



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Otomotiv sektörü, ekonomik dönüşüme en yüksek katkısı sunan sanayi dallarının başındadır. Doğrudan ilgilendirdiği alanların yanında dolaylı olarak etkilediği sektörler de çok fazladır. Bu yönü ile otomotiv sektörü, lokomotif sektör olarak tabir edilmektedir.

Sanayi Genel Müdürlüğü'nün "Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı, Nisan 2016'da yürürlüğe girmiştir. Bu kadar önemli bir sektöre dair eylem planı doğru ve gerçekçi bir şekilde oluşturulmamıştır. Sektöre ilişkin rakamlar yanıltıcı şekilde kullanılmış, gerçekçi ve doğru stratejiler belirlenememiştir.

İhracat rakamları başarı ölçütü olarak vurgulanmaktadır ancak yapılan ithalattan bahsedilmemektedir. Sektörün dış ticaret hacmi 33.8 milyar dolar olarak verilmiştir. OSD 2015 Otomotiv Sanayi Firmalarının İhracatları Tablosuna göre sektörün toplam ihracatı yaklaşık 13 milyar dolardır. Bu durumda sektörün ithalatı 20 milyar dolardır. Sektörün ihracatı büyük bir başarı göstergesi olarak öne çıkartılmakta, gerçekte sektörün kötü yönlendirilmesinden dolayı 6.6 milyar dolar dış ticaret açığı verdiğinden bahsedilmemektedir. OSD Motorlu Taşıt Aracı Üreten Firmalar ve 2014 kapasiteleri incelendiğinde Türkiye'de otomotiv sektörünün ancak % 54 ünde Türk sermayesi karar alabilme ve yönetme yetkisine sahiptir. Avrupa Birliği'nde otobüs üretiminde birinci olduğumuz belirtilmektedir. Bu üretimin % 53 ü, tamamı yabancı sermayeli iki şirket tarafından motor, vites kutusu, diferansiyel ithal edilerek Türkiye'de yapılmaktadır. Otobüs üretimi emek yoğunudur, Avrupa'da üretmek pahalıdır. Yüksek katma değer yaratan parçalar ithal edilerek, düşük katma değerli kısım Türkiye'de üretilmektedir. Otomotiv sektöründe doğru değerlendirme yapılabilmesi için üretim adetleri değil sektörün ülkemizde yarattığı katma değer değerlendirilmelidir.

Otomotiv sektöründe maliyetleri etkileyen en önemli faktör üretim hacminin büyüklüğü ve yüksek oranlı kapasite kullanımıdır. Üretim hacmi büyüdükçe maliyetler düşer. 1997-2014 yılları arasında en düşük kapasite kullanımı 2001'de %29, en yüksek kapasite kullanımı 2007'de % 86 dır. On sekiz senenin ortalaması ise %62 dir. Sektörde genellikle kapasite kullanım oranı düşüktür. Bunun en büyük sebebi yüksek vergilendirme ile iç pazarın küçültülmesidir. Ürünler çifte vergilendirmeye tabi tutulmaktadır. ÖTV ve KDV'nin düşürülmesi pazarı büyütecek, yatırımlar ve verimlilik artacak, maliyetler düşecek, üretim artacağı için de yeni iş sahaları açılacak, işgücü kullanımı artacaktır. Otomotiv sektöründe en büyük yatırım pazarın büyütülmesidir.

OSD Otomotiv Sanayi Yatırımları incelendiğinde, yerlileştirme yatırımları % 0.58, kapasite artırma yatırımları % 10.9, buna karşılık yeni model yatırımları ise % 72.8 dir. Yani teşvik sistemi katma değeri yükseltici yerlileştirme yatırımlarını yaratmamış, mevcut üreticilerin yeni modeller geliştirmesini sağlamıştır.

Yerli marka araç üretimi için altyapı hazırlamak, yerli markayı teşvik etmek doğru bir stratejidir. Türkiye'de ilk defa, % 100 Türk sermayeli bir otomotiv şirketi tamamen yerli taksi projesiyle, New York Belediyesi tarafından açılan ihalede yerli iki taksi modelinden biri seçilmiştir. Bu proje, firma desteklense ve alım garantisi olan bir pazar oluşturulsaydı, firma projeyi hayata geçirir, Türkiye de yerli markasını yaratmış olurdu.



Şu anda Türkiye yabancı şirketlerin, markalarını ucuz işgücü sebebi ile ürettikleri ülke konumundadır. Türkiye'de üretilen ürünler kendi ülkelerindeki pazarlama organizasyonları tarafından dağıtılmakta, kazancın büyüğü dışarda kalmakta. Türkiye bir anlamda ucuz kalifiye işgücünü satmaktadır. Ancak bu sürekli devam edebilecek bir üretim modeli değildir.

Yukarıda açıklanan nedenlerle otomotiv sektörünün sorunları ile bu sorunların çözümlerinin tespit edilmesi amacıyla Anayasa'nın 98. ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104. ve 105. Maddeleri gereğince meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

S. T. -
Seydi Şekher
İST

Orhan SARIKAL
Bursa Mu.
Çankaya

Karın Arslan
Denizli
Tantekin

Mahmut Taz
T.B.M.

Tahsin TARHAN
Kocaeli Milletvekili

Çankaya

Ömer Fethi Güner
Niğde Mu.
Çankaya

Dr. CEYHAN İRGİZ
Bursa Mu.
Çankaya

Kemal Zeybek
Samsun

Mustafa Ali BALBAY
Izmir Mu.

Bülent Y. Bektaşoğlu
Giresun

Özge Kaan SAHİ
İstanbul

Erkan Aydın
Bursa Mu.
Çankaya

Kadim Durmuş
Tokat

Ali AKYILDIZ
Sivas Mu.
Elif Doğan Torkmen
Adana

Melike Başmacı
Denizli

SERDAR KUYUKÇUOĞLU
Mersin



525 Sayılı Meclis Araştırması Önergesinin İmza Çizelgesi

Adı Soyadı	Seçim Bölgesi	İmza
ONURSA ADIGÜZEL	İstanbul	
Geli Anne	KAYSERİ	
Nurhayat Altın Karşel	Bursa	
M. Hüsnü Roğlu	Konya	
Gökay YEDERİ	İst.	
Canan YEREN	Rehmanlı	
Ali Yılmaz	Denizli	
Haydar AKAR	Kocaeli	
M. Kerem Erkek	Şanlıurfa	
Mehmet GÖKBAĞ	G. Antep	
Mahmut Tural	İst.	
Devrim KÖK	Ankara	
Hüseyin Yıldız	Aydın	
Gaye Uslu	Eskişehir	
A. Senar Ayar	İstanbul	
ÖZKAN YALIN	Uşak	

