



## **EKONOMİK BÜYÜMENİN TEMEL BELİRLEYİCİLERİ EKSENİNDE OTOMOTİV SEKTÖRÜ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

### **AUTOMOTIVE SECTOR IN THE AXIS OF THE BASIS OF ECONOMIC GROWTH: CASE OF TURKEY**

**Dr. Öğretim Üyesi Nihat DOĞANALP**

Selçuk Üniversitesi, Beyşehir Ali Akkanat İşletme Fakültesi, İşletme Bölümü, Konya/  
TÜRKİYE, ORCID: 0000-0003-4934-179X

**Arş. Gör. Mustafa KARTAL**

Selçuk Üniversitesi, Beyşehir Ali Akkanat İşletme Fakültesi, İşletme Bölümü, Konya/  
TÜRKİYE, ORCID: 0000-0002-5404-5365

#### **ÖZET**

Ülke ekonomilerinin temel amacı istikrarlı ve kapsayıcı bir iktisadi bir büyüme performansı sergileyerek ülke insanların toplam refah düzeyini artırmaya çalışmaktır. Bu yönüyle iktisadi büyüme insanlık tarihinin gelişmesinin ve ilerlemesinin en mühim unsurlarından biri olmuştur. Sanayi Devrimi'yle beraber üretim süreçlerinde doğa bilimlerinin ve teknolojinin kazanımlarının her geçen gün değişim göstererek gelişmesi kapitalist düzenin farklı yönlerini de ortaya çıkarmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle birlikte bugün OECD üyesi olan birçok ülkede yaklaşık 30 yıl boyunca devam eden ve iktisat tarihçileri açısından "otuz parlak yıl" olarak bilinen, büyüme performanslarının son derece güçlü olduğu ve kişi başına gelir düzeylerinin arttığı bir süreç yaşanmıştır. Bu bolluk dönemi ülkeler arası ekonomik farklılıkların gerekli ve doğru hamlelerle birlikte kısa zamanda kapatılabileceği görüşünü yaygın hale getirmiştir.

Otomotiv sektörü hemen hemen pek çok ülke açısından ekonomik büyümeye, istihdama ve diğer bazı makroekonomik göstergelere katkısı bakımından lokomotif görevi gören sektörler arasında yer almaktadır. Otomotiv sektörüne yönelik sanayi iktisadi ekseninde yapılan çalışmalarda genel olarak sektördeki piyasa yapısı ile ekonomik performans ilişkisini ele alan analizler yapılmaktadır. Bu çalışmanın temel amacı ekonomik büyümenin temel belirleyicileri ekseninde Türkiye ekonomisi açısından otomotiv sektörünün önemini ve büyüme içerisindeki katkısını ortaya koymaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Otomotiv Sektörü, Ekonomik Büyüme, İktisadi Gelişme.

#### **ABSTRACT**

The main objective of the national economies is to increase the total welfare of the people of the country by exhibiting a stable and inclusive economic growth performance. In this respect, economic growth has been one of the most important elements of the development and progress of human history. With the Industrial Revolution, the evolution of the gains of natural sciences and technology in the production processes with each passing day has revealed different aspects of the capitalist order. With the end of the Second World War, many countries in the OECD today have experienced a process that has been continuing for nearly 30 years and known as "thirty brilliant years" in terms of economic historians. This period of abundance has made the idea that economic differences between countries can be closed in a short time with necessary and correct moves.

The automotive sector is one of the sectors serving as a locomotive in terms of its contribution to economic growth, employment and some other macroeconomic indicators for many countries. In the studies conducted in the context of industrial economics for the automotive sector, analyzes are conducted on the relationship between the market structure and the economic performance. The main purpose of the study in terms of Turkey's economy in the axis of the main determinants of economic growth is to demonstrate the importance of the automotive sector and its contribution in the growth.

**Keywords:** Automotive Sector, Economic Growth, Economic Development.

## 1. GİRİŞ

Ekonomik büyüme temel olarak ulusal gelir hesapları çerçevesinde Reel GSYH'deki artışları ifade etmektedir. Gerek gelişmiş gerekse gelişmekte olan ülkeler açısından ekonomik büyümenin dinamiklerinin anlaşılması sağlıklı bir sektörel analiz yapmak açısından son derece önemlidir. İktisadi büyümenin temel belirleyicileri reel hasıladaki artış oluşturan, başka bir ifadeyle ülkenin imalat ölçeğinin genişlemesini ya da daha üretken kullanılmasını sağlayan unsurlardır. Bu çerçevede nitelikli işgücü, yeterli sermaye birikimi, üretimde kullanılan girdilerin verimliliğini artıracak teknolojik değişimler ve ölçek ekonomileri gibi unsurlar büyümenin temel belirleyicileri arasında sayılabilir. Diğer taraftan ülkenin sermaye birikimini ve teknoloji seviyesini artırmaya yönelik ve dolayısıyla büyümeye katkıda bulunan bu unsurlara büyümenin temel (dip) belirleyicileri adı verilmektedir (Gürel, 2012: 8).

Bir başka bakış açısına göre büyüme kuramlarında önemi vurgulanan sermaye birikimi ve teknoloji seviyesi, büyümenin dolaysız belirleyicileri olarak tanımlanırken, dolaysız belirleyicileri etkisi altına alan coğrafya, iktisadi entegrasyon, kültürel unsurlar ve kuruluşlar gibi faktörler de büyümenin temel - dip belirleyicileri olarak nitelendirilmektedir (Ünsal, 2007: 286-287). Bir başka tanımlamaya göre ülkenin sahibi bulunduğu işgücü, beşeri sermaye, fiziki sermaye, doğal kaynaklar, girişimciler ve teknoloji seviyesi imalat kapasitesinin ve dolayısıyla ekonomik büyümenin belirleyicisidir (Kibritçioğlu, 1998:207).

Tabellini (2005), iktisadi büyümeyi ülkedeki kurumsal yapı başta olmak üzere, mülkiyet haklarının korunması, ülkedeki ticari politikalarının yapısı, iktisadının dışa açıklığı, ticaretin liberalizasyon seviyesi gibi unsurların belirlediğini belirtmiştir.

Bu çeşit olgular sermayenin fiziki sermayeden ayrılan bir tarafı olan beşeri sermaye kavramı ile alakalıdır. Beşeri sermaye, bilgi ve yeteneğe sahip, nitelikli işgücü manasına gelmektedir. Beşeri sermaye seviyesinin artması, fiziki sermaye stoku, işgücü miktarı ve doğal kaynak miktarı artışından değişik olarak, saçılma etkileri ortaya çıkaracaktır. Saçılma etkileri, iktisat üstünde pozitif gelişmeler meydana getirecektir. Saçılma etkilerinin iktisatta meydana getirdiği büyüme, beşeri sermayeye yapılacak daha fazla yatırımı birlikteliğinde getirecektir. Yeni yatırımlarla birlikte getiri nispetleri yükseleceğinden, bu halde beşeri sermayede yeniden yatırımları oluşturacak ve süreç kendini yineleyecektir. Bu halde beşeri sermaye, iktisadi büyümenin temel unsurlarından biri olacaktır (Şimşek ve Kadılar 2010: 117- 119).

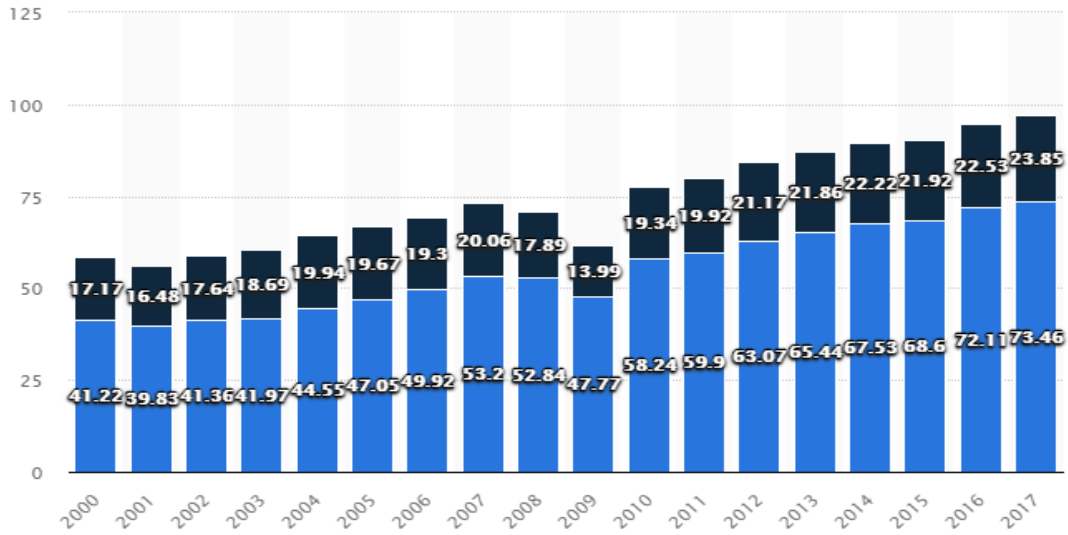
Benzer faktör donanımına sahip ülkelerdeki büyüme performanslarının farklı olmasının arkasında yatan temel nedenler emeğin kullanımı, teknolojik ilerleme ve ülkelerde izlenen makroekonomik politikalar olarak göze çarpmaktadır. İkinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan ve büyüme performansları açısından parlak dönem olarak adlandırılan süreçte yakalama etkisi kavramı gündeme gelmiştir. Yakalama etkisi kavramı, az gelişmiş ekonomilerin gelişmiş ülkelere ait çalışma yöntemlerine, sermaye donanımına ve teknolojilerine uyum sağlama yoluyla kişi başına düşen çıktı bakımından daha hızlı büyümesi olarak tanımlanmaktadır. Bununla birlikte, sayıca daha az iyi eğitilmiş işgücüne sahip ekonomilerde eğitim ve öğretime yapılan yatırımların getirisi görece olarak daha yüksek oranda olmaktadır. Bu durum, az gelişmiş ekonomilerin başlarda çok hızlı büyümesini sağlamakta, ancak daha sonra gelişmiş ülkelere yetiştikçe ekonomik büyüme oranlarının yavaşlamasına yol açmaktadır (TÜSİAD, 2005: 16).

Ekonomik büyümenin dinamiklerini anlamak için büyümenin farklı yönleriyle ele alınması gerekmektedir. Eğitim, inovasyon, deregülasyon ve yatırımlar büyümenin bir boyutunu temsil ederken; enflasyon, maliye politikası, uluslararası ticaret ve finansal sistemin yapısı da büyümenin farklı bir boyutunu temsil etmektedir.

## 2. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GENEL GÖRÜNÜMÜ

### 2.1. Dünyada Otomotiv Sektörünün Genel Görünümü

Dünya'da en önemli sektörlerin başında otomotiv sektörü gelmektedir. 2000-2017 dönemine ilişkin otomotiv sektörü üretim rakamları Şekil 1 yardımıyla gösterilmiştir.



Şekil 1. 2000-2017 Dünya Otomotiv Üretimi (milyon adet)

Kaynak: Statista, 2018.

Şekil 1’den de görüldüğü üzere, ele alınan dönemde dünyada otomotiv üretimi genellikle artış trendi içerisinde. 2007 yılında ABD’de başlayan ve 2008 yılında küresel nitelik kazanan krizin, küresel ekonomide ciddi bir durgunluğa yol açması, birçok sektörde olduğu gibi otomotiv sektörünü de olumsuz yönde etkilemiştir. Böylece 2008-2009 yıllarında otomotiv üretiminde düşüş görülmüş iken; otomotiv sektörü 2010 yılından itibaren toparlanmaya başlamıştır.

2016-2017 dönemine ilişkin otomotiv sektörü üretim rakamlarının ülkelere göre dağılımları Tablo 1’de ortaya konmaktadır.

Tablo 1. Otomotiv Sektörü Üretim Rakamlarının Ünelere Göre Dağılımları

Dünya 2016	Dünya 2017	AB 2016	AB 2017	Toplam Üretim	2016	2017	Değişim 17/16
1	1			Çin	28.118.794	29.015.434	%3
2	2			ABD	12.180.301	11.189.985	-%8
3	3			Japonya	9.204.813	9.693.746	%5
4	4	1	1	Almanya*	5.746.808	5.645.581	-%2
5	5			Hindistan	4.519.341	4.782.896	%6
6	6			Güney Kore	4.228.509	4.114.913	-%3
7	7			Meksika	3.600.365	4.068.415	%13
8	8	2	2	İspanya	2.885.922	2.848.335	-%1
10	9			Brezilya	2.156.356	2.699.672	%25
11	10	3	3	Fransa**	2.090.279	2.227.000	%7
9	11			Kanada	2.370.656	2.199.789	-%7
12	12			Tayland	1.944.417	1.988.823	%2
13	13	4	4	İngiltere	1.816.622	1.749.385	-%4
14	14	5	5	Türkiye	1.485.927	1.695.731	%14
16	15			Rusya	1.303.544	1.551.293	%19
17	16			İran	1.282.172	1.515.396	%18
15	17	6	6	Çek Cumhuriyeti	1.349.896	1.419.993	%5
18	18			Endonezya	1.177.797	1.216.615	%3
19	19	7	7	İtalya	1.103.305	1.142.210	%4
20	20	8	8	Slovakya	1.040.000	1.001.520	-%4

Kaynak: OSD, 2018.

## 2.2. Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Genel Görünümü

Türkiye’de ilk otomobil montaj fabrikası, 22 Haziran 1927 tarihinde TBMM’de 1132 sayılı “Serbest Mıntıka Hakkında Kanun”un ilk uygulaması olarak, Tophane rıhtımında oluşturulan bir alanda, serbest bölgenin getirdiği hak ve ayrıcalıklardan yararlanma imkânını değerlendiren Ford Motor Company tarafından kurulmuştur. Şirket bu fabrikayı Türkiye’de satacağı otomobilleri monte etmek için kurmuş, ancak fabrika, serbest bölge uygulamasından beklediği yararı elde edemediği gerekçesiyle kısa bir süre sonra faaliyetini durdurmuştur. Kurulduğu tarihte fabrikada 500 işçinin çalıştığı belirtilmektedir (Bayrakçeken, 2005: 3).

Türkiye’de cumhuriyetin kuruluş yıllarında sayıca birkaç bini geçmeyen motorlu araçlar, otomotiv sanayinin mevcut olmaması nedeniyle ithalat yoluyla karşılanmıştır. Bu yıllarda temel ulaşım yolu olarak demiryolu taşımacılığı benimsenmiş, karayolu taşımacılığı ancak İkinci Dünya Savaşı sonrasında Batı ülkeleriyle ilişkilerin gelişmesiyle birlikte, 1940’lı yılların sonlarında ön plana çıkmaya başlamıştır (Orhan, 1997: 19).

1955 yılında Atatürk Orman Çiftliği arazisine kurulan ve ödenmiş sermayesinin %44’ü devlete ait olan (DPT, 1963: 87) bu fabrika halen Koç Holding bünyesinde ve Türk Traktör adıyla faaliyetini sürdürmektedir. 1954 yılında Türk Willys Overland Ltd., silahlı kuvvetler için binek arazi araçları ve kamyonet üretmeye başlamıştır. Bu yatırımı 1955 yılında Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş.’nin kamyon fabrikası ve daha sonra Otosan ve Çiftçiler A.Ş.’nin ikinci ve üçüncü kamyon fabrikaları izlemiştir (Bedir, 2002: 26).

1970’li yıllarda mevzuat ve alt yapısı oluşturulan Türk otomotiv sanayi, ekonomi ve ticaretteki tüm olumsuzluklara rağmen, özellikle 1980’li yılların başından bu yana yaptığı yoğun atılımlar sayesinde dünya firmalarıyla rekabet edebilen bir sektör niteliği kazanmayı başarmıştır. Özellikle üretimde 1980’li yılların başından bu yana otomotiv sektörü dünya firmalarıyla rekabet edebilecek duruma gelmiştir. Sektörde, üretimde kalite ve nitelikli insan gücünün kullanılması küresel pazarlar için yeni ve uygun bir üretim merkezi haline getirmiştir. Günümüzde yabancı sermayenin en fazla ilgi duyduğu, üretime ve ihracata dönük yatırımlar yapılan bir sektör durumuna gelmiştir (Elmas, 2005: 2).

Gümrük Birliği sonrası, 1990 öncesi koşullara Türkiye’deki otomotiv sektörü pazar ve rekabet koşullarında yapılanma sürecine girilmiştir. Ancak önceki koşullara göre çok farklılıklar taşıyan pazar ve rekabet koşulları otomobil üretiminde gerilemeye neden olmuştur (Orhan, 1997: 30).

AB ile 1996 yılında gerçekleştirilen Gümrük Birliği süreci, ithalatın serbestleşmesi ile pazarda rekabet koşulları oluşmuştur. Sermaye girişine en büyük katkı otomotiv sektörüne gelen yabancı yatırımlar tarafından gerçekleşmektedir. Özellikle Gümrük Birliği sonrası Türkiye’ye beklenenin altında gerçekleşen yabancı sermaye büyük bölümünün otomotiv sektörüne gelmesi, sektörün yatırımlar açısından cazip bir hale geldiğini göstermektedir. Gümrük Birliği sonrası artan rekabetle birlikte firmaların yeni model geliştirme ve kalite iyileştirici yatırımları artmıştır (Bedir, 2002: 30)

Otomotiv sanayi, teknolojik yetersizlik ve 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 değişme görülmemiş; yatırımın yapıldığı ülkenin siyasi, sosyal, ekonomik politikasında dengeli olmasıdır. Buna ek olarak bürokratik engeller, yetki dağınıklığı, çifte vergileme sorunu, mevzuattaki aksaklıklar, sermaye piyasasının gelişmemiş olması, bölge ülkelerinin daha cazip olması gibi nedenler yabancı yatırımları etkilemektedir. 2014 yılında Türkiye için sektörde büyüme hızını azaltacak gelişmeler yaşanmıştır. Başta ÖTV zammı, TCMB faiz artırımı ve kredi sınırlaması sektörün hızını azaltan faktörlerdir. Sektörde büyüme hızını olumsuz etkilemiş olsa da Türkiye’de faaliyet gösteren şirketlerin yeni yatırımları bulunmaktadır. Yeni araç ve kapasitede artırımı yatırımları otomotiv sektörüne olumlu katkı sağlamıştır. Aynı zamanda olumsuz geçen 2013 otomotiv sektöründe satış artışı öne çıkmıştır. Sonuç olarak; otomotiv sektöründeki gelişmeler küresel çapta ülkelerin büyümesi ile aynı düzeydedir. 2015 yılında otomotiv sektöründe olumsuzluklar yaşanmış ve sektör yeni adımlar atmak zorunda kalmıştır. 2015 yılının Mayıs ayında Renault, Tofaş ve Ford

fabrikaları başta olmak üzere otomotiv sektöründe ücret düşüklüğü ve dengesizliği nedeniyle işverene değil Türk Metal Sendikasına karşı iş bırakma, işgal ve yavaşlatma şeklinde sendikacılığa karşı bir grev başlatılmıştır. Türkiye'nin en büyük otomotiv şirketlerinde meydana gelmesi sektörü olumsuz etkilemiştir. Grev kendinin ilk olarak 2015 yılının Ocak ayında Birleşik Metal-İş Sendikasında 22 işvereni kapsayan grevle başlamış ancak milli güvenliği bozucu olması ve sektörün diğer sektörlerle ilişkisi nedeniyle ülke ekonomisinin zarar görmemesi nedeniyle hükümet tarafından durdurulmuştur (Çelik, 2015: 21- 37).

Türkiye'de otomotiv sektöründeki piyasa oluşumları incelendiği zaman ağırlıklı bir şekilde tam rekabet sahasıyla monopol sahası arasında bulunan monopolcü rekabet ve oligopol şartlarının geçerli olduğu söylenebilir.

Türkiye'de otomotiv sanayi, sahip olduğu iyi yetişmiş insan gücüne bağlı olarak AR-GE çalışmalarını artırmış ve özellikle uluslararası mevzuata uyum çalışmalarında büyük yol katletmiştir. Bunlar tasarım, projelendirme ve ürün geliştirme gibi konularda yükümlülükleri artan yan sanayi firmaları da ana sanayi gibi teknolojiye, insan kaynaklarına, bilgiye ve kaliteye daha fazla önem vermeye başlamışlardır (Görener, ve Görener, 2008: 1223).

Sektörde Ar-ge çalışmalarının yeterli olmaması ve bu alana aktarılan kaynağın dünya ortalamasının altında kalması, çok uluslu şirketlerin, seri üretim, yoğun rekabet, düşük maliyetli üretim, yüksek kaliteli ürün ve ileri teknoloji gibi avantajlarla yerli şirketleri olumsuz etkilemesi, son yıllarda nitelikli iş gücü için eğitime verilen önemin artmasına rağmen, üniversite ve sanayi ilişkilerinin sağlıklı ve yeterli olmaması, sektörün krizlere veya talepteki azalmalara diğer sektörlerle göre daha hızlı ve fazla etkilenmesi, yerli sermayenin yetersizliği ve girdi fiyatlarının yüksek oluşu, akaryakıt fiyatlarının yüksek olması gibi sorunlar da dahil edilebilir (İstanbul Sanayi Odası, 2010: 65).

### 3. EKONOMİK BÜYÜME EKSENİNDE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Türkiye'de otomotiv sanayii, sahip olduğu iyi yetişmiş insan gücüne bağlı olarak ArGe çalışmalarını önemli ölçüde arttırmış ve özellikle uluslararası mevzuata uyum çalışmalarında büyük bir başarı elde etmiştir. Tasarım, projelendirme ve ürün geliştirme gibi konularda yükümlülükleri artan yan sanayi firmaları da ana sanayi gibi teknolojiye, insan kaynaklarına, bilgiye ve kaliteye daha fazla önem vermeye başlamışlardır. Otomotiv sektörü kayıt altına alınan, üretim ve ticari faaliyeti nedeniyle güvenilir ve kesin bir vergi kaynağı niteliğindedir. Ancak, istikrarsız iç pazar koşulları, aşırı ithalat, aşırı kapasite, firma sayısının çokluğundan doğan sorunlar, özellikle yan sanayinin desteklenmesi için gereken finansman araçlarının yetersizliği, karmaşık yapısı ile yüksek satış vergisi sistemi, ulusal strateji eksikliği, otomotiv sanayiinin gelişmesi ve ülke ekonomisine daha çok katkıda bulunmasının önündeki somut engeller olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunların dışında, yaşanan ekonomik krizlerin yarattığı sıkıntılar, ekonomimiz için itici bir güç olan otomotiv endüstrimizi olumsuz yönde etkilemiş ve sektörün gelişimini ihracata yönelik sanayi stratejileri çerçevesinde sürdürmesine neden olmuştur (Kılıçkaplan, 2006).

2017 yılında bir önceki yıla göre, toplam üretim yüzde 14, otomobil üretimi ise yüzde 20 oranında arttı. Bu dönemde, toplam üretim 1 milyon 696 bin adet, otomobil üretimi ise 1 milyon 143 bin adet düzeyinde gerçekleşti. 2017 yılında toplam pazar yüzde 3 oranında daralarak 980 bin adet düzeyinde gerçekleşti. Bu dönemde otomobil pazarı ise yüzde 5 oranında daraldı ve 723 bin adet olarak gerçekleşti. Ticari araç grubunda, 2017 yılında üretim yüzde 3 artarken, hafif ticari araç grubunda yüzde 2, ağır ticari araç grubunda ise yüzde 23 seviyesinde arttı. Ağır ticarideki bu değişim baz etkisi kaynaklı olup 2015 yılına göre üretimde yüzde 32 azalma gerçekleşti. 2016 yılına göre ticari araç pazarı ve hafif ticari araç pazarı yüzde 3 oranında artarken, ağır ticari araç grubunda ise pazar aynı seviyesini korudu. Ağır ticari araç grubunda pazar daralması son 2 yılda yüzde 44 seviyesine ulaştı. 2017 yılında bir önceki yıla göre, toplam otomotiv ihracatı adet bazında yüzde 17 oranında artarken, otomobil ihracatı ise yüzde 24 oranında artış gösterdi. Bu dönemde, toplam ihracat 1 milyon 333 bin adet, otomobil ihracatı ise 921 bin adet düzeyinde gerçekleşti (OSD, 2017).

Türkiye'de otomotiv sektörünün 2017 yılsonu itibariyle genel görünümü Tablo 2'de sunulmaya çalışılmıştır.



**Tablo 2.** Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Genel Görünümü

		ARALIK/DECEMBER			YILLIK/YEARLY		
		2016	2017	2017/2016 (%)	2016	2017	2017/2016 (%)
Üretim/Production	Toplam/Total	156.115	152.146	-3	1.485.927	1.695.731	14
	Otomobil/P.Cars	106.963	95.060	-11	950.888	1.142.906	20
Pazar/Market	Toplam/Total	144.928	140.657	-3	1.007.857	980.277	-3
	Otomobil/P.Cars	108.044	99.694	-8	756.938	722.759	-5
İthalat/Import	Toplam/Total	91.990	84.701	-8	681.308	624.409	-8
	Otomobil/P.Cars	75.065	68.064	-9	565.045	505.968	-10
İhracat/Export	Toplam/Total	118.902	108.550	-9	1.141.382	1.332.794	17
	Otomobil/P.Cars	87.107	69.036	-21	745.709	921.354	24
İhracat / Export (\$)	Toplam/Total **	2.350.662.980	2.521.269.899	7	24.249.129.088	28.986.532.983	20
	Otomobil/P.Cars	1.086.655.270	987.577.553	-9	8.336.928.418	11.790.776.093	41

**Kaynak:** OSD, 2018.

GTİP 87 kapsamında belirlenen otomotiv dış ticaret verilerine göre ihracat geçen seneye göre yüzde 21 artarken, ithalat ise yüzde 2 oranında azaldı. Bu dönemde otomotiv dış ticaret fazlası yüzde 232 oranında artarak 6,5 Milyar \$ seviyesine yükseldi. Otomobil ihracatı ise yüzde 41 artarak 11,8 Milyar \$ olarak gerçekleşti. 2017 yılında; otomotiv ihracatı, otomotiv dış ticaret fazlası, otomobil ihracatı ve otomobil dış ticaret fazlası verilerinde son 10 yılın en yüksek seviyesine ulaşılarak tarihi rekora imza atıldı.

#### 4. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Geçmişten bugüne Türkiye’de otomotiv sanayinin gelişim sürecine bakıldığında 1996 yılında yürürlüğe giren Gümrük Birliği’nin sektör açısından önemli bir dönüm noktası olduğu göze çarpmaktadır. Gümrük Birliği ile birlikte AB-Türkiye arasındaki ticari ilişkilerin ve yatırım olanaklarının gelişmesi Türk Otomotiv Sanayinin küresel bir otomotiv üretim merkezi haline dönüşmesine zemin hazırlamıştır. Bu çerçevede 1996-2017 yılları arasında toplamda 16 milyar dolar otomotiv ana sanayi yatırımı gerçekleşmiş, üretim kapasitesi 3 katına, üretim miktarı da 6 katına çıkmıştır. İhracat düzeyi 39 bin adet seviyesinden 1 milyon 333 bin adet seviyelerine ulaşmıştır. 1996 yılında 1,9 milyar dolar dış ticaret açığı veren sektör, 2017 yılında 6,5 milyar dolar dış ticaret fazlası verir hal gelmiştir. Otomotiv Sanayinde Ar-Ge merkezi sayısı 121’e ulaşırken, doğrudan ve dolaylı istihdam 500 bin adet seviyesine gelmiştir. Bu yönleriyle değerlendirildiğinde Türkiye Otomotiv Sanayi’nin ekonominin önemli bir küresel bir aktörü haline geldiği söylenebilir. Özellikle ihracat performansı açısından Türkiye’nin toplam ihracatının yüzde 18’ini gerçekleştiren sektör, 12 yıldır üst üste ihracatta lider sektör olma başarısını sürdürmüştür.

Sonuç olarak dünyada yaşanan değişim sürecinden her sektör etkilendiği gibi otomotiv sektörü de bu dönüşüm sürecinden en çok etkilenenlerden birisidir. Özellikle iklim değişikliği, hava kalitesi ve enerji verimliliği ile emisyonlar gibi çevresel etmenlerin yanı sıra bağlantılı araçlar, otonom araçlar, akıllı hareketlilik ve dijital dönüşüm sektörü etkileyen unsurların başında gelmektedir. Sürdürülebilir rekabetçiliğin sağlanması, otomotiv sektörünün tüm paydaşlarının koordinasyon içinde yönetilebilmesinden geçmektedir. Doğru strateji, doğru zamanlama, doğru kaynak kullanımı ve koordinasyon ile hareket edilerek, ekosistemdeki değişimler göz önüne alınarak ve sektöre ilişkin “stratejik plan” ve “yatırım teşvik sistemi” destekleriyle otomotiv sektörü Türkiye ekonomisi açısından büyümenin önemli unsurlarından birisi olmaya devam edecektir.

#### KAYNAKÇA

- Bayrakçeken, H. (2005), Dünya’da ve Türkiye’de Otomotiv Sanayinin Sektörel Analizi, *Makine Teknolojileri Elektronik Dergisi*, 2005 (2).
- Bedir, A. (2002), Türkiye’de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi, Ankara: DPT. <http://ekutup.dpt.gov.tr/imalatsa/otomotiv/bedira/gelisme.pdf> (Erişim Tarihi: 10.10.2018).
- Elmas, P. (2005), Otomotiv Sektör Profili, Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Bülteni, İzmir: İzmir Ticaret Odası.

- Görener, A. ve Görener, Ö. (2008), Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler, *Journal of Yasar University*, 3(10), 1213-1232.
- Gürel, S. P. (2012), İktisadi Büyüme Etkileyen Dış Dinamiklerin Doğrusal Olmayan Analizi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir.
- İstanbul Sanayi Odası (2010), İmalat Sanayinin Temel Göstergeler Açısından Yapılan Analizi, İstanbul: İstanbul Sanayi Odası.
- Kılıçkaplan, Y. (2006), Otomotiv Üretiminin Tarihsel Gelişimi, Ankara: Gazi Üniversitesi Otomotiv Bilim ve Teknoloji Topluluğu. <http://www.obitet.gazi.edu.tr/makale/makaleT.htm> (Erişim Tarihi: 13.10.2018).
- Kirbitçioğlu, A. (1998), İktisadi Büyümenin Belirleyicileri ve Yeni Büyüme Modellerinde Beşeri Sermayenin Yeri, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 53 (1).
- Orhan, O. Z. (1997), Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayii'nin ve Otomotiv Yan Sanayii'nin Rekabet Gücü, *İstanbul, İstanbul Ticaret Odası*, Yayın No: 54.
- OSD (2018), *Otomotiv Sanayi 2017 Küresel Değerlendirme Raporu*, Otomotiv Sanayi Derneği.
- Otomotiv Sanayii Derneği (2018), [www.osd.org.tr](http://www.osd.org.tr) (Erişim Tarihi: 10.12.2018).
- Statista (2018). <https://www.statista.com/statistics/262747/worldwide-automobile-production-since-2000/> (Erişim Tarihi: 10.12.2018).
- Şimşek, M. ve Cem K. (2010), Türkiye'de Beşeri Sermaye, İhracat ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin Nedensellik Analizi, *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 11 (1).
- Tabellini, G. (2004), The Role of The State in Economic Development, *CESIFO Working*, Paper No. 1256.
- Ünsal, E. (2007), *İktisadi Büyüme*, Ankara: İmaj Yayınevi.