

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA**

Türkiye ihracatının öncüsü olan otomotiv sektörü, demir-çelik, petro-kimya, savunma, lastik ve plastik, dokuma, cam, boya, elektrik ve elektronik gibi temel sanayi dallarında başlıca alıcı ve sanayi sektörlerindeki teknolojik gelişmenin de sürükleyicisidir. Bununla birlikte Türkiye otomotiv pazarı, 2018 yılında yüzde 35, 2019 yılında yüzde 6 ve 2020 yılının Ocak-Mayıs ayları arasında yüzde 34 oranında küçülmüştür. Ayrıca 1997 yılından beri sektöre doğrudan yabancı sermaye yatırımı gelmemiştir.

Son üç yıldır devam eden bu daralma konjonktürü karşısında gerekli önlemlerin alınmaması ülke ekonomisini ciddi ölçüde etkilemiştir. Bu bağlamda; otomotiv sektörünün geleceğini planlayarak uygun politik tercihlerin saptanması ve var olan sorunların kapsamlı bir şekilde incelenmesi yapılarak çözüm önerilerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 ve TBMM İktüzüğünün 104 ve 105. maddeleri uyarınca meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

**Tahsin TARHAN**  
**Kocaeli Milletvekili**

Kadim Durmaz  
Tokat TR

Palet Langley  
Pence

Anteje m.v.

TACETTİN BAYIR  
İZMİR MU

Subman ingin  
Muda itu

Türker Özcan Ömer Behti Qasr  
 Bursa MÜ 17 de

~~Agbaba~~  
Veli Agbaba  
Malabya Mr

Mahmet ~~Özler~~  
Burdur mu

Baka Dhrin  
Omange Mr.  
R. M. M.

Othman SARIBAC  
Bursa  


Ahmet Akın  
Balıkesir!

SİBEL ÖZDEMİR  
İstanbul  


Bayam Hilman  
Gubernur

Handwritten signature: *Nezdet Gündoğdu*

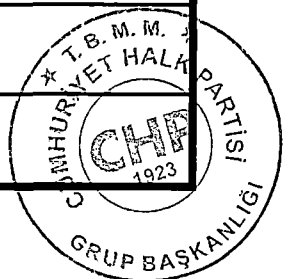
Stamp: **CHP** (Cumhuriyet Halk Partisi) 1923

Text: **Nezdet GÜNDOĞDU**  
**Kırklareli Milletvekili**

Handwritten signature: *Nezdet Gündoğdu*

19.12. Sayılı Meclis Araştırma Önergesinin İmza Çizelgesi

| Adı Soyadı           | Seçim Bölgesi  | İmza |
|----------------------|----------------|------|
| İsmail Kaya          | Geridevler     |      |
| Özgür Ceylan         | Gazakale       |      |
| Nelise Horaph        | Sarıyer        |      |
| Candan Yıldırım      | Tekirdağ       |      |
| Alper Arslan         | Marmara        |      |
| Pınar Kaya           | Kırklareli Mh. |      |
| Özcan Pınar          | İzmir Mh.      |      |
| Mahmut Tural         | TST            |      |
| Serkan Topal         | Haray          |      |
| Ali Hüseyin HAKVERDİ | ANKARA         |      |
| Ali Seker.           | İstanbul       |      |
|                      |                |      |
|                      |                |      |
|                      |                |      |
|                      |                |      |
|                      |                |      |
|                      |                |      |
|                      |                |      |
|                      |                |      |
|                      |                |      |
|                      |                |      |
|                      |                |      |



## GEREKÇE

Otomotiv Sektörü, sahip olduğu yüksek katma değer oranı, teknoloji üretimini zorunlu kılması, geniş bir yan sanayi ağı oluşturmaları, dışa bağımlılığı ve dış ticaret açığını azaltmasının yanı sıra pek çok sektöre girdi sağlayan, tetikleyici güce sahip lokomotif bir sektördür.

Geçtiğimiz yıllarda sürekli artış gösteren küresel otomotiv üretimi 2018 yılında durağanlaşmış ancak Türkiye'deki kayıp ciddi boyutlara çıkarak, 2018 yılında otomotiv pazarı yüzde 35 gibi dikkate değer bir oranda daralmıştır. Böylelikle, ülkemiz otomotiv sanayinin küresel üretim ve pazardan aldığı payda gerileme yaşanmıştır.

2019 yılında da pazardaki gerileme devam etmiştir. 2019 yılında toplam üretim, bir önceki yıla göre yüzde 6 azalarak, 1 milyon 461 bin adet olarak gerçekleşmiştir. Otomobil üretimi ise yüzde 4 azalarak, 983 bin adet olmuştur. Türkiye otomotiv pazarı 2019 yılını, bir önceki seneye göre yüzde 23 azalarak 491 bin 909 adet seviyesinde kapatırken, otomobil pazarı ise yüzde 20 daralarak 387 bin 256 adet ile yılı tamamlamıştır. Baz etkisi dikkate alındığında toplam otomotiv pazarının 2019 sonu itibarıyla 2017 yılına göre yüzde 50 daraldığı söylenebilir.

2019'daki gerileme ticari araç üretimi ve ihracat rakamları bakımından da söz konusudur. Ticari araç grubu üretiminde 2019 yılında yüzde 9 oranında azalma yaşanmıştır. Bu dönemde hafif ticari araç üretimi yüzde 8, ağır ticari araç üretimi ise yüzde 18 kadar azalmıştır. 2018 ile karşılaştırıldığında 2019 yılında ticari araç pazarının yüzde 33 oranında azaldığı görülmektedir.

Sektördeki gerileme ihracat rakamlarına da yansımıştır. Toplam otomotiv ihracatı 2019 yılında, bir önceki yıla göre adet bazında yüzde 5 azalarak, 1 milyon 252 bin 586 adet olarak gerçekleşmiştir. Otomobil ihracatı ise yüzde 5 oranında azalarak 828 bin 744 adet olmuştur. Bu dönemde ihracat Dolar bazında yüzde 3 azalırken, Euro bazında ise yüzde 2 artmıştır.

2018 ve 2019 yıllarında daralan piyasa COVID-19 kaynaklı pandemin de etkisiyle 2020 Ocak-Mayıs ayları arasında da ciddi ölçüde küçülmüştür. 2020 Mayıs ayı verilerine göre, otomotiv sanayi üretim hacmi yıllık yüzde 31 düşüşle 63 bin adete gerilerken, yılın ilk beş ayındaki üretim hacmi yüzde 34 düşüşle 415 bin adete gerilemiş durumdadır. Sanayinin Mayıs ayı ihracat hacmi yüzde 60 düşüşle 44 bin adete gerilerken, ilk beş ay ihracat hacmi yüzde 38 düşüşle 331 bin adete düşmüş durumdadır.

Bu yılki toplam rakamlara bakıldığında olumsuz tablo tüm açıklığıyla ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki, 2020 yılı Ocak-Mayıs döneminde toplam üretim yüzde 34 toplam



otomobil üretimi yüzde 31, hafif ticari araç üretimi yüzde 40, ağır ticari araç üretimi ise yüzde 40 oranında azalmış durumdadır.

Üretimdeki düşüş ihracatı da etkilemiştir. 2020 yılı Ocak-Mayıs döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre, toplam otomotiv ihracatı adet basında yüzden 38 oranında, otomobil ihracatı ise yüzde 35 oranında azalmıştır. Bu dönemde, toplam ihracat 331 bin 391 adet, otomobil ihracatı ise 232 bin 781 adet düzeyinde gerçekleşmiştir. Gerçekleşen bu net gerileme sağlanan döviz getirisini de olumsuz etkilemiştir. Bu bağlamda 2020 yılı Ocak-Mayıs döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre, toplam otomotiv ihracatı dolar bazından yüzde 33, Euro bazında ise yüzde 31 kadar azalmış durumdadır.

Sektördeki gerileme hem yeni yabancı sermaye girişlerini durdurmuş hem de ülkede mevcut sanayi tesisleri üretimi sonlandırma kararı almıştır. Bilindiği üzere Türkiye otomotiv sektörüne ilk doğrudan yabancı sermaye yatırımı 1959 yılında Ford firması tarafından yapılmıştır. Bu yatırımı 1967 yılında Mercedes, 1968 yılında Fiat, 1969 yılında Renault, 1994 yılında Toyota, 1997 yılı ortasında Hyundai ve son olarak 1997 yılı sonunda Honda'nın açtığı tesisler izlemiştir.

1997'den beri Türkiye otomotiv sektörüne doğrudan yabancı sermaye yatırımı gelmemektedir. 2000 yılında İzmir Torba'da faaliyet gösteren Opel fabrikası kapanmıştır. Honda ise Kocaeli Gebze'deki fabrikasını 2021 yılında kapatacağını duyurmuştur. Volkswagen Grubu ise Manisa'da kurmayı planladığı fabrika yatırımının iptal olduğunu açıklamıştır.

Yan sanayi ve tedarikçileri ile birlikte sanayi istihdamının yaklaşık %15 ini oluşturan otomotiv sektörünün elde ettiği yeri koruyabilmesi ve ilerlemesi için dünya genelinde başlayan dönüşümün içinde yer alması gerekmektedir. Küresel otomotiv sektörünün içinde olduğu yeniden yapılanma sürecinde elektrikli araçlar, bağlantılı araçlar, akıllı ulaşım sistemleri ve otonom araçlar olarak öne çıkmaktadır. Türkiye otomotiv sektörü için teknoloji desteğiyle hayata geçirilecek, yenilikçi ve katma değeri yüksek çözümler önem taşımaktadır.

Dünya genelinde yaşanan dönüşümün içinde bir an önce yer alınmazsa, Türkiye ekonomisi için olağanüstü önem taşıyan bu sektörün geleceğinin risk altında olduğu açıkça görülmektedir. Türkiye otomotiv sektörünün geleceğini planlayarak, uygun politikaların belirlenmesi, var olan sorunların kapsamlı incelemesinin yapılarak çözüm önerilerinin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105. maddeleri uyarınca araştırması açılmasını arz ederiz.

