

# Otomotiv ve yan sanayiinde yaşanan gelişmeler

## ● Mehmet ÖZKELEŞ

Hür Sanayici ve İşadamları Derneği (HÜRSİAD) Yönetim Kurulu Üyesi ve Gaziantep Genç İşadamları Derneği (GAGİAD) Yön. Kurulu Üyesi

Ülkemizin dünya ve AB ekonomisiyle yaşamakta olduğu entegrasyon süreci otomotiv ve yan sanayi üreticileri açısından şartları daha da olumsuz hale getirdiği yönündeki açıklamalar çeşitli çevrelerce belirtilmektedir. Tüm dünyada ulusal sanayilerin gelişimi için uygulanan koruma duvarları ülkemizde uygulanmamaktadır. Bunun yerine yaşanan Gümrük Birliği süreci ve uygulamakta olan ithal ikameci politikalar, Türkiye'de sanayi yapısal sorunlarını artırmış, gerekli toplumsal faydalar oluşmasına engel olmuştur. Ülkemiz açısından otomotiv ve yan sanayiinin ana problemlerini doğru değerlendirmek ve doğru tespitlerde bulunabilmek ancak sektörün dünyadaki ve yereldeki konumlarının ve aralarındaki organik ilişkilerin doğru tespit edilmesi ile olanaklıdır.

Türk otomotiv sanayii ve yan sanayiinin pek çok açıdan Türk ekonomisi içinde lokomotif sektör konumunda olduğunu, sektörün gerek yarattığı katma değer, gerek doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve ithalata yönelik döviz tasarrufu gücü oranında dış ödemeler dengesi üzerinde sağladığı pozitif katkılar, gerekse sektörün içinde yer alan üretici işletmelerin ödedikleri ve sektör ürünlerinin satışlarından elde edilen vergi gelirleri ile devlet bütçesi içinde önemli bir yer tuttuğunu ifade edip, sektörün içinde bulunduğu olumsuz koşulların giderilmesi için belirlenen sektörel ihtiyaç ve beklentileri ise aşağıdaki şekildedir.

Ülkemizdeki otomotiv ve yan sanayiinin problemlerini 5 ana başlıkta toplamak mümkündür. Bunlar;

1- Gümrük Birliği mevzuatı ve AB uyum süreciyle GATS anlaşmalarında tarife

dışı engellerin konamaması ve uygulanan yanlış ithalat politikaları,

2- İç pazara yönelik üretim, uluslar arası şirketlerin ülkemizde bu alanda yaptığı yatırımlar ve bu yatırımlara ilişkin mevzuatla beraber artan kapasite sorunu ve düşük kapasiteyle çalışma,

3- AR-GE çalışma ve yatırımlarının yeterli olmaması ve bu alana aktarılan kaynağın dünya ortalamasının çok altında olması,

4- AB ile entegrasyon sırasında karşılaşılabilecek çokuluslu şirketlerin, seri üretimi, uygun rekabeti, düşük maliyetle üretimi, ürünün yüksek kalitesi, her yıl değişik modellerle piyasaya girmesinin ve kullandığı teknolojik yeniliklerin yarattığı avantajların yerli şirketleri olumsuz etkilemesi,

5- Eğitim kalitesindeki olumsuzluklar, üniversite-sanayi ilişkilerinin sağlıklı ve yeterli olmaması, üretim dışı kar faaliyetleridir.

Ülkemizde uluslararası sermaye ile mali entegrasyon yaşanan yerli otomotiv sanayii ve yan sanayiinde, siyasal ve ekonomik krizlerin yarattığı kapasite problemleri dolayısıyla yan sanayie de yansımaktadır. Özellikle uygulanan ekonomik ve siyasi politikalar sonucunda yerli üreticilerin yabancı ortaklıklara zorlanması, yüzde 50'lere varan ithalat hacimleri ve ürün çeşitliliği sonrasında iç pazarda yaşanan kapasite aşımı, sonrasında yan sanayide yaşanan kapasite düşümü, yerli malzeme kullanma oranlarının giderek düşmesi, lisans problemleri, AR-GE ve malzeme maliyeti gibi faktörler sektörün başlıca sorunlarını oluşturmaktadır.

Otomotiv ve yan sanayi sektöründe iç pazar kadar ihracata yönelik üretim de büyük önem taşımaktadır. Ancak ihracata yönelik üretim planlaması yapabilmek için en az 5 yıllık bir öngörü gerekmektedir. Ülkemizde daha yeni yeni siyasal ve ekonomik istikrarın oluşması, sektöre yönelik stratejik planlamanın bulunması, yan sanayide yerli

parça kullanım oranının giderek düşmesi, ana ve yan sanayide yabancı sermaye miktarının artması ulusal otomotiv sanayiinin oluşumundan ve varlığından bahsetmeyi mümkün kılmaktadır. Artık ana sanayinin emrinde ve yanında bir yan sanayi, uluslararası pazarda ise (otomotiv ve etki- leştiği alanlarda) tüm sektör- lere üretim yapabilen; her alanda teknolojik yapısı (makine, insan, taşıt, vb.) son derece güçlü, değişen talebe uyum sağlayabilen bir KOBİ yapısı oluşturularak, ülkemiz sanayisi için "ulusal teknoloji üretimi" gündeme getirilmelidir.

Küreselleşen sektörde kalite, fiyat ve teslimat performansı ile dış satım kabiliyetini ispatlamış olan Türkiye'de kurulu otomotiv ana ve yan sanayi, kısa ve orta vadede dış satımını sürdürmek ve genişletmek için yeni avantajlar geliştirmek zorundadır. Aksi halde dünya piyasasındaki bu talepler başta Uzakdoğu ülkeleri olmak üzere başka ülkelere karşılanacaktır. Ürün tanımlamada ve tasarım aşamasında mühendislik katkıları, üretim merkezlerimizdeki AR-GE ve laboratuvar yatırımlarıyla teknolojik yeteneklerimiz geliştirilerek üretim sürecindeki mühendislik katkıları artırılmalıdır. Ana ve yan sanayi işbirlikleri geliştirilerek, atıl kapasitenin kullanımına ve yaratılan katma değer artırılmasına odaklanılmalıdır. Devlet, sektöre gerekli istikrar ortamını sağlayarak, kurumlar arasındaki koordinasyonu, teknik mevzuat uyumu, teşvikler ve vergiler ile ilgili yasal düzenlemeleri gerçekleştirerek bu hedefe ulaşılmasına destek vermelidir.

Sonuç olarak, Atatürkçü bir dünya ve uluslararası program ve hedefi ile donatılmış, ilim ve dini inançla kendisini ülke menfaatleri noktasında sürekli geliştiren ve yenileyen temel dinamiklerimiz ile tüm kurumsal ve yapısal problemlerimizi aşacağımız kesindir.