

TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN ÜLKE EKONOMİSİNE KATKILARI VE GELECEĞE YÖNELİK SEKTÖREL BEKLENTİLER

THE CONTRIBUTIONS OF AUTOMOTIVE INDUSTRY IN TURKISH ECONOMY AND SECTORAL-EXPECTANCES ABOUT THE FUTURE

Ali GÖRENER*, Ömer GÖRENER**

ÖZET

Türkiye’de otomotiv sektörü, ekonomiye katkısı ve diğer sektörlerle öncülük etmesi açısından en önemli sektörlerden birisidir. Bu çalışmada dünya otomotiv sektörünün mevcut durumu ele alınarak ülke ekonomilerine katkılarından bahsedilmiş, Türkiye’de otomotiv endüstrisinin gelişimi ve şu anki durumu irdelenmiş, son olarak da otomotiv sektörünün çözülmesi gereken sorunlarına ve geleceğe yönelik sektörel beklentilere değinilmiştir

Anahtar Kelimeler: Otomotiv Sektörü, Ülke Ekonomisi, Katkılar, Beklentiler

ABSTRACT

Automotive industry is one of the most important manufacturing industry by contributions about Turkish economy and as an innovator for other industries. In this study, firstly, position of automotive industry in the world is examined. Secondly, automotive industry in Turkey, it’s evulation and current status about economy are explained. Lastly some foresights and expectances are offered.

Keywords: Automotive Industry, Turkish Economy, Contributions, Expectances

* Fatih Üniversitesi, Endüstri Mühendisliği Bölümü, aligorener@fatih.edu.tr

** Ekonomist, omergorener@istanbul.com

1. GİRİŞ

Otomotiv sektörü genel olarak, karayolu taşıt araçları (binek otomobil, otobüs, minibüs, midibüs, çekici, kamyon, traktör vb.) ve bu araçların üretiminde kullanılan parçaları imal eden bir sanayi dalı olarak tanımlanmaktadır.

Otomotiv sanayii, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotifi olarak kabul edilmektedir. Bunun sebebi, diğer sanayi dalları ve ekonominin diğer sektörleri ile çok yakından ilişkili olmasıdır. Otomotiv sanayi; demir-çelik, petro-kimya ve lastik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı konumundadır. Ayrıca, turizm, altyapı, inşaat, tarım ve ulaştırma gibi çeşitli sektörlerin ihtiyaç duydukları birçok motorlu araç otomotiv sektörü tarafından sağlanmaktadır. Bu sektörde meydana gelen değişimler ekonomiyi önemli derecede etkilemektedir. Birçok sektörün sürükleyicisi olan bu sektörde, son yıllarda artan rekabet, değişen pazar ve küreselleşme nedeniyle gerçekleşen şirketler arası birleşmeler ve satın almalar sonucunda üretici firmaların sayısının giderek azaldığı gözlemlenmektedir. Günümüzde 20 civarında firma, dünya otomotiv sanayinin ve pazarının % 90'ından fazlasına hakim konumdadır.

Türkiye'de otomotiv sektörü; yarattığı katma değer, istihdama katkısı, vergi gelirleri ve birçok sektörde talep yaratıcı durumu ile ekonomik açıdan büyük önem taşımaktadır. Ayrıca sektör, gelişmiş teknolojilerin ülkemize transferinde de önemli rol oynamaktadır.

2. DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GENEL YAPISI

Otomotiv sanayii, Almanya ve Fransa'nın öncülüğünde Avrupa'da doğmuş, 1900'lü yıllardan itibaren, önce ABD'de daha sonra Avrupa'da seri üretime geçilmiştir. 1960'lı yıllarda ise Japonya üretimde gösterdiği başarı sayesinde önemli ölçüde ihracat yapar duruma gelmiştir. Otomotiv sektörü 1979'daki ikinci petrol şokunu izleyen resesyon ortamının olumsuz etkilerini dört yılı aşkın bir sürede atabilmiş, dünya motorlu taşıt üretimi 1979'da 41,6 milyon adet iken, 1982'de 36,1 milyon adete düşmüştür. 1980'lerin ilk yıllarındaki bu azalma Kuzey Amerika'da daha ciddi boyutlara ulaşmıştır (Bedir,2004; Vakıflar Bankası Sektör Araştırmaları, 2003).

Dünya’da motorlu araç üretiminin son yıllar itibariyle gelişimi ele alındığında 2002 yılına kadar üretimde Avrupa ülkelerinin lider konumda olduğu onun yakın takipçisinin ise Amerika olduğu görülmektedir. Fakat 2003 yılından itibaren üretimde liderliği Asya-Okyanusya ülkeleri ele geçirmiştir. Son yıllarda dünya motorlu araç üretimine toplam olarak bakıldığında ise 2001 yılında % 3,6 gerilediği daha sonraki yıllarda ise artmaya devam ettiği izlenmektedir. 2005 yılında üretim 2004 yılına göre % 3,1 oranında artmış ve yaklaşık olarak 66,5 milyon adete ulaşmıştır. Bu üretim artışında en önemli payın Asya-Okyanusya ülkelerine ait olduğu görülmektedir.

Dünya motorlu araç üretimine üretici firmalar açısından bakıldığında ise ilk 5 sıra şöyle oluşmaktadır: GeneralMotors(Opel-Vauxhall-Daewoo), Toyota, Ford (Jaguar-Volvo), Wolkswagen Group, Daimler Chrysler (OICA,2005).

2005 yılında gerçekleştirilen 66,5 milyon adetlik üretimin 33 milyon adete yakın kısmı bu beş firma tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu da toplam üretimin neredeyse yarısını bu firmaların gerçekleştirdiğini bize göstermektedir. Üretimde lider durumda olan bu beş firmanın üretimlerinin çoğunu otomobil ve hafif ticari araç üretiminde yoğunlaştırdıkları görülmektedir. Kamyon ve otobüs üretimi bu firmaların toplam üretim miktarı içinde çok düşük bir oranda bulunmaktadır.

Önemli bir pazarlama tekniği olan transplant üretim (üretim ünitesini pazara yaklaştırma) yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren birçok şirketin gündemine girmiştir. Bu üretim modeli, bir taraftan yatırımcı şirkete ucuz işgücü, hammadde temini ve çeşitli teşviklerden yararlanma gibi maliyet düşürücü katkı sağlarken; diğer taraftan yatırımın yapıldığı ülkede yeni istihdam yaratması, yerli sanayiye ve ekonomiye kaynak sağlaması nedenleriyle de toplumlarda yerli üretimi sahiplenme duygusu yaratarak, ürüne sosyo-ekonomik rekabet gücü kazandırmaktadır (OICA,2005).

Dünya motorlu araç satışlarına bakıldığında ise en fazla satılan aracın otomobil olduğu görülmektedir. Otomobil satışının ardından hafif ticari araç satışı gelmektedir. Bu sebeple üretici firmalar üretimlerinin çoğunu bu iki aracın üretiminde yoğunlaştırmaktadırlar. Dünya’da gün geçtikçe otomotiv sanayi ürünleri talebi artmaktadır. Buna paralel olarak

üretici firmalar arasında rekabette artmaktadır. Bu rekabet artışı firmaların maliyet düşürücü önlemler bulma çabası içerisinde girmesine neden olmaktadır.

2005 yılında olduğu gibi, 2006 yılı da dünya otomotiv talebinin arttığı bir yıl olmuştur. Toplam pazar % 3,4 oranında artarak 68,6 milyon adete yükselmiştir. Amerika pazarı % 0,2'lik artış ile doyma noktasına ulaşırken, Avrupa pazarı % 2,6 artarak 22,4 milyon adete ulaşmıştır. Avrupa Birliği(AB) ülkelerinde (15 ülke) pazar 0,7 oranında artarken, Doğu Avrupa ülkelerinde otomotiv pazarının artış oranı % 21,1 gibi çok daha yüksek bir düzeyde gerçekleşmiştir. 2006 yılında Japon pazarındaki düşüşe (% -1,7) rağmen Çin (% 24,3), Hindistan (% 17,6) ve G.Kore (% 2,7) ülkelerinde gelişen pazar sayesinde Asya-Pasifik bölgesinde toplam pazarın % 7,3 oranında büyümesine neden olmuştur. Otomobil ile hafif ticari araçlardan oluşan hafif araç satışları % 3,1 oranında artarak 65,8 milyon adete ulaşırken, ağır ticari araçlar % 9,7 oranında artarak 2,7 milyon adet olmuştur. 2006 yılında 50 milyonu otomobil, 16,3 milyonu hafif ticari araç ve 3,2 milyon ağır ticari araç olmak üzere toplam 69,5 milyon motorlu taşıt aracı üretilmiştir. Otomobil üretiminde artış % 6,1, ağır ticari araç üretiminde % 9,5 , toplam üretimde % 4,1 olarak gerçekleşirken, hafif ticari araç üretiminde ise % 2,7 oranında düşüş olmuştur. 2006 yılı motorlu araç üretimi AB'de 2005 yılına göre % 1,3 oranında azalarak 16,3 milyon adete gerilemiş ve AB'nin Dünya otomobil üretimindeki payı % 23 düzeyinde gerçekleşmiştir. AB'ne yeni üye olan ülkelerin 2005 yılı üretim adetleri ise 2 milyon adet olmuştur. NAFTA Bölgesi 15,9 milyon adetlik üretimi ile dünya üretiminden % 25,2'lik bir pay almıştır. Doğu Avrupa ülkelerindeki üretim % 13,1 artış ile 2,1 milyon adete ulaşırken, Asya Pasifik Bölgesi % 9,5'lik artış ile 26,7 milyon adet düzeyine ulaşmıştır. Bu bölgenin toplam üretim içindeki payı % 38 olmuştur (Kılıçkaplan,2006).

Dünya otomotiv sektöründe dış ticaret incelendiğinde, özellikle 1960'lı yıllardan sonra otomotiv sanayiinde ihracata dayalı olarak hızlı bir büyüme yaşayan Japonya'nın günümüze kadar en büyük ihracatçı olma konumunu devam ettirdiği görülmektedir. Japonya günümüze kadar otomotiv sanayiinde en büyük ihracatçı konumunda olmasına rağmen 1990'lı yıllarda Japonya'nın otomotiv sanayi ürünleri ihracatında bir düşüş meydana gelmiştir. Bunun sebepleri olarak; Japonya'nın diğer ülkelerde yaptığı yatırımların tamamlanması ve üretime başlanması ile ihracat pazarlarında meydana gelen daralma, Yen'in değer kazanması, Japonya'da 1980 sonrası hızla artan işçi ücretleri ve Japonya'nın rekabet gücünde o güne kadar önemli bir unsur olan yalın üretim sistemlerinde Avrupa ve ABD'de sağlanan

gelişmeler gösterilmektedir. Japonya'dan sonra en fazla otomotiv sanayii ürünü ihraç eden ülkeler arasında Almanya, Fransa ve İspanya bulunmaktadır. Fakat bu ülkeler ticaretlerini ağırlıklı olarak kendi aralarında, Avrupa Birliği içinde yapmaktadırlar. Son yıllarda G.Kore otomotiv sanayii ürünleri ihracatını hızla arttırarak İspanyayı geçmiş ve 4. sıraya yerleşmiştir.

Ülkelerin ihracatlarıyla beraber ithalatları da değerlendirildiğinde Japonya'nın otomotiv sanayii ürünleri ticaretinde büyük miktarda dış ticaret fazlası verdiği görülmektedir. ABD ise yaptığı ihracattan çok fazla ithalat yaparak yüksek oranda bir dış ticaret açığı vermektedir. Avrupa Birliği ülkelerindeki durum ABD'den oldukça farklılık arz etmektedir. Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya gibi otomotiv sanayiinde gelişmiş ülkeler önemli miktarda ihracat yaparken, aynı zamanda yüksek miktarda da ithalat yapmaktadırlar ve bu ticaret ağırlıklı olarak AB içerisinde oluşmaktadır. Örneğin, geçmiş yıllarda Almanya motorlu araç üretiminin yüzde 50'sinden fazlasını ihraç ederken, ithalatın pazar payı ise % 30'un üzerinde olmuştur. Bu oranlar İtalya için sırasıyla % 50 ve 55 mertebelerindedir. Son olarak Güney Kore'ye bakıldığında ithalat oranının ihracata göre çok düşük kaldığı görülmektedir. Bu durumun özellikle ithalatta etkin olarak uyguladığı dolaylı korumacılıktan kaynaklandığı ileri sürülebilir (Bedir, 1999; CCFA, 2006).

Günümüzde otomotiv sektöründe uluslararası boyutta çok ciddi bir rekabet yaşanmaktadır. Geçmişte ağırlıklı olarak fiyat rekabeti söz konusu iken, günümüzde fiyatla beraber kalite, ürün çeşitliliği ve geleceğe yatırım rekabet açısından önemli unsurlar haline almıştır. Özellikle doymuş pazarlarda, satışları müşteri tercihleri belirlemekte ve dolayısıyla ürün geliştirme, marka ve model yaratabilme gibi unsurlar önem kazanmaktadır. Bu kapsamda AR-GE harcamaları önem kazanmakta ve bu harcamaların önemli bir kısmı çevre normlarına uyum, alternatif yakıt kullanımı, yakıt tasarrufu, güvenlik, hafiflik gibi alanlara ayrılmaktadır. Ana ürün geliştirmede yan sanayiinin katılımı da büyük önem kazanmıştır. Japon üreticilerin ürün geliştirmede yan sanayiinin katılımına büyük önem vermeleri, Japon araç üreticilerinin yeni model geliştirme üstünlüğünde önemli bir etken olmaktadır. Otomotiv sanayiinde yaşanan büyük rekabet sonucunda azalan kâr oranları, AR-GE harcamalarının artması ve yeni teknoloji kullanımına yönelik yüksek yatırım gerekliliği nedeniyle, şirketler arası birleşmelerde artış görülmektedir. Günümüzde otomotiv sektörü ürünlerindeki talep artışı devam etmektedir. Toplam pazar 2005 yılı itibariyle yaklaşık olarak 60,9 milyon adete

yükselmiştir. ABD pazarı doyma noktasına ulaşmış, Asya pazarı ise Çin, Hindistan ve Güney Kore’de gelişen pazarlar sebebiyle gelişme göstermiştir. Toplam üretim artışı 2004 yılına göre 2005’te % 3 oranında gerçekleşmiştir (Bedir,1999;2002).

Otomotiv sanayii, yarattığı katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve teknolojik gelişmeye öncülük etmesi dolayısıyla ülkelerin kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Demir-çelik, lastik-plastik, dokuma, cam, boya, elektrik ve elektronik gibi birçok sektörden girdi alması ve pazarlama, tamir, bakım, yedek parça satışları, finansman ve sigortacılık hizmetlerinde yarattığı geniş iş hacmi nedeniyle de ekonomilerde sürükleyici bir özelliğe sahiptir. Sanayileşmiş ülkelerin çoğunda otomotiv sanayii firmaları, ülkelerin büyük şirketleri sıralamasında ilk sıralarda yer almaktadır. Ayrıca otomotiv sektörünün, üretim büyüklüğü açısından toplam imalat sanayii üretimi içerisinde yine ilk sıralarda olduğu gözlenmektedir (OSD,2006).

3. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Türkiye’de otomotiv sektörü üretime 1950’lerin ortalarında başlamış ve üretim 1960’ların ortalarından itibaren hız kazanmıştır. 1950’li yıllarda bazı prototip araçların üretilmesinden sonra ilk montaj hattı 1954’te silahlı kuvvetlere jip ve kamyonet temini için kurulmuş, 1955’te kamyon ve 1963’te otobüs montajına başlanmış, takip eden üç yıl içinde de binek otomobil üreten montaj fabrikaları (Tofaş-Fiat, Oyak-Renault, Otosan-Ford) imalata geçmiştir. 1966’da ise otomotiv sanayi kendi modellerinin montajına başlamış ve Otosan tarafından o dönemlerin otomobili Anadol üretilmiştir. İki büyük otomobil üreticisi Tofaş ve Oyak-Renault, İtalyan ve Fransız lisanslarıyla 1971’de imalat hatlarını kurmuşlardır (Vakıflar Bankası Sektör Araştırmaları,2003).

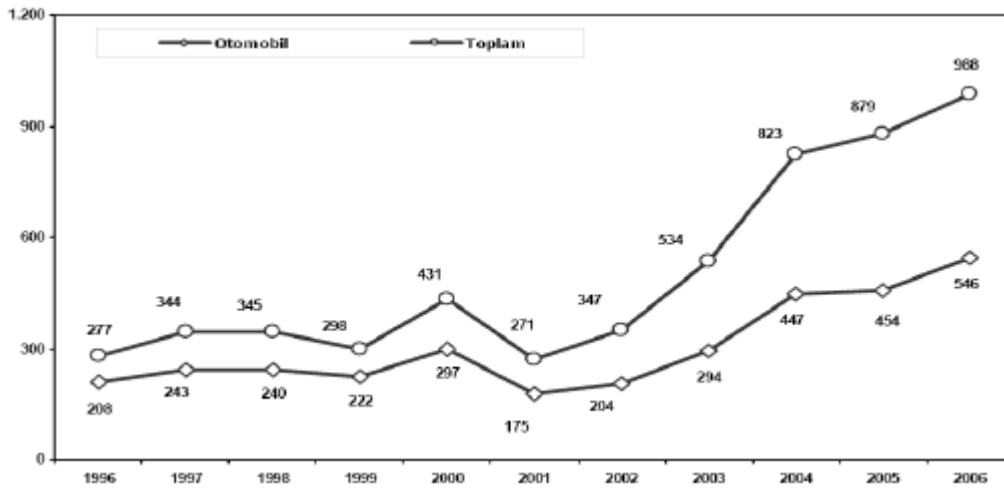
Tablo 1 : Yıllara Göre Türkiye’de Otomotiv Sanayii Üretimi (Adet)

	1963	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
<i>Otomobil</i>	30	3,660	67,291	31,529	60,353	167,556	233,412	297,476	453,663
<i>Kamyon</i>	999	6,041	14,670	8,308	18,162	16,933	19,759	28,348	37,227
<i>Kamyonet</i>	1,458	4,395	18,489	7,322	7,888	10,553	16,808	68,807	349,885
<i>Otobüs</i>	12	806	1,284	1,101	1,637	1,689	1,279	4,213	5,406
<i>Minibüs</i>	631	1,099	5,222	2,130	7,397	7,898	7,645	20,597	26,162
<i>Midibüs</i>	0	4	239	491	2,191	4,288	3,537	11,506	7,109
<i>Traktör</i>	7982	7,518	32,365	16,936	37,830	30,098	44,068	37,434	34,907
<i>Toplam</i>	11,112	23,523	139,560	67,817	135,458	239,015	326,508	468,381	914,359

Dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de otomobil üretimi, otomotiv sanayii ürünleri üretimi içinde ağırlığı teşkil etmektedir. 1999 yılına kadar traktör üretimi ikinci sırada olmasına rağmen, bu yıldan sonra yerini kamyonet üretimine bırakmıştır. Özellikle 2000 yılından itibaren kamyonet üretiminin hızla arttığı görülmektedir.

Ülkemiz pazarına Avrupalı ve Amerikalı otomotiv devlerinin dışında Uzak Doğu’dan Japonya girerek, 1987 yılında Mitsubishi, 1994 yılında Toyota, 1997 yılında Honda ve Güney Kore’den Hyundai firmaları, Türk otomotiv pazarıyla yakından ilgilendiklerini gerçekleştirdikleri yatırımlar ile göstermişlerdir (OSD,2007).

1996 ve 1997 yıllarında artan yurtiçi talebe bağlı olarak otomotiv sanayi üretiminde de önemli artışlar görülmüştür. Ancak, 1997 yılı ortalarında Uzak Doğu ülkelerinde başlayan Asya Krizi ve 1998 yılında da Rusya’ya yayılan kriz, 1998 yılının son çeyreğinden itibaren Türk otomotiv sanayini olumsuz olarak etkilemiştir. 1999 yılı ortalarından itibaren bu krizin otomotiv sektörü üzerindeki etkileri giderek hafiflemeye başlamıştır (Bedir, 2002).



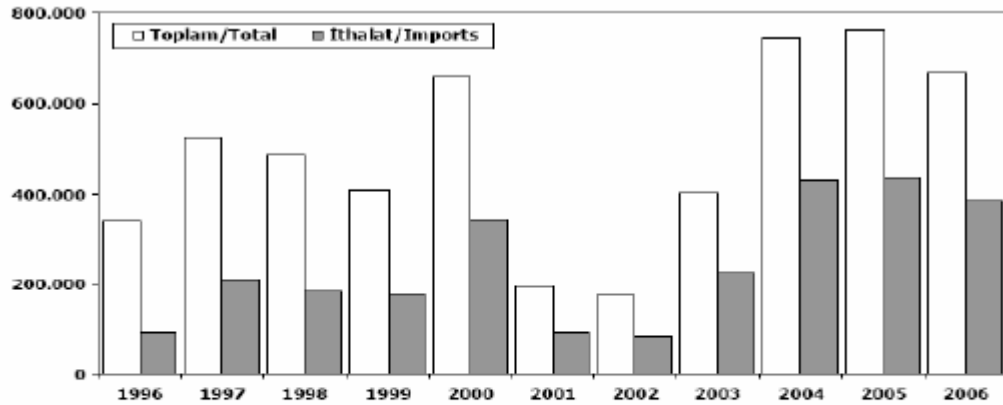
Şekil 1 .1996-2006 Yılları Arası Otomobil Üretimi (x1000) (OSD,2007)

2001 yılında otomotiv sanayi üretiminde büyük bir düşüş gerçekleşmiştir. Fakat 2002 yılından itibaren üretim hızla artmış ve rekor seviyelere ulaşmıştır. Özellikle 2003 ve 2004 yıllarındaki artışlar dikkat çekicidir. 2002 yılında otomotiv sektörü toplam üretimi 357,217 adet iken bu rakam 2003’te 562,466 adete, 2004’te ise 862,035 adete yükselmiştir. Bunun sebepleri olarak son yıllarda ürün çeşitliliğinin artması ve bazı yeni modellerin sadece Türkiye’de üretilip dünya pazarlarına ihraç edilmesi gösterilmektedir.

2005 yılında ihracattaki artışın desteği ile birlikte otomotiv sanayi ürünleri üretimindeki artış devam etmiş ve toplam üretim 914,359 adet olmuştur. Üretim, büyük kamyonunda yüzde 20, kamyonette yüzde 16, otobüste yüzde 12, küçük kamyonunda yüzde 5 oranında artarken; midibüste yüzde 28, minibüste yüzde 7 ve traktörde yüzde 10 azalmıştır(OSD,2006).

FİRMALAR	ÜRETİM YERİ	ÜRETİME BAŞLAMA TARİHİ	LİSANS	YABANCI SERMAYE ORANI (%)
A.I.O.S	Kocaeli	1966	ISUZU	29,74
ASKAM	Kocaeli	1964	DAIMLER-CHRYSLER/HINO	0
B.M.C.	İzmir	1964	-	0
FORD OTOSAN	Eskişehir Kocaeli	1983-2001	FORD	41
HONDA TÜRKİYE	Kocaeli	1997	HONDA MOTOR CO.LTD.	100
HYUNDAI ASSAN	Kocaeli	1997	HYUNDAI MOTOR COMP.	70
KARSAN	Bursa	1966	PEUGEOT	0
M.A.N. TÜRKİYE	Ankara	1966	MAN	99.9
M.BENZ TÜRK	İstanbul Aksaray	1968-1985	MERCEDES BENZ	85
OTOKAR	Sakarya	1966	DEUTZ/L.ROVER/FRUEHAUF /AM GENERAL	0
OTOYOL	Sakarya	1963	IVECO	27
O.RENAULT	Bursa	1971	RENAULT	51
TEMSA	Adana	1987	MITSUBISHI	0
TOFAŞ	Bursa	1971	FIAT	37.8
TOYOTA	Sakarya	1994	TOYOTA	100
T.TRAKTÖR	Ankara	1954	-	37.5
UZEL	İstanbul	1962	M.FERGUSON	0

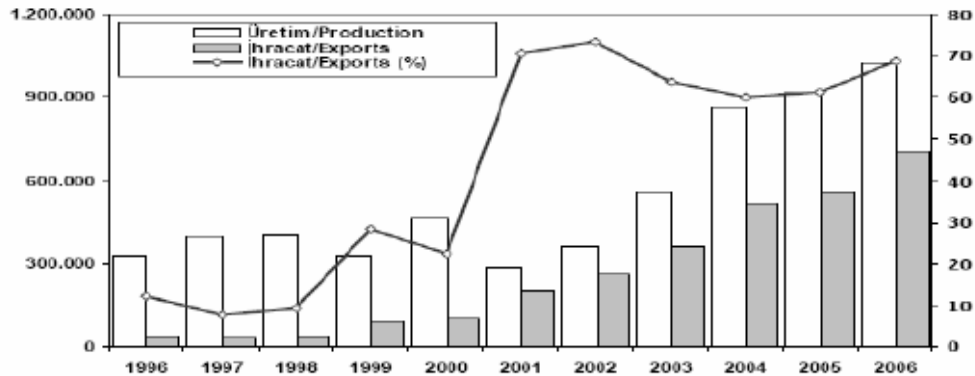
2006 yılında toplam 988 bin taşıt aracı üretilmiştir. Bu dönemde üretim 2005 yılına göre % 12 oranında artış göstermiştir. Otomobil üretimi bir önceki yıla göre yaklaşık yüzde 20 oranında artarak 546 bin adete ulaşmıştır. Ülkemizde 2006 yılı itibariyle otomotiv sektöründe 17 firma üretim yapmaktadır.



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Toplam/Total	337.172	525.242	486.126	407.284	660.077	195.426	175.046	400.711	745.812	763.186	669.604
İthalat/Imports	93.720	210.035	183.829	175.497	342.174	94.211	83.291	223.224	432.293	438.114	384.322
İthalat/Imports (%)	28	40	38	43	52	48	48	56	58	57	57

Şekil 2. Toplam Pazar (Otomobil +Ticari Araç) (OSD,2007)

2005 yılında % 2,3 oranında büyüyen otomotiv pazarı, 2006 yılında % 12 oranında azalarak 670 bin adete gerilemiştir. Toplam pazarda ithalatın payı 2005 yılında olduğu gibi % 57 düzeyinde gerçekleşmiştir. 2006 yılı otomobil pazarı ise % 15 azalarak 373 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. Otomobilde ithalatın pazar payı % 68 olmuştur. 2005 yılında olduğu gibi Euro değerinin enflasyon değerinin altında gerçekleşmesi, ithal otomobillerin cazibesini devam ettirmiş ve pazarın %68'inin ithal ürünlerden oluşmasına neden olmuştur. 2005 yılında olduğu gibi bu oran, son 12 yıllık dönemde ithalatın elde ettiği en yüksek oran olarak göze çarpmaktadır.



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Üretim/Production	325.460	399.923	405.001	325.291	468.381	285.737	357.217	562.466	862.035	914.359	1.024.987
İhracat/Exports	39.252	31.174	37.926	92.051	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078	705.402
İhracat/Exports (%)	12	8	9	28	22	71	73	64	60	61	69

Şekil 3. İhracat ve Toplam Üretim (OSD, 2007)

Dış ticaret açısından, 1970-1995 arası otomotiv sektörü ihracat verileri incelendiğinde, bu yıllar arasında ihracatın üretim içindeki payının düşük olduğu görülmektedir. 1970-1980 arası yapılan üretim iç talebi karşılamaya yönelik olduğundan bu yıllar arasında ihracatın oranı düşük kalmıştır. 1980’li yılların başında ihracatta artış meydana gelmesine rağmen 1982 yılından sonra ihracat rakamlarının oldukça düşük değerler aldığı görülmektedir.

Tablo 3. Sektörlere Göre İhracat Rakamları (OSD,2007)

Sıra No	Sektörler	2005	2006	Değişim 2006/2005 (%)	Dağılım 2006 (%)
1	Taşıt Araçları ve Yan Sanayi	12.598.072	15.482.067	22,9	18,0
2	Hazırgiyim ve Konfeksiyon	13.699.068	13.987.651	2,1	16,3
3	Demir ve Demir Dışı Metaller	9.705.226	12.738.849	31,3	14,8
4	Kimyevi Maddeler ve Mamülleri	6.797.552	8.785.525	29,2	10,2
5	Elektrik-Elektronik ve Makina	6.795.362	8.067.353	18,7	9,4
6	Tekstil ve Hammaddeleri	4.860.887	5.576.097	14,7	6,5
7	Makine ve Aksamları	3.389.194	4.217.401	24,4	4,9
8	Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar	2.179.132	2.585.939	18,7	3,0
9	Madencilik Ürünleri	1.513.969	2.080.727	37,4	2,4
10	Çimento ve Toprak Ürünleri	2.028.398	2.045.964	0,9	2,4
11	Ağaç Mamülleri, Orman Ürünleri	1.331.103	1.553.366	16,7	1,8
12	Fındık ve Mamülleri	1.923.177	1.470.398	-23,5	1,7
13	Değerli Maden ve Mücevherat	1.078.918	1.172.444	8,7	1,4
14	Yaş Meyve ve Sebze	974.329	1.157.591	18,8	1,3
15	Deri ve Deri Mamülleri	1.040.692	1.141.436	9,7	1,3
16	Meyve Sebze Mamülleri	777.210	815.042	4,9	0,9
17	Halı	670.171	744.967	11,2	0,9
18	Kuru Meyve ve Mamülleri	632.279	731.405	15,7	0,9
19	Tütün	563.781	683.401	21,2	0,8
20	Canlı Hayvan, Su Ürünleri ve Mam.	414.984	463.572	11,7	0,5
21	Zeytin ve Zeytinvağ	396.857	270.144	-31,9	0,3
22	Kesme Çiçek	35.394	41.089	16,1	0,0
23	Diğer Sanayi Ürünleri	27.883	38.708	38,8	0,0
	TOPLAM	73.433.638	85.851.136	16,9	100,0

Uludağ İhracatçı Birlikleri verilerine göre, 2006 yılında sanayiinin ihracatı geçen yıla göre %23 artışla 14,4 milyar ABD dolarını geçmiştir. Türkiye ihracatında birinci sırada yer alan sanayinin, toplam ihracattaki payı % 18 olmuş, Türkiye’nin 2006 yılında toplam taşıt aracı ihracatı ise, %26 artarak 697 bin adet olmuştur. 2006 yılında otomobil ihracatı % 35 artışla 430 bine, ticari araç ihracatı % 14 artışla 430 bine yükselmiş, traktör ihracatı ise % 18 artarak 18 bin adede yükselmiştir. Toplam üretimin % 66’sı ihraç edilmiştir.

2006 yılında OSD üyesi üreticiler toplam olarak % 25 gibi önemli bir artışla 10 milyar ABD Doları ihracat yapmıştır. İlk üç sırayı Toyota, Ford Otosan ve Oyak-Renault firmaları almıştır. Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre, 2006 yılına ait sektörel bazda

toplam ihracat 2005 yılına göre % 16,9 oranında artış göstererek 85,8 milyar ABD Dolarına ulaşmıştır. Taşıt Araçları ve Yan Sanayi ihracatı ise % 22,9 oranında artarak 15,4 milyar ABD Doları düzeyinde gerçekleşmiş ve 2006 yılı itibariyle sektör sıralamasında birinci sıraya yükselmiştir (OSD,2007).

3.1 Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Toplum ve Ülke Ekonomisine Katkıları

Otomotiv sektörü kendi bünyesi dışında, hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleriyle de yakından ilişkili olup savunma sanayiinin gelişmesine de en önemli desteği veren sanayi dalı niteliğindedir. Gelişmiş pazarlardaki çevreye ve güvenliğe yönelik yüksek standartlar ve tüketici istekleri, otomotiv sanayiinde yoğun bir teknolojik gelişmeye yol açmaktadır. Bunun sonucu olarak, müşteri tercih ve beklentileri büyük oranda değişikliğe uğramakta ve bütün ürün segmentasyonu değişmektedir.

Türkiye’de otomotiv sanayii, sahip olduğu iyi yetişmiş insan gücüne bağlı olarak Ar-Ge 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).

2005 yılında ülkemizdeki otomotiv sanayi firmalarının ödediği vergiler ve ücretler incelendiğinde bu rakamın toplam 1,760,480,224.63 YTL olduğu görülmektedir. Bu rakamın

716,354,672.89 YTL'sini ücret ve ikramiyeler oluştururken, diğer kısmını vergiler ve sosyal sigorta primleri gibi ödemeler oluşturmaktadır.

Otomotiv sanayinde, üretimde uygulanan ileri teknolojiler sebebiyle nitelikli iş gücüne ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nitelikli iş gücü ihtiyacı sektör içinde gerçekleştirilen yoğun eğitimlerle karşılanmaktadır. Sektör içinde gerçekleştirilen sürekli eğitim, rekabet gücünün geliştirilmesinde büyük önem taşımaktadır. Sektörün en önemli gücü, çok iyi yetiştirilmiş iş gücüdür. Sektördeki rekabet için gerekli olan yüksek nitelikli iş gücünün yetiştirilmesindeki maliyet unsuru nedeniyle diğer sektörlerden farklı olarak, otomotiv sektöründe iş gücünün sürekliliği önemlidir. Özellikle kriz dönemlerinde üretim azalmasına rağmen istihdamın korunmasına önem verilmektedir (Durak,2006; OSD,2007).

Tablo 4. 2000-2005 Yılları Arası Otomotiv Sanayii İstihdamı (OSD,2006)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
İŞÇİ	24,494	19,268	20,745	25,853	30,770	31,404
BÜRO PERSONELİ	4,052	4,032	3,800	3,678	3,552	4,277
İDARECİ	777	874	737	629	745	676
MÜHENDİS	1,735	1,785	1,760	2,083	2,482	2,609
İDARECİ MÜHENDİS	695	721	881	902	937	966
TOPLAM	31,753	26,680	27,923	33,145	38,456	39,932

Tablo 4'de 2000-2005 yılları arası otomotiv sanayii istihdamı görülmektedir. 2005 yılı itibariyle bu oran yaklaşık 40 bin civarına ulaşmıştır. Otomotiv sanayii istihdam rakamları incelenirken unutulmaması gereken önemli bir konu sektörün sağladığı dolaylı istihdam olanağıdır. Otomotiv sektörü, birçok sektörle yakın ilişkisi sebebiyle doğrudan istihdamın çok üzerinde bir dolaylı istihdam olanağı sağlamaktadır.

3.2 Türkiye'de Otomotiv Sektörünün Önemli Sorunları

3.2.1 İthalat Artışı

1996 yılında Gümrük Birliği'ne girilmesiyle beraber, taşıt aracı ithalatı kontrolsüz biçimde artış göstermeye başlamış ve ithalattaki bu artış günümüze kadar devam etmiştir. Otomotiv sektörü özellikle Gümrük Birliği'nin tamamlanmasından sonra gerçek anlamda

uluslararası rekabet ile karşı karşıya kalmış ve ithalat artışı sektörü zor duruma sokmuştur. İthalat yoluyla pazara yönelik yeni girişlerin artması aşırı kapasite yaratılmasına, firmaların kapasite kullanım oranlarının düşmesine, üretimin ekonomik ölçeklerin altına inmesine ve rekabetin zarar görmesine sebep olmaktadır.

2006 yılı otomotiv sektörü satış verileri incelendiğinde 669,604 adetlik satışın 384,322 adedini ithalatın karşıladığı görülmektedir. Bu da toplam satışın % 57'lik kısmını oluşturmaktadır. Yetersiz olan iç talebin üretim yerine ithalatla karşılanması hem ülkemizdeki otomotiv sanayi firmalarını olumsuz yönde etkilemekte hem de dış ticaret dengesine olumsuz katkı yapmaktadır.

3.2.2 Ana ve Yan Sanayi Arasında İşbirliği Eksikliği

Gelişmiş otomotiv sanayilerine sahip ülkelerde, ana ve yan sanayi arasında güven unsurunun ön planda olduğu, sağlıklı ve işbirliğine dayalı ilişkiler kurulduğu görülmektedir. Bu durum, bu ülkelerin otomotiv sanayilerinin rekabet gücünü arttırmakta ve onları diğer ülkelere karşı üstün duruma getirmektedir.

Türkiye’de otomotiv sanayiinde güçlü bir yan sanayinin oluştuğu söylenebilir. Bu durum ülkemizde otomotiv sektörü açısından büyük bir avantajdır. Bu avantaj iyi kullanılarak ana ve yan sanayi firmaları arasında işbirliğine dayalı ilişkilerin geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Türkiye’de ana ve yan sanayi ilişkileri incelendiğinde ortaya çıkan bazı bulguları şu şekilde sıralayabiliriz:

- Gelişmiş otomotiv sanayilerine sahip ülkelere benzer şekilde, son yıllarda Türkiye’de de otomotiv ana ve yan sanayi ilişkilerinde önemli gelişmeler olmasına rağmen, gerekli seviyede iş birliği sağlanamamıştır.
- Ana ve yan sanayi arasında verimlilik artışı, maliyet düşürme ve ürün geliştirmeye yönelik ortak faaliyetler yeterli düzeye ulaşamamıştır.
- Ana ve yan sanayi arasındaki ilişkiler sözleşme çerçevesinde gerçekleşmektedir. Ancak, sözleşme süreleri genelde kısadır.
- Yan sanayi firması, üretiminde ağırlığı teşkil eden üründe tek bir ana firmayla çalışmayıp, bir çok firmaya ürün teslimatı yapmak durumunda olduğundan ana ve yan sanayi firması arasında işbirliğinde sorunlar ortaya çıkmaktadır

- Yan sanayici seçiminde maliyet faktörü geçmişe göre önemini kaybetmiş olsa da halen öne çıktığı görülmektedir.

Günümüzde ana ve yan sanayi arasında işbirliğindeki sorunlar halen aşılmaya çalışılmaktadır. Sahip olduğumuz güçlü yan sanayinin, ana sanayi ile ilişkilerinin işbirliğine dayalı şekilde artması halinde otomotiv sektörünün rekabet gücünü arttıracığı ve ülke ekonomisine olumlu katkı yapacağı açıktır (Bedir, 1999;2002).

3.2.3 Satış Vergilerinin Yüksekliği

Ülkemizde otomobil satış vergilerinin yüksek oluşu, talebi önemli ölçüde etkilemektedir. Bu vergilerin gelişmiş otomotiv sanayilerine sahip ülkelere göre oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Şu anda ülkemizde otomobil satışında ÖTV ve KDV olmak üzere iki tür vergi uygulanmaktadır. Binek otomobiller için ÖTV oranlarına bakıldığında, bu oranın otomobilin motor silindir hacmine göre değiştiği görülmektedir. Motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçmeyenlere % 37, 1600-2000 cm³ arasında olanlara % 60, 2000 cm³'ü geçenlere yüzde 84 oranında ÖTV uygulanmaktadır. KDV oranı ise % 18'dir.

Bir binek otomobile uygulanan vergiyi örnekle açıklarsak;

Fatura Bedeli:	23,517.87	YTL
İskonto:	3,253.74	YTL
ÖTV Matrahı:	20,264.13	YTL
ÖTV Tutarı (%37):	7,497.73	YTL
KDV Matrahı:	27,761.86	YTL
KDV Tutarı (%18):	4,997.13	YTL

Toplam:	32,758.99	YTL

Görüldüğü gibi iskontolu fiyatı 20,264.13 YTL olan bir binek otomobile önce ÖTV uygulanmış ve daha sonra bu ÖTV'li tutar üzerinden KDV uygulanmıştır. Bu durumda aracın vergisiz fiyatının yaklaşık yüzde 60'ı oranında bir vergi uygulaması söz konusu olmaktadır (Yaz, 2006).

3.2.4 Sektörün Diğer Sorunları

Bahsedilen hususların dışında, ülkemizde otomotiv sektörünün diğer sorunlarını şöyle

sıralayabiliriz:

- Kapasite kullanım oranının artmasına rağmen yeterli düzeye ulaşamaması,
- 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 yüksek nitelikli iş gücü için eğitime verilen önemin artmasına rağmen, üniversite ve sanayi ilişkilerinin sağlıklı ve yeterli olmaması,
- Sektörün kriz ve talep daralması durumunda diğer sektörlere göre daha hızlı ve fazla etkilenmesi,
- İzlenen politikalarının istikrarlı ve kalıcı olmaması,
- Yerli sermayenin yetersizliği ve girdi fiyatlarının yüksek oluşu.

Günümüzde otomotiv sektörü tüm bu sorunları aşmaya çalışmaktadır. Tüm bu olumsuzluklara rağmen geçmişte dar hacimli iç pazara dönük ve düşük üretimle çalışan Türk otomotiv sanayii, şu anda küresel pazara yönelik şekilde yüksek üretimle çalışmaktadır.

4. GELECEĞE YÖNELİK BEKLENTİLER

Son yıllarda otomotiv sektörü ihracatında önemli başarılar sağlanmasına rağmen, iç pazardaki satışların % 61'lik kısmının ithalat tarafından karşılandığı görülmektedir. Bu durum sektörün ihracata dayalı bir büyüme stratejisi içinde olduğunu göstermektedir. İhracatın, ülke ekonomisine ve dış ticaret dengesine yaptığı katkı göz ardı edilemez. Fakat, ithalat oranının da dikkate değer bir hal alması sebebiyle üreticilerin iç pazara yönelik üretimlerini de arttırmaları gerekmektedir. İç pazarda istikrarlı bir büyüme sağlanırsa, sektör uygun kapasite kullanım oranlarında çalışan bir yapıya erişebilecektir.

Sektörde en az 5 milyar dolarlık yeni yatırım ile kısa vadede 1 milyon adet üretim, 14 milyar dolarlık ihracat, orta vadede 2 milyon adet üretim, 25 milyar dolarlık ihracat ve 600 bin kişilik nitelikli insan gücü istihdamı sağlanabileceği belirtilmektedir (Durak, 2006;OSD, 2007).

Sektörde hedeflenen rakamlara ulaşılabilmesi için;

- Rekabetçi yapının korunması,
- Sektörün gelişim ve kalıcılığı için çok önemli olan Ar-Ge faaliyetlerine gereken önemin verilmesi,
- Ar-Ge ve tasarım ile ilgili yetkinliklerimizin artırılması,
- Gerekli teşviklerin verilmesi,
- Ana ve yan sanayi arasında işbirliğinin güçlendirilmesi gerekmektedir.

Sektörde iç pazarın yaklaşık % 5 artacağı tahmin edilmekte ve ihracatta ana ve yan sanayi olmak üzere toplam % 10 dolayında bir ihracat artışı hedeflenmektedir. Halen toplam 4 kıtada (Avrupa, Asya, Avustralya, Afrika) 150'den fazla ülkeye ihracat yapılmaktadır. Ancak ihracatın yaklaşık % 70'i AB ülkelerine yöneliktir. Önümüzdeki yıllarda bu pazarlardaki payın korunması ve Rusya, Ortadoğu, Afrika'ya olan ihracatın da genişletilmesi hedeflenmektedir (OSD,2006).

Sektörün içinde bulunduğu olumsuz koşulların giderilmesi için belirlenen diğer sektörel ihtiyaç ve hedefler ise aşağıdaki şekilde ifade edilmektedir (Azcanlı, 2006):

■ Sektör tarafından benimsenen ihracata dayalı büyüme ve kalkınma stratejisinin bir gereği olarak, sektörün ihracata göre yapılanmasını sağlamak amacıyla doğru verilere dayanan bir ana planının uygulanmasına yönelik devlet-özel sektör işbirliğinin oluşturulması,

- Gümrük Birliği mevzuat uyumu çerçevesinde teknik uyumun sağlanarak etkin şekilde uygulanması,
- Gümrük Birliği mevzuat uyumu çerçevesinde sektörel bazda Avrupa Birliği ülkeleri ile vergilendirmede eşitliğin sağlanması,
- Gümrük Kanunu'nun ihtiyaca cevap verecek şekilde oluşturularak ilgili mevzuatın acilen düzenlenmesi ve ihtisas gümrüklerinin aktif hale getirilmeleri,
- Avrupa Birliği dışındaki ülkelere ithal edilen ve edilecek olan araç ve yedek parçaların standart kontrollerinin sıkı denetimlere tabi tutulması,
- Verilmiş olan teşviklerin gereğinin yerine getirilmesi,
- İhracat konusunda sistemlerin müsaade ettiği azami teşviklerin sağlanması,
- Sektöre yönelik olarak, müşteriye hizmet kalitesini artırıcı bir takım düzenlemelere gidilmesi, servis ve eğitimli personel sayısı gibi bir takım standartların getirilmesi.

Fırsatlar ve riskler bir arada değerlendirildiğinde, 2007 yılında toplam taşıt aracı

pazarının % 10-15 civarında daralacağı tahmin edilmektedir. 2007 yılında ihracatın, yatırım projelerinin devama bağlı olarak 2006 yılı değerlerini koruyacağı beklenmektedir. İhracat sayesinde, üretimde düşüş beklenmemektedir.

Sanayimiz gelecek yıllarda bugün üretimde sahip olduğu küresel rekabet gücünü koruyarak geliştirirken, aynı zamanda ürün tasarımı ve teknoloji yönetiminde de küresel rekabet içinde yer almayı hedeflemektedir. Bu sebeple sanayimiz ithal ikamesi politikaları ile çıktığı sanayileşme hareketine, daha yüksek katma değer ile üretimi gerçekleştirmek üzere, üretim merkezi konumundan mükemmeliyet merkezi olma yolunda devam edecektir. Özellikle son yıllarda sanayi şirketlerimizde bu doğrultuda önemli aşamalar sağlandığı görülmekte ve oluşan Ar-Ge potansiyeli ve insan gücü, küresel ortaklarımızın yeni araç projelerinin tasarımını şirketlerimize vermelerine yol açmaktadır. Otomotiv sanayi bu doğrultuda bugün ulaştığı 1 milyon adetlik üretim düzeyini yeni ve büyük yatırımlarla 2 milyon adet düzeyine yükseltmenin hazırlıklarını yapmaktadır. Bu gerçekleşirse, ihracatımız 650 bin adet/14 milyar \$'dan 1,5 milyon adet/25 milyar \$'a ve istihdamımız da 250 binden 600 bin adede yükselebilecektir.

5. SONUÇLAR

Dünya'da otomotiv sektörü, gün geçtikçe gelişen ve ülke ekonomileri için önemi artan bir sektördür. Bu sektörde firmalar arası rekabet hızla yükselmekte ve buna bağlı olarak verimlilik artışı, kaynakların etkin kullanımı, idari ve teknik organizasyon gibi unsurlar büyük önem kazanmaktadır. Bu kapsamda; Ar-Ge'ye yatırım, kalite yönetimi, ana ve yan sanayi arasında işbirliğine dayanan ilişkiler, nitelikli iş gücü istihdamı, esnek üretim yöntemlerinin uygulanması ve etkin pazarlama gibi özellikler rekabette öne çıkmayı belirleyen unsurlar olmaktadır.

Otomotiv sektöründe, küresel düzeyde değişen pazar ve rekabet koşulları dünyadaki tüm üretici firmalar gibi Türkiye'deki firmaların da gelişimini etkilemiştir. Özellikle Gümrük Birliği sonrası değişen sektör, günümüzde bulunduğu durum itibarıyla ülke ekonomisine büyük katkılar sağlamaktadır.

Türkiye'de otomotiv sanayininin güçlü sermaye yapısı, yabancı ortaklıklar, güçlü yan sanayininin varlığı, nitelikli iş gücü, coğrafi konum, kalite sisteminin sağlanmış olması rekabet

açısından sektörün güçlü yanlarını oluştururken; aşırı kapasite, yetersiz ve istikrarsız iç pazar, ana ve yan sanayi arasında işbirliği eksikliği ve ithalat artışı gibi unsurlar sektörün zayıf yönlerini oluşturmaktadır. Dünya’da zamanla kendini göstermeyi başaran Türk otomotiv sektörü, gelişimini devam ettirebilmek için verimlilik, üretim, ihracat gibi birçok yönden öne geçmek zorundadır. Bu konuda dünyada hızla gelişen teknolojilerin yakından takip edilmesi, ana ve yan sanayi arasında işbirliği, teşvikler, yatırımların arttırılması gibi birçok unsur ön plana çıkmaktadır. Olumsuzlukların giderilmesi için gerekli önlemlerin alınması, sektörün genişleyip güçlenmesini sağlayacaktır.

Otomotiv sektörü bugün olduğu gibi gelecekte de Türk ekonomisi için hayati önem taşıyan konumunu koruyacaktır. Vergi gelirlerine, istihdama ve ödemeler dengesine çok büyük katkılar yapan bu sektörün daha da gelişip uluslar arası rekabet gücüne kavuşması, Türkiye ekonomisinin büyümesi açısından büyük önem taşımaktadır.

- Azcanlı, A.,(1995), Türk Otomotiv Sanayii'nin Tarihsel Gelişimi, Panel Matbaacılık, İstanbul
- Bedir, A., (2002), Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara
- Bedir, A., (1999), Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayii İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği, DPT-Uzmanlık Tezleri, Ankara
- Comite des Constructeurs Français d'Automobiles, (2006), www.ccfa.fr (Son Erişim Tarihi: 04.12.2006)
- Durak, T. (2006), Radikal Gazetesi(13.08.2006)
- Elmas, P., (2006), Otomotiv Sektör Profili, İzmir Ticaret Odası, A&G Bülten
- <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/sectoralanalysis/index.htm> (Son Erişim Tarihi: 07.08.2007)
- Kılıçkaplan, Y.,(2006), "Otomotiv Üretimnin Tarihsel Gelişimi", Gazi Üniversitesi Otomotiv Bilim ve Teknoloji Topluluğu, Ankara, <http://www.obitet.gazi.edu.tr/makale/makaleT.htm> (Son Erişim Tarihi: 13.03.2007)
- Küçükerman, Ö., (2004), Türk Otomobiliyle 50 Yıl, Mas Matbaacılık, İstanbul
- Küresel Pazarlama Kapsamında Dünya Otomotiv Sanayi ve Türkiye Otomotiv Sanayinin Durumu,(1999),T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, <http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/index.cfm> (Son Erişim Tarihi: 19.01.2007)
- Otomotiv Sanayi 2006 Genel ve İstatistik Bülteni,(2007),OSD, <http://www.osd.org.tr/raporlar> (Son Erişim Tarihi: 26.01.2007)
- Otomotiv Sanayi Sektör Raporu, (2007), İTO, Otomotiv Sanayi Sektör Raporu, <http://www.ito.org.tr/ITOPortal/SDMMain.aspx?tabid=511> (Son Erişim Tarihi: 20.02.2007)
- Otomotiv Sanayi Derneği(OSD) İstatistikleri, www.osd.org.tr(Son Erişim Tarihi: 20.03.2007)
- Özerman, E,(2004)," 2003 Yılı Otomotiv Sanayii İhracatımız ve 2004 Yılına İlişkin Beklentiler " İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi (İGEME) Dergisi, Sayı:26, Nisan, 2004, www.igeme.org.tr (Son Erişim Tarihi: 17.01.2007)
- Sector futures- The automotive sector at a crossroads, www.eurofound.europa.eu/emcc/publications/2004/sf_auto_1.pdf (Son Erişim Tarihi: 07.08.2007)

Tezer, E., (1999) “ Dünya Otomotiv Sanayii’ne Bir Bakış”, Beşinci Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu Bildiriler Kitabı, TMMOB Yayınları, Ankara

Türkiye Vakıflar Bankası Sektör Araştırmaları Serisi, (2003), “ Otomotiv Sektörü ” No:28, www.vakifbank.com.tr/earastirma/ (Son Erişim Tarihi: 21.02.2007)

Uludağ İhracatçı Birlikleri İhracat Kayıtları, www.uib.org.tr (Son Erişim Tarihi: 10.02.2007)

World Motor Vehicle Production by Manufacturer World Ranking (2005), OICA, <http://www.oica.net/htdocs/Main.htm> (Son Erişim Tarihi: 17.11.2006)

Yaz, A.D., (2006), Banka Kredisi ile Binek Oto Alımı ve Muhasebesi, www.muhasabetr.com/yazarlarimiz/dursun/004/ (Son Erişim Tarihi: 26.02.2007)

Yeltin, L.,(1999),Gümrük Birliği Çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü, İKV

2005 Yılı Değerlendirme Raporu, (2006), OSD, <http://www.osd.org.tr/raporlar> (Son Erişim Tarihi: 23.10.2006)

2006 Yılı Değerlendirme Raporu, (2007), OSD, <http://www.osd.org.tr/raporlar> (Son Erişim Tarihi: 30.03.2007)