

OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE GÜMRÜK BİRLİĞİ SONRASI GELİMLER

Suna Muğan Ertural*

ÖZET

Türkiye ekonomisinde kısa süre önce montaj sanayii şeklinde kurulmuş olan otomotiv sektörü hızla gelişerek büyük bir sektör haline gelmiştir. Günümüzde yoğun rekabet yaşanan otomotiv sanayiinde yeni teknolojiler uygulanarak, ihracata dayalı bir yapının oluşturulması sektörün gelişmesi açısından son derece önemlidir. Otomotiv sektörü doğrudan ve dolaylı olarak hacmi olan turması ve gelir yaratıcı özelliği sebebiyle ekonomik gelişimin önemli bir unsurudur. Gümrük Birliğinin yürürlüğe girmesiyle birlikte otomotiv sanayiinde ithalat artışı yanında uluslararası standartlarda üretimin gerçekleştirilmesi ihracatı da tetiklemiştir. Bu gelişmeler sektörün gelişmesi açısından son derece önemlidir.

Anahtar kelimeler: Otomotiv Sektörü, Gümrük Birliği, Ekonomik Gelişme

ABSTRACT

Automotive industry that was established based on assembly lines for a short time ago became a huge sector. Under the intense pressure of competition, it is important to develop a structure depending on export of the products for the growth of automotive industry. Automotive industry is a significant actor of economic development since it has the features of creating employment and income directly and indirectly. After the EU customs regulations of EU Customs union are enforced, not only import of products has been growing but also export of products has been in rise triggered by production of products satisfying international standards.

Key words: Automotive Industry, EU Customs union, Economic Growth.

* Yrd.Doç.Dr.Suna Muğan Ertural .Ü. İktisat Fakültesi İktisat Bölümü İktisadi Gelişme Uluslararası İktisat Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

G R

Otomotiv Sanayii do rudan ve dolaylı çok yönlü ekonomik katkılar yaratma özelli inin yanında uluslararası yatırımlarında a ırlıklı olarak gerçekleştirilen bir sektördür. Aynı zamanda sektör sert rekabetin ya nmasına imkân veren özelli i sebebiyle; yaratıcılı n geli mesini, pazarlamada etkinli in sa lanmasını, kalitenin geli mesini, ürün çe itlili inin gerçekleştirilmesi ve yatırımların hızlanmasını sa lamaktadır. Otomotiv sektörü; karayolu ta ıt araçları ile bunların imalatında kullanılan tüm üretim parçalarını ve yedek parçaları imal eden bir sanayi dalı olarak tanımlanabilir.

Dı ticaretteki ticari engeller, girdi fiyatlarındaki farklılıklar, nakliye maliyetleri, geli meye uygun pazarlar, mala olan talep, döviz kurlarındaki de i imler ve fiyat farklılıkları uluslararası yatırımların gerçekleştirilmesinin temel sebebi olmaktadır. Geli mi otomotiv üreticileri çok sayıda ülkede tesis ve ortaklıklar olu turarak yeni teknolojilerle üretim faaliyetinde bulunarak tüm dünyaya yönelik ihracat gerçekleştirilmektedirler. Ancak geli mi ülkelerde ve geli mekte olan ülkelerde firma birle meleriyle üretici firma sayısı azalmakla beraber, gerçekle en güç birli i üretimin hızlanmasını sa lamaktadır.

Türkiye ekonomisinde üretim, istihdam ve ihracat açısından büyük önem ta ryan otomotiv sanayii kısa süre önce montaj sanayii eklinde kurulmu olmasına ra men hızla geli erek büyük sektör haline gelmi tir. Dünya ekonomileriyle ülkelerin rekabet edebilmeleri, özellikle dünya dı ticaretinin serbestle mesi ve bölgesel ekonomik i birliklerinin olu masıyla hız kazanmı -tır. Dünyadaki pazar payları sürekli ekonomik ve siyasi konjonktüre göre de i im gösteren otomotiv sektörü, ekonomik i birliklerin sonucunda piyasanın yeniden ekilenmesi sebebiyle irket birle meleri ile rekabeti zorunlu kılmaktadır. Türkiye açısından AB uyum süreci ve Gümrük Birli i uygulamaları dı ticaretin yapısında da önemli de i ikliklere sebep olmu tur.

1. Türk Otomotiv Sanayiinin Geli imi

Türkiye’de lokomotif olarak isimlendirilen sürükleyici ve öncü sektörlerden biri olan otomotiv sektörü 1954 yılında ilk üretime ba lamı olmasına ra men 2004 yılı sonu itibariyle 17 adet otomotiv fabrikası üretim yapmaktadır. “ İlk montaj hattı 1954 yılında orduya jip ve kamyonet üretmek amacıyla kurulmu tur.”¹ Ancak devamında ise, 1954 yılında Türk Traktör’ün traktör fabrikası traktör üretimiyle ve 1955 yılına Türk Otomotiv Endüstrisi A. .'nin kamyon fabrikası ile kamyon üretimi otomotiv sanayiinde ilk üretimi gerçekle tirmi lerdir. Türk Otomotiv Piyasası 1960’lı yıl-

ların ba mından itibaren yerli üretime ba lanmasıyla olu mu tur. “Birinci Be Yıllık Kalkınma Planı’nda yer alan ‘Otomotiv Sanayinin Endüstrile medeki itici Gücünden Yararlanma’ ilkesine uygun olarak hazırlanmış olan Montaj Sanayi Talimatı, otomotiv sanayiinin geli mesinde önemli katkı sa lamı tur. Söz konusu talimat, üretimde ithalata ba ımlılı n azaltılması prensibine dayanmaktadır. Belirli bir yeterlilik oranına ula -ması için ithalattaki koruma oranları yüksek tutulmu , yerli katkı oranlarındaki artı a paralel olarak ithali yasak parçalar listesi geni letilmiş ve firmalara sa lanan döviz tahsisi de azaltılmış tur. Bu ekilde gerçekleştirilen ithal ikamesi politikaları çerçevesinde her parçanın yerli ile tirilmesi beklentisiyle çok sayıda yan sanayii kurulu u sektörde üretime ba lamı tur.”² Birinci Be Yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde otomotiv sanayiinin kurulması ve geli tirilmesine öncelik verilerek otomotiv sanayiinin geli tirilmesi hedeflenmektedir. “19-22 Aralık 1960 tarihinde düzenlenen Makine Sanayi Kongresi sonucunda ortaya çıkan bildiri de otomotiv sanayiinde gerekli tedbirlerin alınması durumunda çok yakın bir gelecekte Türk malı otomobil, kamyon, traktör ve lokomotif üretiminin sa lanabilece i belirtiyordu. Bu geli melere ba lı olarak Ankara’da 15 Mayıs 1961 tarihinde Makine Mühendisleri Odası tarafından düzenlenen Otomobil Endüstrisi Kongresi’nde konu an Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel ‘Yerli üretim yapılmaz diyenler, kara dü üncelidir, bir vapur dolusu pamuk verip 10 otomobil alıyoruz’ demi ti.”³

Otomotiv sanayiinin geli tirilmesine yönelik bu çalı malarla özellikle yerli üretimin a ırlık kazanmasının önemi vurgulanmaktadır. Türkiye’ nin dı arı ba ımlılı nın azaltılarak yerli üretimin hızlanması hedeflenmekteydi. 1996 yılına kadar; yo un koruma önlemleri nedeniyle yerli üreticilerin etkili oldu u bu piyasa, 1990’lı yıllarda Toyota ve Opel’in üretime ba lamasıyla daha da güçlenerek ihracata yönelik faaliyetlerde bulunmalarıyla geli mi tir. Üretime ba lama tarihleri bakımından inceledi imizde fabrikaların özellikle 1962 yılından itibaren hızla sayıları artmaktadır.

¹ http://www.mmo.org.tr/mmo/oda_goru_leri/otomotiv.htm, 22.12.2005, s.3

² Atilla Bedir,

http://www.ekkutup.dpt.gov.tr/imalatsa/otomotiv/bedira/geli_me.pdf, ss.26-27.

³ <http://www.hurriyetim.com.tr/haber>, 11.07.2005., s.2

Tablo 1 - Otomotiv Ana sanayii Firmaları Hakkında Genel Bilgiler- 2004

FİRMALAR	ÜRETİME BAŞLAMA TARİHLERİ	ÜRETİM YERİ	SERMAYE (1.000.000.000TL)	LİSANS	İSTİHDAM (2002)	YABANCI SERMAYE (%)	ÜRETİM ÇEŞİTLERİ
A.I.O.S	1966	İstanbul	8.471	Chrysler	497	29.75	(Kamyon, kamyonet, Midibüs)
ASKAM	1964	Gebze/Kocaeli	6.500	Chrysler	465	0	(Kamyon, kamyonet)
B.M.C.	1964	Zmir	10.000	-	1.520	0.01	(Kamyon, kamyonet, Kamyonetvan, Minibüs, Midibüs, Otobüs)
FORD OTOSAN	1959-1983 Kocaeli-2001	İstanbul Eskişehir Kocaeli	73.106	Ford	4.421	41.00	(Kamyon, kamyonet, Kamyonetvan, Minibüs, Otomobil)
A. HONDA	1997	Gebze/Kocaeli	70.000	Honda Motor	419	100 (50)	(Otomobil)
Hyundai Assan	1997	Kocaeli	54.520	Hyundai Motor	767	50.00	(Kamyonetvan, Minibüs, Otomobil)
KARSAN	1966	Bursa	4.800	Peugeot	564	0	(Kamyonet, Kamyonetvan, Minibüs, Midibüs,)
M.A.N.	1966	Ankara	2.244	M.A.N.	2.183	90.98	(Kamyonet, Otobüs)
M.Benz Türk	1968-1985 Aksaray-	İstanbul Aksaray	57.007	Mercedes Benz	3.519	81.00 45.00	(Otobüs, Midibüs, Kamyon)
OTOKAR	1963	Sakarya	7.835	KHD/Land Rover	609	0	(Kamyonet, Kamyonetvan, Minibüs, Midibüs, Otobüs)
OTOYOL	1966	Sakarya	12.000	Iveco-Fiat	975	27	(Kamyon, kamyonet, Minibüs, Midibüs)
O.RENAULT	1971	Bursa	148.000	Renault	3.731	51.00	(Otomobil)
TEMSA	1987	Adana	70.000	Mitsubishi	613	0	(Kamyon, kamyonet, Midibüs, Otobüs)
TOFA	1971	Bursa	170.413	Fiat	4.205	37.8	(Otomobil, Kamyonetvan)
TOYOTA SA	1994	Sakarya	74.565	Toyota	1.634	100	(Otomobil)
Türk Traktör	1954	Ankara	24.000	New Holland N.V.	538	37.50	(Traktör)
UZEL	1962	İstanbul	26.880	M.Ferguson/Perkins	1.263	0	(Traktör)

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği, Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni, Kısım 1, Mayıs-2003, s.8.

Üretim çeşitliliği olan Otomotiv Sanayiinde otomobil üretimi OTOSAN'ın ürettiği ANADOL marka otomobil üretimi ile 1966 yılında başlamıştır. Otomotiv Sanayi montaj sanayiine dayanmakla birlikte üretimde ithal ikamesi politikaları sonucu iç pazara

yönelik üretim gerçekleştirmiştir. Özellikle yabancı sermaye kullanarak gerçekleştirilen otomotiv yatırımları Türk Otomotiv Sanayiinin gelişiminde temel belirleyici olmuştur. İthalatın korumacılık tedbirleri ise sektörün gelişimini olumsuz etkilemiştir. Ancak 1980'li yıllara kadar sürdürülen ithal ikamesi politikaları yerine 1980'li yıllarda başlayan liberal ekonomi politikaları ile otomotiv sektöründe uluslararası rekabet gücüne sahip bir özelliğe ulaşması amaçlanmıştır. Bu paralelde 1980 yılından sonra uygulanan politikalar ülkemizde otomotiv fabrikalarının sayılarının artmasına ve ürün çeşitliliğinde de gelişmeye sebep olmuştur. Özellikle otomobil üretiminin artması sektörün gelişiminde ekonomik katkısının artmasını da sağlamıştır.

Türk otomotiv sektörü üretim açısından en hızlı gelişimi 1991-1993 yılları arasında gerçekleştirmiştir. Malatya sanayii ve iç talepteki hızlı gelişimin yanında, taşıt araçlarında ve özellikle öncelikli olarak otomobil üretiminde önemli ölçüde üretim artışı sağlanmıştır ve sektördeki büyüme oranının % 30'lara ulaştığı görülmektedir⁴. Ancak 1994 yılında yaşanan ekonomik kriz otomotiv sektörünün de gerilemesine sebep olmuştur. Otomotiv sektörünün ağır bir darbe almasına sebep olan krizin etkileri giderilemeden Gümrük Birliğine girilmiştir. Bu süreçle birlikte yeni firmaların pazara girişi yerli üreticileri zor duruma sokmuştur. Özellikle Honda ve Hyundai otomobil üretimine ayrılarak 1997 yılında faaliyete Gebze-Sakarya bölgesinde başlamışlardır.

Türkiye'de 1963 yılında otomobil, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, midibüs ve traktör olmak üzere 11.112 adet olan yıllık üretim 2002 yılı itibarıyla 357.217 adet'e ulaşmıştır. Türkiye'de otomotiv sanayii otomobil üretiminde yoğunlaştığına göstermektedir. 17 adet otomotiv sanayii firmalarında 2002 yılı itibarıyla 27.923 kişi istihdam edilmektedir. 2005 yılı üretimi ise 914.359 adet olarak gerçekleşmiş ve 39.932 kişi istihdam edilmiştir. 2009 yılı üretim artışı paralelinde istihdam miktarı ise 57.380 kişi olarak gerçekleşmiştir⁵.

Türkiye'de otomotiv sanayinin de AB süreci ile Gümrük Birliğine girdikten sonra dış ticarete önemli gelişmeler olmuştur. Gümrük Birliği sonrası dış ticaret dengelerinde de yıllar itibarıyla farklılıklar görülmüştür. Gümrük Birliği süreci; Türk otomotiv sanayiini yeni bir yapılanma sürecine sokarak, üretim, ithalat ve ihracatın yapısında etkilemiştir.

⁴ http://www.mmo.org.tr/mmo/oda_gorusleri/otomotiv.htm, otomotiv ve Yan Sanayiinde Yaşanan Gelişmeler, 13.05.2005, s.3.

⁵ Otomotiv Sanayicileri Derneği, Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni 2006-1, ss.19-37.

1.1 Gümrük Birli i ve Otomobil Üretimini Geli mi

Gümrük Birli ine girilmesiyle birlikte otomotiv sektöründe üretim sayısı, üretim çe itlili i, talep ve dı ticarete önemli geli meler meydana gelmi tir. Otomotiv sektöründe otomobil üretimi talep do rultusunda artmaktadır. Aynı zamanda üçüncü ülkelerle ticaretin AB ve Gümrük Birli ine üye ülkelerle olan ticaret gibi serbest ticaret ko ullarında olmaması sonucu otomotiv sektöründe zorlamalara sebep olmaktadır.

1991-1993 yıllarındaki sektörün büyüme süreci firmaların kapasitelerindeki artışın maksimum düzeylere ulaşmasına sebep olmu ve üretim artışı da üst düzeylerde gerçekleşmiştir. 1992 yılındaki üretim artışı kapasite kullanım oranları ve 1993 yılındaki üretim artışı da tetiklemi tir. Ancak 1994 yılında yaşanan kriz talep azalmasına sebep olmu tur. Bu durum üretim miktarlarını düşürerek, otomotiv sektöründe kapasite kullanım oranlarının düşmesine ve atıl kapasite ile çalışılması durumunu olu turmu tur.

Tablo 2-Yıllara Göre Üretim Miktarları ve Kapasite Kullanım Oranları (%)

Yıllar	Üretim	Kapasite Kullanım Oran %
1991	262.343	64
1992	344.482	77
1993	453.465	77
1994	268.343	46
1995	326.508	46
1996	329.337	49
1997	399.917	49
1998	405.002	50
1999	325.297	50
2000	468.381	36
2001	285.737	29
2002	357.217	35
2003	562.416	52
2004	862.035	73
2005	914.359	76
2006	1.024.987	81
2007	1.132.932	86
2008	1.171.862	77
2009	884.466	57
2010	1.124.982	72

Kaynak: <http://www.osd.org.tr/tskb.pdf>, Kasım 2006, s.2, Ocak 2007, s.2.ve <http://www.osd.org.tr/cata 2011.pdf> yararlanarak hazırlanmıştır.

1998 yılında yaşanan küresel kriz tekrar üretimde ve kapasite kullanım oranlarında düşüşe sebep olurken 2000 yılında yaşanan kriz ise 2001 yılında üretim ve kapasite kullanım oranlarımızda düşürerek satış miktarında düşüşe sebep olmu tur. 2000 yılındaki rekor üretim artışına rağmen kapasite kullanım oranları 1994 yılı kriz öncesine ulaşamadı. Bunun sebepleri içinde ekonomik kriz ve Gümrük Birli i sürecinin etkileri-

ni de belirtebiliriz. Ancak ekonomik ilerlemenin sağlanması ve kriz dönemlerinden uzaklaşması üretim miktarı ve kapasite kullanım oranlarında artışa sebep olmaktadır.

Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında 1.1.2.1964 tarihinde yürürlüğe giren Ankara Anlaşması ile başlayan, 23.11.1970 tarihinde imzalanan ve 1.1.1973 tarihinde yürürlüğe giren Katma Protokolle devam eden bir sürecin sonucu olarak, Türkiye- Avrupa Topluluğu 36.ncı Ortaklık Konseyinin 6.3.1995 günlü Kararı ile 1.1.1996 tarihinde başlamak üzere taraflar arasında bir "Gümrük Birli i" tesisi öngörülmüştür.⁶

Türkiye ile Avrupa Birli i arasında 01.01.1996 tarihinde yürürlüğe giren Gümrük Birli i ekonomik yapıyı etkilemiştir. Gümrük Birli ine dâhil ülkeler arasında malların serbest dolaşımını engelleyici her türlü kısıtlama ve koruyucu engelleri kaldırarak birbirlerine gümrük vergisine eşitlikte ka vergiler koymaz ve kısıtlamalar yapamazlar. Ancak buna dahil olmayan üçüncü ülkelere, Ortak Gümrük Tarifesi (OGT)'nin uygulanması ile üçüncü ülkelere gelen mallar için gümrük vergileri ödedikten sonra mallar serbest dolaşıma dahil olmaktadır. Bu ekonomik bütünleşme hareketleri önemli düzeyde ekonomik etkiler yapmaktadır. Üçüncü ülkelerin mallarına konan OGT bu ülkelerin mallarını pahalı hale getirerek ticaretin birlik içinde karlılık olarak gerçekleşmesine sebep olmu tur. Bu durum birlik dışında kalan ülkelere ticaretin olumsuz etkilemiştir. Bu sebeple AB ülkeleri lehine tek taraflı bir ticaret olmaktadır. Özellikle teknoloji düzeylerinin farklılığı teknolojik açıdan yeni gelişen ülkenin ticari dezavantajı olmaktadır. Bu sebeple üretimle karlanamayan talep, gümrük birli i sonucu fiyatı ucuzlayan AB ülkelerinin mallarına doğrudan kayımdır. Bu durumda ithalat artışı hız kazanmıştır. Gümrük Birli i ile 1996 ve 1997 yıllarını kapsayan dönemde ihracatta düşüş ve ithalatta artış meydana gelmiştir. Bu durum sektörün pazar yapısında de iklile sebep olmu tur. Uzakdoğu ve Doğu Avrupa ülkelerine yönelik ihracatta artış olduğu görülmüştür. Otomotiv ithalatının artması ve ihracat artışının sağlanamaması doğrudan rultusundaki gelişmeler nedeniyle kapasite kullanım oranları düşüş kalmıştır. Otomotiv sektöründe dış ticaretin yapısında ekonomik kriz ve canlanma dönemlerinde de i im göstermiştir. Bu de iimler talebin yönünü de de i tirek üretimi etkilemektedir.

1.2 Gümrük Birli i Sonrasında Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret

Gümrük Birli ine 1996 yılında girilmesiyle birlikte otomotiv sanayiinde farklı bir süreç başlamıştır. Çokuluslu şirketlerin; yeni teknolojileri uygulayarak

⁶ <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/tanitim/Sayfalar/tarihce.aspx>

yeni modelleri, düşük maliyet ve yüksek kalite ile gerçekleştirebilmeleri yerli firmalar açısından zorlayıcı bir durum olmuştur. Gümrük Birliği süreci, bu koşulları daha da artırarak ithal araçları cazip duruma getirmiştir. Bu açıdan da yeni gelişen yerli otomotiv sektörü için korunma amaçlı tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Bu kapsamda, Türk otomotiv ana sanayii ürünlerinin ayrıntılı bir bölümü 2/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile hassas ürünler kapsamında değerlendirilmiş ve üçüncü ülkelerden yapılacak ithalata 2001 yılına kadar, Topluluk Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) üzerinde bir koruma sağlanmıştır. Topluluk OGT'si %10 civarında olmasına rağmen, 1999 yılı itibarıyla Türkiye'nin otomotiv ana sanayiinde üçüncü ülkelere karşı uyguladığı koruma %25 civarındadır. Beş yıllık bir geçiş süresinin sonunda OGT ile aynı seviyeye indirilmesi öngörülen gümrük vergilerinin uyum oranları, yıllar itibarıyla %10.10.15.15 ve 50 ekindedir. Ayrıca, 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararınının 12. maddesine ilişkin Türkiye'nin bildirimini ile, kullanılmı otomobil ithalatı belirli bir süre için yasaklanmıştır⁷. Ancak ulusal sanayii koruma amaçlı politikalarında sektördeki sorunları gidermede fazlaca etkili olmadığı görülmektedir. Özellikle yaşanan ulusal ve dünya piyasalarındaki ekonomik krizler, otomotiv ithalatındaki artış ve iç pazarın daralması sektördeki sıkıntıların artmasında etkili faktörlerdir.

Ekonomik bunalımdan çıkışı, dünya ticaretindeki payımızın artmaya başlamasıyla ve dış ticaret dengelerindeki pozitif gelişmelerle mümkün olacaktır. Bu nedenle ihracata dönük yatırımları teşvik eden, doyurucu ve somut mekanizmalar oluşturulması gerekmektedir. İhracatta rekabet gücünün ithalata uygulanacak denetimden geçmekte olduğu asla unutulmamalıdır⁸. Türkiye ekonomisinin dış ticaret rakamları incelendiğinde, dış ticaret açığının rekor seviyelere ulaştığı bilinen bir gerçektir. Tüketicimin, yurt içi üretim yerine ithalat ile karşılanması bir ithalat patlamasına sebep olmaktadır. Bu durum ödemeler dengesi açıklarında önemli kaynağı olmaktadır. Aynı zamanda üretimin; sadece yurt içi ihtiyacı karşılaması yanında, ihracata dönük anlayışla gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Gümrük Birliği'nin kabul edildiği ilk iki yılda tüketim malları, ara mallar ve sermaye malları ithalatı önemli ölçüde artmıştır. Önceki yıllarda da bu artış devam etmiştir. Bu gelişmeler gümrük birliğinin tüketim

etkisinin ortaya çıktığını göstermektedir⁹. Otomotiv sanayiinde de oluşan bu tüketim etkisi ithal ürünlere yönelik gerçekleştirmiştir. Yerli motorlu araç satışının ithal araçların aksine yıllar itibarıyla azalması ithalatın ihracattan daha hızlı artmasına sebep olmaktadır. Gümrük Birliği içinde üretim ve rekabet gücü olan çokuluslu şirketlerin lehine gelişen ticarete, ticaret hadleri Türkiye'nin aleyhine gelişme göstermiştir.

Tablo 3- Otomotiv Sektörü Yıllık Motorlu Taahhüt Satı Miktarları

Yıllar	Yerli Araç Satış	İthal Araç Satış	İthal/Toplam Satış Oran %
2001	101.215	94.211	%48.2
2002	91.755	83.291	%47.6
2003	177.487	223.224	%55.7
2004	317.481	436.251	%57.9
2005	325.072	438.114	%57.4
2006	285.282	384.322	%57.4
2007	278.354	355.752	%56
2008	220.457	306.087	%58
2009	261.948	313.921	%55
2010	327.764	465.408	%59

Kaynak: <http://www.osd.org.tr/tskb.pdf>, Kasım 2006, s.3, Ocak 2007, ve <http://www.osd.org.tr/2010yilidegerlendirme.pdf>'den yararlanılarak hazırlanmıştır.

Büyük ölçekli üretim yapısına sahip otomotiv sektöründe ithalatın artması dış ticaret açıklarının büyümesine sebep olmaktadır. İthalatın toplam pazar payı gümrük birliği öncesi dönemde 1995 yılında %15 düzeyinden, 2004 yılında %57,9'a kadar yükselmiştir. Bu sebeple ödemeler dengesi üzerinde sürekli olumsuz etkileri olan sektör ithalata dayalı bir genişleme içindedir. Gümrüklerin sıfırlanması yabancı araçların fiyatlarını düşürücü etki oluşturarak talebin ithal ürünlere kaymasına sebep olmaktadır. 2001 yılındaki ekonomik kriz ithal araç satışını azaltıcı 2001 ve 2002 yılında düşürmüştür. Ancak 2003 yılından itibaren bu artış hızla devam etmektedir. Özellikle 2001 yılında döviz kurları aylık artışının sebep olduğu ithal araç talebindeki azalma yerli araçlara olan talebi arttırmıştır. Ancak 2003 yılında bu durumda da değişim gerçekleşmemiştir. Otomotiv üreticileri ekonomik krizler ve iç pazar daralmalarından etkilenmeleri sebebiyle mevcut kolaylıklardan yararlanarak ihracatada yönelmektedirler.

Türkiye'nin ihracat yapısı dünya ihracatından farklılıklar göstermektedir. İhracatımızın sektörel dağılımına bakıldığında ülkemiz ihracatının %75'ler seviyesindeki önemli bir kısmını, tarımsal ürünler, hazır

⁷ İstanbul Sanayi Odası, Sektörel Gelişen Bir Ekonomi için Yapısal Değişim, SO Yayın No:2001/15, Lebib Yalçın Matbaası, İstanbul, Temmuz-2001, ss.16-17.

⁸ A.e., ss.16-17.

⁹ <http://www.econturk.org/dtm8.htm>, 12.05.2005, Süleyman Uyar, Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri, s.4.

giyim, kimyasal mallar ve demir-çelik ile makine ve ulaşımla araçlarının olu turdu u ortaya çıkmaktadır. Özellikle emek-yo un sektörde odakla an ihracatımız, yöneldi i pazar itibariyle de açılım göstermeyip sınırlı bölgelere hitap etmektedir¹⁰. Ancak ihracata dönük üretim ekonomik açıdan geli menin sa lanması ve uluslararası pazarlarda rekabet edebilmenin mümkün olması açısından önemlidir. Oldukça yakın zaman aralıkları ile ya anan ekonomik krizler ekonomik kalkınmanın sa lanmasında ihracatın önemli oldu unu göstermektedir. Ödemeler dengesi açıklarının giderilmesinde ihtiyacımız olan döviz girdisi yapılan ihracatın sonunda elde edilmektedir. ç pazarda yeterli talebi bulamayan üretici için dı pazarlara yönelerek ihracat yapabilmek önemlidir. Ancak ileri teknoloji gerektiren otomotiv sektöründe ihracat imkânları zorlayıcı olmaktadır. Bu sebeple otomotiv ihracatındaki artı ithalattaki artı dan daha az düzeyde kalmakta ve otomotiv sektörü dı ticaret dengesi negatif de er almaktadır.

Tablo-4 Motorlu Ta it hracatının ve Üretim çindeki Payının Geli imi (Adet) (%)

Yıllar	Üretim	hracat	hracat/Üretim Oranı %
1995	326.508	37.310	11.4
1996	329.337	42.181	12.8
1997	399.917	31.369	7.8
1998	405.002	37.227	9.2
1999	325.297	90.709	27.9
2000	468.381	104.226	22.2
2001	285.737	201.843	70.6
2002	357.217	261.903	73.3
2003	562.416	358.745	64
2004	862.035	518.595	60
2005	914.359	561.078	61
2006	1.024.987	706.402	69
2007	1.132.951	829.879	73
2008	1.171.317	920.763	79
2009	884.466	637.855	72
2010	1.124.982	763.670	68

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derne i, Otomotiv Sanayii Genel ve istatistik Bülteni 2006-1, s.9. ve <http://www.osd.org.tr/2010yilidegerlendirme.pdf> 'den yararlanarak hazırlanmıştır.

Otomotiv ihracatının 1997 ve 1998 yıllarındaki gerileme sonrasındaki hızla artı na ra men kapasite kullanımını artmamı ve ihracat artı otomobil sektörünün sorunlarını gidermede yetersiz kalmı tur. Özellikle Gümrük Birli inden sonra Honda ve Hyundai'ninde üretime ba lamasıyla üretici sayısının artması üretimin çok sayıda firma tarafından payla lmasını firmaları

kapsitelerinin altında üretim yapmak durumunda bırakmı tur. Önceki tablo 1'de görüldü ü üzere, otomotiv sektöründe 1954 yılında üretime ba layan firma sayısı ise 2000 yılına kadar 18 adete ula mı tur. Ancak Opel'in 2000 yılında üretimi durdurmasıyla 2005 yılı itibariyle 17 adet firma faaliyette bulunmaktadır. Bu durumu di er ülkelerle karıla tırđımızda otomotiv de faaliyet gösteren firma sayısının ülkemizdeki artı dikkat çekici olmaktadır. Son ya anan ekonomik kriz sonrasında da otomotiv satı ları çok küçük düzeyde kalmı ve iç pazar daralmasıyla karıla lı mı tur. Bu daralmanın giderilmesi için 2004 yılında çıkarılan hurda indirimi yasası ve dü ük faizli ve uzun vadeli ta it kredileri bir çözüm olmu tur. Özellikle bankalar tarafından verilen tüketici ta it kredileri satı ların artmasını sa lamı tur. Ta it kredilerinin ekonomik kriz dönemlerinde azalmasına ra men 1996 yılından itibaren kredili satı oranı artmı tur. Talep artı nın uygun kredi oranları ile karıla nmasından kaynaklanan bu durum özellikle üretiminde hızla artmasına sebep olmaktadır. Ancak bankalar tarafından verilen tüketici kredilerinde konut kredilerinin payının artması ta it kredilerin payının azalmasına sebep olmaktadır. Fakat ta it kredilerinde uzun vade seçenekleri durumu ta it kredileri lehine çevirmektedir. Bu geli meler üretim ve istihdam artı sa layaca ı gibi, büyük çaplı yeni otomotiv sanayi yatırımlarına da imkân hazırlayacaktır. Bu olumlu ekonomik etkiler do rudan sektörde olu abilece i gibi, dolaylı ekonomik etkilerde söz konusu olmaktadır.

Ancak Gümrük Birli i sonrası talebe ba lı olarak gerçekleşen otomotiv sektöründeki ithalat artı ları dı ticaret dengesindeki açı nın temel nedenleri arasında sayılabilir. Otomotiv sanayii ürünlerinin büyük oranlı ithalat miktarları ve ithal araçların yüksek fiyatlı mal olması özellikleri sebebiyle dı ticaret açıklarında otomotiv ithalatının büyük payı oldu u söylenebilir.

Ayrıca önceki tabloların incelenmesiyle de görüldü ü gibi, bu dönemde motorlu ta it ihracatının üretimdeki payı de i im göstererek 1997 yılında %7,8 oranına gerilemi tir. 2000 yılında iç piyasadaki durgunluk üreticileri dı pazara yönlendirdi inden ihracatta 2001 yılından itibaren artı görülmü tür. 1996 yılında Gümrük Birli ine girilmesi ile ithalatta ya anan artı ve ihracattı yetersizli i otomotiv sanayiinde olumsuz bir tablo olu turmu tur.

1997-2004 döneminde, Türkiye'nin dı ticaret dengesinde, genelde ithalat kaynaklı olmak üzere önemli dalgalanmalar gözlenmi tir. 2002-2004 döneminde, ihracattaki olumlu performansa ra men, ithalattaki hızlı büyüme dı ticaret açı nın gittikçe artmasına yol açmı tur. Bu sebeple dı ticaret dengesi büyük miktarlarda açık vermekte ve ihracat/ithalat oranının da

¹⁰ Nevda Atalay, Nazmiye Demir, Dilek Birbil, Türkiye'nin AB Ülkelerinde Hedef Pazarları ve Rekabetçi Konumu, MPM Yayın No:669,Mert Matbaası, Ankara,2003, s.253.

hızla gerilemesine neden olmaktadır¹¹. Otomotiv sektörü dış ticaret de erlendirmesini yaptı mızda yüksek teknolojili ta it tercihleri do rultusunda ithalatın artması sonucu dış aç ının hızla arttı ı görülmektedir. Bu gelişmeler do rultusunda ödemeler dengesi açıklarının adeta otomotiv sektöründen kaynaklandı nı ifade edebiliriz.

1.3 Otomotiv Sanayiinde Ülkelerarası D ı Ticaretin De erlendirilmesi

leri teknolojiye sahip geli mi ülkeler otomotiv sanayiinde etkilidirler. Özellikle yurt içi otomotiv talebinin ithal araçlar yönünde geli mesi bu ülkelerle dış ticaretin hızlanmasına sebep olmaktadır.

Türkiye'nin AB ülkeleri ve EFTA(Slovenya, Slovakya, Polonya, Çek.Cum.,Macaristan, Estonya, Litvanya, Letonya, Malta, Kıbrıs) ve di er ülkeler olarak UzakDo u(Güney Kore, Japonya), NAFTA(Amerika, Kanada, Meksika) Do u Avrupa (Bulgaristan, Romanya, Rusya Federasyonu) ülkeleriyle yapımı oldu u otomotiv sektörü dış ticaretinin AB ülkeleri lehine geli ti i görülmektedir. Uzak Do u, NAFTA ve Do u Avrupa ülkeleri ile gerçekte en otomotiv ticaretinin 1996 yılında gümrük birli ine girilmesiyle yıllar itibariyle azald ı görülmektedir.

Tablo –5 Otomotiv Sektöründe Ülke Grupları Bazında D ı Ticaret Dengesi(%)

Yıllar	AB+EFTA thalat hracat		Uzak Do u thalat hracat		NAFTA thalat hracat		Do u Avrupa thalat hracat		Bölgele r Toplam thalat hracat	
1992	68.5	55.9	15.9	1.4	2.9	2.0	5.1	3.5	92.5	62.8
1993	65.2	41.3	24.2	1.2	2.6	1.5	6.6	7.3	98.5	51.4
1994	71.7	48.0	19.1	1.4	3.5	2.6	3.8	11.1	98.1	63.1
1995	74.8	55.3	15.6	0.4	3.7	2.8	3.1	7.8	97.3	66.3
1996	78.4	50.5	14.8	0.4	3.3	3.7	1.4	12.5	98.0	67.1
1997	74.0	55.3	20.2	0.4	2.6	2.8	1.0	7.8	97.8	66.3
1998	70.0	49.5	19.1	0.0	2.5	4.0	1.0	4.3	92.5	57.8
1999	77.8	64.8	14.5	0.2	2.0	2.9	1.6	3.2	95.9	71.1
2000	79.3	65.8	13.6	0.2	1.3	3.3	2.3	5.3	96.4	74.6
2001	83.8	69.4	8.8	0.2	1.4	2.4	1.8	6.2	95.5	78.1
2002	83.5	65.0	8.4	0.1	2.2	2.5	1.8	8.0	95.9	75.6
2003	82.3	67.1	9.6	0.2	1.4	1.8	2.4	9.6	95.9	78.7
2004	81.5	74.9	12.8	0.2	1.2	2.5	0.6	4.8	96.1	82.4
2005	80.6	70.8	12.4	0.3	1.8	2.3	1.0	7.0	95.8	80.4

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derne i, Otomotiv Sanayiinde D ı Ticaret (1992-2005) Yılları, Rapor 2006/1, Mart 2006, ss.70-75.

Gümrük Birli i süreci ile dış ticaretin yönünün AB ülkeleri lehine de imi ve ithalatın %95.8 oranındaki yüksek oranda gerçekte mesi otomotiv sanayinin rekabet gücünün azalmasına ve dış ticaret aç ısında sürekli artmasına sebep olmaktadır. Yıllar itibariyle di er ülkeler pazar paylarını kaybetmekte ve

¹¹ <http://www.tek.org.tr>, Zafer Yükseler, Türkiye'nin Rekabet Gücündeki Geli im (1997-2004 Dönemi), Türkiye Ekonomi Kurumu tartı ma Metni 2005/1, ubat, 2005, ss.15-21.

AB ülkelerinden yapılan ithalat çok yüksek oranlarda artmaktadır.Türk otomotiv sanayii için ya anan zor dönemlere ra men AB gümrük birli i sayesinde sürekli ve istikrarlı bir fayda elde etmektedir. Ancak üretimin her a amasının ithalata ba ımlı olması sa lanan faydanın boyutunu arttırmaktadır. "Gümrük Birli i belgesi, tekstil, otomobil, tarım gibi hassas sektörlerde AB menfaatlerini koruyan maddeler içermektedir"¹² Ekonomimiz açısından Gümrük Birli i süreci ile ithalatın hızlı art ı dengenin açık yönünde geli mesi sebep olmaktadır. Toplam dış ticaret içinde ihracatın payı oldukça sınırlı art ı göstermektedir. Ancak ithalatın ihracattan fazla artması otomotiv sektöründe dış ticaret aç ının yıllar itibariyle artmasına sebep olmaktadır.

Tablo-6 Otomotiv Sektörü D ı Ticaretinde De erlendirmeler (Dolar)

Yıllar	thalat	hracat	Denge Açık-Fazla	Toplam D ı Ticaret
1992	2.604.896.179	569.583.584	-2.035.312.595	3.174.479.763
1993	3.351.321.792	558.684.423	-2.792.637.369	3.910.006.215
1994	1.323.985.631	794.608.391	-529.377.240	2.118.594.022
1995	3.145.657.812	1.246.045.278	-1.899.612.534	4.391.703.090
1996	4.361.039.638	1.371.819.090	-2.989.220.548	5.732.858.728
1997	6.287.501.651	1.249.719.843	-5.037.781.808	7.537.221.494
1998	6.649.278.628	1.675.163.905	-4.974.114.723	8.324.442.533
1999	4.992.745.233	1.998.484.447	-2.994.260.786	6.991.229.680
2000	8.275.930.780	3.274.874.483	-5.001.056.297	11.550.805.263
2001	2.573.788.825	3.475.090.251	901.301.426	6.048.879.076
2002	3.908.220.371	4.319.298.558	411.078.187	8.227.518.929
2003	7.345.408.458	6.095.219.893	-1.250.188.565	13.440.628.351
2004	13.278.198.489	9.906.235.689	-3.371.962.800	23.184.434.178
2005	13.946.660.978	11.398.847.618	-2.547.813.360	25.345.508.596
2006	14.009.332.936	14.335.043.257	-325.712.321	28.344.378.193
2007	18.587.092.269	16.230.751.688	2.356.340.581	34.817.843.957
2008	21.049.961.184	16.935.093.653	4.114.867.531	37.985.054.837
2009	14.285.961.883	12.464.414.431	1.821.547.452	26.750.376.314
2010	15.770.829.987	15.018.691.961	752.138.026	23.425.781.120

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derne i, Otomotiv Sanayiinde D ı Ticaret (1992-2005) Yılları,Rapor 2006/1, Mart 2006, s.75. ve http://www.osd.org.tr/disticaret1992_2010.pdf 'den yararlanarak hazırlanmıştır.

Otomotiv sektöründe Gümrük Birli i süreci ile olu an yapısal de imi AB ülkeleri ile ithalat ve ihracatın yıllar itibariyle artmakta oldu unu göstermektedir. Ancak art ının özellikle ithalat yönünde olması ihracatında aynı hızda artmaması aç ıda yıllar itibariyle artmasına sebep olmaktadır. Türkiye'nin otomotiv sektöründe AB ile olan dış ticaretinde 2001 ve 2002 yıllarındaki gerileme hızla artmaya devam etmektedir.

Tablo-6 Otomotiv Sektörü AB+EFTA Ülkeleri D ı Ticaretinde De erlendirmeler (Dolar)

Yıllar	thalat	hracat	Denge Açık-Fazla	Toplam D ı Ticaret
1992	1.785.191.025	318.393.532	-1.466.797.493	2.103.584.557
1993	2.183.541.819	230.665.770	-1.952.876.049	2.414.207.589

¹² <http://www.euractiv.com.tr/?bl=ekonomieuro&alt=&hn0276>, 12.05.2005, s.2.

1994	948.884.428	381.560.764	-567.323.664	1.330.445.192
1995	2.352.118.967	688.947.617	-1.663.171.350	3.041.066.584
1996	3.421.157.479	692.736.449	-2.728.421.030	4.113.893.928
1997	4.651.100.921	691.453.639	-3.959.647.282	5.342.554.560
1998	4.653.472.744	828.947.577	-3.824.525.167	5.482.420.321
1999	3.884.196.743	1.295.915.682	-2.588.281.061	5.180.112.425
2000	6.558.913.641	2.155.973.247	-4.402.940.394	8.714.886.888
2001	2.157.208.724	2.412.163.998	254.955.274	4.569.372.722
2002	3.263.113.605	2.806.147.357	-456.966.248	6.069.260.962
2003	6.048.183.259	4.090.375.412	-1957.807.847	10.138.558.671
2004	10.023.869.885	6.771.411.050	-3.252.458.535	16.795.281.235
2005	10.175.528.201	7.291.351.850	-2.884.176.351	17.466.880.051
2006	8.367.403.213	7.272.502.238	15.639.905.451	-1.094.900.975
2007	8.367.403.203	12.484.966.443	20.852.369.646	4.117.563.240
2008	11.232.929.438	13.273.267.540	24.506.196.978	2.040.338.102
2009	8.469.914.992	9.513.438.432	17.983.353.424	1.043.523.440
2010	10.148.204.777	10.038.274.101	20.186.478.878	-109.930.676

Kaynak: Otomotiv Sanayicileri Derneği, Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret (1992-2005) Yılları, Rapor 2006/1, Mart 2006, s.70.

Tablo-7 Otomotiv Sektörü AB+EFTA Ülkeleri Dış Ticaretinde Değerlendirmeler (Dolar) (2006-2010)

	2006	2007	2008	2009	2010
İthalat	9.063	9.140	12.664	9.701	10.148
İhracat	8.030	14.853	15.792	10.966	10.038
İhracat%	47	62	55	53	50

Kaynak: http://www.osd.org.tr/disticaret1992_2010.pdf

Otomotiv sektöründe ithalatın payının yüksek olması döviz çıkışı na sebep olarak dış ticaret dengesinin açık vermesi ile birlikte özellikle iç piyasayı daraltan bir etkende olmaktadır. Oysa otomotiv sektörü doğrudan ve dolaylı olarak hacmi oluşturmaya ve gelir yaratıcı özelliği sebebiyle ekonomik gelişimin önemli bir unsurudur. Ayrıca otomotiv sektörü kendisi ile bağlantılı olarak turizm, inşaat, ulaştırma, imalat ve tarım sektörlerinin ihtiyacı olan motorlu araçları da sağlayarak diğer sektörlerin gelişmesinde de etkili olmaktadır. Ancak ihracata yönelik üretimin gelişimini engelleyici engeller ihracattaki artışın yeterli olmadığını göstermektedir. Özellikle yerli parça kullanım oranının giderek düşmesi ve ana ve yan sanayide yabancı sermaye oranının artması ulusal otomotiv sanayinin olumsuzunu en büyük engelidir. Talebin ithal malı motorlu araçlarına kayması ana sanayi ve bağlantılı olarak yan sanayide de yerli parça kullanımının azalmasına ve ithalatın hızla artmasına sebep olmaktadır. Siyasal ve ekonomik istikrarsızlıklar ihracata yönelik üretim planlamasını engellemektedir. Ekonomik daralma dönemlerinin yarattığı olumsuzlukların giderilmesi yüksek düzeyde ekonomik katkı sağlanması açısından önemlidir.

SONUÇ

Gümrük Birliği'nin yürürlüğe girmesi ile bağlantılı ekonomik bütünleşme, uluslararası piyasada güçlü firmaların ülkemize yönelik yatırım kararlarında etkili olmuştur. Gümrük Birliği öncesi ve sonrasında önemli yatırımlar ülkemizde gerçekleştirilerek, üretime bağlantılıdır. Bu yatırım kararında sadece iç pazar hedeflenmemektedir. Üretimin ülkemizde gerçekleştirilerek Avrupa pazarları da bu yatırım kararlarında etkili olmaktadır.

Günümüzde otomotiv sanayiinde yoğun bir rekabet yaşanmaktadır. Özellikle doymuş pazarlara yeni ürünlerle hitap edebilmek ve yeni gelişen pazarlara ise talepleri doğrultusunda mal üretmek önemli olmaktadır. Türk otomotiv sanayiinde de; yeni teknolojiler uygulanarak, ihracata dayalı ve sürdürülebilir rekabet gücünün sağlanması bir yapının oluşturulması sektörün gelişmesi açısından önemlidir. Özellikle iç pazar da istikrarlı bir büyüme sağlanırsa sektörde kapasite kullanım oranları artarak atıl kapasite ile çalışma durumu ortadan kalkacaktır. İç pazar daralmaları kapasite kullanım oranlarının düşmesine sebep olacaktır. Özellikle ithal mala olan talebin artışı yerli üretimi zor durumda bırakmaktadır. Otomotiv sektöründe talepteki kredileri ile sağlanan kolaylıkların hem ithal malı ürünlere yönelik talebi artırması hem de ithalatı artırarak döviz çıkışına sebep olması olumsuzluklara sebep olmaktadır. Ancak ileri teknoloji gerektiren yeni ürün talebi teknolojik gelişmelere temel oluşturması, kalite ve fiyat avantajları sağlanması açısından önemli gelişmelerdir. Gümrük Birliği ile birlikte otomotiv sanayiinde ithalat artışı yanında uluslararası standartlarda üretimin gerçekleştirilmesi ihracatı da tetiklemiştir. Bu gelişmeler sektörün gelişmesi açısından son derece önemlidir. Ancak belli dönemlerde oluşan dış ticaret açığı dikkat edilmesi gereken durumdur.

KAYNAKÇA

Atilla Bedir, Gelişen Otomotiv Sanayilerinde Ana-yan Sanayili Ülkeleri ve Türkiye'de otomotiv Yan Sanayisinin Geleceği, DPT Yayın No:2495, Kısadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Kasım,1999.

Atilla Bedir,<http://www.ekkutup.dpt.gov.tr/imalatsa/otomotiv/bedira/gelime.pdf>

<http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/tanitim/Sayfalar/tarihce.aspx>

<http://www.euractiv.com.tr/?bl=ekonomieuro&alt=&hn0276>, 12.05.2005.

İstanbul Sanayi Odası, Sağlıklı Gelişen Bir Ekonomi için Yapısal Değişim, SO Yayın No:2001/15, Lebib Yalkın Matbaası, İstanbul, Temmuz-2001.

<http://www.hurriyetim.com.tr/haber> 11.07.2005.

Nevda Atalay, Nazmiye Demir, Dilek Birbil, Türkiye'nin AB Ülkelerinde Hedef Pazarları ve Rekabetçi Konumu, MPM Yayın No:669,Mert Matbaası, Ankara,2003.

Otomotiv Sanayicileri Derneği, Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni, Kısım 1, Mayıs-2003.

Otomotiv Sanayicileri Derne i, Otomotiv Sanayii Genel ve statistik Bülteni 2006-1.

Otomotiv Sanayicileri Derne i, Otomotiv Sanayiinde Dı Ticaret (1992-2005) Yılları, Rapor 2006/1, Mart 2006,

<http://www.osd.org.tr/tskb.pdf>, Kasım 2006, Ocak 2007.

http://www.mmo.org.tr/mmo/oda_gorusleri/otomotiv.htm., otomotiv ve Yan Sanayiinde Ya anan Geli meler, 13.05.2005.

http://www.mmo.org.tr/mmo/oda_goru_leri/otomotiv.htm., 22.12.2005

<http://www.tek.org.tr>., Zafer Yükseler, Türkiye'nin Rekabet Gücündeki Geli im (1997-2004 Dönemi), Türkiye Ekonomi Kurumu tartı ma Metni 2005/1, ubat, 2005.