



RAPOR

"BEDELSİZ OTOMOBİL İTHALATI"

Hükümet tarafından açıklanan Kaynak Paketiyle gündeme gelen Bedelsiz Otomobil ithalatı sonrasındaki tartışmalar bir kez daha Türkiye Otomotiv Sanayinin durumunu ve Otomotiv Sanayine sağlanan imtiyaz ve teşviklerin verimli bir şekilde kullanılmadığı gözler önüne sermiştir,

Konuya ilişkin olarak Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği tarafından hazırlanan rapor aşağıda sunulmuştur.

TÜRKİYE OTOMOTİV SANAYİİ VE BEDELSİZ İTHALAT SORUNU

Son günlerde yoğun bir tartışmaya neden olan bedelsiz ithalat konusu, REFAH YOL Hükümetinin ekonomik sorunları aşmak ve kaynak bulabilmek amacıyla, 31,7,1996 tarihinde açıkladığı "Kaynak Paketi"nde yer alan ve yurtdışında çalışanlarla ilgili "50 bin markı 1 yıl süre ile yatırımlara, kullanmaları için bedelsiz otomobil ithal etme imkanı sağlanacaktır" ifadesi ile kamuoyunun gündemine gelmiştir.

Sorunu tam olarak ortaya koyabilmek ve sağlıklı çözümler üretebilmek için Türkiye Otomotiv Sanayinin gelişimini kuruluş yıllarından günümüze kadar ortaya koymak gerekmektedir, Türkiye Otomotiv Sanayii 1960'lann ikinci yarısında ithal ikameci kalkınma modeli çerçevesinde,

ithal teknolojiye dayalı ve iç pazara yönelik olarak kurulmuştur.

Üretimlerini 1980'lere hatta 1990lara kadar bu modele dayalı olarak sürdürmüştür. Bu durum üretim ölçekleri küçük ve verimsiz tesislerde, yüksek maliyetli ve düşük kalitede üretime yol açmıştır. Dünya pazarlarında rekabet edebilen, ileri teknolojiye uygun ölçeklerde üretim ve tüketim potansiyeli yaratan sanayi yapısı ise oluşturulamamıştır. 1980 yılında "serbest" pazar ekonomisinin, küresel entegrasyonun ya da ihracata dayalı ekonomik büyüme modelinin benimsenmesi ile otomotiv ana sanayiinde üretim %252, yan sanayiinde ise %700 artış sağlanmıştır. Ancak, özellikle ana sanayiinde beklenen düzeyde bir ihracat potansiyeli yakalamamıştır,

1990'dan günümüze kadar üretim ana sanayiinde %33.7, yan sanayiinde %91 artmıştır. Yabancı yatırım sayısı ise 1987'de toplam 26 iken, 1996'da 100'e çıkmıştır. Ancak, özellikle ana sanayiinde model değişimlerine bağlı olarak ortaya çıkan ithalat artışları ve gerekli yatırımların yapılamamasından dolayı halâ ciddi bir dış ticaret açığı söz konusudur.

AB ile entegrasyon sürecinde Türkiye otomotiv sanayiinde yaşanan değişimler ise uluslararası eğilimlerle birlikte düşünülmeli ve değerlendirilmelidir, Otomotiv sanayii açısından AB bloğu içinde en



önemli gelişme, AB ile çerçevesinde Japonya ve Güney Kore firmalarının yeni yatırımlarının artması olmuştur.

Uluslararası firmalar arasında pazarın paylaşımı rekabeti artırmakta ve bu durum gelişmiş ülkelerde otomotiv sanayii ürünlerine olan talep doygunluğu ile birleşerek Türkiye gibi potansiyel pazarları önemli konuma getirmektedir.

Bütün bu gelişmeler bir bütünlük içinde değerlendirildiğinde, uluslararası otomotiv sanayiinin, küresel ölçekte hem ana hem de yan sanayii olarak üretim ve dağıtımında, bölpsel iş bölümlerine giderek rasyonel ölçekleri yakalama müceddesi verdiği görülmektedir.

Diğer taraftan, AB ile Gümrük Birliği kararı doğrultusunda yan sanayii koruma oranları düşürülmüş iken uluslararası rekabet gücüne sahip ama, yerli yan sanayii üretimi olarak sadece otomobil sanayiinde Toyota, Mazda, Honda, Hyundai de henüz yan sanayii olmayan yeni model üretimini teşvik etmiş ve yan sanayii ithalatının daha da artmasına neden olmuştur.

Dolayısıyla, hükümetin bedelsiz ithalat rejiminde yapmayı düşündüğü değişiklikleri bütün bu gelişmeler ve otomotiv sektörünü bekleyen sorunlarla birlikte değerlendirmek gerekiyor,

* Sektörde 16 üretici, 30 yetkili ithalatçı distribü-

tör, 1000 yan sanayi firması, 2500 adet yerli ve ithal oto bayisi bulunmaktadır,

- * Ana sanayi, yan sanayi, bayi, servisler ve distribütör ithalatçılardan oluşan otomotiv sektörü, bugün 300 bin kişilik bir işgücüne ve 20 milyar dolarlık bir yatırıma sahiptir. Bedelsiz ithalat, bu sektörde yetişmiş yaklaşık 100 bin nitelikli işgücü birikiminin yetirilmesine ve işsiz kalmasına yolaçacağı gibi yatırımların da durmasına neden olacaktır,
- * Özellikle teknoloji transferi ve gelişimi açısından diğer sektörlerle öncülük eden otomotiv sanayii yatırım ve üretimin durması ile diğer sanayileri de olumsuz yönde etkileyecektir.
- * Otomobil satışlarında alman %41-64 arasındaki vergilerin, kullanılmış otomobil ithalatında düşük olmasından dolayı ise devletin önemli oranda vergi kaybı olacak ve haksız bir rekabet yaratacaktır,
- * Tüketici hakları ile ilgili kurumlar işlevlerini yerine getiremeyecek, bu araçlarla ilgili bakım, onarım ve teknik sorunlar için sorumlu kurumlar bulunamayacaktır. Ayrıca, yıpranmış ve kullanılmış bu otomobillerin servis ve bakımı

için gerekli parça ve diğer girdiler için yapılacak ithalat yeni döviz ihtiyacı doğuracaktır. Kayıtlı ekonomi olarak yürüyen bu sektörde, kayıt dışı ekonomiye geçiş yaratılacak ve Türkiye Avrupa'nın hurdalığına dönecektir.

Sonuç olarak;

Sorunun bu aşamaya gelmesinde Hükümetin yanlış tercihleri ve politikaları kadar otomotiv sanayii üreticilerinin de sorumlulukları bulunmaktadır. Yıllardır gümrük duvarlarıyla korunmanın ve iç pazarda oluşturdukları tekelci yapının avantajlarını kullanan ve dünya pazarlarında rekabet gücünün artırılması yönünde yeterli çabayı göstermeyen otomotiv sanayii üreticileri Gümrük Birliği'ne de gerekli hazırlığı yapmamışlardır, Önceleri Gümrük Birliği'ne karşı çıkmışlar, daha sonra ise Hükümet ve AB üzerinde yoğun baskılarda bulunmuşlar ve AB'den kullanılmıyş araçların "bir süre için" sanayi mallarının serbest dolaşımının dışında tutulması tavizini, ayrıcalığını elde etmişlerdir. Dolayısıyla, otomotiv sanayinin güçlenmesi yönünde önlemlerin alınması ve tüketici haklarının korunması için hem hükümetlere hem de otomotiv sanayii üreticilerine büyük sorumluluklar düşmektedir.

■