

OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE GÜMRÜK BİRLİĞİ SONRASI GELİŞMELERİ

Suna Muğan Ertuğral *

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 iş hacmi oluşturması ve gelir yaratıcı özelliği sebebiyle ekonomik gelişimin önemli bir unsurudur. Gümrük Birliğinin yürürlüğe girmesiyle birlikte otomotiv sanayiinde ithalat artışı yanında uluslararası standartlarda üretimin gerçekleşmesi 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 Ertuğral İ.Ü. İktisat Fakültesi İktisat Bölümü İktisadi Gelişme Uluslararası İktisat Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

GİRİŞ

Otomotiv Sanayii doğrudan ve dolaylı çok yönlü ekonomik katkılar yaratma özelliğinin yanında uluslararası yatırımlarında ağırlıklı olarak gerçekleştiği bir sektördür. Aynı zamanda sektör sert rekabetin yaşanmasına imkân veren özelliği sebebiyle; yaratıcılığın gelişmesini, pazarlamada etkinliğin sağlanmasını, kalitenin gelişmesini, ürün çeşitliliğinin gerçekleşmesini ve yatırımların hızlanmasını sağlamaktadır. Otomotiv sektörü; karayolu taşıt araçları ile bunların imalatında kullanılan tüm üretim parçalarını ve yedek parçaları imal eden bir sanayi dalı olarak tanımlanabilir.

Dış ticaretteki ticari engeller, girdi fiyatlarındaki farklılıklar, nakliye maliyetleri, gelişmeye uygun pazarlar, mala olan talep, döviz kurlarındaki değişimler ve fiyat farklılıkları uluslararası yatırımların gerçekleştirilmesinin temel sebebi olmaktadır. Gelişmiş otomotiv üreticileri çok sayıda ülkede tesis ve ortaklıklar oluşturarak yeni teknolojilerle üretim faaliyetinde bulunarak tüm dünyaya yönelik ihracat gerçekleştirmektedirler. Ancak gelişmiş ülkelerde ve gelişmekte olan ülkelerde firma birleşmeleriyle üretici firma sayısı azalmakla beraber, gerçekleşen güç birliği üretimin hızlanmasını sağlamaktadır.

Türkiye ekonomisinde üretim, istihdam ve ihracat açısından büyük önem taşıyan otomotiv sanayii kısa süre önce montaj sanayii şeklinde kurulmuş olmasına rağmen hızla gelişerek büyük sektör haline gelmiştir. Dünya ekonomileriyle ülkelerin rekabet edebilmeleri, özellikle dünya dış ticaretinin serbestleşmesi ve bölgesel ekonomik işbirliklerinin oluşmasıyla hız kazanmıştır. Dünyadaki pazar payları sürekli ekonomik ve siyasi konjonktüre göre değişim gösteren otomotiv sektörü, ekonomik işbirliklerin sonucunda piyasanın yeniden şekillenmesi sebebiyle şirket birleşmeleri ile rekabeti zorunlu kılmaktadır. Türkiye açısından AB uyum süreci ve Gümrük Birliği uygulamaları dış ticaretin yapısında da önemli değişikliklere sebep olmuştur.

1. Türk Otomotiv Sanayiinin Gelişimi

Türkiye’de lokomotif olarak isimlendirilen sürükleyici ve öncü sektörlerden biri olan otomotiv sektörü 1954 yılında ilk üretime başlamış olmasına rağmen 2004 yılı sonu itibarıyla 17 adet otomotiv fabrikası üretim yapmaktadır. “İlk montaj hattı 1954 yılında orduya jip ve kamyonet üretmek amacıyla kurulmuştur.”¹ Ancak devamında ise, 1954 yılında Türk Traktör’ün traktör fabrikası traktör üretimiyle ve 1955 yılına Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş.’nin kamyon fabrikası ile kamyon üretimi otomotiv sanayiinde ilk üretimi gerçekleştirmişlerdir. Türk Otomotiv Piyasası 1960’lı yıl-

ların başından itibaren yerli üretime başlanmasıyla oluşmuştur. “Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda yer alan ‘Otomotiv Sanayinin Endüstrileşmedeki itici Gücünden Yararlanma’ ilkesine uygun olarak hazırlanmış olan Montaj Sanayi Talimatı, otomotiv sanayiinin gelişmesinde önemli katkı sağlamıştır. Söz konusu talimat, üretimde ithalata bağımlılığın azaltılması prensibine dayanmaktadır. Belirli bir yeterlilik oranına ulaşması için ithalattaki koruma oranları yüksek tutulmuş, yerli katkı oranlarındaki artışa paralel olarak ithali yasak parçalar listesi genişletilmiş ve firmalara sağlanan döviz tahsisi de azaltılmıştır. Bu şekilde gerçekleştirilen ithal ikamesi politikaları çerçevesinde her parçanın yerlileştirilmesi beklentisiyle çok sayıda yan sanayii kuruluşu sektörde üretime başlamıştır.”² Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde otomotiv sanayiinin kurulması ve geliştirilmesine öncelik verilerek otomotiv sanayiinin geliştirilmesi hedeflenmektedir. “19-22 Aralık 1960 tarihinde düzenlenen Makine Sanayi Kongresi sonucunda ortaya çıkan bildiri otomotiv sanayiinde gerekli tedbirlerin alınması durumunda çok yakın bir gelecekte Türk malı otomobil, kamyon, traktör ve lokomotif üretiminin sağlanabileceği belirtiyordu. Bu gelişmelere bağlı olarak Ankara’da 15 Mayıs 1961 tarihinde Makine Mühendisleri Odası tarafından düzenlenen Otomobil Endüstrisi Kongresi’nde konuşan Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel ‘Yerli üretim yapılmaz diyenler, kara düşüncelidir, bir vapur dolusu pamuk verip 10 otomobil alıyoruz’ demişti.”³

Otomotiv sanayiinin geliştirilmesine yönelik bu çalışmalarla özellikle yerli üretimin ağırlık kazanmasının önemi vurgulanmaktadır. Türkiye’nin dışarı bağımlılığının azaltılarak yerli üretimin hızlanması hedeflenmekteydi. 1996 yılına kadar; yoğun koruma önlemleri nedeniyle yerli üreticilerin etkili olduğu bu piyasa, 1990’lı yıllarda Toyota ve Opel’in üretime başlamasıyla daha da güçlenerek ihracata yönelik faaliyetlerde bulunmalarıyla gelişmiştir. Üretime başlama tarihleri bakımından incelediğimizde fabrikaların özellikle 1962 yılından itibaren hızla sayıları artmaktadır.

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

² Atilla Bedir, <http://www.ekkutup.dpt.gov.tr/imalatsa/otomotiv/bedira/gelisme.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 BAŞ- LAMA TARİH- LERİ	ÜRETİM YERİ	SERMAYE (1.000.000.000TL)	LİSANS	İSTİHDAM (2002)	YABANCI SER- MAYE (%)	ÜRETİM ÇE- ŞİTLERİ
A.I.O.S	1966	İstanbul	8.471	Chrysler	497	29.75	(Kam- yon,kamyonet, Midibüs)
ASKAM	1964	Gebze/ Kocaeli	6.500	Chrysler	465	0	(Kam- yon,kamyonet)
B.M.C.	1964	İzmir	10.000	-	1.520	0.01	(Kam- yon,kamyonet, Kamyonetvan, Mini- büs,Midibüs,O tobüs)
FORD OTOSAN	İst-1959 Esk-1983 Kocaeli- 2001	İstanbul Eskişehir Kocaeli	73.106	Ford	4.421	41.00	(Kam- yon,kamyonet, Kamyonetvan, Mini- büs,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	(Kamyo- net,Kamyonet van,Minibüs, Midibüs,)
M.A.N.	1966	Ankara	2.244	M.A.N.	2.183	90.98	(kamyonet,Otobüs)
M.Benz Türk	İst-1968 Aksaray- 1985	İstanbul Aksaray	57.007	Mercedes Benz	3.519	81.00 45.00	(Oto- büs,Midibüs,K amyon)
OTOKAR	1963	Sakarya	7.835	KHD/ LandaRover	609	0	(Kamyonet, Kamyonetvan, Minibüs, Midibüs,Otobüs)
OTOYOL	1966	Sakarya	12.000	Iveco-Fiat	975	27	(Kam- yon,Kamyonet, Mini- büs,Midibüs)
O.RENAULT	1971	Bursa	148.000	Renault	3.731	51.00	(Otomobil)
TEMSA	1987	Adana	70.000	Mitsubish 1	613	0	(Kam- yon,kamyonet, Midibüs,Otobüs)
TOFAŞ	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	NewHolla nd N.V.	538	37.50	(Traktör)
UZEL	1962	İstanbul	26.880	M.Fergus on /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 gerçekleşmiştir. Özellikle yabancı sermaye kullanarak gerçekleştirilen otomotiv yatırımları Türk Otomotiv Sanayiinin gelişimde temel belirleyici olmuştur. İthalattaki 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 gelişerek ekonomik katkısının artmasını da sağlamıştır.

Türk otomotiv sektörü üretim açısından en hızlı gelişmeyi 1991-1993 yılları arasında gerçekleştirmiştir. İmalat sanayii ve iç talepteki hızlı gelişimin yanında, taşıt araçlarında ve özellikle öncelikli olarak otomobil üretiminde önemli ölçüde üretim artışı sağlanmış 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 süreç ile birlikte yeni firmaların pazara girişleri yerli üreticileri zor duruma sokmuştur. Özellikle Honda ve Hyundai otomobil üretimine ağırlık vererek 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 itibariyle 357.217 adet'e ulaşmıştır. Türkiye'de otomotiv sanayii otomobil üretiminde yoğunlaşarak gelişme göstermektedir. 17 adet otomotiv sanayii firmalarında 2002 yılı itibariyle 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 sanayiinde de AB süreci ile Gümrük Birliğine girdikten sonra dış ticarete önemli gelişmeler olmuştur. Gümrük Birliği sonrası dış ticaret dengelerinde de yıllar itibariyle 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 Birliği ve Otomobil Üretimine Gelişimi

Gümrük Birliğine girilmesiyle birlikte otomotiv sektöründe üretim sayısı, üretim çeşitliliği, talep ve dış ticarete önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Otomotiv sektöründe otomobil üretimi talep doğrultusunda artmaktadır. Aynı zamanda üçüncü ülkelerle ticaretin AB ve Gümrük Birliğine üye ülkelerle olan ticaret gibi serbest ticaret koşullarında olmaması sonucu otomotiv sektöründe zorlamalara sebep olmaktadır.

1991-1993 yıllarındaki sektörün büyüme süreci firmaların kapasitelerindeki artışın maksimum düzeylere ulaşmasına sebep olmuş ve üretim artışında üst düzeylerde gerçekleşmiştir. 1992 yılındaki üretim artışı kapasite kullanım oranları ve 1993 yılındaki üretim artışında tetiklemiştir. Ancak 1994 yılında yaşanan kriz talep azalmasına sebep olmuştur. Bu durum üretim miktarlarını düşürerek, otomotiv sektöründe kapasite kullanım oranlarının düşmesine ve atıl kapasite ile çalışılması durumunu oluşturmuştur.

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

Yıllar	Üretim	Kapasite Kullanım Oranı %
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> yapılararak 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 taşıt satış miktarında düşüşe sebep olmuştur. 2000 yılındaki rekor üretim artışına rağmen kapasite kullanım oranları 1994 yılı kriz öncesine ulaşamamıştır. Bunun sebepleri içinde ekonomik kriz ve Gümrük Birliği sürecinin etkileri-

ni de belirtebiliriz. Ancak ekonomik ilerlemenin sağlanması ve kriz dönemlerinden uzaklaşılması 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 Birliği" tesisi öngörülmüştür⁶.

Türkiye ile Avrupa Birliği arasında 01.01.1996 tarihinde yürürlüğe giren Gümrük Birliği ekonomik yapıyı etkilemiştir. Gümrük Birliğine dâhil ülkeler arasında malların serbest dolaşımını engelleyici her türlü kısıtlama ve koruyucu engelleri kaldırarak birbirlerine gümrük vergisine eş başka vergiler koymaz ve kısıtlamalar yapamazlar. Ancak buna dahil olmayan üçüncü ülkelere, Ortak Gümrük Tarifesi (OGT)'nin uygulanması ile üçüncü ülkelerden 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 karşılıklı olarak gerçekleşmesine sebep olmuştur. Bu durum birlik dışında kalan ülkelerde ticaretin olumsuz etkilemiştir. Bu sebeple AB ülkeleri lehine tek taraflı bir ticaret oluşmaktadır. Özellikle teknoloji düzeylerinin farklılığı teknolojik açıdan yeni gelişen ülkenin ticari dezavantajı olmaktadır. Bu sebeple üretimle karşılanamayan talep, gümrük birliği sonucu fiyatı ucuzlayan AB ülkelerinin mallarına doğru kaymıştır. Bu durumda ithalat artışı hız kazanmıştır. Gümrük Birliği ile 1996 ve 1997 yıllarını kapsayan dönemde ihracatta düşüş ve ithalatta artış meydana gelmiştir. Bu durum sektörün pazar yapısında değişikliğe sebep olmuştur. Uzakdoğu ve Doğu Avrupa ülkelerine yönelik ihracatta artış olduğu görülmüştür. Otomotiv ithalatının artması ve ihracat artışının sağlanamaması doğrultusundaki gelişmeler nedeniyle kapasite kullanım oranları düşük kalmıştır. Otomotiv sektöründe dış ticaretin yapısında ekonomik kriz ve canlanma dönemlerinde değişim göstermiştir. Bu değişimler talebin yönünü de değiştirerek üretimi etkilemektedir.

1.2 Gümrük Birliği Sonrasında Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret

Gümrük Birliğine 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 ağırlaştırarak 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 ağırlıklı 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 şeklindedir. Ayrıca, 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararının 12. maddesine ilişkin Türkiye'nin bildiri ile, kullanılmış 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 sıkıntuların artmasında etkili faktörlerdir.

Ekonomik bunalımdan çıkış, 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 gereği vardır. 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 gerçekleşmesi gerekmektedir.

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

tim etkisinin ortaya çıktığını göstermektedir⁹. Otomotiv sanayiinde de oluşan bu tüketim etkisi ithal ürünlere yönelik gerçekleşmiştir. 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 Taşıt Satış Miktarları

Yıllar	Yerli Araç Satışı	İthal Araç Satışı	İthal/Toplam Satış Oranı %
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 yararlanarak 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 gerçekleşmiştir. 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, Sağlıklı Gelişen Bir Ekonomi İçin Yapısal Değişim, İSO Yayın No:2001/15, Lebib Yalkın 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 ulaşım araçlarının oluşturduğu ortaya çıkmaktadır. Özellikle emek-yoğun sektörde odaklaşan ihracatımız, yöneldiği pazar itibarıyla de açılım göstermeyip sınırlı bölgelere hitap etmektedir¹⁰. Ancak ihracata dönük üretim ekonomik açıdan gelişmenin sağlanması ve uluslararası pazarlarda rekabet edebilmenin mümkün olması açısından önemlidir. Oldukça yakın zaman aralıkları ile yaşanan ekonomik krizler ekonomik kalkınmanın sağlanmasında ihracatın önemli olduğunu göstermektedir. Ödemeler dengesi açıklarının giderilmesinde ihtiyacımız olan döviz girdisi yapılan ihracatın sonunda elde edilmektedir. İç pazarda yeterli talebi bulamayan üretici için dış pazarlara yönelerek ihracat yapabilmek önemlidir. Ancak ileri teknoloji gerektiren otomotiv sektöründe ihracat imkânları zorlayıcı olmaktadır. Bu sebeple otomotiv ihracatındaki artış ithalattaki artıştan daha az düzeyde kalmakta ve otomotiv sektörü dış ticaret dengesi negatif değer almaktadır.

Tablo-4 Motorlu Taşıtların İhracatının ve Üretim İçindeki Payının Gelişimi (Adet) (%)

Yıllar	Üretim	İhracat	İhracat/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 Derneği, Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik 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 artışına rağmen kapasite kullanımı artmamış ve ihracat artışı otomobil sektörünün sorunlarını gidermede yetersiz kalmıştır. Özellikle Gümrük Birliğinden sonra Honda ve Hyundai'nin üretimine başlamasıyla üretici sayısının artması üretimin çok sayıda firma tarafından paylaşılmasını firmaları

kapsitelerinin altında üretim yapmak durumunda bırakmıştır. Önceki tablo 1'de görüldüğü üzere, otomotiv sektöründe 1954 yılında üretime başlayan firma sayısı ise 2000 yılına kadar 18 adete ulaşmıştır. Ancak Opel'in 2000 yılında üretimini durdurmasıyla 2005 yılı itibarıyla 17 adet firma faaliyette bulunmaktadır. Bu durumu diğer ülkelerle karşılaştığımızda otomotiv de faaliyet gösteren firma sayısının ülkemizdeki artış dikkat çekici olmaktadır. Son yaşanan ekonomik kriz sonrasında da otomotiv satışları çok küçük düzeyde kalmış ve iç pazar daralmasıyla karşılaşmıştır. Bu daralmanın giderilmesi için 2004 yılında çıkarılan hurda indirimi yasası ve düşük faizli ve uzun vadeli taşıt kredileri bir çözüm olmuştur. Özellikle bankalar tarafından verilen tüketici taşıt kredileri satışların artmasını sağlamıştır. Taşıtların ekonomik kriz dönemlerinde azalmasına rağmen 1996 yılından itibaren kredili satış oranı artmıştır. Talep artışının uygun kredi oranları ile karşılanmasından kaynaklanan bu durum özellikle üretiminde hızla artmasına sebep olmaktadır. Ancak bankalar tarafından verilen tüketici kredilerinde konut kredilerinin payının artması taşıtların payının azalmasına sebep olmaktadır. Fakat taşıtların kredilerinde uzun vade seçenekleri durumu taşıtların lehine çevirmektedir. Bu gelişmeler üretim ve istihdam artışı sağlayacağı gibi, büyük çaplı yeni otomotiv sanayi yatırımlarına da imkân hazırlayacaktır. Bu olumlu ekonomik etkiler doğrudan sektörde oluşabileceği gibi, dolaylı ekonomik etkilerde söz konusu olmaktadır.

Ancak Gümrük Birliği sonrası talebe bağlı olarak gerçekleşen otomotiv sektöründeki ithalat artışları dış ticaret dengesindeki açığın temel nedenleri arasında sayılabilir. Otomotiv sanayii ürünlerinin büyük oranlı ithalat miktarları ve ithal araçların yüksek fiyatlı mal olması özellikleri sebebiyle dış ticaret açıklarında otomotiv ithalatının büyük payı olduğu söylenebilir.

Ayrıca önceki tabloların incelenmesiyle de görüldüğü gibi, bu dönemde motorlu taşıtların ihracatındaki payı değişim göstererek 1997 yılında %7,8 oranına gerilemiştir. 2000 yılında iç piyasadaki durgunluk üreticileri dış pazara yönlendirdiğinden ihracatta 2001 yılından itibaren artış görülmüştür. 1996 yılında Gümrük Birliğine girilmesi ile ithalatta yaşanan artış ve ihracatın yetersizliği otomotiv sanayiinde olumsuz bir tablo oluşturmuştur.

1997-2004 döneminde, Türkiye'nin dış ticaret dengesinde, genelde ithalat kaynaklı olmak üzere önemli dalgalanmalar gözlenmiştir. 2002-2004 döneminde, ihracattaki olumlu performansa rağmen, ithalattaki hızlı büyüme dış ticaret açığının gittikçe artmasına yol açmıştır. Bu sebeple dış 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 değerlendirmesini yaptığımızda yüksek teknolojili taşıt tercihleri doğrultusunda ithalatın artması sonucu dış açığının hızla arttığı görülmektedir. Bu gelişmeler doğrultusunda ödemeler dengesi açıklarının adeta otomotiv sektöründen kaynaklandığını ifade edebiliriz.

1.3 Otomotiv Sanayiinde Ülkelerarası Dış Ticaretin Değerlendirilmesi

İleri teknolojiye sahip gelişmiş ülkeler otomotiv sanayiinde etkilidirler. Özellikle yurt içi otomotiv talebinin ithal araçlar yönünde gelişmesi 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 diğer ülkeler olarak UzakDoğu(Güney Kore, Japonya), NAFTA(Amerika, Kanada, Meksika) Doğu Avrupa (Bulgaristan, Romanya, Rusya Federasyonu) ülkeleriyle yaptığı otomotiv sektörü dış ticaretinin AB ülkeleri lehine geliştiği görülmektedir. Uzak Doğu, NAFTA ve Doğu Avrupa ülkeleri ile gerçekleşen otomotiv ticaretinin 1996 yılında gümrük birliğine girilmesiyle yıllar itibariyle azaldığı görülmektedir.

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

Yıllar	AB+EFTA İthalat İhracat		Uzak Doğu İthalat İhracat		NAFTA İthalat İhracat		Doğu Avrupa İthalat İhracat		Bölgele Toplam İthalat İhracat	
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 Derneği, Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret (1992-2005) Yılları, Rapor 2006/1, Mart 2006, ss.70-75.

Gümrük Birliği süreci ile dış ticaretin yönünün AB ülkeleri lehine değişimi ve ithalatın %95.8 oranındaki yüksek oranda gerçekleşmesi otomotiv sanayinin rekabet gücünün azalmasına ve dış ticaret açığında sürekli artmasına sebep olmaktadır. Yıllar itibariyle diğer ülkeler pazar paylarını kaybetmekte ve

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

AB ülkelerinden yapılan ithalat çok yüksek oranlarda artmaktadır.Türk otomotiv sanayii için yaşanan zor dönemlere rağmen AB gümrük birliği sayesinde sürekli ve istikrarlı bir fayda elde etmektedir. Ancak üretimin her aşamasının ithalata bağımlı olması sağlanan faydanın boyutunu arttırmaktadır. "Gümrük Birliği belgesi, tekstil, otomobil, tarım gibi hassas sektörlerde AB menfaatlerini koruyan maddeler içermektedir"¹² Ekonomimiz açısından Gümrük Birliği süreci ile ithalatın hızlı artışı dengenin açık yönünde gelişmesine sebep olmaktadır. Toplam dış ticaret içinde ihracatın payı oldukça sınırlı artış göstermektedir. Ancak ithalatın ihracattan fazla artması otomotiv sektöründe dış ticaret açığının yıllar itibariyle artmasına sebep olmaktadır.

Tablo-6 Otomotiv Sektörü Dış Ticaretinde Değerlendirmeler (Dolar)

Yıllar	İthalat	İhracat	Denge Açık-Fazla	Toplam Dış 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 Derneği, Otomotiv Sanayiinde Dış 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 Birliği süreci ile oluşan yapısal değişimi AB ülkeleri ile ithalat ve ihracatın yıllar itibariyle artmakta olduğunu göstermektedir. Ancak artışın özellikle ithalat yönünde olması ihracatında aynı hızda artmaması açığında 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 Dış Ticaretinde Değerlendirmeler (Dolar)

Yıllar	İthalat	İhracat	Denge Açık-Fazla	Toplam Dış 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
ihracat	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 sebepli olarak dış ticaret dengesinin açık vermesi ile birlikte özellikle iç piyasayı daraltan bir etkende olmaktadır. Oysa otomotiv sektörü doğrudan ve dolaylı iş hacmi oluşturması 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 sanayiinin oluşumunun en büyük engelidir. Talebin ithal malı motorlu taşıt 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 başlatılan ekonomik bütünleşme, uluslararası piyasada güçlü firmaların ülkemize yönelik yatırım kararlarında etkili olmuştur. Gümrük Birliği öncesi ve sonrasında önemli yatırımlar ülkemizde gerçekleştirilerek, üretime başlamışlardır. 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 sağlandığı bir yapının oluşturulması sektörün gelişmesi açısından önemlidir. Özellikle iç pazar da istikrarlı bir büyüme sağlarsa 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 taşıt kredileri ile sağlanan kolaylıkların hem ithal malı ürünlere yönelik talebi arttırması hem de ithalatı arttırarak döviz çıkışına sebep olması olumsuzluklara sebep olmaktadır. Ancak ileri teknoloji gerektiren yeni ürün talebi teknolojik gelişmelere temel oluşturması, kalite ve fiyat avantajları sağlaması açısından önemli gelişmelerdir. Gümrük Birliği ile birlikte otomotiv sanayiinde ithalat artışı yanında uluslararası standartlarda üretimin gerçekleşmesi ihracatı da tetiklemiştir. Bu gelişmeler sektörün gelişmesi açısından son derece önemlidir. Ancak belli dönemlerde oluşan dış açık dikkat edilmesi gereken durumdur.

KAYNAKÇA

Atilla Bedir, Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de otomotiv Yan Sanayiinin Geleceği, DPT Yayın No:2495, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Kasım,1999.

Atilla Bedir, <http://www.ekkutup.dpt.gov.tr/imalatsa/otomotiv/bedira/gelisme.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 İçin Yapısal Değişim, İSO 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 Derneği, Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni 2006-1.

Otomotiv Sanayicileri Derneği, Otomotiv Sanayiinde Dış 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 Yaşanan Gelişmeler, 13.05.2005.

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

<http://www.tek.org.tr>, Zafer Yükseler, Türkiye'nin Rekabet Gücündeki Gelişim (1997-2004 Dönemi), Türkiye Ekonomi Kurumu tartışma Metni 2005/1, Şubat, 2005.