

Otomotiv Sektör Profili

Pınar ELMAS

1.Giriş

Otomotiv sanayii, sağladığı katma değer, yarattığı istihdam ve etkileşim içinde olduğu diğer sanayii kollarıyla, ülke ekonomisindeki öncü sektörlerden biridir.

Otomotiv sanayi, demir-çelik, petro-kimya, lastik, tekstil, cam, elektrik-elektronik gibi sanayi dallarının itici gücü olması nedeniyle ülkenin lokomotif sektörlerinden biri olarak kabul edilmektedir.

Ulaştırma ve tarım sektörlerinin gereksinim duyduğu her çeşit motorlu araç buradan sağlanırken, sektör, kendi bünyesi dışında hammadde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayi, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleriyle de yakından ilişkilidir.



Birçok sektörün lokomotifi olan bu dev sektörde son yıllarda, küreselleşme, değişen pazar ve artan rekabet nedeniyle gerçekleşen şirketlerarası birleşmeler ve satın almalar sonucunda üretici firma sayısının giderek azaldığı gözlemlenmektedir.

Öyle ki sektör temsilcileri yakın bir gelecekte taşıt aracı üreten firma sayısının 5'i, yan sanayi firma sayısının ise 30'u geçmeyeceği tahmininde bulunmaktadır.

Bugün de yukarıdaki tahmine yakın sonuçlar olduğu gözlemlenmekte, 6 ülkeye ait 20 civarındaki firma, dünya otomotiv sanayiinin ve pazarının yüzde 90'ından fazlasına hakim bulunmaktadır.

Günümüz gelişmiş pazarları tarafından talep edilen çevreye ve güvenliğe yönelik standartlar ve tüketici talepleri, otomotiv sanayiini yoğun araştırma-geliştirme çalışmalarına yönlendirmektedir.

2.Türk Otomotiv Sanayi

Türk otomotiv sektörü de dünya otomotiv sektörüne paralel bir gelişme göstermekte, dünya pazarlarından hak ettiği payı almak için çalışmaktadır.



1970'li yıllarda mevzuat ve altyapısı oluşturulan Türk otomotiv sanayi, ekonomi ve ticaretteki tüm olumsuzluklara karşın, özellikle 1980'li yılların başından bu yana yaptığı yoğun atılımlar sayesinde dünya firmalarıyla rekabet edebilen bir sektör niteliği kazanmayı başarmıştır.



Özellikle üretimde ulaştığımız kalite ve nitelikli insan gücümüz otomotiv sektörümüzü, küresel pazarlar için yeni ve uygun bir üretim merkezi haline getirmiştir.

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

Sanayicimizin yabancı yatırımcılarla gerçekleştirdiği ortaklıklarla uluslararası rekabet gücüne ulaşılmış ve çok sayıda ihracat projesi hayata geçirilmiştir.

Sektör ihracatında, güçlü, standartları yüksek ve rekabetçi bir yan sanayiye sahip oluşumuz ve özellikle uluslararası teknik mevzuata hızlı ve başarılı şekilde uyum sağlamamız otomotiv sektörümüzün avantajları olarak sayılabilir.

Otomotiv yan sanayiimiz ise özellikle son 5 yıl içerisinde teknolojik olarak ileri bir düzeye gelmiş ve Batı'da faaliyet gösteren Orijinal Ekipman İmalatçılarına (OEM) üretim yapacak standartlara ulaşmıştır.

Otomotiv sanayiindeki ilerlemelere rağmen bir takım olumsuzluklar nedeniyle maalesef sektörün önü kesilmekte, iç ve dış pazar fırsatları yeterince değerlendirilememektedir.

Türk otomotiv sektörüne baktığımızda istikrarsız iç pazar koşullarının, strateji eksikliğinin, yatırım ve ar-ge teşviklerinin yetersizliğinin, yüksek vergiler ve vizyonsuzluğun otomotiv sanayiindeki gelişimin önündeki somut engeller olarak karşımıza çıktığı görülmektedir.



Otomotiv, tümüyle kayıt altında olan bir sektör olarak ülkemizin kesin vergi kaynağı olarak görülmekte ve maalesef vergiler otomobilde %64, hafif ticari araçlarda %30 gibi oldukça yüksek oranlarda seyretmektedir.

Bu oranın, Avrupa ülkelerinde %18 civarında olduğu düşünülürse, sektör vergilerinin yüksek oluşunun rekabet şansımızı oldukça kısıtladığı görülür.



Vergi gelirlerini arttırmanın vergi oranlarını arttırmakla değil, tam tersi düşürmekle mümkün olacağı, bunun için vergi gelirlerinin kısa vadeli müdahalelerle değil, orta ve uzun vadede arttırılmasının hedeflenmesi gerektiği sektör yetkilileri tarafından yıllardır dile getirilen bir husustur.

Sektör vergilerinin yüksekliğinin yanısıra son yıllarda sık aralıklarla yaşanan ekonomik krizler, ekonomimiz için büyük bir itici güç olan otomotiv endüstrimizi olumsuz yönde etkilemiş ve firmaların ihracata yönelmelerine neden olmuştur.

Ancak 1996'dan beri otomotiv sektörünün iş stratejisi, üretimin 3'te ikisi dış 3'te biri iç pazarda değerlendirilmek üzere oluşturulsa da, otomotiv sanayiinde sadece ihracatın yeterli olmadığı, iç pazarın da büyümesinin gerekli olduğu vurgulanmaktadır.

Üstelik ülkemizin nüfusu baz alındığında sektör için çok büyük bir potansiyelin bulunduğu ortaya çıkmaktadır.

Bugünün rakamlarıyla dünyada 1000 kişiye düşen motorlu araç sayısı ortalama 126 adet civarında iken ülkemizde bu sayı 93 adet olmakta ve dünya ortalamasının altında kalmaktadır.



3.Sektördeki Fırsatlar ve Riskler

Orta ve uzun vadede yüksek hedefleri ve gelişme potansiyeli bulunan Türk otomotiv sektörünün önündeki fırsatlar ve riskler sektör temsilcileri tarafından zaman zaman dile getirilmektedir.

3.a.Fırsatlar

- F** Son dönemlerde ülkemizde siyasi istikrar ve güven ortamının bulunması,
- F** Mali disiplinin devamı ve uygun vergi politikalarının uygulanması, böylece;
- F** Yatırımların arttırılması,
- F** Talep istikrarının sağlanması
- F** İyi yetişmiş insan gücümüzün varlığı,
- F** Güçlü yabancı ortaklarımızın bulunması,
- F** En son teknolojiyi uygulayan üretim tesislerimizin mevcudiyeti,
- F** Ar-ge'ye önem verilmesi,
- F** Küreselleşme,



- F** Rekabet gücünün gelişmesi,
- F** İhracatta süreklilik.

3.b.Riskler

- F** Çalışma barışının bozulması,
- F** Vergi mevzuatındaki yüksek oranlı ve sürekli değişimler ve belirsizlikler,
- F** (otomotiv sektörü mevzuattaki değişimlere hassastır. Sektörde vergilerindeki değişim talebin, talepteki değişim de üretimin yapısını değiştirmektedir.)
- F** Ar-ge mevzuatı ve konularındaki belirsizlikler,
- F** Yatırım durumundaki belirsizlikler,
- F** Hammadde fiyatlarındaki istikrarsızlık,

olarak özetlenebilir.

Sektörün başarısı için hükümet ve sektörün ileri gelenlerince etkin bir vizyon oluşturulmasının ve strateji belirlenmesinin otomotiv sanayi, devlet ve tüketicinin birlikte hareket etmelerinin gerektiği düşünülmektedir.

Bu kapsamda otomotiv sektörünün hükümetten;

- F** Pazarda istikrarlı vergi uygulamaları,
- F** Satış vergilerinde AB uyumunun sağlanması,
- F** Yeni yatırımlar için devletin mevzuattaki değişiklikleri gerçekleştirmesi,
- F** Ar-ge için verilen teşviklerin artırılması ve prosedürünün kolaylaştırılması,
- F** Aşırı stok ve ek maliyet yaratan işlemlerden kaçınılması,
- F** Bürokratik işlem ve giderlerin azaltılması,
- F** İthalatta meydana gelen artışları sınırlandıracak gerekli önlemlerin alınması

yönünde beklentileri bulunmaktadır.

Nitekim otomotiv sanayi, devlet ve tüketici üçlüsünün elele vermesinin sektörü ne denli başarılı sonuçlara ulaştırdığının en güzel örnekleri 2003 ve 2004 yıllarıdır.



Ekonomideki olumlu gelişmeler, tüketici kredilerinin düşürülmesi ve hükümetin ÖTV desteği ile 2003 ve 2004 yılları Türk otomotiv sanayiinin 2000 yılından sonraki en canlı yılları oldu.

Türk otomotiv sanayii 2004 yılında üretim ve satış rekorları kırdı.

2004'te üretim otomobilde yüzde 52'lik artışla 447 bin, toplamda ise yüzde 54'lük artışla 823 bin olarak gerçekleşti.

Ticari araçlarda ise bu rakamlar %57'lik artışla 376 bin olurken bu rakam traktörde %34'lük artışla 38 bin adete ulaştı.

Çizelge: 1-Toplam pazarın yıllara göre dağılımı

YIL	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
TOPLAM	545,7	269,0	280,1	336,9	524,5	485,1	406,7	659,1	195,1	174,9	400,4	753,7

Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği(OSD)

Toplam pazar 2000 yılındaki 659 binlik rekoru aşarak 753 bine ulaşırken, bu rakamla on yıllık ortalamanın %101.9 üstüne çıkmıştı.

İç pazar otomobilde yılı yüzde 98.7'lik artışla 451 bin adetle kapatırken, satılan otomobillerin yüzde 31'inin yerli, yüzde 69'unun da ithal olduğu dikkat çekti.

Pazar hafif ticari araçlarda 698 bini bulurken, ağır ticari araçlarda bir önceki yıla göre %34 artarak 56 bin adete ulaştı.

4.Ya İhracat?

2004 yılında ihracatta da artış gözlemlendi.

SEKTÖR	2002 TOPLAM	2003 TOPLAM	2004 TOPLAM	DEĞİŞİM (%)
Toplam Ana Sanayi	2,440,687,142	4,127,747,777	6,974,022,027	69
Otomobil	1,302,828,576	2,249,142,480	3,943,365,661	75
Otobüs	305,631,739	478,299,641	510,144,975	7
Diğerleri	832,226,827	1,400,305,656	2,520,511,391	80
Toplam Yan Sanayi	1,901,393,840	2,390,589,838	3,046,300,785	27
Aksam ve Parça	1,501,288,130	1,864,903,824	2,453,423,970	32
İç ve Dış Lastik	361,770,561	472,353,151	546,060,611	16
Akümülatör	26,160,354	33,852,753	19,099,600	-44
Emniyet Camı	12,174,795	19,480,110	27,716,604	42
Toplam	4,342,080,982	6,518,337,615	10,020,322,812	54

KAYNAK: OSD



2001 yılında 202 bin, 2002 yılında 261 bin olan taşıt araçları toplam ihracatı 2004 yılında, bir önceki yıla göre %44 artarak 518 bine ulaştı.

Bu artışın otomobilde %43, ticari araçlarda %52 oranında gerçekleştiği gözlemlenirken, traktör ihracatı ise %14 azaldı.

Çizelge:2 Otomotiv Ana ve Yan Sanayi İhracatı

2004'te taşıt araçları ve yan sanayii ihracatı %54'luk artışla 10.1 milyar doları bulurken, iç pazarda yılın ikinci yarısından itibaren düşüş yaşandı.

Bu düşüşlerin nedeni vergi yükünün 1600cc araçlarda yüzde 63'e 2000cc ve üzerindeki araçlarda yüzde 80'lere ulaşması ve ÖTV oranındaki düşüş olarak görülüyor.

5.İthalatta Neredeyse İki Kat Artış Gözlendi

Çizelge: 3 İthal Araç Satışları

TİPLER	12 AYLIK SATIŞLAR		DEĞİŞİM (%)
	2003	2004	
OTOMOBİL			
AB+EFTA/EU+EFTA	136,230	261,263	92
DOĞU BLOKU	8,707	15,395	77
UZAK DOĞU	9,072	35,1010	286
OTOMOBİL TOPLAMI	154,009	311,668	102
HAFİF TİCARİ ARAÇLAR			
AB+EFTA	43,961	81,580	86
DOĞU BLOKU	653	1,252	
UZAK DOĞU	14,844	28,074	89
HAFİF TİCARİ ARAÇLAR TOPLAMI	59,458	110,906	87
GENEL TOPLAM	213,467	422,574	98

KAYNAK: OSD

2004 yılında otomotiv ithalatı bir önceki yıla göre %98 artarak 422 bine ulaştı. Bu rakamın %102 artışla 311 bini otomobil, %87 artışla 110 binini hafif ticari araçlar oluşturdu.

2004'te otomobilde ve hafif ticari araçlarda en fazla ithalat AB+EFTA ülkelerinden gerçekleştirildi.

2003 yılında ithalatın 400 binlik toplam pazar içindeki payı%56 iken bir sonraki yıl 753 binlik pazarda %58 oranında gerçekleşti.



6.2005 tahminleri

Türk otomotiv sanayii üretim, ihracat ve satışta 2004 yılını rekorlarla kapadı.

Ya 2005?

Sektör yetkilileri, 2005 yılı için otomotiv pazarının %20 daralacağını öngörüyorlar.

Kriz nedeniyle ertelenen talep ve hayata geçirilen projeler sayesinde 2004 yılını üretim ve ihracat rekorlarıyla kapatan otomotiv sektöründe, yüksek vergiler ve yatırım oranının cazip hale getirilememesi yüzünden, bu yıl "iç pazarın yüzde 15-20 oranında daralacağı, ihracatın ise yerinde sayacağı tahmin ediliyor.



Sektör yetkilileri 2005'te, toplam 800 bin araçlık üretim, 560 bini ihracat olmak üzere toplam 650 binlik satışın gerçekleşeceğini tahmin ediyorlar.

Üretimdeki yüzde 3'lük daralma toplamda bin ya da 2 binlik düşüş yaratsa da 2004 yılında 240 bine ulaşan istihdamın bu yıl da aynı kalması bekleniyor.

7.İhracatın 12 milyar dolara çıkması bekleniyor

Sektör yetkilileri 2004'te 10 milyar dolar olan ihracatın bu yıl 11-12 milyar dolara çıkmasını beklediklerini belirtiyorlar.

Pazar büyüklüğünde geçen yıla göre daralma olsa bile, dış pazarlarda sağlam bir yer edinen Türk otomotiv sanayii için ihracat yaptığımız ülke taleplerinin stabil olduğu düşünülürse, ancak yüzde 10'luk bir büyümenin gerçekleşeceği öngörülüyor.

Otomotiv sektörümüzün, rekorlarla yoluna devam edebilmesi için yeni projelere cazip ortam yaratılması ve uluslararası firmaların yatırımlarını ülkemize çekebilmek için geniş imkanlar sağlanması gerekiyor.

Bu sayede sektör orta vadeli hedefimiz olan yıllık 1.5 milyon adetlik üretim ve 15 milyar dolarlık ihracatı yakalamamız ve bu hedefe ulaşabilmek için ana ve yan sanayilerle birlikte en az 5 milyar dolarlık yatırımı gerçekleştirmemiz mümkün.

Ancak 2004'ü başarıyla tamamlayan Türk otomotiv sektörü, 2005 yılına üretim ve satışta düşüşle başladı.



Toplam motorlu araç üretimi ise otomobil üretimindeki düşüşe bağlı olarak yılın ilk ayında yüzde 3 gerileyerek 56 bine indi.

Çizelge: 4 Motorlu Araçlar Ocak Ayı Üretimi

TİPLER	OCAK AYI ÜRETİMİ		DEĞİŞİM %
	2004	2005	
OTOMOBİL	33,281	27,235	-18
TİCARİ ARAÇLAR	21,901	26,838	23
TAŞIT ARAÇLARI TOPLAM	55,182	54,073	-2
TRAKTÖR	3,045	2,135	-30
GENEL TOPLAM	58,227	56,208	-3

KAYNAK: OSD

Sektörün otomobil üretimi yüzde 18 azalarak 27 bin 235'e gerilerken, otomobil fabrikalarının kapasite kullanım oranı da yüzde 42'ye indi.

Otomobil üretimindeki düşüşe rağmen ticari araç üretiminde artış gözlemlendi.

Geçen yıl Ocak ayında 21 bin 901 olan üretim adedi bu yılın aynı ayında %23 oranında artarak 26 bin 838'e yükseldi.

OSD'nin açıkladığı 2005 yılı Ocak ayı verilerine göre iç pazardaki toplam taşıt araç satışları geçen yılın Ocak ayına göre %38 oranında daraldı.

Ocak ayında otomobil satışları geçtiğimiz yılın aynı ayına oranla yüzde 55 azalarak 11 bin 600 adet olarak gerçekleşirken, bu düşüş yerli otomobil satışlarında yüzde 51 seviyesinde gerçekleşti.

8.Sektörün Ocak Ayı İhracatındaki Değişim

Çizelge: 5 Otomotiv Ana ve Yan Sanayii İhracatı (ABD\$)

SEKTÖR	2004 OCAK	2005 OCAK	DEĞİŞİM %
TOPLAM ANA SANAYİ	454,659,084	540,862,628	19
Otomobil	266,528,897	259,649,094	-3
Otobüs	45,452,529	20,346,816	-55
Diğerleri	142,677,658	260,866,718	83
TOPLAM YAN SANAYİ	235,980,183	258,438,350	10
Aksam ve Parça	186,353,771	210,570,975	13
İç ve Dış Lastik	49,953,494	43,680,480	-5
Akümülatör	1,545,653	1,155,575	-25
Emniyet Camı	2,127,265	3,031,320	42
TOPLAM	690,639,267	799,300,978	16

KAYNAK: OSD



OSD verilerine göre, 2005 Ocak ayında toplam motorlu araç ihracatı yüzde 2 artarak 37 bin 600'e ulaştı.

2004 yılının Ocak ayında 690 milyar dolar olan sektör ihracatı 2005'in aynı ayında %16 oranında arttı.

799 milyar dolarlık toplam ihracatın 540 milyar dolarlık kısmını ana sanayi, 258 milyar dolarlık kısmını yan sanayi ihracatı oluşturdu.

2005 yılının ilk ayında otomobil ihracatı yüzde 19 gerilemeyle 19 bin 510 adete düşerken, ticari araç ihracatta da yükseliş göstererek yüzde 46'lık artışla 17 bin 436 oldu.

2005 Ocak ayında sektördeki en yüksek ihracatı 11 bin 59 adet ile FORD OTOSAN gerçekleştirirken, bunu 10 bin 293 ile TOYOTA, 6 bin 631 ile de TOFAŞ firmaları izledi.

Taşıt araçları ve yan sanayi ihracatı 2005 yılında bir önceki yıla göre %34 artarak 952 bin olurken, toplam ihracat içindeki payı %18,9 ile sektörler arasında hazır giyim ve konfeksiyondan sonra 2. sırada gerçekleşti.

9.2005 Ocak İthal Araç Satışları

2005'in ilk ayında ithalatın 24 bin 336'lık toplam pazar içindeki payı 13 bin 65 olarak gerçekleşti.

Bu rakamın %63'ünü otomobil, %34'ünü hafif ticari araçlar oluşturdu.

2005 Ocak ithal araç satışları 2004'le kıyaslandığında otomobilde %51 düşüş gözlenirken, hafif ticari araçta %3 artış kaydedildi.

10. Yan Sanayi

Türk otomotiv yan sanayii, bugün 100 bin kişiye doğrudan, yaklaşık 750 bin kişiye de dolaylı istihdam sağlayan, çevre konusunda duyarlı, hızlı teknolojik gelişmelere ve küresel strateji değişikliklerine daha hızlı uyum sağlayan önemli bir sektör durumunda.

Otomotiv yan sanayiimiz yılda 3 milyar dolarlık ihracat ve 450 milyon dolarlık yatırım potansiyeli ile otomotiv sanayi içinde önemli bir yere sahip bulunmaktadır.

Bu kapsamda, sektör temsilcileri tarafından otomotiv yan sanayiinin gelişmesi için aşağıdaki hususların gerçekleşmesi gerekli görülmektedir,



Ana sanayi yan sanayi arasında KAZAN-KAZAN işbirliğinin kurulması,

Devletin sektörü mutlaka desteklemesi ,

Yan sanayinin AB'nin 6. Çerçeve Programından yeterli seviyede yararlanması için TÜBİTAK ve üniversitelerin öncülük etmesi ,

KOSGEB'in rekabet öncesi işbirliğinde etkin rol oynaması,

İhtisas OSB ve teknoparklarının kurulmasının ve ana sanayi ar-ge birimlerinin faaliyetlerini teknoparklarda sürdürmesi,

Sektör faaliyetlerinin ve bu konuda üniversite imkanlarının iyi olduğu bir kentimizde otomotiv dalında bir teknoloji geliştirme merkezinin kurulup faaliyete geçirilmesi.

Ancak sektör ihracatı artsa da yerli yan sanayi potansiyeli yeterince değerlendirilmediği için otomotiv yan sanayi mamul dış ticaretinin ithalat lehine geliştiği gözlemleniyor.

Son dönemlerde ana sanayinin de yan sanayiden beklentilerinin değiştiği, yan sanayi firmalarının artık üretim yeterliliği, lisans ve teknik işbirliği yapabilme ve yeni parça geliştirebilme gibi yeterliliklere sahip bulunması gerektiği biliniyor.

Global araç üretimleri nedeniyle otomotiv yan sanayimizde iş hacmi giderek artarken, yerli firmaların sermaye, eleman, bilgi ve tecrübe ihtiyaçları da büyüyor.

Ancak ne yazık ki ana ve yan sanayi arasında uzun vadeli güvene dayanan bir stratejik işbirliğinin sağlanamamış olması, yeni projelerde yer alınıp alınamayacağına dair kuşku ve sektöre yönelik yeni yatırımlar konusundaki riskler yan sanayimiz için dezavantaj oluşturuyor.

11.Sonuç ve Öneriler

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 tasarımla ilgili yetkinliklerimizin artırılması



►Gerekli teşviklerin verilmesi gerekmektedir.

Ancak sektör firmalarının ar-ge faaliyetlerine yeterince fon ayıramamaları ve ciddi bir yatırım ve ar-ge teşvik politikamızın bulunmaması sektörün en önemli sorunlarından biri olarak görülmektedir.

Firmalarımız maalesef ar-ge için teşvik alma sürecinde oldukça zorlanmaktadır.



Ülkemizde bir ar-ge teşvik müracaatının incelenmesi 1 yıl süreyi gerektirmektedir.

Bu teşviklerden kısmen yararlanma süreci 2-3 yılı bulmakta, firmaların karşılaştıkları bürokratik engeller biktırıcı olmaktadır.

Ancak teknolojiye hakim olmadan Dünya pazarlarında rekabet etmeye imkan olmadığı gerçeğinden hareketle, teknoloji yaratabilmek, bunun için ar-ge'ye önem vermek gerekiyor.



Günümüzde firmalar sanayide en yüksek katma değeri ar-ge'nin sağladığı gözönünde bulundurmak, gelir gider dengelerini kurmak ve ar-ge'ye para ayırmak zorundalar.

Ayrıca girdi fiyatlarının yüksek oluşu da sektörün önemli diğer bir sorunu olarak görülüyor.

Maalesef sektördeki girdi fiyatları, rekabet ettiğimiz ülkelerin girdi fiyatlarının üzerinde seyrediyor

Otomotiv tamamen kayıtçı bir sektör olduğundan, bu maliyet artışları rekabetçi üretim olanaklarımızı azaltıyor.

Bu kapsamda otomotiv sanayiimizde başlıca;

Devlet politikasının istikrarlı ve kalıcı olmaması,

Girdi fiyatlarının yüksek olması,

Sermaye yetersizliği,

Yabancı sermayenin oluşturduğu tehdit ve yerli etkinliğinin azalması,



Sektörün malzeme, servis ve hammadde, regülasyon, test, mamul, kontrol ve uygunluk oranları için yurtdışı firmalarına bağımlı olunması,

Ar-Ge konusunda ürün geliştirmenin ağırlıklı yer tutması, araştırma boyutunun sınırlı olması.



gibi problemlerin varlığından bahsedebiliriz.

Tüm olumsuzluklara karşın dün dar hacimli iç pazara dönük ve düşük üretimle çalışan Türk otomotiv sanayi, bugün küresel pazara yönelik yüksek üretimle çalışıyor.

Bugün ülkemiz otomotiv sektöründe 17 ana üretici faaliyet gösteriyor ve bu ana sanayilere 1296 OEM yan sanayi firması destek veriyor.

Bu durumda ana ve yan sanayiinin beraber gelişmeye özen göstermeleri, firmaların kapasite kullanımlarını optimum hale getirmeleri ve rekabet güçlerini arttırmalarının önemi ön plana çıkıyor.

Otomotiv ana sanayii, yan sanayisinin sektör içindeki önemini gözönünde bulundurmak ve yan sanayi desteği olmadan ilerlemesinin imkansız olduğu gerçeğiyle hareket etmek zorunda.

Kaynakça

- 1.Otomotiv Sanayii Derneği Web, www.osd.org.tr
- 2.Ege Bölgesi Sanayi Odası, "Otomotiv Sanayiindeki Gelişmeler Paneli" 17.02.2005
- 3.Ege Serbest Bölge (ESBAŞ) "Otomotiv Sektör Günü" notları 07.11.2005
- 4.Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD) WEB
- 5.NTV-MSNBC WEB Ekonomi, 10.02.2005
- 6.NTV-MSNBC WEB Ekonomi, 11.02.2005