

Otomotivde yerlileştirme sorgulanmalı

● Süleyman Dilsiz / İş Geliştirme Uzmanı



tomotiv sektörünün rekor haberlerine basında her gün rastlar olduk. En son okuduğum haber; 2010 yılına kadar Türkiye'nin otomotiv üretiminde 2 mil-

yonlu rakamlara yaklaşıacağı ve Avrupa'nın ilk 3 ülkesi arasına gireceği belirtildi. Geçtiğimiz yıl 14,5 milyar dolar ihracat gerçekleştirmiş ve bu yıl da 20 milyar dolar olacağı tahmin edilmekte. Bir diğer önemli haber de; 13 Nisan tarihli ve 26492 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Yatırım Teşvik Tebliği idi. Bu tebliğin amacı, dünya otomotiv devlerinin yeni model üretiminde Türkiye'yi tercih etmesini sağlayabilecek avantajlar sunmak. Otomotivde yeni model üretimi için ithal edilen yedek parçalardan gümrük vergisi alınmayacak. Bu tebliğle, yatırım ve yeni model üretimine yönelik araç yatırımlarında aksam ve parçaların ithali gümrük vergisinden muaf tutulacak. Bölgesel ve sektörel kısıtlamalarda göz önüne alınarak proje bazında yapılacak değerlendirmeler sonucunda, teşvik edilen kullanılmış makine ve ekipmanlar teşvik belgesine bağlanarak destekten yararlanabilecek. Kullanılmış komple tesisler müstearlıkça değerlendirilip, teşvik belgesi kapsamında ithal edilebilecek. Ancak burada sıkıntı teşviğin sadece yeni model üretimini kapsaması. Kapasite arturumuyla ilgili yatırımlar ve mevcut modellerin yenilenme yatırımlarını içermemekte. IMF'nin sıkı para programına rağmen, el altından bu tür teşviklerle sektörün desteklenmesi sevindirici. Ancak kalıcı teşvik, yüksek ithal malzeme oranının yerlileştirilmesi ile alternatif tedarik kolaylıklarını ana sanayiye sunarak, maliyet avantajı sağlamak, daha kalıcı ve ciddi rekabetçi avantaj oluşturacağı düşüncesindeyim.

Bu ekseninde değerlendirirsek, yapısal problemler;

1. Ana sanayinin ithal malzeme oranının Fransa'da yüzde 5, Almanya'da 12, İtalya'da 12, İngiltere'de 18, Japonya'da 6, G. Kore'de 0,4 iken Türkiye'de 70 olması dikkat çekici.

2. Türk otomotiv yan sanayinin bir aracın

yüzde 92'sini üretebilme yetkinliğine rağmen, yüksek ithal malzeme oranı ve pazar içindeki satışlarda ithalin payının yüzde 45 olması da sorgulanması gerekmektedir.

3. Ana sanayinin ithal malzeme kullanım oranının 80 olan firmayla 30 olanın aynı teşvik kapsamında değerlendirilmesi yerlileştirmenin sunabileceği faydanın yeterince benimsenmediğinin ve teşvik edilemediğinin kanıtı.

4. Diğer taraftan her ne kadar sektörde döviz paritelerinin önemli etkileri gözlemlense de, ihrac edilen taşıt sayısında veya ekipmanında miktar artışı olmasında rağmen parasal değerde düşüş olması cari açık açısından önemli.

Ele aldığımız problemler paralelinde yerlileştirmeyi bir sosyal sorumluluk projesiyle ilgili sivil örgüt ve sanayicilerle üniversitelerin bilimsel araştırmalarıyla ele almayı öneriyorum.

Projele amaç; yan sanayi yetkinliğini ve atıl kapasitesini ele alarak, ithal edilecek malzeme oranının gelişmiş ülke düzeyine çekerek, kalıcı ihracat döviz gelirleri sağlamaktır. Yerlileştirmeyi ürün geliştirme politikalarına mesnet oluşturarak, daha çok modelin ülkemizde üretilmesini, kalıcı rekabetçi avantaj sağlamak ve yerlileştirmeyi ülke gündemine taşımaktır.

Otomotivde yerlileştirme, ülkelerin AR-GE altyapılarının ve devlet-sanayici işbirliklerinin inşası, sürekliliği ve diğer sektörlerle model oluşturabilecek önemli bir sektör. Yerlileştirme yatırımlarında önemli bir parametre üretim adetleridir. Türkiye önümüzdeki yedi yıl içinde toplam 33 yıllık toplam üretimini aşacağı tahmin edilmekte. Ülkemizde özellikle hafif ticari araç üretiminde kapasitesi ve yan sanayinin yetkinliği yerlileştirme çalışmalarını için çok elzem.

Bu proje ile taşıt ve parça dış ticaretinin zaman içindeki değişimi irdelenmeli. Taşıt aracı cinsine, ülkelere, parça ve aksamda GTİP numaralarına göre ithalat ve ihracatın verilerinin çıkarılması ve yıllar içindeki değişimin değerlendirilmesi ve hangi araçlara ilişkin olarak hangi parçaların ithal edildiğinin belirlenmesi önemli. İthal edilen parçaların Türk yan sanayinin güçlü olduğu yani Türkiye'de kolaylıkla üretilen ancak ithal etmek zorunda olduğu

parçalar belirlenip, yurtiçinde üretilmesinin işletme maliyeti ve ihracatının gelir analizleri ithal malzemenin kıyası da ele alınmalı.

Savunma sanayiinin altyapısını oluşturan, kayıtdışının neredeyse hiç olmadığı bu sektörle Sanayi Bakanlığı'nın SANTEZ, AB'nin 7. Çerçeve Anlaşması kapsamında bu projeyi fonlayıp, yerlileştirmenin ilk önce otomotiv sektörü için, sonrasında da, tekstil, beyaz ve kahverengi esya vb. diğer montaj ağırlıklı sektörler için ele alınması kalıcı sinerji barındırmakta. TİM, KOSGEB, Sanayi Bakanlığı, TAY-SAD, Dış Ticaret Müsteşarlığı ve üniversitelerin katılımıyla geliştirilecek bu sosyal sorumluluk projesiyle değer zinciri oluşturulabilir. Geleceğin önemli pazarlarından olan Rusya, Orta ve Doğu Avrupa'ya yakınlık avantajı, Çin otomotiv markası Chery'nin ülkemizde yatırım için harıl harıl araştırdığı, Hyundai, Toyota'nın yeni model, Proton, Daewoo, VW ve PSA gruplarının yeni yatırım karar arifesinde oldukları dönemde bu proje daha da önem kazanmaktadır.

Ana sanayinin konuşlandığı Macaristan, Slovakya, İran, Rusya, Romanya ve Çek Cumhuriyeti'ne yakınlık avantajıyla sunabileceği yeni geliştirdiği ürünlerle gelecek Türkiye'sinin sanayi altyapısını oluşturabilecektir. Kalıcı katma değerle, sektörün yapısını montaj yapısından, parça üretene, geliştiren yapıya büründürülecek ve ithal malzeme oranı yüzde gelişmiş ülkeler düzeylerine çekilebilecektir.

Acaba otomotiv sektöründe yerlileştirme altyapısını sorgulayarak, üniversite-sanayi işbirlikleri ile sanayi altyapısını geliştirebilecek midir? Örneğin; Sabancı Üniversitesi'nde malzeme, YÜTÜ'de motor, İTÜ'de elektrik ve ateşleme, Hacettepe'de aksam ve hareket sistemleri, ODTÜ'de klima ve bilgisayar sistemleri, Ege'de tekstil, Uludağ'da cam laboratuvarları kurarak, bölgesinin ve dinamik sektörünün testlerini yapan, ürünlerini geliştiren, akredite, uluslararası referans alınan laboratuvarları bu sayede kurabilecek midir? Hem de onca ortak laboratuvar kurma desteği ve AB hibe programları varken.

Acaba Türkiye bunu başarabilecek midir? Yoksa montajla, kısıtlı katma değeri ile ihracatı yoksullaştırmaya devam mı edecektir?