırıcı bir etki yapmıştır. Zira orta kalifiyedeki bir işçi bu aralıkta ücret aldığından, bu işçilerin ücretleri daha fazla vergilendirilir olmuştur.¹¹⁷

2.8. AKARYAKIT ÜZERİNDEKİ VERGİLER

Türkiye'de trafiğe kayıtlı motorlu araç sayısı 2000 yılında 8,3 milyon iken 2010 yılında 1 milyona ulaşmıştır. Tüketilen benzin miktarı ise aynı dönemde 2.831.731 tondan 2.105.087 tona gerilemiştir. Artan fiyatların etkisiyle son 11 yılda benzin tüketimini azaltan kullanıcılar, bunun yerine, fiyatı nispeten daha ucuz motorin ve oto gaza yönelmiştir. 2000 Yılında 8.189.294 tonluk motorin tüketimi 2010 yılında %68,2 oranında artışla 13.775.694 tona çıkmıştır. Oto gaza olan talep yaklaşık iki katına çıkarak 2000 yılındaki 1.280.331 ton olan tüketimi 2010 yılında 2.500.000 tona yükselmiştir. 2010 Yılında bir önceki yıla göre toplam akaryakıt tüketimi %3,9 – benzin tüketimi %7,6 oranında azalmıştır. Motorin tüketimi bir önceki yıla göre %2,35 oranında, oto gaz tüketimi de %8,4 oranında artmıştır.¹¹⁸

Akaryakıt ve LPG sektörü dolaylı vergiler açısından önemli büyüklükte vergilerin sağlandığı sektörlerin başında gelmektedir. 31 Aralık 2010 itibarı ile bazı yakıt türlerindeki

¹¹⁷ Seviğ, Veysi, Vergi İndirimi, İstanbul Sanayi Odası Dergisi, Sayı: 478, Ocak 2006. s. 36

¹¹⁸ www.petder.org.tr, 2010 Yılı Sektör Raporu, (Erişim: 16.01.2011)

ÖTV tutarları aşağıdaki tabloda verilmiş olup, birbirini ikame edebilecek nitelikteki enerji ürünleri arasındaki önemli ÖTV farkı, fiyat ve tüketim tercihlerinde etkili olmaktadır.

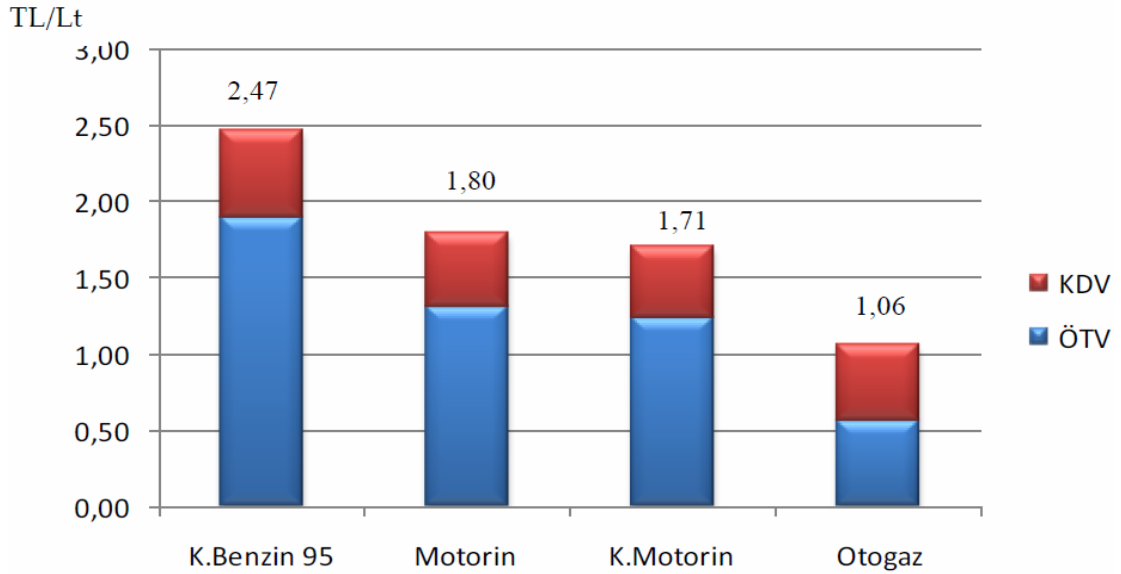
Tablo 15: Yakıt Türlerine Göre Özel Tüketim Vergisi Tutarları

	ÖZEL TÜKETİM VERGİSİ
Kurşunsuz Benzin 95 Oktan	1,8915 TL/lit
Motorin (düşük Kükürtlü)	1,3045 TL/lit
Otogaz LPG	0,7157 TL/lit
Doğalgaz (Taşıtlar)	0,6964 TL/lit
Fuel Oil	0,224 TL/lit

Kaynak: www.petder.org.tr, Sektör Raporu 2010, (Erişim: 16.01.2011)

Dolaylı vergiler akaryakıt sektöründe tüketiciye yansıyan fiyatın en önemli bölümünü oluşturmaktadır. Aşağıdaki grafik 2010 yılı ortalaması olarak, otomotiv yakıtlarında TL bazında dolaylı vergilerin (ÖTV+KDV) toplam tutarını göstermektedir. 2010 yılı ortalaması olarak benzinde bir litrelik pompa fiyatının 2,47 TL'sini dolaylı vergiler oluşturmuştur. Bu tutar motorinde 1,8 TL/lit, kırsal motorinde 1,71 TL/lit ve otogazda ise 1,06 TL/lit olarak hesaplanmaktadır.

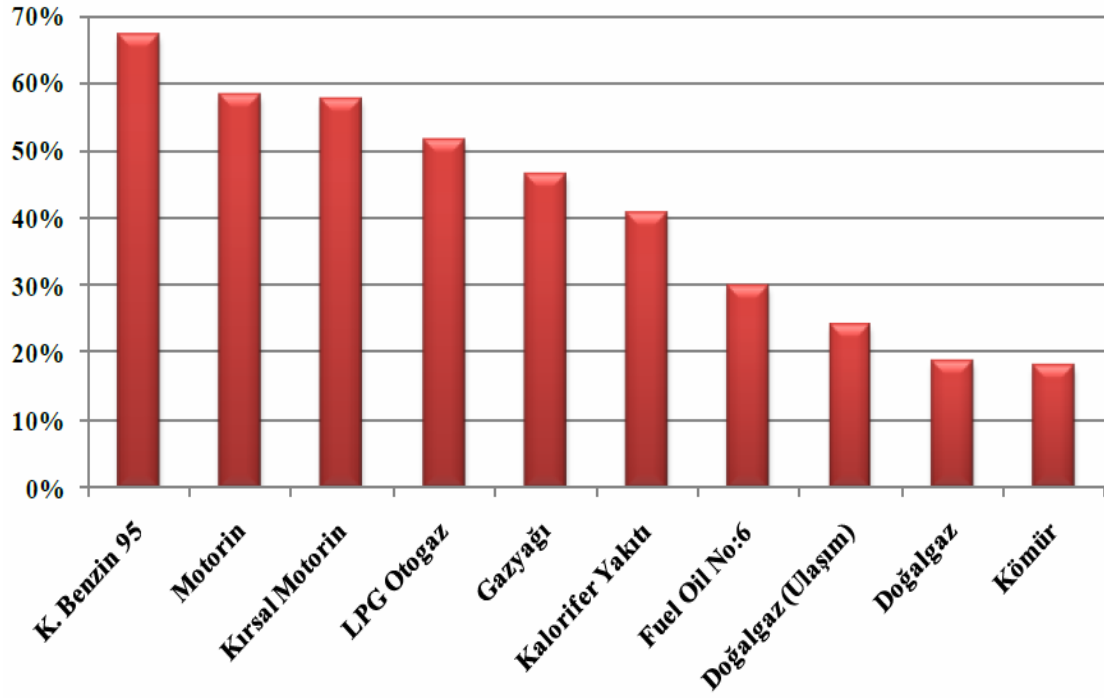
Grafik 3: Otomotiv Yakıtlarındaki Dolaylı Vergi Tutarları, 2010 Yılı Ortalaması



Kaynak : www.petder.org.tr, Sektör Raporu 2010, (Erişim: 16.01.2011)

Çeşitli enerji ürünlerindeki dolaylı vergilerin (ÖTV + KDV) tüketiciye yansıyan ortalama fiyatlar içindeki payı ise aşağıdaki grafikte gösterilmiştir Benzin, dolaylı vergiler toplamının fiyat içindeki payı açısından % 67 ile en fazla vergi uygulanan enerji ürünü olmuştur. LPG otogazdaki vergilerin payı %51, ulaşımda kullanılacak doğalgazın ise %24 dür. Kömür, en az vergi uygulanan enerji ürünüdür.

Grafik 4: 31.12.2010 tarih itibarıyla dolaylı vergilerin çeşitli enerji ürünlerinin tüketici fiyatları içindeki payı (%)



Kaynak : www.petder.org.tr, Sektör Raporu 2010, (Erişim: 16.01.2011)

Türkiye’de benzinde ve dizelde litre başına ödenen vergi miktarı, AB ortalamasına göre daha fazladır. Bu yüksek vergi oranı, akaryakıt piyasasında denetim eksikliği ile birlikte, kaçak akaryakıt ve standart dışı akaryakıtı yaygınlaştırmaktadır. Bu da önemli kaynak kaybına neden olmaktadır. Dolayısıyla, akaryakıt üzerindeki vergi yükünün AB ile uyumlaştırılması gerekmektedir.¹¹⁹

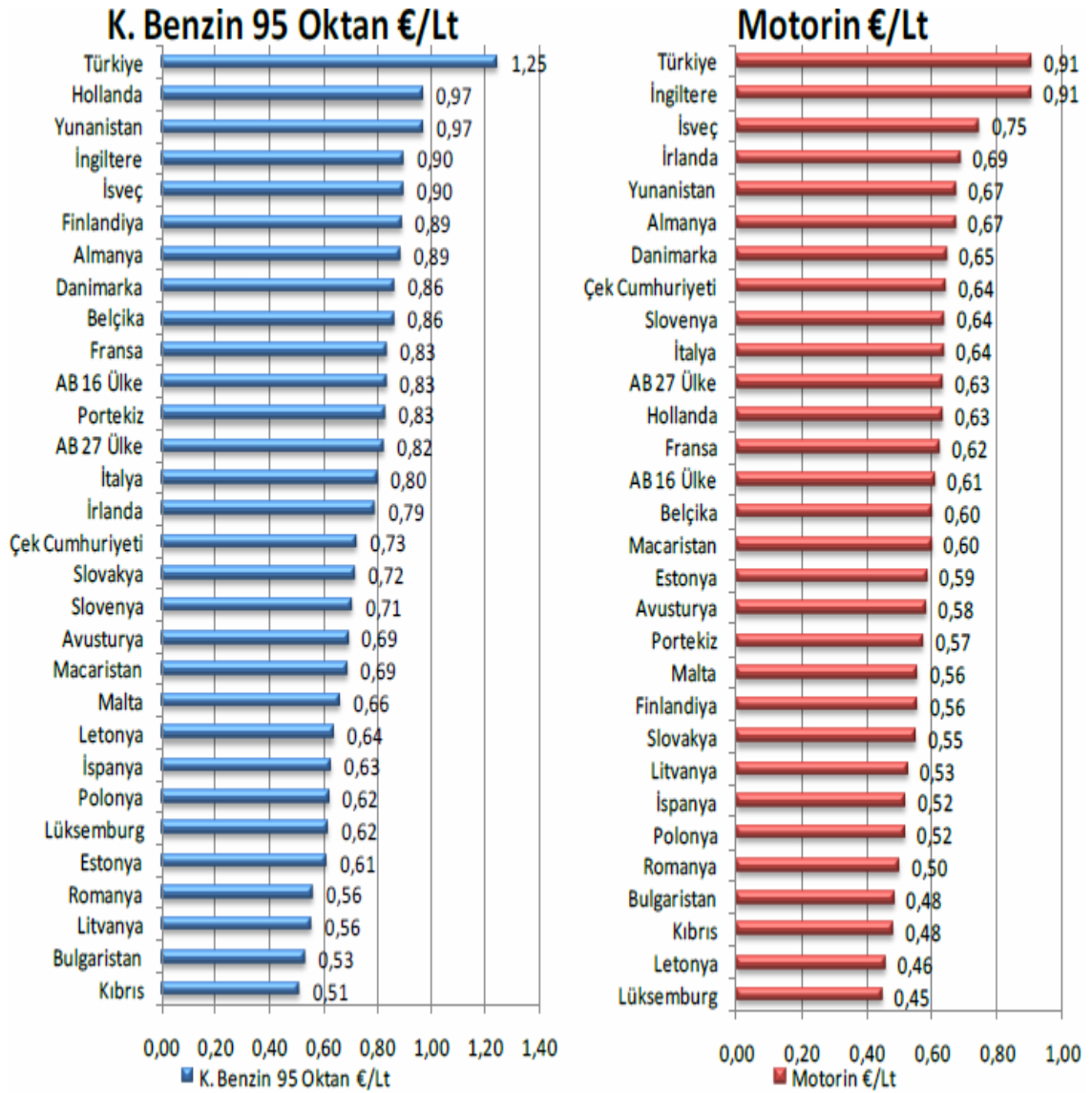
Otomotiv, tümüyle kayıt altında olan bir sektör olarak ülkenin kesin vergi kaynağı olarak görülmektedir. Vergiler otomobilde %64, hafif ticari araçlarda %30 gibi

¹¹⁹ Tezer, Ercan, İç Pazarda İstikrarı Öngören Yeni Bir Vergi Sisteminin Türk Otomotiv Sanayi İçin Önemi, <http://www.megabul.com/showthread.php?t=456372> (Erişim: 10.09.2010)

oldukça yüksek oranlarda seyretmektedir. Bu oranın, Avrupa ülkelerinde yaklaşık %18 olduğunda, sektör vergilerinin yüksek oluşunun rekabet şansını oldukça kısıtladığı görülmektedir.¹²⁰

Kamuoyuna sıklıkla yansıdığı üzere benzinde Türkiye dünyada en yüksek dolaylı vergilerin uygulandığı ülke konumundadır. Aşağıdaki grafik Türkiye ile AB ülkeleri arasındaki vergi farklılıklarını göstermektedir. Türkiye benzinde AB ortalamasından litre başına 90 kuruş (0,43 €cent/Lt) daha fazla, motorinde ise 59 kuruş (0,28 €cent/Lt) daha fazla vergi uygulamaktadır.

Grafik 5: Türkiye ve AB ülkelerinde akaryakıtlara uygulanan vergiler (€/Lt, 31.12.2010)



Kaynak: www.petder.org.tr, Sektör Raporu 2010, (Erişim: 16.01.2011)

¹²⁰ 01.01.2010 tarihli Referans Gazetesi

Vergiler açısından bakıldığında bir diğer önemli husus ise uygulanan dolaylı verginin finansmanı ile ilgilidir. Türkiye’de dağıtım sektörü yüksek olan dolaylı vergileri (ÖTV ve KDV) peşin ödemekte, bunun geri ödemesini ise pompa satışları üzerinden (kredi kartı, taşıt tanıma, taksitlendirme, vadeli satışlar vb) daha uzun bir süreç içinde tahsil edebilmekte ve nedenle verginin finansman maliyetinin yanı sıra finansman riskini de üzerinde taşımaktadırlar. Yüksek vergi ve verginin finansmanı da dağıtım sektörü açısından önemli bir yük teşkil etmekte olup bu durumun da Türkiye Avrupa pompa fiyatlarına ilişkin karşılaştırmalarda, Türkiye’deki dağıtım sektörünün Avrupa’dan yapısal farklılıklarının getirdiği etkilerle birlikte dikkate alınması gerekmektedir.

Türkiye’de benzinin rafineri çıkış fiyatı 0,93 kuruş, motorinin çıkış fiyatı ise 0,94 kuruş olarak gerçekleşmektedir. Buna karşın 1 litre benzin rafineriden 0,93 kuruşa çıktıktan sonra %403 artışla yaklaşık 3.80 TL’ye satılmaktadır. Motorinin durumu da benzinden farklı olmamakla birlikte rafineri çıkış fiyatından sonra % 328 artışla yaklaşık 3.1 TL’ye satış yapılmaktadır. Yurt içinde yüksek fiyatlarla satışa sunulan akaryakıt rafineriden yurtdışına ihraç edilirken 0,93 kuruşa satılmaktadır. Yurt içinde daha ucuza satılmış olsa tüketim artacağından vergi gelirleri de yükselecektir.

3. TEŞVİK VE SÜBVANSİYONLARIN İNCELENMESİ

Belirli ekonomik faaliyetlerin diğerlerine oranla daha fazla ve hızlı bir şekilde gelişmesini sağlamak amacıyla, kamu tarafından çeşitli yöntemlerle verilen maddi ve/veya gayrimaddi destek, yardım ve özendirmeler, teşvik olarak tanımlanmaktadır.¹²¹

Teşvik, geniş anlamı bir sözcük olup bazen koruma, bazen vergi muafiyet ve istisnası, bazen Devlet yardımı şeklinde aynı amacı sağlamak üzere kullanılmaktadır.

Sübvansiyon, devletin kişi ve kurumlara para, mal veya hizmet şeklindeki karşılıksız yardımlarıdır. Sübvansiyon, dolaylı ve dolaysız olarak herhangi bir ürünün ihracatını arttırmaya veya ürünün ithalatını azaltmaya yönelik gelir veya fiyat desteklemelerinden yararlanılarak herhangi bir şekilde ihracatın arttırılmasıdır.

¹²¹ Benlikol, Sabahattini Hilal Müftüoğlu, Avrupa Birliği Ülkelerinde Vergi Sistemlerindeki Teşvik ve İstisnalar, İTO Yayın No: 1997-7, s.6

Sübvansiyonlar izlenen kamu politikalarının sonucu olarak bir malın tüketici tarafından normalde ödenmesi gereken fiyattan daha düşük, üreticiler tarafından alınan fiyattan ise daha yüksek belirlenmesi durumunda ortaya çıkmaktadır. Sübvansiyonların uygulanma nedeni; etkin kaynak dağılımını sağlamaktır.¹²²

Genel olarak sübvansiyonlarla ilgili olarak iki temel gerekçe öne sürülmektedir. Bunlardan birincisi; sübvansiyonların gelir dağılımının yeniden düzenlenmesinde araç olmasıdır. İkincisi ise sübvansiyonların değişik şekillerde piyasa mekanizmasının aksaklıklarını gidermede kullanılmasıdır. Sübvansiyon programlarının kaynak dağılımı üzerindeki etkisinin anlaşılması sübvansiyonların ekonomi üzerindeki toplam etkisinin ölçülebilmesi ya da anlaşılabilmesi için gereklilik ifade etmektedir.¹²³

Sübvansiyonlar genellikle bir firmanın hükümet tarafından desteklenmesi şeklinde uygulanır. Bu destek ihracat safhasında veya üretim safhasında özel kredilerin verilmesiyle ya da dolaysız vergilendirmeden bazı ihracatçı firmaların ayrı tutulması şeklinde olabilmektedir.

Devletin teşvik politikalarını serbestçe belirleme yetkisinin önündeki en önemli engel Dünya Ticaret Örgütü Sübvansiyonlar ve Telafi Edici Önlemler Anlaşmasıdır. Söz konusu anlaşmaya göre sübvansiyonlar, yasaklanan, karşı tedbir alınabilen ve karşı tedbir gerektirmeyen sübvansiyonlar olmak üzere üçe ayrılmıştır. İhracat performansına bağlı olan sübvansiyonlar ile ithal yerine yerli malı kullanımına bağlı olan sübvansiyonlar tamamen yasaklanmıştır. Bir taraf ülkenin diğer taraf ülkenin sanayisine zarar verecek şekilde “spesifik” olarak nitelenen sübvansiyon uygulaması ise karşı tedbir alınabilen sübvansiyonlar olarak kabul edilmiştir. Spesifik olmayan ya da spesifik olmakla birlikte araştırma-geliştirme, geri kalmış bölgelerin desteklenmesi ve çevre koruma amaçlı sübvansiyonlar karşı tedbir gerektirmeyen sübvansiyonlar grubuna girmektedir.¹²⁴

¹²² Özcan, Faruk, İthalatta Haksız Rekabet: Damping ve Sübvansiyon, Bursa, Temmuz 2005, s. 25

¹²³ <http://idari.cu.edu.tr/igunes/kamu/cozum5.htm> (Erişim: 14.05.2009)

¹²⁴ www.erkankaraarslan.org , Bir kamu harcaması olarak vergi harcaması (Erişim: 14.05.2009)

Spesifik sübvansiyon, sübvansiyonu veren makamın yetki alanındaki bir firmaya, sanayi dalına veya bir grup firma veya sanayi grubuna sağladığı sübvansiyonlardır. Anlaşmada belirtilen kurallara yalnızca bu tür "spesifik" sübvansiyonlar tabidir.

3.1. AR-GE İNDİRİMİ

5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanununun 10' uncu maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde, mükelleflerin işletmeleri bünyesinde gerçekleştirdikleri yeni teknoloji ve bilgi arayışına yönelik araştırma ve geliştirme faaliyetlerine ilişkin harcamaların %100'nün beyan edilen kurum kazancından indirilebileceği hüküm altına alınmıştır. Söz konusu hüküm 5422 sayılı eski Kurumlar Vergisi Kanunu'nda da yer almakla birlikte, 5520 sayılı yeni Kurumlar Vergisi Kanunu'nda önemli bir fark bulunmaktadır. Bu önemli fark ise, yeni Kanun ile ar-ge indiriminin; matrahın yetersiz olması durumunda, indirilemeyen tutarın sonraki hesap dönemlerine devredilmek suretiyle indirilmesine imkan tanınmış olmasıdır. Ayrıca, Kanunda bu devrin kaç yıl süre ile yapılacağına ilişkin bir düzenleme de yapılmamıştır. Bu nedenle, ar-ge harcamaları üzerinden hesaplanan indirim tutarlarının tamamından faydalanılincaya kadar bu hakkın kullanılabilmesi mümkündür.

Ar-ge indiriminin kapsamına sadece işletme içi araştırma ve geliştirme faaliyetlerine yönelik harcamalar girmektedir. Bu yönüyle söz konusu indirim imkanı, ar-ge faaliyetlerine yönelik olarak 4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgesi Kanunu'nda yer alan teşvik edici düzenlemenin bir tamamlayıcısı niteliğindedir.¹²⁵ Bu bağlamda, ülkenin kalkınmasında ve uluslararası rekabet gücünün arttırılmasında araştırma ve geliştirmeye yönelik harcamaların gayri safi milli hasıla içindeki payının arttırılması amacıyla, araştırma ve geliştirme harcaması yapan özel sektör kurumlarının bu alandaki çabalarının desteklenmesi hedeflenmektedir.

¹²⁵ Tekin, Cem, Emre Kartaloğlu, 5520 sayılı Yeni Kurumlar Vergisi Kanunu 5520 sayılı Yeni Kurumlar Vergisi Kanunu ve Getirdikleri, ASMMMO Yayınları, Ankara, Temmuz-2006, s.71

3.2. VERGİ TATİLİ

Vergi tatili sınırlı bir süre için bir vergiden muaf olmayı veya vergi indiriminden faydalanmayı ifade eder. Vergi tatilleri şirketlerin daha hızlı bir şekilde sermayelerini toparlamalarını ve işlerinin ilk yıllarında daha iyi bir mali duruma sahip olmalarını sağlar ve böylece yatırımın geri dönme riskini azaltır.¹²⁶

Bununla beraber, ancak tatil döneminde kar eden şirketlere faydalıdır aksi takdirde bütün tatil dönemi boyunca zarar eden yatırımcının işine yaramaz. Gelişmekte olan ülkelerde kullanılan en yaygın vergi teşvikidir çünkü yönetiminin çok kolay olduğu göz önünde bulundurulur ve vergi ödeyenleri vergi yönetimi ile temas etmelerinden kaçınmasını sağlar.

Vergi oranlarının yatırım kararı üzerindeki etkisi ihracata yönelik faaliyette bulunan çok uluslu şirketlerde daha fazladır. İhracata yönelik firmaların düşük kar marjı ile şiddetli rekabetin söz konusu olduğu piyasalarda faaliyet göstermeleri vergi teşviklerinin önemini arttırmakta ve küreselleşme süreci içerisinde daha mobil hale gelen bu firmalar, alternatif yerler arasında vergi sistem ve vergi politikalarını karşılaştırma eğilimi içerisine girmektedirler.

3.3. YATIRIM İNDİRİMİ

Yatırımların özendirilmesi amacıyla, 202 sayılı Kanun kapsamında 1963 yılından itibaren uygulanan yatırım indirimi uygulaması daha sonraları pek çok kere değişikliğe uğramıştır. En son 4842 sayılı Kanunla düzenlenen yatırım indirimi 5479 sayılı Kanun ile birlikte 01/01/2006 tarihinden geçerli olmak üzere yürürlükten kaldırılmıştır. Yatırım indirimi, Gelir Vergisi Kanununun 19'uncu maddesinde belirtilen şartlar dahilinde yapılan harcamaların, aktifleştirildiği dönemden itibaren amortisman ayrılmak suretiyle kazançtan indirilmesinden başka, kazancın belirlenmesi sırasında ikinci kez vergi matrahından düşülmesine imkan tanıyan bir müessesedir. Bu özelliğiyle

¹²⁶ Bıyık, Recep, Aydın Kıratlı, Vergi Teşvikleri ve Korumaları, Maliye Hesap Uzmanları Derneği, Ankara, 2000, s.42

yatırım indirimi, yatırım maliyetine etkide bulunarak yatırımın karlılığını artıran bir teşvik tedbiridir.¹²⁷

Genel olarak yatırım indirimi, işletmelerin kazançlarından ayırarak yatırıma tahsis ettikleri fonların vergiden istisna edilmesidir.

Yatırım İndirimi, kanunda belirtilen koşullara uygun olarak yapılan yatırımların tutarının belli bir yüzdesinin yatırımı yapan kişinin kazancından düşülerek kazancın belirli bir kısmının vergi dışında bırakılması esasına dayanır.¹²⁸ İşletmenin yatırım maliyetini belirli oranda azalttığından işletmenin karlılığı artmakta dolayısıyla işletmenin yatırım riski ve likiditesi artmaktadır. Bu özelliği ile yatırım indirimi yatırımın maliyetine etkide bulunarak yatırımın karlılığını arttıran bir teşvik tedbiridir.¹²⁹

Yatırım indiriminde amaç, teşebbüslerin kazançlarından ayırarak yatırıma tahsis ettikleri fonları vergiden istisna etmek, ekonomik kalkınmayı gerçekleştirmek ve özel sektör yatırımlarını teşvik etmektir. Bu şekilde belirli şartları taşıyan yatırımlar, belirli oranlarda vergiden istisna edilerek ekonomik kalkınma bakımından stratejik önem taşıyan bölgelere veya üretim türlerine yapılan yatırımlar teşvik edilmiş olur. Başka bir deyişle yatırım indirimi esas itibariyle özel sektör yatırımlarının yönlendirilmesini amaçlayan bir vergi istisna rejimidir.

Gelir Vergisi Kanununun 19'uncu maddesine göre yatırım indiriminden; Türkiye'de faaliyette bulunan yerli ve yabancı firmalardan ticari ve zirai kazançlarını bilanço esasına göre tespit eden Gelir ve Kurumlar Vergisi mükellefleri yararlanmaktadır.¹³⁰

¹²⁷ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı "Karayolu Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu", Yayın No: Dpt:2550-ÖİK:566, Ankara, 2001, s. 38-39

¹²⁸ Şenyüz, Doğan, Türk Vergi Sistemi, Gözden Geçirilmiş 6. B., Ezgi Kitabevi, Bursa, 2000, s.85.

¹²⁹ Kıratlı, Aydın, Recep Bıyık, Vergi Teşvikleri ve Korumaları, Maliye Hesap Uzmanları Derneği, Ankara, 2000, s.35

¹³⁰ Seviğ, Veysi, "Vergi İndirimi" İstanbul Sanayi Odası Dergisi, Sayı: 478, Ocak 2006. s. 144

Yatırım indirimi, önceleri teşvik belgesine bağlı iken ve bölgeler arasında farklı oranlarda uygulanırken, 4842 sayılı Kanunla birlikte 24/4/2003 tarihinden itibaren teşvik belgesine gerek olmadan bölge ayırımı gözetilmeksizin uygulanmaya devam edilmiştir. Diğer taraftan 5024 sayılı Kanunla yatırım indiriminden faydalanılan tutarın ilerleyen dönemlerde enflasyon nedeniyle aşınmasını engellemek amacıyla enflasyon muhasebesine tabi tutularak endekslenmiş değeri üzerinden dikkate alınması sağlanmıştır.¹³¹

Genel olarak, teşvik hükümleri, kanunlar ve anlaşmalarla belirlenen sınırlar dahilinde Bakanlar Kurulunun çıkardığı kararlarla düzenlenmektedir. Ayrıca, serbest bölgelerin kuruluş ve işleyişine yönelik hükümlerin belirlendiği Serbest Bölgeler Kanunu da çeşitli teşvik unsurları taşıdığı için bu kapsamda ele alınmaktadır.¹³²

3.4. İHRACATA YÖNELİK TEŞVİKLER

Türkiye’de 24 Ocak 1980 Ekonomik İstikrar Programı ile "İthal İkamesine Dayalı Sanayileşme Stratejisi" yerine ihracatı artırmayı, ithalatı ise serbestleştirmeyi hedef alan bir dış ticaret politikası benimsenmiştir. Özellikle 1984 yılından itibaren, teşvik mevzuatında önemli değişiklikler yapılarak ihracatı destekleyici yönde kararlar yürürlüğe konulmuştur. Bu kapsamda birtakım vergisel düzenlemeler de yapılmıştır. Ancak ihracata olan etkilerinin daha iyi anlaşılabilmesi açısından vergisel nitelikli teşviklerin ve vergisel nitelikte olmayan (ihracat kredileri gibi) teşviklerin birlikte ele alınmasında yarar vardır.

1980-1983 döneminde ihracatta ucuz maliyetli ihracat kredilerinin yanında vergi iadesi ve gümrük muafiyetli hammadde ithali gibi vergisel nitelikli düzenlemeler de önem kazanmıştır. 1984-1986 döneminde ise ihracatta vergi iadesi oranları azaltılmış ve düşük maliyetli ihracat kredilerine son verilmiştir. Bu dönemde yukarıda belirtilen teşviklerin yerine ihracatçıya kaynak kullanımı destekleme fonundan prim ödemeleri ile KDV istisnası şeklinde teşvikler sağlanmıştır. 1984 yılından sonraki dönemde ihracatta

¹³¹ Yalçın, Hasan, Yatırım İndirimi Uygulama Esasları, Klavuz Yayınları, İstanbul 1997, s.67

¹³² T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, Vergi Politikalarının Üretim ve İhracata Etkileri, Ankara, 2001, s.8.

vergi iadesi oranları kademeli olarak azaltılmış ve 1989 yılı başından itibaren uygulamadan tamamen kaldırılmış ve ihracata yönelik düşük maliyetli krediler uygulamasına tekrar başlanmıştır. 1986 sonrasında özellikle Merkez Bankası reeskont kaynaklı ihracat kredileri yanı sıra, Türk Eximank'ın ihracat ve ihracat kredi sigortaları artış göstermiştir. Yine 1980 sonrasında destekleme ve fiyat istikrar fonundan yapılan prim ödemelerinin yanı sıra, ihracatta navlun sübvansiyonu, vergi, resim ve harç istisnası vb. şekillerde ihracat teşvik edilmeye çalışılmıştır.¹³³

1990'lı yıllarda Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği Anlaşması çerçevesinde teşvik sisteminin Avrupa Birliği ile uyumlaştırılması zorunluluğu ve teşvik edilecek yatırımların uzun dönemde uluslararası pazarlarda rekabet edebilecek yapıda olmaları dikkate alınarak nakit krediler önemli ölçüde kaldırılmış ve bölgesel teşvikler ve vergisel teşvikler verilmeye başlanılmıştır.¹³⁴ Bu çerçevede, ihracata uygulanan teşvikler ve Gümrük Birliği sonrası dönemde daralan piyasa payı ile birlikte Türkiye'de üretim yapan firmalar, ihracata yönelik yatırım ve üretim yapmaya başlamışlardır.

Son yıllarda, Türkiye'de yatırımları desteklemenin başlıca amaçları; uluslararası mevzuat ve anlaşmalara uygun olarak yüksek katma değer sağlamak, ileri ve uygun teknolojileri kullanmak, döviz kazandırmak ve uluslararası rekabet gücü sağlamaktır. Bu kapsamda, KDV ve ÖTV için yapılmakta olan ihracat iadeleri firmaların yurtdışına satış yapmalarını teşvik amacıyla uygulanmakta olan en önemli vergisel teşvikler olmuştur. Diğer taraftan, yurt dışından getirilen ham ve yardımcı maddeler kullanılarak üretilen malların ihraç edilmesi halinde, bu maddelerin ithalinde gümrük vergisi ile diğer mali yükümlülükler teminat karşılığı ertelenerek, ihraç edilecek malların girdi maliyetleri azaltılmaktadır. Aynı şekilde, yurt dışı piyasalarda üretim yapan yabancı müşterilerin mallarının işlenmesi amacıyla geçici olarak ithal edilen mallar için de gümrükte vergi uygulanmamaktadır. İthal için getirilen bu kolaylıklar, yabancı girdi kullanan firmalar açısından bir rekabet avantajı sağlarken, yerli girdi kullanan firmalar

¹³³<http://www.canaktan.org/dinahlak/ahlak/rant-kollama/turkiyede-rantkollama.htm> (Erişim: 10.09.2010)

¹³⁴Leblebici, Fatih, Devlet Yardımları Uygulamasının Maliyeti ve Ekonomik Göstergelerle Mukayesesi, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Sanayi Dairesi Başkanlığı, Yayın No DPT: 2663, Aralık 2002. s.140

açısından haksız rekabet unsuru teşkil etmektedir. Bu eşitsizliği gidermek amacıyla, 29/07/1998 tarihinden itibaren KDV Kanununa eklenen Geçici 17. madde ile yeni bir düzenleme yapılmış ve bu madde ile; dahilde işleme ve geçici kabul rejimleri kapsamında ihraç edilecek malların üretiminde kullanılacak girdilerin yurt içinden satın alınmasında sektörler, bölgeler veya mal grupları itibariyle tecil terkin işlemi yaptırma konusunda Bakanlar Kuruluna yetki verilmiştir. Bakanlar Kurulu bu yetkiye istinaden otomotiv ve otomotiv yan sanayi sektöründe tecil terkin uygulamasını başlatmıştır. 2001 yılından itibaren ise bu uygulama sektör ayrımı yapılmaksızın tüm sektörleri kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Ancak bu uygulama yerli girdi ve yabancı girdi kullanan firmalar açısından bir rekabet eşitliği getirirse de otomobil üreticisi firmaların merkez firmalara bağlı olmaları ve kararlarını merkezden belirlenen stratejiler doğrultusunda almaları yabancı girdi kullanımında bir azalmaya neden olmamıştır.

İhracat içinde otomobilin ağırlığı ise ilk kez, 1995 ve 1996 yıllarında Tofaş firmasının AB ülkelerine yaptığı ihracatla önem kazanmıştır. 1999 yılında otomobilde AB pazarına ciddi bir ihracat hamlesi başlatılmıştır. Oyak Renault bu yılda AB pazarı için yeni bir model üreterek bu modelin ihracını başarmıştır. Bu kapsamda Tofaş firmasının da ihracata yönelik ciddi çalışmaları devam etmektedir. Bu dönemde iç pazardaki çok olumsuz koşullar ve aşırı rekabete karşılık ihracat amacı ile ciddi çalışmaların yapıldığı bir dönem olarak tanımlanabilir.

Hiç kuşkusuz bu artışlarda, yurtdışı piyasalarda uygulanan vergilerin yurtdışı piyasalarda uygulanmamasının etkisi vardır. Nitekim, vergisiz bir ortamda tüketici fiyatları ile üretici fiyatlarını birbirine eşit olmakta ve ekonomik etkinlik sağlanmaktadır. Bu anlamda ihracat teşvikleri piyasada vergiler nedeniyle meydana gelen sapmaları bertaraf etmektedir. Ancak, bu teşviklerin sadece yurt dışı pazarlara satışlar için uygulanması yurt içi piyasalarda aynı etkiyi göstermemektedir. Bu çerçevede, devlet tarafından ihracatı teşvik amacıyla gerçekleştirilen vergisel düzenlemeler, ihracatın bu kadar yüksek seviyelere ulaşmasında etkili olmuştur. Yıllar itibariyle artış gösteren devlet desteği; ihracat, ar-ge ve yatırım teşvikleri ile sağlanan diğer teşvikleri içinde barındırmakta olup, otomobil üreticisi firmaların pazar paylarının gelişmesinde ve rekabet güçlerinin artmasında önemli katkılar sağlamıştır.

3.5. HURDAYA AYRILAN TAŞIT ARAÇLARI İÇİN UYGULANAN TEŞVİK SİSTEMİ

Pazarın canlandırılması ve belli yaş üzerindeki taşıt araçların trafikten men edilmesi amacı ile Avrupa ülkelerinde çeşitli teşvikler uygulanmaktadır. Fransa'da 1994 yılında, trafikte dolaşan 10 yaşından büyük 5-6 milyon adet taşıt araçlarının azaltılmasına yönelik teşvik sistemi büyük ilgi gördü. Hükümet tarafından uygulanan teşvik sisteminin yanı sıra üretici ve ithalatçıların da fiyat indirimine ayrıca yönelmeleri kampanyanın başarılı geçmesine neden oldu.¹³⁵

1994 ve 1995 Yıllarında İspanya'da uygulanan teşvik programları otomobil ve 4x4 araçları kapsamıştır. Birinci program 10 yaş ve üstü taşıt araçları, ikinci program ise 7 yaş ve üstü taşıt araçlarını hedeflemiştir. Fransa'da olduğu gibi İspanya'da üreticiler de önemli indirimler yapmışlardır. 1994 yılında Danimarka Hükümeti 10 yaşından büyük binek otomobiller ve ticari araçların hurdaya ayrılması için teşvik sistemini yürürlüğe sokmuştur. Danimarka'da 6 ay süre ile uygulanan bu teşvik, benzine yapılan zamlarla karşılanmıştır. Otomobil parkının yenilenmesi ve 10 yaş üzerindeki otomobillerin hurdaya ayrılmasına yönelik uygulama, İtalya'da 1997'de kabul edilmiştir.¹³⁶

Otomotiv parkının yenilenmesi amacı ile değişik ülkeler tarafından yürürlüğe konulan teşvik sistemleri uygulama süreleri boyunca büyük ilgi görmüştür. Bu dönemde yeni taşıt araç satışları artmıştır. Ancak teşvik sistemi sonrasındaki taşıt araç satışlarında önemli azalmalar meydana gelmiştir.

Hurda indirimi ÖTV Kanununun Geçici 3'üncü maddesinde yapılan bir düzenlemedir. Buna göre, 7/8/2003 tarihinden 31/12/2004 tarihine kadar kayıt ve tescile tabi 20 ve daha büyük yaştaki taşıt araçları adına kayıtlı olan gerçek veya tüzel kişiler tarafından, bu araçların bir daha kullanılmamak üzere hurdaya çıkartılarak, hurdaya çıkarılan araçla aynı cinsten numaralı araçlardan sadece motor silindir hacmi

¹³⁵ Benlikol, Sabahattin ve Müftüoğlu, Hilal, Avrupa Birliği Ülkelerinde Vergi Sistemlerindeki Teşvik ve İstisnalar, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 1997-7, s. 15

¹³⁶ Benlikol, Sabahattin ve Müftüoğlu, Hilal, Avrupa Birliği Ülkelerinde Vergi Sistemlerindeki Teşvik ve İstisnalar, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 1997-7, s. 16

1600cm³'ü geçmeyen bir aracın ilk iktisabında özel tüketim vergisi 3.5 milyar TL eksik hesaplanacaktır. Bu tutar 2004 yılında 4.5 milyar TL olarak belirlenmiş, uygulamada suiistimallerle karşılaştığı gerekçesiyle 26/5/2004 tarihinden itibaren ise, 2.250.000.000.-TL yapılmıştır. Uygulama 31/12/2004'de sona ermiştir.¹³⁷

Yıl içinde kaydı yapılan ve kaydı silinen otomobil sayılarına bakıldığında hurda araç indiriminin etkileri daha kolay görülebilir. Buna göre, hurda indiriminin uygulandığı 2003 ve 2004 yıllarında, gerek yıl içinde kaydı yapılan otomobillerde, gerekse de yıl içinde kaydı silinen araç sayısında önemli artışlar gözlenmiştir. Bu itibarla, hurda araçlar için gerçekleştirilen ÖTV indiriminin talebi önemli ölçüde canlandırdığı söylenebilir. Talepte görülen artışın büyük oranda olmasında, 2000 Kasım ve 2001 Şubat krizleri nedeniyle o dönemlerde talebin ötelenmesi de etkili olmuştur.

2003 ve 2004 yıllarında sicilden kaydı silinen otomobil sayılarında da önemli oranda artışlar gözlenmiştir. 2000-2002 arasında 4 bin civarında gerçekleşen kayıt sildirme sayısı 2003'de 76.014, 2004'de ise 250.630 adet olarak gerçekleşmiştir. 2005'de bu sayı bir önceki yıla göre %86,2 oranında azalarak 34.502 adet olarak gerçekleşmiştir. Buna göre, hurda indiriminin 2003 yılında yaklaşık 70 bin adet, 2004 yılında ise 100 bin adedin üzerinde bir talep artışına neden olduğu söylenebilir.¹³⁸

Tüm AB ülkeleri global krizden etkilenen otomotiv sektörüne destek için hurda teşviki uygulaması gerçekleştirmiştir. Türkiye'de ise hurdaların bertarafı konusundaki mevzuat eksikliği hurda araç teşvikinin yapılmasını geciktirici bir engel olmuştur. Çevre ve Orman Bakanlığı'nın 30 Aralık 2009 tarihinde resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren yönetmeliğine göre hurda araç toplama ve ayrıştırma tesisleri kurulabilecektir. Bu sayede hurda araç teşvikinin yapılması konusunda büyük bir adım atılmıştır.

¹³⁷ DPT, Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Türkiye-AT Mevzuat Uyumu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Cilt 2: Vergilendirme Alt Komisyonu, Ankara, Kasım-1995, s.78

¹³⁸ DPT, Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Türkiye-AT Mevzuat Uyumu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Cilt 2: Vergilendirme Alt Komisyonu, Ankara, Kasım-1995, s.78-79

III. BÖLÜM

OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK VERGİ UYGULAMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

1. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN YAPISAL AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türkiye otomotiv sektörü son yıllarda üretim ve dış ticarete en büyük payı alan bir sektör haline gelmiştir. Yabancı üreticilerin Türkiye’de ürettiği ürünlerin sayısının artması ve yan sanayi ürünlerinin de ticarete konu olması ile bu artış hızlanmıştır. Türkiye’nin büyüme hızındaki ve dış borçlardaki artış ve faizlerin nominal olarak iniş trendinde olması da sektörün büyümesini hızlandırmaktadır. Düşük kura rağmen Türkiye otomotiv sektörünün gelişmesi ise sektördeki ARGE çalışmalarının yanı sıra dış kaynak kullanımının artması ile sağlanmaktadır. Rekabet üstünlüğü sağlamaya çalışan işletmeler için dış kaynak kullanımı etkili bir strateji olmaktadır. Dış kaynak kullanımı ile işletmeler faaliyetlerinde etkinlik ve verimlilik kazanırken, kalite artışı ve maliyetlerde azalma ile birlikte pazarda rekabetçi özelliklerini güçlendirmektedirler. Sektördeki şirketlerin dış kaynak kullanımı ile finansal, teknik, yönetim, insan kaynakları, kalite kontrol ve esneklik gibi konularda yapılan çalışmalarda iyileşme görüldüğü gözlemlenmektedir. Bu faktörlerin gelişmesi ile otomotiv sektörünün iç ve dış piyasalarda daha rekabetçi güç kazandığı görülmektedir.¹³⁹

Dünya otomotiv sektöründe son yıllarda, yüksek teknolojik gelişmeye bağlı olarak birleşme, satınalma veya ortaklık yolu ile şirket sayısının azalması sonucu yoğunlaşma giderek artmış ve böylece sektörde aşırı bir kapasite ve rekabet ortaya çıkmıştır. Sanayileşmiş ülkelerde iç pazarların doyması, gelişen pazarlarda uygulanan cazip teşvik sistemleri, düşük maliyetler ve ucuz işçilik gibi yerel olanaklar, otomotiv sanayinin gelişmiş ülkeler tarafından diğer ülkelere transferi ve teknik mevzuatın uyumlaştırılması küresel yayılmaya neden olmuştur. Sınırlı ve giderek düşen kar

¹³⁹ Apak, Sudi, Türkiye Otomotiv Sektöründe Yeniden Yapılanma ve Bilgi Teknolojilerinde Dış Kaynak Kullanımının Rekabet Avantajları, İzmir, 2008, s. 74

oranları, aşırı kapasite, küreselleşme zorunluluğu ve yeni teknolojilerin geliştirilmesinde giderek artan maliyetler, gelişen rekabetçi ortamda, hayati önem taşıyan ekonomik ölçek birleşmeleri hızlandırmaktadır.¹⁴⁰

Türkiye bulunduğu coğrafya nedeni ile uluslararası stratejik bir önemdedir. Türkiye'nin yüklendiği uluslararası görev kendi isteği dışında ve kaçınılmazdır. Buna göre Türkiye, bölgesinde ekonomik ve sosyal açıdan güçlü ve lider bir ülke olmak durumundadır. Türkiye'nin bu görevi için güçlü ekonomiye sahip olması ve milli gelirini istikrarlı bir şekilde arttırarak halkının refah düzeyini yükseltmesi, 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 lokomotifini olan bir sektör durumuna gelmiştir.¹⁴¹

Türkiye'deki otomotiv sanayinin güçlü sermaye yapısı, tesis edilen yabancı ortaklıklar, güçlü yan sanayi varlığı, kalifiye işgücü ve düşük iş gücü maliyeti, kalite yönetiminin/sisteminin sağlanmış olması, gelişmiş ve gelişmekte olan pazarlara yakınlık rekabet açısından sektörün güçlü yönlerini oluştururken; aşırı kapasite, firma başına düşük üretim ve düşük kapasite kullanım oranlarından kaynaklanan maliyet dezavantajı, yetersiz ve istikrarsız iç pazar, kalite belgelendirmesi altyapı eksikliği, ana sanayi-yan sanayi arasında yetersiz entegrasyon sektörün zayıf yönlerini oluşturmaktadır.

Diğer taraftan, iç talep potansiyeli ve dünya otomotiv sanayinde bir üretim ve ihracat merkezi olabilme imkanı sektör açısından değerlendirilmesi gereken fırsatlardır.¹⁴²

Türk otomotiv sanayi de pek çok açıdan Türk ekonomisi için sürükleyici sektör konumundadır. Sektör yarattığı katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak istihdama

¹⁴⁰ Dikmen, Işık, Otomotiv Sektörü ve Rekabet, Kasım 2006, s.9

¹⁴¹ DTM, Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayii, DTM Yayınları, Ankara, Temmuz 1999. s.21

¹⁴² Bedir, Atila, Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, DPT, 2660, Kasım 2002, s. 47

katkısı ve ithalata yönelik döviz tasarrufu gücü oranında dış ödemeler dengesi üzerinde sağladığı pozitif katkılar, sektördeki üretici ve sağlayıcı işletmelerin ödedikleri ve sektör ürünlerinin satışlarından elde edilen vergi gelirleri ile devlet bütçesi içinde önemli bir yer tutmaktadır. Bütün bu özelliklerin yanısıra, sektör ileri teknolojinin Türkiye'ye transferinde öncü bir rol oynamakta, sektörün yetiştirdiği elemanlar bu ülkenin stratejik öneme sahip diğer sektörleri için de çok önemli bir insan kaynağı potansiyeli oluşturmaktadır.

Sanayiye, üretime, toplumsal ilişkilere damgasını vurma özelliği ile “Dünyayı değiştiren makine” olarak adlandırılan otomobil, Türkiye'nin toplumsal yaşamında da önemli, değişime yol açmıştır. Bu dönemde, yetkili bayiler tarafından inşa edilen tesisler ve yapılan yatırımlar, makul olanın ötesinde, ekonomik ölçeklerden daha büyük olmuş, yatırım kararlarında, büyük bir markanın gücünün parçası olma veya güçlü bir ailenin üyesi olma imkanları da rol oynamıştır. Tüketiciler de ülkenin her yerinde kaliteli ve çok çeşitli ürünlerin yanısıra, satış sonrası hizmetlerini de uluslararası kalitede almaya başlamıştır. 1994 yılında kabul edilen Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun ve 1995 yılında kabul edilen Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanunla Avrupa Birliği Rekabet Hukuku ve Tüketici Hukuku iç hukukun bir parçası olmuş ve sonraki yıllarda yapılan düzenlemelerle de geliştirilmiştir.¹⁴³

Otomotiv sanayinin amacı; sadece üretim yapan değil, teknoloji üreten, bu teknolojisini dünya pazarlarına kabul ettiren ve kendisiyle ilişkili herkesi bir araya getirmektir. Bu konuda devlete, sektörel derneklere ve sivil toplum kuruluşlarına da önemli görevler düşmektedir. Türkiye'deki otomotiv yan sanayi firmalarının, dünya otomotiv sanayinde güçlü konumdaki araç üretici firmaların yan sanayicileriyle ortaklıklar tesis ederek, bu araç üretici firmaların global tedarik zincirine girmeleri sektöre katkı sağlayacaktır. Yabancı sermayenin ülkeye çekilmesi ve müşterek yatırım olanaklarını cazip hale getirilmesi sektör açısından önem kazanmaktadır. Türkiye'yi sadece araç ve parça üretim merkezi değil, bir teknoloji üretim merkezi yapmanın yolları araştırılmalıdır. Ana ve yan sanayide karşılıklı fayda ve güven unsurunu tesis eden, ana ve yan sanayini bir bütün olarak daha rekabetçi kılmayı amaçlayan bir yapının

¹⁴³ Dikmen, Işık, Otomotiv Sektörü ve Rekabet, Kasım 2006, s. 10

tesis edilmesi için çalışılmalıdır. KOBİ niteliğindeki yan sanayi firmalarının çağdaş işletmecilik anlayışıyla yönetilmeleri hususunda gerekli destek verilmelidir. Yan sanayi firmalarının finansman yetersizliği sorununu da dikkate alarak, firmaların bu yöndeki faaliyetlerine destek sağlanması şarttır.

Bir sanayi için ulusal pazarın istikrarlı ve güçlü olması, rekabet gücü açısından hayati önem taşımaktadır. Bu husus büyük bir talep esnekliğine sahip ürünler üreten otomotiv sanayi 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. 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 özendirilen bir yapıdadır. 1970-1995 yılları arasında korunan Türk otomotiv sanayi bu dönemde nicelik ve özellikle nitelik konusunda gelişmesi için gereken adımları atmamıştır. Hükümetler de uzun vadeli bir otomotiv sektörü stratejisi oluşturmamış, bu sektörü kolay ve yüksek vergilerin kaynağı, öte yandan da kıt olan döviz harcadığı için (yedek parça ve petrol ithalatı) büyümesinin fazla istenmediği bir alan olarak görmüşlerdir.¹⁴⁴

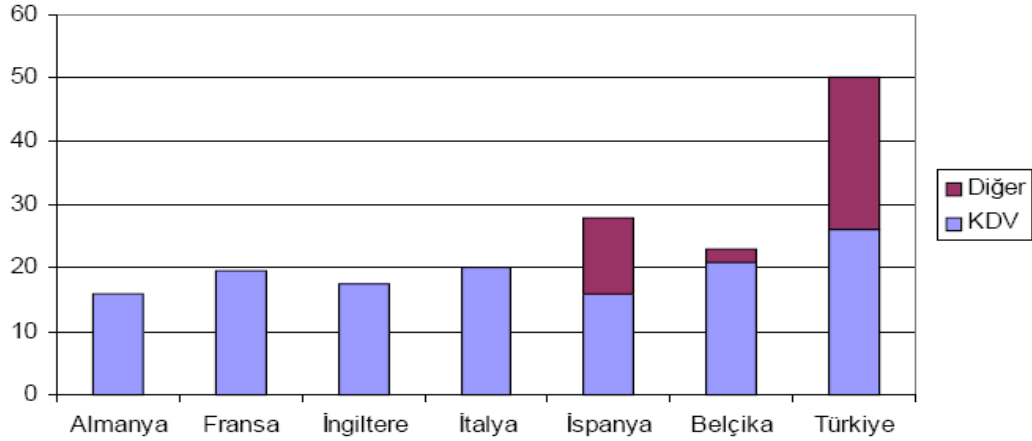
2. VERGİLERİN SEKTÖRE ETKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Firma davranışları fiyat ve fiyat dışı davranışlar olarak farklılaşmaktadır. Firmaların ürünlerinin homojen olduğu durumlarda fiyat değişkenini kullanarak rekabet ederken; ürünlerinin farklı olduğu ve teknolojinin tüm firmalar açısından elde edilebilir olması durumunda, rekabet açısından fiyat dışındaki değişkenler öne çıkmaktadır. Firmalar daha fazla tüketiciyi kendilerine çekerek karlarını arttırmak için ürünün özelliğinde değişiklikler yapmak, yeni ürün geliştirme ve satış artırıcı davranışlar gibi yöntemleri kullanmaktadırlar.

¹⁴⁴ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı “Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, s. 7

Türkiye’de taşıt alımında uygulanan vergilerin bütün Avrupa ülkelerinden daha fazla olduğu görülmektedir.. Potansiyel talebin gerçek talep haline dönüşmesinde en önemli engel olarak, otomobil satışlarında uygulanmakta olan yüksek satış vergileri gösterilmektedir. Otomotiv sanayi ürünlerinde vergi oranları Avrupa ülkelerinde %20’ler dolayındayken, Türkiye’de belli segmentlerde %100’leri aşarak talebi baskı altında tuttuğu için tüketicinin satın alma kararı üzerinde doğrudan etkili olabilmektedir.¹⁴⁵ Ayrıca, yatırım ve AR-GE teşviklerinin arttırılamaması, uluslararası otomotiv üreticileri için merkez ülke olarak görülen Türkiye’nin, merkez ülke olma özelliğini yitirmesine neden olabilmektedir. Bu kapsamda otomotiv ürünlerinde ve özellikle otomobilde talebi baskı altında tutan aşırı vergi yükü azaltılmalıdır. Vergilendirmede uygulanan sistem basitleştirilmelidir.¹⁴⁶

Tablo 15: Otomobil Satış Vergileri (%)



Kaynak: ACEA- Association des Constructeurs Europeens d’Automobiles (Avrupa Otomobil İmalatçıları Birliği)

Not: AB ülkeleri vergi oranları, üretimde önemli bir yeri olan silindir hacmi 2000 cc araçlar için hesaplanmıştır. Türkiye’deki vergi oranı ise, üretimin ağırlıklı olduğu silindir hacmi 1600 cc’ye kadar olan araçlar için geçerli olup, daha büyük hacimli ve lüks araçlar için uygulanan vergiler daha yüksektir.

Geçmiş dönemde Türkiye’de otomobil satışlarında alınan vergiler AB ülkelerine kıyasla hem yüksek, hem de KVD haricinde alınan vergiler çok sayıda ve oldukça karışıktır. AB ülkeleri ile Türkiye arasında otomotiv ürünlerindeki vergi uygulamasında

¹⁴⁵ Orhan, Osman Z.; Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi’nin ve Otomotiv Yan Sanayi’nin Rekabet Gücü, İstanbul Ticaret Odası, 1997-54,s. 40-41

¹⁴⁶ DPT, 3. İzmir İktisat Kongresi, Otomotiv Sanayi Çalışma Grubu Rapor ve Tartışmalar, 1993,s 37

önemli farklılıklar vardır. Bu ülkelerde genellikle KDV uygulanmakta ve ortalama vergi yükü % 20'ler dolayında bulunmaktadır. Satışlarda uygulanan toplam vergi hadleri AB ülkelerine göre çok yüksektir. Binek otomobilde AB ortalaması % 18 iken, Türkiye'de bu oran bir hayli yüksektir. Otomobil sahipliğini kısıtlayan yüksek vergi uygulaması sonucu halen Türkiye'de 1000 kişiye düşen otomobil sayısı dünya ortalamasının çok altında bulunmaktadır.

Türkiye'de Taşıt Alım Vergisi ve Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi KDV'nin dışında kalmıştır. AB'de ise bu konular da KDV çerçevesinde vergilendirilmektedir.¹⁴⁷ Ancak, Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile birlikte, Taşıt Alım Vergisi kaldırılmış, yerine uygulamaya konulan ÖTV ise KDV'nin konusuna dahil edilmiştir.

Otomobil sektöründe vergi indirimini savunanlara göre, vergi sisteminde düzenli indirimlere gidildiği takdirde ilk bakışta devletin bir vergi kaybı söz konusu olacak gibi gözükse de sektör canlandığı zaman bu kaybı telafi edebilecek bir vergi potansiyeline erişmek mümkün olacaktır. Artan otomobil kullanımı nedeniyle elde edilen gelir vergisi, artan üretim nedeniyle ödenecek taşıt alım ve yıllık kullanım vergileri ve firmaların ödedikleri kurumlar vergisi ve üretim içinde kullanılan ithal malzemeye ödenen gümrük vergisi ve bunların yanında lokomotif sektördeki canlanmanın sektörlere yansımalarıyla, yan sanayiden turizme, hammaddeden kimya endüstrisine kadar bütün iş kollarında yaratacağı ilave üretim ve istihdamın, vergiler yoluyla devlet gelirlerine katkısı ile telafi etmek mümkün olacaktır.¹⁴⁸

Ayrıca vergilerin sistemli indirimi ile sektörün üretim değerleri bu indirimden ortaya çıkan aşırı talebi karşılayacak bir düzenleme içine girebilecektir. Vergiler indirildiği takdirde otomobil talebi ve üretiminde önemli bir artış gerçekleşecek, otomobil sahipliği artacaktır. Öte yandan, vergilerin azalması etki edeceği talep artışı yoluyla, ekonomik ölçekteki üretim düzeylerine yaklaşılmaya neden olacak ve üretim

¹⁴⁷ DPT, Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Türkiye-AT Mevzuat Uyumu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Cilt 2: Vergilendirme Alt Komisyonu, Ankara, Kasım-1995, 25.

¹⁴⁸ Göl, Gül, Gümrük Birliği'ne Geçişte Rekabet Gücünün Belirlenmesi ve Rekabet Pazarlama Stratejileri, TÜGİAD, İstanbul 1996, s. 30

maliyetlerini de azaltacaktır. Bu maliyetlerdeki azalış vergilerin yol açtığı dolaylı bir azalmadır ve firmaların rekabet gücüne önemli yararlar sağlamaktadır.

Düşen vergiler nedeniyle artan otomobil talebi aynı zamanda akaryakıt tüketimini de arttıracığından, bunun, petrol ithalatını arttırmak suretiyle cari işlemler dengesini bozucu bir etkisi olacaktır. Yine karayollarındaki yetersizlik nedeniyle kamu kesimine ilave yük getireceğinden, bütçe üzerinde bir baskı unsuru olacaktır.¹⁴⁹ Öte yandan, ithal otomobillere ayrı bir vergi oranı uygulanması, yapılan uluslararası antlaşmalar gereği mümkün olmadığından vergilerdeki azalışın yerli otomobile göre ithal otomobil talebini daha da arttırması kuvvetle muhtemel olacaktır.¹⁵⁰ Bu itibarla, gerekli tedbirler alınmadan bir vergi indirimine gidilmesi, ödemeler dengesinde büyük açıklara neden olacaktır. Bu nedenlerle, uygulanan vergilerin firmaların ve tüm piyasa aktörlerinin davranışlarına olan etkilerinin dikkate alınması gerekmektedir; firmalar açısından vergilerin etkileri incelenirken fiyatlandırma davranışları kadar fiyat dışı davranışların da dikkate alınması gerekmektedir.

2.1. TÜKETİM VERGİLERİNİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Harcama vergisi, nakit-akım vergisi olarak da adlandırılan tüketim vergileri insanların kazançlarının harcanması üzerinden alınır. Tüketim vergisini savunanlara göre, bir tüketim vergisi, tüketim ve tasarruf arasında yansız olabilir. Çünkü vergi sadece tüketilen gelirden alınmaktadır ve tasarruf edilen miktardan alınmamaktadır. Bunun sonucunda, tasarruf üzerindeki vergi sapması sıfırdır ve ekonomideki toplam tasarruf optimal düzeye daha yakındır. Bu bağlamda, tüketim vergisi gelir vergisine göre daha üstün nitelikli bir vergidir, çünkü bu vergi ekonomistlerinin geçici yansızlık olarak ifade ettikleri durumu mümkün kılmaktadır.¹⁵¹

Tüketim vergileri piyasada saptamalara neden olabilmektedir. Dengeli bir politika ile birlikte yerinde uygulanmazsa vergide adalet ilkesinin zedelenmesine neden olabilir.

¹⁴⁹ Orhan, Osman Z., Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi'nin ve Otomotiv Yan Sanayi'nin Rekabet Gücü, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 54, İstanbul, 1997, s.40-41

¹⁵⁰ Odabaşı, Cahit, Vergileme ve Firma Davranışları "Türkiye Otomobil Piyasası" Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s 55 - 60

¹⁵¹ <http://www.econlib.org/library/Enc/ConsumptionTax.html> (Erişim: 16.12.2010)

Bunun sonucunda, ek kayıpların neden olduğu sapmalarla birlikte iktisadi etkinlikten de uzaklaşmaya yol açabilir. Tüketim vergileri dolaylı vergilerdir ve dolaylı bir verginin yükü çok önemli olabilmektedir. Bu vergiler uygulandığı ürünün talep esnekliğine bağlı olarak değişmektedir. Eğer bir mal için talep esnekse (fiyat değişikliklerine çok duyarlı ise), vergi uygulandığında fiyatlar çok fazla değişmese bile miktar önemli derecede düşecektir. Eğer malın talebi esnek değilse (tam anlamıyla katı ise) miktar değişmeyecek ve verginin tamamı fiyata yansıtacaktır.¹⁵²

Gerçekte taşıt talebi ne tam anlamıyla esnek ne de tam anlamıyla katıdır. Bu nedenle, endüstri bu maliyeti tüketicilerle birlikte paylaşır. Türkiye’de otomobil satışlarına uygulanan tüketim vergileri ad-valorem bir yapı gösteren KDV ve ÖTV’dir. Bu vergiler piyasa yapısına ve arz talep esnekliklerine bağlı olarak tüketicilere yansıtılabilmektedir. Ancak vergi oranlarının yüksekliği ve esnek talep yapısı nedeniyle verginin tamamen yansıtılması mümkün değildir. Sonuçta firmalar fiyat dışı alanlara yönelerek yeni rekabet stratejileri geliştirmektedirler.

Klasik görüşe göre, firmaların fiyatlama davranışları, piyasanın yapısına bağlı bir değişkendir. Bununla birlikte, firma davranışlarının piyasa yapısından bağımsız olarak belirlendiğini savunan iktisadi akımlar da mevcuttur.¹⁵³

Hangi iktisadi akım benimsenirse benimsensin, vergiler gerek doğrudan gerekse de dolaylı olarak firmaların fiyatlama davranışları üzerinde etkilidir. Türkiye’de otomobil fiyatları belirlenirken; KDV, Özel Tüketim Vergisi’nin de dahil olduğu tutar üzerinden hesaplandığı için, bir anlamda “verginin de vergisi” alınmış olmaktadır.

Otomobile uygulanan vergiler içerisinde piyasa performansını etkilemekte en önemli pay dolaylı vergilerdir. Otomobile uygulanan dolaylı vergiler, üst tarifelerde %100’ü aşmaktadır. Dolaylı vergiler içerisinde ise, ÖTV büyük paya sahiptir. Türkiye’de otomobil satışından alınan vergi, duruma göre otomobilin vergisiz fiyatının bir katını dahi geçmektedir. Türkiye’de alınan Özel Tüketim Vergisi oranı %37 ile %84

¹⁵² Odabaşı, Cahit, Vergileme ve Firma Davranışları “Türkiye Otomobil Piyasası” Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s 61-62

¹⁵³ Odabaşı, Cahit, Vergileme ve Firma Davranışları “Türkiye Otomobil Piyasası” Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s 124-125

arasında değişirken, birçok Avrupa ülkesinde otomobile uygulanan ÖTV oranı %1 düzeyindedir. Bazı ülkelerde ise hiç ÖTV alınmamaktadır. Bu durum, ülkeler arasında KDV oranları aynı iken, diğer vergilerin tüm Avrupa için uyumlaştırılmaktan uzak olduğunu da göstermektedir. Buna rağmen, Türkiye’de otomobil satışına uygulanan dolaylı verginin yüksek olması karşısında, Avrupa ülkelerinde bu vergiler %20 civarındadır. %117 oranında (2000 cc’nin üstündeki otomobiller için) uygulanan bir satış vergisi, örneğin üreticinin 20 bin TL’ye satmaya razı olduğu bir otomobili tüketicinin 43,4 bin TL’ye almasına neden olmaktadır. Bu ise piyasada bir sapmaya neden olmakta; kaynak tahsisini olumsuz yönde etkileyerek iktisadi etkinliğin sağlanamaması sonucunu doğurmaktadır. Bu sapma nedeniyle firmalar ürettikleri ürünleri satamama riski ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Uzun vadede firmalar ya piyasayı terk edecekler ya da alternatif stratejiler geliştireceklerdir. Firmalar daha ziyade ikincisini tercih etmektedirler (ya da zorunda kalmaktadırlar).¹⁵⁴

Nitekim yıllar itibariyle, dilimleri belirleyen oranlar arasındaki farkın giderek açıldığı görülmektedir. Kanunun ilk yürürlüğe girdiği tarihte birinci basamak ile sonuncu basamak arasındaki oransal fark %23 iken, bu fark 2003 yılındaki düzenlemede %45’e, 2004 yılındaki düzenlemede ise %47’ye yükselmiştir. Aynı şekilde her bir basamak arasındaki fark da açılmıştır. Bu durum Türkiye’de uygulanan ÖTV’nin, cari işlemler dengesi üzerindeki açığı engellemek için tarife dışı bir engel olarak kullanılmasının sonucudur.¹⁵⁵

Otomobil talebi, gelirin bir fonksiyonu olarak tüketicilerin kazançları içinde en büyük kalemler içinde yer almaktadır. Gelişmiş ülkelerde talebin durgun ve doygun olması, gelişmekte olan ülkelerde de talebi canlı tutacak bir gelir düzeyine erişilememiş olması nedeniyle düşük kar oranıyla çalışan firmaların yüksek vergilere katlanmaktan başka çareleri bulunmamaktadır. Zira alternatif pazara yönelmek gibi bir durumdan söz etmek bu şartlar altında güçtür. Ancak bu vergilerin sapsmalara yol açtığı savını ortadan kaldırmamaktadır. Bununla birlikte, Türkiye’deki talep potansiyeli ve gelir düzeyi, firmaların uluslararası piyasaları tercih ederek piyasayı terk etmelerine veya yüksek kar

¹⁵⁴ Odabaşı, Cahit, Vergileme ve Firma Davranışları “Türkiye Otomobil Piyasası” Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s 125-126

¹⁵⁵ Odabaşı, Cahit, Vergileme ve Firma Davranışları “Türkiye Otomobil Piyasası” Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s 130

marjı uygulamalarına engel olacak bir durumdur. Otomotiv sektöründeki firmalar üzerindeki tüketim vergileri sadece talebi baskı olarak firma davranışlarını etkilemez. Aynı zamanda bu vergiler piyasaya girmesi olası potansiyel firmalar açısından da bir piyasaya giriş engeli oluşturur.

ÖTV ve KDV oranlarının AB ve OECD ortalamalarının çok üzerinde olması firmaların fiyat yoluyla rekabet etmelerini engellediğinden yeni stratejilerin geliştirilmesini gerektirmektedir. Bu çerçevede firmalar yurt dışı piyasalar için üretilen otomobiller ile yurtiçi piyasalara yönelik ürettikleri otomobiller arasında ürün farklılaştırmasına gitmektedirler. Firmaların ürün içindeki binlerce parçada her pazar için farklılıklar yapmak suretiyle gerçekleştirdikleri bu uygulama ile yurtiçi pazara uygun ürünler geliştirilmekte ve fiyatlarda indirimler yapılabilmektedir. Firmaların rakip firmalar karşısında maliyet avantajı elde etmek için geliştirdikleri stratejilerin başında, yeni model ve teknoloji geliştirmek amacıyla yürüttükleri ar-ge faaliyetleri gelmektedir.

2.2. HURDA İNDİRİMİ UYGULAMASININ ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Hurda indiriminin uygulandığı 2003 ve 2004 yıllarında, yıl içinde kaydı yapılan ve kaydı silinen otomobil sayılarına bakıldığında, gerek yıl içinde kaydı yapılan otomobillerde, gerekse de yıl içinde kaydı silinen araç sayısında önemli artışlar gözlenmiştir. Bu itibarla, hurda araçlar için gerçekleştirilen ÖTV indiriminin talebi önemli ölçüde canlandırdığı söylenebilir.

Talepte görülen artışın büyük oranda olmasında, 2000 Kasım ve 2001 Şubat krizleri nedeniyle o dönemlerde talebin ötelenmesi de etkili olmuştur. Bununla birlikte, vergi indirimine gidilmesinin olumsuz etkileri de görülebilir. Düşen vergiler nedeniyle artan otomobil talebi daha çok ithal araçlarla karşılanacağından, vergi indiriminin cari işlemler dengesini bozucu bir etkisi olacaktır. İhracatta uygulanan vergi iade sistemi nedeniyle, vergi indiriminin ihracata konu araçların fiyatlarına yansımaları söz konusu olmayacağından, ihraç edilen araçlarda bir artış söz konusu olmayacaktır. Yine karayollarındaki yetersizlik nedeniyle artan bayındırlık harcamaları, kamu kesimine

ilave yük getireceğinden, bütçe üzerinde bir baskı unsuru oluşturacaktır. Öte yandan, ithal otomobillere ayrı bir vergi oranı uygulanması yapılan uluslararası antlaşmalar gereği mümkün olmadığından vergilerdeki azalışın yerli otomobile göre ithal otomobil talebini daha da arttırması kuvvetle muhtemeldir. Bu itibarla, gerekli tedbirler alınmadan bir vergi indirimine gidilmesi, ödemeler dengesinde büyük açıklara neden olacaktır. Sonuç olarak, otomobilde doğrudan bir vergi indirimine gitmek yerine sektör politikalarını belirleyecek olan bir “Master Plan” çerçevesinde yapılacak yatırım ve arge teşvikleriyle sektörün güçlendirilmesi ve firma davranışlarını ve piyasa performansını olumsuz yönde etkileyen vergisel düzenlemelerden kaçınılması gerekmektedir. Zira, motorlu taşıt araçları sanayinde oluşturulacak olan politikalar ülkenin sanayi ve teknolojik gelişme stratejileri içinde vergi, devlet yardımları, dış ticaret, gümrük mevzuatı ve bu mevzuatın sektöre özel hükümleri ile yakından ilgili bulunmaktadır. Bu nedenle tüm politikaların bir Master Plan içinde ve birbiri ile ilişkili olarak düzenlenmesi, gerekli ve zorunlu bulunmaktadır.¹⁵⁶

Otomotiv sektörü kayıt altında olan bir sektör olarak Türkiye'nin kesin vergi kaynağı olarak görülmekte ve maalesef vergiler otomobilde %64, hafif ticari araçlarda %30 gibi oldukça yüksek oranlarda seyretmektedir. Vergi gelirlerini arttırmanın vergi oranlarını arttırmakla değil, tam tersi düşürmekle mümkün olacağı, bunun için vergi gelirlerinin kısa vadeli müdahalelerle değil, orta ve uzun vadede arttırılmasının hedeflenmesi gerektiği sektör yetkilileri tarafından dile getirilmektedir. Sektör vergilerinin yüksekliğinin yanı sıra son yıllarda sık aralıklarla yaşanan ekonomik krizler, ülke ekonomisi için büyük bir itici güç olan otomotiv endüstrisini olumsuz yönde etkilemiş ve firmaların ihracata yönelmelerine neden olmuştur.¹⁵⁷

Bir teşvik olarak düşünülse de, vergi indirimi bütün yatırımcılardan ziyade belli şartları yerine getirip hak kazanan özel yatırımcılara veya yatırım türlerine uygulanmaktadır. Yatırımlara kimin hak kazanacağı konusundaki bu ayrımcılık fikri vergi teşviklerinden bazı yatırımcıların faydalanırken diğerlerinin faydalanamaması

¹⁵⁶ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı “Karayolu Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, s. 55- 61

¹⁵⁷ Elmas, Pınar, Otomotiv Sektör Profili, Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Müdürlüğü, İzmir Ticaret Odası, A & G Bülten, Mart 2005, s. 32

eleştirisini getirmiştir. Bu aynı sektördeki yatırımcılara ev sahibi ülkenin farklı muamelelerine yol açmaktadır.

Vergi teşviklerinin açıkça görülen olumsuz etkilerinden biri, bir ülkenin bu vergi teşviklerini sunarken vazgeçtiği vergi geliri miktarıdır. Sonuç ise gelişmekte olan ülkelerin bütçeleri için muazzam derecede gerekli olan mali gelirden azalmadır. Çok uluslu şirketlere uygulanan vergiler kademeli olarak azaltıldığı için vergi geliri azalarak kamu hizmetlerinde de eşdeğer bir azalmaya sebep olmaktadır.

Vergi gelirinin kaybı durumunda, vergi oranlarının artırılması ya da yeni vergilerin konulması, diğer yatırımcılar hatta teşvik süresi sona erdikten sonra teşvikten yararlanan yatırımcılar için de caydırıcı bir sebep teşkil eder.

Gelişmekte olan ülkelerle gelişmiş ülkeler arasında sonuçlanan çifte vergilendirmeyi önleme anlaşmalarının sayısının, gelişmekte olan ülkelere akan yabancı sermayenin çoğunun gelişmiş ülkelere geldiği gerçeği göz önüne alındığında, hala çok az olduğu görülmektedir. Bu, gelişmekte olan ülkeler tarafından sunulan vergi teşviklerinin, yatırımın geldiği ülkedeki bir yatırımcının menfaatlerini korumak ve sürdürmek açısından etkili olmadıklarını göstermektedir. Vergi teşvikleri sunmak bir ülkenin gelirinin tümünden ya da bir kısmından vazgeçmesi anlamına gelir. Eğer doğrudan yabancı yatırımın getireceği fayda vazgeçilen geliri aşmazsa bütün yatırım sadece ülkenin kaynaklarının kurutulması anlamına gelir. Doğrudan yabancı yatırım çekmek için gelişmekte olan ülkeler arasında yaşanan vergi teşviki sunma rekabetinin tamamen söz konusu ülkelere olumsuz etki getirdiği düşünülmektedir.¹⁵⁸

2.3. GÜMRÜK VERGİLERİNİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Gümrük Birliği Türkiye'deki otomobil üreticisi firmalar açısından rekabet şartlarını belirgin bir biçimde değiştiren en önemli gelişmedir. Sadece iki firmalı bir yapının olduğu otomobil piyasası, gümrük birliği sonucu yeni firmaların faaliyete

¹⁵⁸ Korucuoğlu, Serkan, Gelişmekte Olan Ülkelerde Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Vergi Teşvikleri, 2006, s.93

geçmesiyle birlikte kapalı bir yapıdan rekabet şartlarının kısmen geliştiği bir yapıya kavuşmuştur.

Başlangıçta Türkiye’de ithal ikamesi modeli üstüne kurulan otomotiv sektörü bugün ulaştığı noktada 1996 yılı sonrasında yani Gümrük Birliği ile birlikte uluslar arası standartlarda üretim ve ürünlerinin kalitesi ile Dünya pazarlarına ihracat yapan bir sektör konumuna gelmiştir. Ülke büyük otomotiv üreticilerinin Dünya üretim üslerinden birisi olmuştur. Türkiye’de otomotiv sektörünün 50 yıllık bir geçmişi bulunmaktadır. Üretime 1950’lerin ortalarında sadece montajla başlayan sektör özellikle Gümrük Birliği sonrasında artan yatırımlarla bugünkü durumuna gelmiştir. Sanayideki bu gelişme paralelinde Türkiye otomotiv pazarı bugün gelinen noktada küresel pazarın bir parçası olmuş ve uluslar arası markaların hemen hemen tamamının rekabet ettiği büyük bir pazar halini almıştır. Otomotiv sanayinin gelişim süreci doğrultusunda ülkemiz pazarında da küresel düzeyde değişen pazar ve rekabet koşulları nedeniyle sürekli bir gelişme mevcuttur. Özellikle Gümrük Birliği sonrası, 1990 öncesi koşullara göre çok farklılıklar taşıyan pazar ve rekabet koşulları Türkiye’deki otomotiv sektörünü yeni bir yapılanma sürecine sokmuştur. Bu yapılanma süreci önümüzdeki yıllarda da devam edecektir.

Türkiye’de otomotiv sanayindeki gelişme paralelinde dağıtım ağları da geçen süre içerisinde gelişmiştir. Ülkede dağıtım ağları ilk defa sistemli olarak motorlu araçlar ve dayanıklı tüketim malları için kurulmuştur. Otomotivde dağıtım ağları ülke sanayisinin ve pazarının niteliği nedeniyle yerli ürünlerin dağıtımını şeklinde kurulmuş, 1996 yılından sonra tabii olduğu Gümrük Birliği kuralları ile birlikte yerli araçların dağıtım ağlarının yanına ithal araçların eklenmiştir. Özellikle 1996 sonrası otomotiv ticareti ve dağıtım sistemleri yapısal dönüşüm yaşamıştır. 1980’li yıllara kadar mütevazı mağazalarda ve servislerde verilen satış ve satış sonrası hizmetleri 1990’lı yıllarda özellikle 1996 sonrasında oto plazalarda verilmeye başlanmıştır.

Son 10-15 yıl içinde yoğun eğitim programları ile yetişen üstün nitelikli insan gücü, sektördeki rekabet gücünün en önemli dayanağıdır. Sektörde yabancı ortakların dünya pazarlarındaki gücü, ulaşılan teknolojik bilgi birikimi, uluslararası belgelendirme ile kanıtlanmış kalite yönetim sisteminin varlığı ve sektöre son 10 yılda yapılan

yatırımlar ve bunun yarından fazlasının yeni model, modernizasyon, kalite arttırma ve yerleşme artırıcı yatırımlar olması, ulaşılan rekabet düzeyini göstermektedir.¹⁵⁹

Nitekim, piyasadaki rekabetin bir göstergesi, piyasadaki firmaların, yeni firmaların girişi ile piyasa paylarında ortaya çıkan değişimlerdir. Söz konusu değişimin boyutu yeni giren firmaların pazarlama stratejileri ile diğer davranışlarına bağlı olduğu kadar piyasadaki firmanın yeni rakiplere karşı geliştirdikleri stratejilere de bağlıdır. İki firmanın faaliyette olduğu bir piyasaya yeni firmaların girmesi sonucu, eğer piyasada bir rekabet ortamı oluşursa, piyasadaki yerleşik firmaların piyasa payları azalırken, yeni girenlerin piyasa paylarının artması beklenir. Buna karşılık, piyasada önceden var olan firmaların piyasa payları azalmayıp, sabit ya da artıyorsa, bunun sebebi piyasanın gelişen bir piyasa olmasına bağlanabilir. Piyasanın gelişen bir piyasa olması, fiyatın aşağı doğru hareketini engeller. Bununla beraber, fiyatın dışındaki diğer bir parametre olan ürün çeşitliliğinde (yeni model ve segmentteki araçlar, hizmetlerdeki yenilikler), piyasaya yeni girişlerle beraber bir artış meydana gelir.

Gümrük Birliği ile birlikte motorlu taşıt araçlarının AB dışı ülkelerden ithalinde Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) üstü tarife uygulaması sonucu, AB ürünlerinin ithalinde çok önemli artışlar meydana gelmiştir. Gümrük Birliği sonrasında ithalat önemli oranda Doğu Bloğu ülkelerinden AB ülkelerine kaymıştır. Uzak Doğu ülkeleri ise ithalat içindeki konumlarını korumuştur.¹⁶⁰

Uzak Doğu menşeli firmalar Gümrük Birliği sürecinde ortak gümrük tarifesi (OGT) üstü tarife uygulamasının etkilerini gideren stratejiler geliştirerek, Türkiye’de yatırımlar yapmışlardır. Bu süreçte Honda, Toyota ve Hyundai Türkiye’de üretim üssü kurmuşlardır. AB dışı ülkelerden yapılan motorlu taşıt aracı ithalatına uygulanan OGT üstü gümrük tarifesi 01/01/2001 tarihinden itibaren kaldırılmıştır. Bu yıldan itibaren ithalatın yeniden AB dışı ülkelere yönlendiği görülmüştür. Nitekim Uzak Doğu menşeli firmaların piyasa payları bu yıldan itibaren artış gösterirken, AB menşeli firmaların piyasa paylarında düşüş gözlenmiştir. Bu durum piyasa performansını olumlu yönde

¹⁵⁹DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı “Karayolu Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, s. 40

¹⁶⁰ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı “Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, Yayın No: Dpt:2550-ÖİK:566, Ankara, 2001, s. 46-48.

etkilerken firmaların rekabet güçlerini ve ürün kalitesini artırmaya yönelik yeni stratejiler araştırmalarına neden olmuştur. Bu çerçevede, özellikle Gümrük Birliği sürecinde, sektördeki firmalarda yabancı sermaye oranı da kuruluş dönemine göre genel olarak artış göstermiştir. Değişen rekabet şartları sonucu, yerli ortağın fazla bir katma değeri olmadığı durumlarda (teknoloji ve sermaye olarak) global şirketler yerli ortaklarından ayrılmışlar ya da kontrolü ellerine geçirecek sermaye dağılımı değişikliklerini zorlamışlardır. Diğer taraftan global ölçekte ve kendi markaları ile yaptıkları üretim için geleneksel olarak çalıştıkları global yan sanayi şirketlerinin bazılarını da Türkiye’de üretime davet etmişlerdir.¹⁶¹

Öte yandan, Gümrük Birliği formasyonundaki vergi ve tarife politikası firmaların fiyat marjinal maliyet ölçüsünü, ölçeklerini ve marjinal maliyetlerini etkileyerek rekabetin derecesini değiştirmiştir. Gümrük Birliği sonucunda gümrük duvarlarının ve tarife dışı engellerin kaldırılması yerli firmalara ihracatlarını artırabilme fırsatı vermiştir. Ortak gümrük tarifeleriyle sektör girdi sağlamada-gümrüklerin sıfırlanması ile hammadde ve yarı mamullerin ucuzlamasıyla- yeni fırsatlar yakalayabilmektedir. Firmaların ithal girdilerini büyük oranda AB ülkelerinden sağlaması Gümrük Birliği’nin girdiler üzerinde etkisinin olumlu yönde olduğunu göstermektedir. İthal hammadde maliyetlerinin ucuzlaması ile firmalar üretim maliyetlerinde önemli avantajlar yaratabilmektedir.

İhracata uygulanan teşvikler ve Gümrük Birliği sonrası dönemde daralan piyasa payı ile birlikte Türkiye’de üretim yapan firmalar, ihracata yönelik yatırım ve üretim stratejileri belirlemişlerdir. Bunun sonucunda, ihracat içinde otomobilin ağırlığı ilk kez, 1995 ve 1996 yıllarında Tofaş firmasının AB ülkelerine yaptığı ihracatla önem kazanmıştır. 1999 yılında otomobilde AB pazarına ciddi bir ihracat hamlesi başlatılmıştır. Oyak Renault bu yılda AB pazarı için yeni bir model üreterek bu modelin ihracını başarmıştır. Bu dönem, iç pazardaki çok olumsuz koşullar ve aşırı rekabete karşılık ihracat amacı ile ciddi çalışmaların yapıldığı bir dönem olarak tanımlanmaktadır.

¹⁶¹ Orhan, Osman Z.; Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi’nin ve Otomotiv Yan Sanayi’nin Rekabet Gücü, İstanbul Ticaret Odası, 1997, s. 80

Sonuç itibariyle, gümrük birliği öncesinde faaliyet gösteren firmaların piyasa paylarında düşüş gözlemlense de, bu firmalar geliştirdikleri stratejiler ve geçiş döneminde sağlanan korumacı politikaların sonucunda sektördeki lider konumlarını sürdürmüşlerdir. Ancak, yüksek talep potansiyeli ve piyasanın tam anlamıyla gelişmemiş olması, fiyatın aşağı doğru hareketini engellemiş olsa da, fiyatın dışındaki diğer bir parametre olan ürün çeşitliliğinde (yeni model ve segmentteki araçlar, hizmetlerdeki yenilikler), piyasaya yeni girişlerle beraber bir artış meydana gelmiştir.

2.4. İSTİHDAM VERGİLERİNİN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Otomobil firmaları üzerindeki bir diğer vergi yükü de istihdam üzerindeki vergi yüküdür. Türkiye'de asgari ücretten yaklaşık yüzde 70 kesinti yapılmakta olup, bu rakam, aylık kıdem tazminatı yükü ile birlikte yüzde 81'e ulaşmaktadır. İstihdam üzerindeki yük bakımından, bu oranlar OECD ve AB ülkeleri içinde en yüksek oranlardır. Bu oranlarda AB ortalaması yüzde 24.4, OECD ortalaması yüzde 18.3'tür. Bu istihdam maliyeti, işsizliğin yüksek olduğu Türkiye'de istihdam yaratılmasını engellemenin yanında firmaların üretim maliyetlerini artırmakta, yeni yatırım yapmak isteyen potansiyel firmaların da piyasaya girmesini engellemektedir. Bu durum rekabeti zayıflattığı için piyasada faaliyet gösteren firmaların fiyatlarını rekabet baskısı olmadan belirlemelerine yol açmaktadır.¹⁶²

Otomotiv sanayinde ürün ve üretimde uygulanan ileri teknolojiler ile maliyeti doğrudan etkileyen verimlilik ve rekabet gücünün önemli unsurunu oluşturan “Toplam Kalite Yönetimi”, yüksek nitelikli işgücüne ihtiyaç duymaktadır. Sektörde Ar-Ge gereksinmesinin artması ile gelişen bu alandaki çalışmalar, bu ihtiyaca yeni bir boyut katmıştır. Bu yüksek nitelikli iş gücü gereksinmesi, sektör içinde sürdürülen yoğun eğitim faaliyeti ile karşılanmaktadır.¹⁶³

Gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında istihdam maliyeti göreceli olarak düşük olsa da Çin ve Hindistan gibi gelişmekte olan rakip piyasalara göre işgücü maliyeti

¹⁶² Odabaşı, Cahit, Vergileme ve Firma Davranışları “Türkiye Otomobil Piyasası” Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s 136

¹⁶³ DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı “Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, Yayın No: Dpt:2550-ÖİK:566, Ankara, 2001, 42-43.

Türkiye'deki firmalar açısından önemli bir dezavantaj olmaktadır. Türkiye'de ödenen vergi ve primlerin net ücrete oranı %89'u bulmakta hatta SSK primi işveren payının bazı sektörlerde %27'den hesaplanması sonucunda bu yük %95'e kadar çıkabilmektedir. İstihdam üzerindeki yük bakımından, bu oranlar OECD ve AB ülkeleri içinde en yüksek oranlardır. Bu oranlarda AB ortalaması yüzde 24.4, OECD ortalaması yüzde 18.3. Bu istihdam maliyeti, işsizliğin yüksek olduğu Türkiye'de istihdam yaratılmasını engellemenin yanında firmaların üretim maliyetlerini artırmakta, yeni yatırım yapmak isteyen potansiyel firmaların da piyasaya girmesini engellemektedir. Bu durum rekabeti zayıflattığı için piyasada faaliyet gösteren firmaların fiyatlarını rekabet baskısı olmadan belirlemelerine yol açmaktadır.¹⁶⁴

Yukarıda da değinildiği gibi, yüksek işgücü maliyeti firmaların kayıtdışı işçi çalıştırmalarına neden olmaktadır. Bu durum, kayıt dışılığın görece az olduğu otomobil üreten büyük fabrikalar için geçerli olmasa da bu fabrikaların fason işlerini yapan işletmeler için geçerli olabilmektedir. Bu nedenle de büyük firmalar istihdamın maliyet yükünden kurtulabilmek amacıyla fason üretim yapmayı tercih etmektedirler. Mevcut işçilerden ise maksimum verimliliği sağlayabilmek için işgücünün eğitime büyük önem verilmektedir. Küresel düzeyde ise firmalar daha çok işçi maliyetlerinin düşük olduğu bölgelerde yatırım yapmaktadırlar. Öte yandan, Gümrük Birliği formasyonundaki vergi ve tarife politikası firmaların fiyat marjinal maliyet ölçüsünü, ölçeklerini ve marjinal maliyetlerini etkileyerek rekabetin derecesini değiştirmiştir. Gümrük Birliği sonucunda gümrük duvarlarının ve tarife dışı engellerin kaldırılması yerli firmalara ihracatlarını artırabilme fırsatı vermiştir. Ortak gümrük tarifeleriyle sektör girdi sağlamada-gümrüklerin sıfırlanması ile hammadde ve yarı mamuller ucuzlamasıyla- yeni fırsatlar yakalayabilmektedir. Firmaların ithal girdilerini büyük oranda AB ülkelerinden sağlaması Gümrük Birliği'nin girdiler üzerinde etkisinin olumlu yönde olduğunu göstermektedir. İthal hammadde maliyetlerinin ucuzlaması ile firmaların üretim maliyetlerinde önemli avantajlar yaratabilmektedir.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Orhan, Osman Z.; Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi'nin ve Otomotiv Yan Sanayi'nin Rekabet Gücü, İstanbul Ticaret Odası, 1997, s.48

¹⁶⁵ Orhan, Osman Z.; Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi'nin ve Otomotiv Yan Sanayi'nin Rekabet Gücü, İstanbul Ticaret Odası, 1997, s. 50

4. TEKNOLOJİK GELİŞMELERİN ETKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Otomobil endüstrisinin yönünü belirleyen bir diğer etken de teknolojidir. Tarihsel olarak, otomobil endüstrisindeki teknolojik gelişmenin ana belirleyicisi, daha güvenilir ve performansı yüksek araçlara olan tüketici talebidir. Son yıllarda, teknolojik gelişmeler güvenliği, azalan çevresel etkileri ve bunlara ilaveten yol yardımı ve müzik sistemi gibi aracın çalışmasıyla ilgili olmayan tüketici taleplerini de hedeflemektedir. Bazı otomobil ekipmanı üreticileri, teknolojik yeni buluşların erken sunumunu, bazı modellerin piyasalarını oluşturmada bir strateji olarak kullanmaktadırlar. Bununla birlikte, yakın geçmiş, tüm otomobil üreticilerinin rekabet edebilmek için tüm yeni teknolojik özellikleri, ilerleyen zamanlarda, araçlarında birleştireceklerini göstermiştir. Bugün araçlar 10 yıl öncesine göre yaklaşık iki kat daha fazla elektronik fonksiyona sahiptirler. Teknolojiye yönelik bu harcamalar toplam araç maliyetlerin yaklaşık %35'ini oluşturmaktadırlar. Bu nedenle firmalar, model farklılıklarındaki artışlara ve gelişmiş teknolojiye rağmen, bu güne kadar olmadığı bir biçimde maliyetleri düşürmeye odaklanmıştır. Bu çerçevede, bilgisayar ağırlıklı üretim ekipmanı, esnek ve daha etkin üretim sistemleri, robotlar gibi, üretim süreçlerinde teknolojik yeniliğe önem veren yatırımlar ağırlık kazanmıştır. Boya ve kaynak işlerinde robotların kullanılması sanayi içinde kaliteyi artırmakta, işçilikten tasarruf sağlamaktadır. Özellikle Japon otomotiv sanayinin rekabet baskısı ve Avrupa Birliği pazarındaki büyüme hızının yavaşlaması teknolojik yeniliğe ağırlık veren yatırımların hızlanmasında etkili olduğu söylenebilir.¹⁶⁶ Türkiye gibi yeni gelişmekte olan pazarlarda uygulanan satış vergileri de aynı etkiyi yapmaktadır.

Firmalar, teknoloji transferlerinin kolaylaşmasıyla teknolojik gelişmelerden daha fazla oranda yararlanabilmişlerdir. Teknoloji yenileme imkanıyla, firmalar uluslararası düzeyde ölçek büyüklüklerine yaklaşmışlar, verimliliklerinde önemli artışlar görülmüştür. Ayrıca bu yolla AB pazarının aradığı ürün kalitesi ve standartlarını tutturmak kolaylaşmıştır. Sektör ileri teknolojinin Türkiye'ye transferinde öncü bir rol

¹⁶⁶ Kardeş, Semra, AT-Türkiye İlişkileri Açısından Türk Otomotiv Sanayi'nin Gelişimi, İKV Dergisi, No:87, Ocak 1991, s.19

oyunmakta, sektörün yetiştirdiği elemanlar bu ülkenin stratejik öneme sahip diğer sektörleri için de çok önemli bir insan kaynağı potansiyeli oluşturmaktadır.

Türk otomotiv sanayinin yıllardır devlet tarafından korunması firmaların kendilerini yenileme ve teknoloji üretme çabalarını yavaşlatmıştır. Avrupa Birliği otomotiv alanında faaliyette bulunan firmalara, teknolojik yenilemeler ve genişlemeler ile uluslararası piyasalarda rekabet avantajı sağlamaları için, sermaye yardımından sonra araştırma geliştirme yardımları yapmaktadır. Bu çerçevede Türkiye’de de Kurumlar Vergisi, Gelir Vergisi ve Katma Değer Vergisi Kanunlarında ar-ge ve teknoloji geliştirme bölgelerinde gerçekleştirilen faaliyetlerle ilgili istisna düzenlemeleri bulunmaktadır. Ancak bunlar yeterli ölçüde etkin değildir.

Ayrıca, firmaların mevcut koşullar altında birim satış başına düşen karlarını yükseltmeleri, esnek talep yapısı, piyasaya girmesi olası firmaların rekabet baskısı, piyasa paylarında ve toplam satışlarında bir azalışa yol açacağından toplam karda da bir düşüş olacaktır. Öte yandan, firmaların Türkiye’den yurtdışı piyasalarına satış yapabilmeleri ve bu satışlara uygulanan vergi istisnaları farklı piyasalarda farklı fiyat uygulanabilmesini olanaklı hale getirmektedir. Dolayısıyla, firmaların yüksek vergi uygulanan ülkelerde birim satış başına düşen kar marjlarını attırmaları rasyonel bir karar olmayacaktır. Yukarıda da belirtildiği gibi, yüksek vergiler karşısında firmalar bir yandan karlarını kısırlarken, diğer yandan da alternatif stratejiler benimsemektedirler. Karlılıklarını artırmak isteyen firmalar, bu amaçla sorumluklarını tedarikçi firmalara yükleyerek maliyetlerini azaltmaya çalışmaktadırlar. Daha az tedarikçi firma ile daha yakın ilişkide çalışan firmalar kara kutu üretimler dışında birçok üretimlerini ve bunlara ilişkin ar-ge faaliyetlerini tedarikçi firmalara yüklemektedirler. Bu firmalar ise yerel firmalardan ziyade global ölçekte üretim yapan büyük firmalar olmaktadır.¹⁶⁷

Bu durumun bir sonucu olarak da dünya yollarında benzer yapıda ve tasarımda, ancak farklı markada birçok otomobil görülebilmektedir. Diğer yandan, alternatif pazar arayışları ve yoğun rekabet, işletmeleri yeniden yapılanmaya ve birleşmeye yöneltmiştir. Yan sanayi de içeren pek çok işletme, ölçek ekonomilerinden yararlanmak

¹⁶⁷ Odabaşı, Cahit, Vergileme ve Firma Davranışları “Türkiye Otomobil Piyasası” Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s 118

için birleşmeye yönelmektedirler. Böylece, ölçek ekonomilerinin getirdiği maliyet avantajlarından yararlanmaktadırlar. Vergiler talep üzerinde bir baskı oluşturduğundan, talebin durgunlaşmasına neden olmaktadır. Avrupa ve Amerika’da piyasa şartlarında gelişen talep durgunluğu, Türkiye gibi yüksek vergi uygulayan ülkelerde devletin uyguladığı dışsal nedenlerden (vergi) doğmaktadır. Ancak sonuç itibariyle, Türkiye’de uygulanan firma stratejileri dünyada uygulanan stratejilerle aynı amaca yöneliktir ve bu nedenle de benzerlikler göstermektedir. Farklılık ise, tüketici yapısından kaynaklanmaktadır. Gelişmiş ülkelerdeki tüketici profili, çevre gibi daha üst sınıf beklentiler içerisindedir. Ev halkının birden çok arabasının olduğu bu bölgelerde, araçlar özel roller oynamaktadırlar. Dahası, tüketicilerin aracın özellikleri, performansı ya da güvenliği ile ilgili gelişmiş bazı beklentileri de bulunmaktadır. Türkiye’de ise beklentiler daha ziyade fiyata ilişkindir. Bu nedenle firmalar gelişmiş ülkeler ve gelişmekte olan ülkeler açısından farklı aksesuarda otomobiller üreterek tüketicilerin beklentilerindeki farklılıklara cevap vermeye çalışmaktadırlar. Başka bir ifade ile farklı talep esnekliklerine karşılık farklı ürünleri piyasaya sürmektedirler. Aynı şekilde; gelişmiş ülkelerdeki vergisel düzenlemeler, daha ziyade çevre kirliliğini azaltmak gibi amaçlara yönelmişken, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde kamu finansman ihtiyacını ve dış ödemeler dengesini sağlamaya yönelik olmaktadır.

Otomotiv imalatçıları, yeniden biçimlendirilmiş araçları dünyadaki tüketicilerin çok sayıdaki tercihlerine ve beğenilerine sunarken, ortak platformlara ve değiştirilebilir parçalara odaklanarak, tüm üretim silsilesi boyunca daha hızlı ve düşük maliyetli yeni çözümlerinin yayılımını gerçekleştirmeye çalışmaktadırlar. Ölçek etkinliği ve marka standartlarının uygun bir biçimde yönetimi sürdürülürken, hızla çoğalmanın üstesinden gelebilmek için ürünler arasındaki yeterince farklılaşmayı temin edebilmektedirler.¹⁶⁸

Türkiye’deki firmalar dünya piyasasındaki yerini sağlama almak için yeni stratejiler ve hedefler belirlemektedirler. Belirli modellerde dünya pazarına üretime odaklanan firmalar vergilerin neden olduğu talep baskısını bu yola aşmaya çalışmaktadırlar. Diğer yandan, yüksek vergi oranları ve artan rekabet ile birlikte tasarımın, marka yönetiminin ve müşteri ilişkilerinin artan öneminin bir sonucu olarak,

¹⁶⁸ Orhan, Osman Z.; Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi’nin ve Otomotiv Yan Sanayi’nin Rekabet Gücü, İstanbul Ticaret Odası, 1997, s.68

montajcılar kendilerinin son tüketiciyle bağlantısını sağlayan bayileri ve servisleri kapsayan değer zincirinin çoğunu elde etmek için yeni stratejiler geliştirmektedirler. Bunlar, son yıllarda internet gibi çok ilgi gören araçları kullanarak da tüketicilere ulaşmaya çalışmaktadırlar. Tüm dağıtım ve satış sonrası servis gelirleri hemen hemen montaj işinden daha geniştir ve hatta gelecekte çok daha önemli hale gelmeye meyillidir. Otomobil ürün olmaktan daha fazla servis olma yönünde evrim geçirdikçe oto ekipmanı üreticileri gelişen bu işte faaliyet göstermek istemektedirler. Bu çerçevede, firmalar sattıkları otomobillere daha uzun süre sınırsız garantiler vererek müşterilerini servislere bağlamayı amaçlamaktadırlar. Böylece, satışlardan kaybedilen kar servis imkânlarıyla ikame edilmeye çalışılmaktadır.

Geliştirilen yeni teknolojiler çerçevesinde üretilen yeni nesil araçlar, elektrikli/hibrid motorlar ve bunlara bağlı olarak da farklı aktarma organları ve farklı hafif dökümlerin kullanılması, üretimde plastik, alüminyum ve nano malzeme oranının artması söz konusu olacaktır. Sektör yetkililerine göre; bu teknolojilere şimdiden yatırım yapılmasının gerektiği belirtilmekle birlikte, küçük çaplı tedarikçilerin büyük yan sanayi kuruluşlarına bağlanmak üzere stratejiler geliştirilmesi gerektiği öngörülmektedir.

Dünya otomotiv sektöründe son yıllarda, yüksek teknolojik gelişmeye bağlı olarak birleşme, satınalma veya ortaklık yolu ile şirket sayısının azalması sonucu yoğunlaşma giderek artmış ve böylece sektörde aşırı bir kapasite ve rekabet ortaya çıkmıştır.

4. SEKTÖRE YÖNELİK DİĞER UYGULAMALARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türkiye’de otomotiv sektörünün gelişmesi, genel teknolojik düzeyin rekabetçi bir şekilde gelişmesine, ileri teknoloji düzeyinde bilgili insan gücünün yetiştirilmesine, savunma sanayindeki gereksinmelerinin doğrudan karşılanmasına ve Türkiye’deki tüketicilerin Türkiye’de üretilen otomotiv sektörü ürünlerine gururla yönelmelerine olanak sağlayacaktır. Bir sanayi için ulusal pazarın istikrarlı ve güçlü olması, rekabet gücü açısından hayati önem taşımaktadır. Bu husus büyük bir talep esnekliğine sahip

ürünler üreten otomotiv sanayi 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. Kriz dönemlerinde 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 arttırılırken, 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.

Otomotiv sanayinde yeni model geliştirme maliyetleri oldukça yüksek olduğundan firmaların bu konudaki AR-GE faaliyetlerine destek sağlanmalıdır. Bu kapsamda otomotiv sanayiye verilecek Ar-Ge desteklerinin çeşitlendirilmesi ve artırılması yönünde gerekli çalışmalar yapılmalı ve bu çalışmalar sonucu tespit edilen desteklerin uygulamaya alınması sağlanmalıdır. Ar-Ge projelerinde Ulusal Odak Projeleri ile rekabet öncesi işbirlikleri öncelikle desteklenmelidir. KOBİ niteliğindeki şirketlerin rekabet gücünün geliştirilmesi için işletmelere bilgi, danışmanlık ve destek sağlanmalıdır

Mal ve sermaye hareketlerinin serbestleştiği küreselleşen dünyada, özellikle gelişmiş ülkelerde sanayiye girdi teşkil eden faktör fiyatlarının giderek birbirine yaklaşması, otomotiv sanayinin rekabet üstünlüğü kazanmasında verimlilik artışına yol açacak firma içi ve firmalar arası idari ve teknik organizasyonun ve kaynakların etkin kullanımının önemini giderek arttırmaktadır. Bu kapsamda, AR-GE'ye yatırım, kalite yönetimi, firmalar arasında temelde esneklik ve işbirliğine dayanan ilişkiler ve ortak ürün geliştirme, ürün ve üretim işlemlerinde sürekli gelişme, sıfır hatalı ve tam zamanında üretim ve teslimat, etkin bir pazarlama, esnek imalat yöntemlerinin uygulanması, çok yönlü/yetenekli iş gücü ve işgücünün etkin kullanımı gibi özellikler ulusal rekabetçi üstünlüğü belirleyen unsurlar olarak öne çıkmaktadır.

Tasarım doğrulama ve dayanım, yol testleri, araç çarpma tesisi ile rüzgâr tüneli yapılması için test merkezleri kurulmalı ve mevcut test merkezleri sanayinin ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilmelidir. Otomotiv alanında yetkinliği olan üniversitelerin laboratuvar alt yapıları üniversite-sanayi işbirliği çerçevesinde geliştirilmeli ve desteklenmelidir.

Ana ve yan sanayide karşılıklı fayda ve güven unsurunu tesis eden, aralarındaki ilişkilerin uzun dönemli ve işbirliğine dayalı olmasını sağlayan, ana ve yan sanayini bir bütün olarak daha rekabetçi kılmayı amaçlayan bir yapının tesis edilmesine çalışılmalıdır.

Türk otomotiv ana ve yan sanayi firmaları arasında, araç üretimi için gerekli olan aksam ve parça ihtiyacının çok büyük bir bölümünün ana fabrika dışından tedarik yoluyla temin ediliyor olması önemli bir gelişme olup, kademe şeklinde bir yapılanma varlığından söz etmek mümkündür. Bu çerçevede, ana sanayi, az sayıda ve sistem/ünite üreten yan sanayi firması ile uzun dönemli sözleşmeler yaparak, kalite artışı, yeni ürün geliştirme ve tam zamanında üretim ilkesine dayalı ilişkiler kurma çalışmalarını sürdürmeli, yan sanayi arasında da kademelenmeye önem verilmelidir. Yan sanayi firmasının üreteceği ürünün tasarımını da yapmasının veya ana ve yan sanayide ortak ürün geliştirilmesinin özendirilmesi, bu amaçla AR-GE desteklerinin ve danışmanlık hizmetlerinin etkin olarak kullanılması sağlanmalıdır. Tam zamanında üretim/teslimat tekniklerinin özellikle yan sanayide uygulanması hususunda gerekli bilinçlendirme ve destek verilmelidir. KOBİ niteliğindeki yan sanayi firmalarının çağdaş işletmecilik anlayışıyla yönetilmeleri hususunda gerekli destek verilmelidir. Sektör derneklerinin, sektörün girdi-çıkı ilişkisini de dikkate alarak sektörler arası işbirliğine katkıda bulunacak şekilde hizmet sunması faydalı görülmektedir.

Otomotiv sektörünün tamamlayıcı parçalarından biri olan otomotiv yan sanayi sektörünün hızla gelişmesi ekonomik açıdan Türkiye için çok önemli bir avantajdır. Kurulan yan sanayi fabrikaları ile hem yurt içinde ki ihtiyaç karşılanabilmekte hem de yurt dışına önemli derecede ihracat yapılarak ülke için önemli birer kaynak konumunda olmaktadır. Zaten bir ülkede bir mal üretiliyorsa bu malın yan aksesuarları ya da yedek parçalarının üretilmesi çok önemlidir. Çünkü otomobil satın almak isteyen bir insan

öncelikle otomobilin yedek parçalarını ülke içinde yeteri derecede rahatlıkla bulup bulamayacağına bakmaktadır. Eğer yedek parça sorunu olan bir marka var ise tüketiciler bu otomobile öncelik vermemektedir. Türkiye’de bu açıdan önemli bir yapıya sahiptir. Çünkü en çok tercih edilen firmaların araçlarının yedek parçalarını, tamir takımlarını bulmak oldukça kolay olmaktadır. Bu yüzden üretimi yapılan otomobillerin yedek parçalarının da üretilmesi Türkiye için oldukça önemli bir katkı yaratmaktadır. Tabi ki üretilen yedek parçaların ülke dışına ihraç edilmesi de Türkiye için önemli ekonomik gelir artışı sağlamaktadır.

5. VERGİ UYGULAMALARININ YABANCI SERMAYE AÇISINDAN ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türk Otomotiv Sanayinin tarihsel gelişimi incelendiğinde sektörle ilgili alınan en önemli kararın Montaj Sanayi Talimatının hazırlanması olduğu görülür. Otuz yıllık mücadeleden sonra Türkiye’de dışa bağımlı olmadan otomobil, kamyon, otobüs, minibüs, traktör ve hatta zırhlı araçların hepsi üretilmektedir. Türkiye otomotivde dünya devleriyle işbirliği içindedir. Türk otomotiv sektörü 1990’lı yılların başından itibaren hızlı bir gelişme sürecine girmiştir. İthalattaki koruma oranlarının azaltılması ile gelişen ithal otomobil pazarı sektörün canlanmasına yol açmış ve talep yapısını daha dinamik bir hale getirmiştir. Türk otomotiv sektöründeki bu canlılığa Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ilişkilerdeki gelişme de eklenince, Avrupa Birliği dışındaki büyük otomobil üreticisi firmaların Türkiye’de doğrudan yabancı sermaye yatırımı yapmalarına neden olmuştur. Doğrudan yatırımı destekleyici bir yatırım ortamı uluslararası sermaye artışında en önemli etkidir. Uluslararası yatırımları destekleyici bir politikanın uygulanması büyük önem kazanmaktadır. Doğrudan yatırımı destekleyici uygulamalar ve düzenleyici kanunlar açısından Türkiye oldukça liberal bir ülke olarak nitelendirilmektedir.

Türkiye yabancı sermaye politikası açısından değerlendirilirse; kâr transferleri açısından olumlu bir durum göze çarpmaktadır. Yabancı yatırımcılara kâr transferleri serbestisi sağlanmıştır. Diğer önemli bir nokta, yerli sermayeye ve teşebbüslere tanınan haklar ve kolaylıklardan, aynı sahada çalışan yabancı sermaye ve teşebbüslerin de istifade edebiliyor olmalarıdır. Doğrudan yabancı yatırımlar, mevzuat gereğince

karşılıkları ödenmeden kamulaştırılamamaktadır. Bu durum yabancı yatırımcılara güven ortamı sağlamaktadır. Yine uyuşmazlıkların çözümü açısından bakıldığında yabancı yatırımcı milli ve milletlerarası tahkim yoluna başvurabilmektedirler. Bütün bunlar yabancı sermayenin gelmesini sağlayan önemli unsurlardır. Ancak yabancı sermayenin Türkiye'ye gelmeye çekindiği durumlar da mevcuttur. Türkiye kredi temini açısından, yüksek maliyetli vergi sistemi açısından ve yatırımcının korunması açısından da olumsuz bir performans sergilemektedir.

Son dönemlerde sağlanan siyasi ve ekonomik istikrarın devamlılığı yabancı sermayeye güven ortamı sağlamak açısından son derece büyük önem taşımaktadır. Teknolojik üretim düzeyinin yeterli olmayışı, yüksek reel faizler ve temel girdi maliyetleri, düşük kapasite kullanım oranından kaynaklanan yüksek üretim maliyeti, özellikle enerji girdi maliyetinin yüksek olması, sık aralıklarla yaşanan ekonomik krizler nedeniyle yetişmiş işgücü kaybı gibi nedenler de yabancı yatırımcıları olumsuz etkilemektedir. Bütün bunlara politik müdahalelerin varlığı, rüşvet ve yolsuzluk, bürokratik işlemler de eklenince Türkiye yabancı sermayeden yeterince faydalanamamaktadır. Bu noktada yabancı sermayeyi artırabilmek ve sektörün gelişimini sağlayabilmek için bazı önlemlerin alınması gerekmektedir:

Öncelikle verimlilik artırıcı önlemler alınmalı, yeni model geliştirme maliyetleri oldukça yüksek olduğundan Ar-Ge faaliyetlerine destek sağlanmalı ve yan sanayiye gereken önem verilerek ana ve yan sanayi kuruluşları arasında karşılıklı güvene dayanan işbirliği sağlanmalıdır. Otomotiv sektörü üzerindeki vergi yükü azaltılmalı ve vergi sisteminde toplanan vergilerin denetimi ve yönetiminde saydamlık olmalıdır. Türkiye ekonomik ve ticari ilişkilerini güçlendirmek, yerli ve yabancı yatırımcılara yeni fırsatlar yaratmak amacıyla çeşitli birlik ve organizasyonlara dahil olma çabasına hız vermelidir. Yabancı sermayeyi çekmek amacıyla yabancı yatırımcılara Türk iş hayatı ve ekonomisi ile ilgili konularda bilgi vermek gerekmektedir. Çağdaş yönetim tekniklerinin uygulanması için eğitim faaliyetleri artırılarak devam ettirilmelidir. İhracata yönelik projeler ve ortak tasarım çalışmalarına öncelik verilmelidir. Teknik mevzuat uygulaması AB normlarına göre düzenlenmelidir. Bürokratik işlemler en aza indirilmelidir. Satış ve satış sonrası hizmetlerde müşteri odaklı sürekli gelişim sağlanmalıdır.

Özetle birçok gelişmekte olan ülkede ekonomik büyümenin itici gücü olarak görülen doğrudan yabancı sermaye yatırımları için, yapısal ve kurumsal reformların yapılması gerekmektedir. Türk otomotiv sektöründe olduğu gibi sadece teşvik tedbirleri ile doğrudan yabancı sermaye yatırımlarından faydalanmak mümkün olmamaktadır. Bu çerçevede Türkiye'nin doğrudan yabancı sermaye yatırımları açısından cazip bir ülke olabilmesi, istikrarlı ve sürdürülebilir büyüme oranının sağlanması ve kamu açıklarının düşürülmesi gerekmektedir. Türk otomotiv sektöründe de AB'ye tam üyelik durumunda, dünya otomotiv sektöründe yaşanan rekabete hazır olabilmek için, her şeyden önce verimliliğin artırılması gerekmektedir. Bu nedenle geçici düzenlemeler yerine, vergiler, ihracat-ithalat, üretim maliyetleri ve satış sonrası hizmetler gibi kritik faktörler göz önüne alınarak uzun dönemli bir stratejik plan yapılarak uygulamaya geçilmesi gerekmektedir. Bunun dışında tam üyelik halinde otomotiv sektörünün bir süre daha korunması ve dumpingli fiyatlara maruz kalma ihtimali olduğundan mevzuatın iyi düzenlenmesi gerekmektedir. Türkiye otomotiv sektörüne gereken önemi verebilirse, yarattığı katma değeri, sağladığı istihdam imkânı, geliştirdiği yan sanayi ile otomotiv sektörü vazgeçilmez sektör olma konumunu devam ettirebilecektir.

6. SONUÇ

Otomotiv sektörü, 1989'da başlayan hızlı gelişmeyle birlikte, 2003 yılı itibariyle, Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olarak gıda ve tekstil sektörlerinin önünde 1. büyük sektör konumunda olmuştur. 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'de özellikle çok uluslu firmaların yer aldığı otomotiv sektöründe 1990'lı yıllarla birlikte modern yönetim anlayışları, kalite ve insan kaynakları kavramları kullanılmaya başlanmıştır. Üretim süreçleri, grup yoğunluklu iyileştirme çalışmaları, araştırma geliştirme faaliyetleri, pazarlama kanalları, satış, satış sonrası hizmetleri ve

müşteri talepleri belirlenmesi çalışmaları bu anlayış çerçevesinde yürütülmekte, yalın üretim/yönetim, takım çalışmaları, stokless üretim, problem çözme teknikleri, sürekli iyileştirme, öneri sistemleri, tam zamanında üretim gibi yönetim yöntemleri uygulanmaktadır. Türkiye ekonomisinin ihracata dayalı büyüme stratejisi ile dışarıya açılması, uluslararası piyasalardaki rekabet koşullarına uyum sağlama zorunluluğu bu süreci daha da hızlandırmıştır.

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. Türk otomotiv ana sanayi firmaları, Dünya otomotiv sanayinde oldukça güçlü konumda bulunan firmalarla ortaklıklar tesis etmiş olup, bu firmaların lisansı ile üretim yapmaktadırlar. Son yıllarda bu konuda önemli ölçüde de başarı sağlanmış olduğu gibi, lisansör firmanın geliştirdiği bazı yeni modellerin, sadece Türkiye’de üretilip yabancı ortağın satış ağlarından da faydalanarak istikrarlı şekilde Dünya pazarlarına ihracat çalışmalarının sürdürülmesinin önemi büyüktür. Bu kapsamda, Türkiye’nin bir üretim ve ihracat merkezi olma potansiyeli mevcuttur. Bu potansiyelin değerlendirilebilmesi için, öncelikle verimlilik ve kalite artırıcı yatırımlara/faaliyetlere önem verilmelidir.

Sanayiye, üretime, toplumsal ilişkilere damgasını vurma özelliği ile “Dünyayı değiştiren makine” olarak adlandırılan otomobil, ülkenin toplumsal yaşamında da önemli değişime yol açmıştır. Bu dönemde, yetkili bayiler tarafından inşa edilen tesisler ve yapılan yatırımlar, makul olanın ötesinde, ekonomik ölçeklerden daha büyük olmuş, yatırım kararlarında, büyük bir markanın gücünün parçası olma veya güçlü bir ailenin üyesi olma imkanları da rol oynamıştır. Ancak bu tesisler dünya markalarının uluslararası standartlarına göre donatılmış ve dizayn edilmiş ve beraberinde uluslararası iş yapış tarzlarının da dağıtım ağları girişimcilerinin yaşamına girmesine neden olmuştur. Tüketiciler de ülkenin her yerinde kaliteli ve çok çeşitli ürünlerin yanısıra, satış sonrası hizmetlerini de uluslar arası kalitede almaya başlamıştır.

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. Potansiyel talebin, reel talep haline dönüşmesini engelleyen otomotiv sektörüne yönelik yüksek vergilendirme talebin serbest pazar koşullarında oluşmasını engelleyerek rekabet gücünü zayıflatmaktadır. Bu nedenle vergilemede AB ülkeleri ile eşitlik sağlanmalıdır. Sektör tarafından benimsenen ihracata dayalı büyüme ve kalkınma stratejisinin gereği olarak, devlet özel sektör işbirliğinin güçlendirilmeli, arge yatırımları özendirilmeli ve yönlendirilmelidir. Sektörde Devlet ve özel kesim işbirliği ile veri aleniyeti sağlanmalı, kararlar alınmadan önce sağlıklı ve doğru verilere ulaşılabilmelidir. Diğer taraftan, iç talep potansiyeli ve dünya otomotiv sanayiinde bir üretim ve ihracat merkezi olabilme imkanı sektör açısından değerlendirilmesi gereken fırsatlardır. Bu kapsamda, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında otomotiv sanayi özelinde; “Otomotiv sanayinde, ekonomik ölçekte üretimin yapıldığı, yeni teknolojilerin uygulandığı, ihracata dayalı ve sürdürülebilir rekabet gücünün sağlandığı bir yapının oluşturulması önem arz etmektedir.” ilkesi belirlenmiştir.

Son yıllarda otomotiv yan sanayinde istikrarlı bir ihracat artışı gerçekleştirilmektedir. Yan sanayi firmalarının, edinmiş oldukları ve zaman içerisinde de edinecekleri deneyimlerini uluslararası marka yaratma yönünde kullanmaları faydalı görülmektedir. Yan sanayi firmalarının finansman yetersizliği sorununu da dikkate alarak, firmaların bu yöndeki faaliyetlerine destek sağlanması faydalı görülmektedir. Ana ve yan sanayi arasındaki ilişkilerin araç konsept ve tasarım aşamasından başlayan uzun vadeli işbirliğinin artırılması ve buna yönelik destek mekanizmalarının oluşturulması sağlanmalıdır. Özgün teknoloji ve tasarıma dayalı üretimin geliştirilmesi için yeni teşvik mekanizmaları oluşturulmalıdır.

Türkiye otomotiv pazarı; ürün çeşitliliği kalitesi ve fiyat açısından her kesime hitap edebilecek bir pazar niteliğindedir. Markalar arası rekabette ürün kalitesi, fiyat, satış ve satış sonrası hizmet kalitesi belirleyicidir. Ürünlerin ikamesi markalar arasında oldukça kolaydır. Ürünün niteliğinin yanı sıra, ürünün satışı ve satış sonrası

hizmetlerinin niteliği rekabette belirleyici unsur olarak öne çıkmaktadır. Bu olgu da daha iyi iş organizasyonunu, fark yaratmada önemli bir koz haline getirmektedir.

İthal ikameci politikaların da bir sonucu olarak Türk otomotiv yan sanayinde her bir ürünü üreten çok sayıda firma bulunmakta ve ekonomik ölçekten uzak üretim yapmaktadırlar. Bu firmaların yerli ve yabancı firmalarla yatay birleşmeler/ortaklıklar yaparak güç birliğine gitmelerinde yarar görülmektedir. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki, yan sanayinde, ana firmaya direk tedarik yapan firmalar arasında yabancı sermayeli firmaların oranı küçümsenmeyecek sayıdadır. Söz konusu firmalar başta Almanya olmak üzere diğer Avrupa ülkeleri ve ABD firmaları ağırlıklıdır. İhracatın artırılması amacıyla, buralardaki araç ve aksam üreticileri arasında yeni müşteriler bulunması konusunda çaba sarf edilmesi önem arz etmektedir. Ayrıca, Türkiye'deki otomotiv yan sanayi firmalarının, dünya otomotiv sanayinde güçlü konumdaki araç üretici firmaların yan sanayicileriyle ortaklıklar tesis ederek, bu araç üretici firmaların global tedarik zincirine girmeleri önemli bulunmaktadır. 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.

Ülkedeki karayolu ulaşım yapısının kalitesi yükseltilmelidir. Çarpık şehirleşme olgusu, yetersiz karayolu yapısı, sektörün gelişmesinde engelleyici bir rol oynamamalıdır. Üniversite, sektör işbirliği geliştirilmeli, üniversitelerin yeni ürün ve hizmetler konusu proje üretimine katılımı sağlanmalıdır. Rakip ülkelerin teşvik sistemlerinden daha cazip teşvik koşulları ile yabancı yatırımların gelmesi sağlanmalıdır.

Küreselleşme süreci ile birlikte hızla artan uluslararası ekonomik rekabet, özellikle kıt kaynaklara sahip gelişmekte olan ülkelerin dış kaynaklardan da rasyonel bir

şekilde faydalanmalarını zorunlu hale getirmiştir. Bu zorunluluk gelişmekte olan ülkeleri, küresel rekabetin hem bir sonucu hem de bir belirleyicisi olan doğrudan yabancı yatırımlardan daha fazla pay elde edebilme doğrultusunda yeni politikalar uygulamaya yöneltmektedir. Küreselleşme ile giderek artan biçimde rekabetin öne çıktığı bir ortamda, doğrudan yabancı yatırımlarda daha fazla pay alabilmek için, ülkeler doğrudan yabancı sermaye girişleri önündeki engelleri kaldırmak, bu yatırımları teşvik etmek amacıyla çalışmalar geliştirmiştir. Otomotiv sektöründe sürdürülebilir küresel rekabet konusunda öncelikle sektörün önündeki en büyük engel makro ekonomideki çalkantılardır. Ekonominin son yıllardaki performansının sürdürülebilir olması son derece önemlidir. Çünkü, yeterli iç talebe dayanmayan, yerli üretim-ithalat dengesini kuramamış bir sektörün rekabetçi olması beklenemez. Ekonomik büyüme ve satınalma gücündeki artış iç pazarın belli bir derinlikte kalmasını sağlayacaktır. Yerli üretimin yeterli hacimde olması ana sanayi-yan sanayi maliyetlerini olumlu etkileyecek bu yönüyle rekabet avantajına yol açacaktır.

Türkiye'nin "İklim Değişikliği" kapsamındaki ulusal vizyonu doğrultusunda temiz ve yenilenebilir enerji kaynaklarının üretimi ve kullanımını geliştirmek üzere alternatif yakıt kullanımının yaygınlaştırılması sağlanmalı ve elektrikli araçlarda kullanılan batarya üretimi desteklenmelidir. Düşük CO2 emisyonu sağlayan çevre dostu araçlar (elektrikli, hibrit ve emisyon seviyesi düşük diğer araçlar) için özel vergilendirme konusunda çalışmalar arttırılmalıdır. Çevreye duyarlı elektrikli ve CNG'li araçların kullanımının yaygınlaşması için gerekli altyapı çalışmaları yürütülmelidir. Çevre dostu araçların kullanımının yaygınlaştırılması için toplumda farkındalık seviyesinin arttırılmasına yönelik çalışmalar yapılmalı ve çevreye duyarlı araçların kullanımı özendirilmelidir.

Ömrünü tamamlamış araçların hurdaya ayrılarak bertarafı için uygulamada vergisel teşvik de dahil ilgili hukuki düzenlemelerin oluşturulması ve hurda işletmelerinin teşvik edilmesi yönünde gerekli çalışmalar sürdürülmelidir. Otomotiv sanayinde yapılacak yatırımlara yönelik mevcut destek mekanizmalarının tedarik zincirini de kapsayacak şekilde daha etkin olarak kullanılması sağlanmalıdır. Kamu alımlarında yerli araç kullanımı özendirilmeli ve otomotiv sanayine yönelik piyasa gözetim ve denetim faaliyetleri etkinleştirilmelidir. Kamu araç filoları oluşturulurken çevre dostu araçların tercih edilmesi sağlanmalıdır.

KAYNAKLAR

Akdoğan, Abdurrahman, **Kamu Maliyesi**, Gazi Kitabevi, Ankara, Kasım- 1999.

Akdoğan, Abdurrahman, **Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi**, Gazi Kitabevi, Ankara 2006.

Aksoy, Tamer, **Ortak Pazarla Muhtemel Bir Entegrasyon Işığında Türk Otomotiv Sanayi Yatırımları**, İstanbul: OSD Yayınları,1990, No: 20

Aktan, Coşkun Can; Vural, İstiklal Y., **Yeni Ekonomi ve Yeni Rekabet**, Türkiye İşveren Konfederasyonu Rekabet Dizisi:1, Yayın No 253, Ankara, 2004

Ansal, Hacer, **Lokomotif Sektörlerinden: Otomotiv, 75 Yılda Çarlardan Çiplere**, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1999.

Apak, Sudi, **Türkiye Otomotiv Sektöründe Yeniden Yapılanma ve Bilgi Teknolojilerinde Dış Kaynak Kullanımının Rekabet Avantajları**, II.Ulusal Kalite Fonksiyon Göçerimi Sempozyumu, Dokuz Eylül Üniversitesi İşletme Fakültesi, İzmir, 185-198, 19-21 Mart 2008.

Bayraktar, Sibel Kumbasar, **Otomotiv Sektörü**, İMKB Araştırma Müdürlüğü, Ekim 1995

Bedir, Atilla, **Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği**, DPT-Uzmanlık Tezleri, Yayın No: DPT:2495, Kasım 1999.

Bedir, Atilla, **Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi**, DPT, 2660, Kasım 2002.

Benlikol, Sabahattin ve MÜFTÜOĞLU, Hilal, **Avrupa Birliği Ülkelerinde Vergi Sistemlerindeki Teşvik ve İstisnalar**, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 1997-7

Bilgin, Gazi, **Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayi ve Türkiye Otomotiv Sanayinin Durumu**, DTM Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Ankara, Temmuz 1999.

Bilgin, Vedat, **Türk Otomotiv Sanayinin Yapısı ve Sorunları Araştırması**, Türk Metal Sendikası Araştırma Dizisi – 2.

Çengelci, Ali, **Türkiye’de Otomotiv Endüstrisinin Sektörel Analizi**, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi Makine Eğitimi Ana Bilim Dalı, Ankara, 1998.

Daloğlu, Hande, **Plan Öncesi ve Planlı Dönemde Otomotiv Sanayi ve Otomobil**, İktisat Dergisi, Sayı 32. 1981

Dalyanoğulları, Muhterem, **Küreselleşme, Küreselleşmenin Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Sektörüne Etkileri**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2007

Dikmen, Işık, **Otomotiv Sektörü ve Rekabet**, Kasım 2006

DTM, **Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayi**, DTM Yayınları, Ankara, Temmuz 1999.

DPT, **Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Türkiye-AT Mevzuat Uyumu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu Raporları**, Cilt 2: Vergilendirme Alt Komisyonu, Ankara, Kasım-1995.

DPT, VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı, **Karayolu Taşıtları İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu**:566, DPT:2550, Ankara, 2001.

DPT, 3. İzmir İktisat Kongresi, **Otomotiv Sanayi Çalışma Grubu Rapor ve Tartışmalar**, Ankara, 1993.

DTM, **Vergi Politikalarının Üretim ve İhracata Etkileri**, Ankara, 2001

Eken, M. Hakan - Çiçek, Mehmet, **Türkiye’de otomotiv Sektöründeki Ürünleri Kredilerle Finansmanın Satışlara Etkisi**, 2009.

Elmas, Pınar, **Otomotiv Sektör Profili**, İzmir Ticaret Odası, Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Müdürlüğü, A & G Bülten, Mart 2005

Göl, Gül, **Gümrük Birliği’ne Geçişte Rekabet Gücünün Belirlenmesi ve Rekabet Pazarlama Stratejileri**, TÜGİAD, İstanbul 1996

Günaydın, İhsan, Kurumlar Vergisi Oranlarındaki Uluslararası Gelişmeler ve **Türkiye’nin Kurumlar Vergisi İçin Olası Etkiler**, Vergi Dünyası, Sayı 288, Ağustos 2005.

Güran, Nevzat, **Dışa Açılma Sürecinde Türk Ekonomisinin Rekabet Gücü**, DPT-AETB, Eylül 1990.

Güzel, Hülya, **Otomotiv Sektörü**, Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Sektör Araştırmaları Serisi No:18, Ankara, 1999

Hazine Müsteşarlığı Dış Ekonomik İlişkiler Genel Müdürlüğü IMF ile İlişkiler Dairesi, **Stand-by Düzenlemesi Aylık Raporu**, Mayıs-Haziran 2002

Ildır, Mehmet Burak, **Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının İktisadi Etkileri: Türk Otomotiv Sektörü Örneği**. İstanbul: Marmara Üniversitesi Y.Lisans Tezi. 2001.

Ildır, Mehmet Burak, **Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının İktisadi Etkileri: Türk Otomotiv Sektörü Örneği**, İstanbul: Marmara Üniversitesi Y.Lisans Tezi. 2001.

İKV, Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü, 1999

İMKB, **Otomotiv Sektörü**, Sektör Araştırmaları Serisi/No:1, Ekim 1995.

İstanbul Sanayi Odası **Meslek Komiteleri Sektör Stratejileri Geliştirilmesi Projesi**, Aralık 2007, Ankara.

Kardeş, Semra, **AT-Türkiye İlişkileri Açısından Türk Otomotiv Sanayi’nin Gelişimi**, İKV Dergisi, No:87, Ocak 1991

Kesim, Atilla, **Sübvansiyon Teorisi**, Trabzon İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, Trabzon, 1981.

Kıratlı, Aydın; Recep Bıyık, **Vergi Teşvikleri ve Korumaları**, Yaklaşım Yayıncılık, Ankara 3. Baskı, Temmuz 2006.

Korucuoğlu, Serkan, **Gelişmekte Olan Ülkelerde Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Vergi Teşvikleri**, 2006

Leblebici, Fatih, **Devlet Yardımları Uygulamasının Maliyeti ve Ekonomik Göstergelerle Mukayesesi**, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Sanayi Dairesi Başkanlığı, Yayın No DPT: 2663, Aralık 2002.

Odabaşı, Cahit, **Vergileme ve Firma Davranışları “Türkiye Otomobil Piyasası”**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007

Orhan, Osman Z., **Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi’nin ve Otomotiv Yan Sanayi’nin Rekabet Gücü**, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 54, İstanbul, 1997.

Otomotiv Sanayi Derneği Çeşitli Yayınlar (Otomotiv Sanayi Derneği, Türk Otomotiv Sanayi Genel İstatistiki Bilgiler Bültenleri ve Aylık İstatistiki Bilgiler Bültenleri, Otomotiv Sektörü Veri Analizleri Raporu)

Özcan, Faruk, **İthalatta Haksız Rekabet: Damping ve Sübvansiyon**, Bursa, Temmuz 2005.

Özateşler, Mustafa, **Türkiye’de Otomotiv Sanayi**, Otomotiv Endüstrisi Dergisi, Sayı 56. 1994,

Özbek, Orkun, **Oto Yan Sanayi**, İzmir Ticaret Odası, Yayın No:84, İzmir, Mayıs 2000.

Öztürk, Ferruh-Nursel, **Otomotiv Yan Sanayi Tasarım Yeteneği Değerlendirmesi**, Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt 10, Sayı 2, 2005.

Seviğ, Veysi, **Vergi İndirimi**, İstanbul Sanayi Odası Dergisi, Sayı: 478, Ocak 2006.

Soydal, Haldun, Türkiye’de **Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Verimlilik Analizi: Otomotiv Sektörü Üzerine Bir Uygulama**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Konya 2007.

Sütbakan, Mustafa İlker, **Otomotiv Yan Sanayi, Gemi İnşaatı Yan Sanayinin Geliştirilmesinde Nasıl Kullanılır?**, Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu,24-25 Aralık 2004.

Şenyüz, Doğan, **Türk Vergi Sistemi**, Gözden Geçirilmiş 6. Baskı, Ezgi Kitabevi, Bursa, 2000,

T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, **Otomotiv Sektörü Raporu**, Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi, Ağustos 2010

Tekin, Mahmut; Nuri Ömürbek; Hasan Bülbül, **Otomotiv Sektöründe Teknolojik İşbirlikleri Üzerine Bir Araştırma**, Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi 7/3. 2005

Tekin, Cem, Emre Kartaloğlu, **5520 sayılı Yeni Kurumlar Vergisi Kanunu 5520 sayılı Yeni Kurumlar Vergisi Kanunu ve Getirdikleri**, ASMMMO Yayınları, Ankara, Temmuz-2006.

Türkkan, Ercan, **Türkiye’de Kurumlar Vergisi Uygulamasının Firma Davranışları Üzerindeki Etkileri**, Uzmanlık Tezi, İktisadi Planlama Genel Müdürlüğü Yıllık Programlar ve Finansman Dairesi, Yayın No DPT: 2329-İPGM: 435, Ankara, Ekim 1993.

Türkmenoglu, Osman, **Yabancı Sermaye Yatırımları ve Türk Otomotiv Sanayindeki Yeri**, Eskişehir,1995

Türkuşağı, Şengül, **Türk Otomotiv Sanayinin Ekonomik Analizi**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Y.Lisans Tezi.1992

Uçan, Okyay, **Türkiye’de Otomotiv Sektörü Dış Ticaretinin Gelişimi**, DTM, Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayi, DTM Yayınları, Ankara, Temmuz 1999

Uluatam, Özhan, **Vergilerin Yatırımlar Üzerindeki Etkisi ve Yatırımları Teşvik Edici Vergi Politikası**, Ankara Üniverstesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:311, Ankara, 1971.

Uluatam, Özhan, **Kamu Maliyesi**, Savaş Yay., Ankara, Ağustos-1991

Ünsal, Nejla, **Otomotiv Sanayinde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik**, Milli Produktivite Merkezi Yayınları: 392, Ankara, 1989.

Vakıflar Bankası, **Otomotiv Sektörü**, Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Planlama ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmenliği, Sektör Araştırmaları Serisi/No:28, 2003.

Yalçın, Hasan, **Yatırım İndirimi Uygulama Esasları**, Klavuz Yayınları, İstanbul 1997.

İNTERNET ADRESLERİ

www.dpt.gov.tr (Erişim: 10.09.2010)

www.dtm.gov.tr (Erişim: 10.09.2010)

www.gib.gov.tr (Erişim: 10.09.2010)

www.urteb.org (Erişim: 16.01.2011)

<http://www.rekabet.gov.tr> (Erişim: 16.01.2011)

<http://www.kobifinans.com.tr/tr/sector/011002/13652> (Erişim: 26.02.2009)

<http://www.kobifinans.com.tr/tr/sector/011001/12455> (Erişim: 26.02.2009)

<http://www.euractiv.com.tr/ticaret-ve-sanayi/interview/roportaj-otomotiv-sanayii-dernegi-genel-sekreteri-ercan-tezer---ikinci-elde-kisitlama-surmeli> (Erişim: 05.03.2009)

<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan.asp> (Erişim: 26.02.2009)

http://www.gumruk.gov.tr/Content.aspx?cT=0&cId=0_0_0_3&umM1B=Item4 (Erişim: 05.03.2009)

www.erkankaraarslan.org , Bir kamu harcaması olarak vergi harcaması (Erişim: 14.05.2009)

www.petder.org.tr, 2010 Yılı Sektör Raporu, (Erişim: 16.01.2011)

<http://www.megabul.com/showthread.php?t=456372> Tezer, Ercan, İç Pazarda İstikrarı Öngören Yeni Bir Vergi Sisteminin Türk Otomotiv Sanayi İçin Önemi, (Erişim: 10.09.2010)

<http://idari.cu.edu.tr/igunes/kamu/cozum5.htm> (Erişim: 14.05.2009)

<http://www.canaktan.org/dinahlak/ahlak/rant-kollama/turkiyede-rantkollama.htm> (Erişim: 10.09.2010)

<http://www.econlib.org/library/Enc/ConsumptionTax.html> (Erişim: 16.12.2010)

<http://www.obitet.gazi.edu.tr/makale/Otomotiv2003.htm>, (Erişim Tarihi: 23.05.2010)

www.bumko.gov.tr, Merkezi Yönetim Bütçe Gelirleri, (Erişim: 07.04.2011)

ÖZGEÇMİŞ

1984 Yılında Ankara'da doğdu. İlk, orta ve lise tahsilini Ankara'da tamamladı. Kırıkkale Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümünden 2007 yılında mezun oldu. 2008 Yılında Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalında Yüksek Lisans Programına yerleşti. Halen aynı bölümde eğitimine devam etmektedir. 2010 Yılı Şubat ayından itibaren T. Halk Bankası A.Ş.'de Uzman Yardımcısı olarak çalışmaktadır.