

Otomotiv sanayiimizde hâl ve gidiş...

Aykut Göker

Otomotiv sanayiinin ekonomimiz açısından stratejik önemde olduğunu söylemek yanlış olmaz. DTM verilerine göre, 2004'te toplam ihracatımız 63 milyar Dolar mertebesinde; otomotiv sanayii, 8,3 milyar Dolar ile bunun %13'ünü gerçekleştirerek birinci sıraya yerleşmiş. Karşılaştırılabilir diye söyleyelim: Örne giyim eşyası sanayii 6,3 milyar Dolar ile ikinci; örülmemiş giyim eşyası sanayii ise, 4,5 milyar Dolar ile beşinci sırada. Otomotiv sektörünün ağırlığı, ithalât rakamlarına bakıldığında da görülüyor. 2004'te toplam ithalâtımız 97,3 milyar Dolar mertebesinde; sektör, 10,2 milyar Dolar ile bunun %10,5'ini gerçekleştirerek üçüncü sırada yer almış. Mineral yakıtlar 14,3 milyar Dolar ile birinci; makina, cihaz, alet ve parçaları 13,4 milyar Dolar ile ikinci sırada.

Rakamlara bakıp, diyebilirsiniz ki, "ithalâtı ihracatından iki milyar Dolar daha fazla olan bir sektör, stratejik açıdan önemli olsa ne olur! Kaldı ki, ithalâtın ilk sırasındaki yakıtların önemli bir bölümünü bu sektörün ürünleri yakıyordu; muhakkak, ikinci sıradaki makina-teçhizat ithalâtı içinde otomotiv fabrikalarının da önemli bir payı vardır. Sektörün sermaye yapısından dolayı, dışarıya önemli ölçüde kâr transferi de yapıyordu..." Bunlar doğru olabilir; ama, meseleye daha yakından bakmalı.

SEKTÖRÜN ÖNEMİ...

Baş sorunlarımızdan biri ihracatımızı artırabilmek; özellikle, teknoloji yoğunluğu yüksek mallarda bunu becerebilmek. Aynı ölçüde önemli bir sorun da, bu mal gruplarında üretimi artırırken, teknolojideki gelişmelere bağlı olarak giderek artan, ithâl girdilere olan bağımlılığımızı azaltabilmek. Bir başka önemli sorun istihdam yaratabilmek. Otomotiv sanayiinin stratejik önemi de zaten bu sorunların çözümüne yapacağı katkıda ortaya çıkıyor. Nasıl bir katkı? Birincisi, Türkiye, artık, otomobil gibi, teknoloji yoğunluğu oldukça yüksek bir mal grubunda, hem ana sanayi hem de onun yan sanayii olarak, gelişmiş pazar ekonomilerine ihracat yapabilecek bir üretim becerisi ve ihracat deneyimine sahip. İkincisi, sektörün sermaye yapısına rağmen, ithâl girdi gereğini azaltma; ülke içinde yaratılan katma değeri artırma ve daha önemlisi, sınaî faaliyeti, tasarım geliştirme ve doğrulama gibi, katma değer yaratılmasında giderek ağırlık kazanan, ürün ve süreç geliştirme alanlarına kaydırma yönünde önemli çabaların gösteriliyor olması. Üçüncüsü de, sektörün, istihdamda, küçümsenemeyecek bir paya sahip bulunmasıdır.

OSD verilerine göre, otomotiv ana sanayiinin 2004'te doğrudan istihdam ettiği kişi sayısı 40 bin. Otomotiv yan sanayii ise, TAYSAD verilerine göre, 100 bin kişiye doğrudan istihdam sağlıyor (OSD, bunun 200 bin olduğu kanısında). 140 bin kişi, DİE'nin 2004 rakamları esas alındığında, sanayinin sağladığı toplam istihdamın %3,5'i demek.

MESELE NEREDE?

Mesele, Türkiye'nin otomotivde, sadece bir üretim merkezi değil; tasarım geliştirme ve doğrulama merkezi de olabilmesinde ve bunun için gerekli şartları yaratacak ulusal bir stratejinin belirlenebilmesinde. Aslında, "otomotiv ana sanayiinin teknolojiye hâkimiyetini artırarak dünya ölçeğinde daha rekabetçi bir konuma yükseltilmesi için atılması gereken stratejik adımların ortak, ulusal bir irade etrafında belirlenip benimsenmesini sağlamak" amacıyla dört yıl önce başlatılan bir çalışma vardı. TÜBİTAK-TİDEB'ten Tülay Akarsoy'un tasarımına göre yürütülen bu çalışmanın, konuyla ilgili akademisyenler ve otomotiv ana sanayinde ARGE çalışmalarına yön veren teknokratların katıldıkları ilk aşamaları 2002 Haziran'ında tamamlanmıştı. Ne yazık ki, çalışmanın son aşaması olan, üst düzey yönetici ve

karar vericilerin katılacakları toplantı yapılamamış; ortaya konan öngörüler, ortak bir akıl etrafında, ulusal iradeyi arkasına alacak stratejik adımlara dönüştürülemedi. Akarsoy, yine de, çalışmanın peşini bırakmamış; öngörülen hedefler doğrultusunda firmaların kendilerinin bir şeyler yapıp yapmadıklarını irdemiştir. Akarsoy'un www.inovasyon.org adresinden erişebileceğiniz son irdemesinden görülüyor ki, otomotiv sanayii gelecek için umut vaat ediyor; ama, bunun gerçekleşmesi, öngörülen önceliklerin sanayi, kamu ve üniversite kesimlerindeki ilgili aktörlerce benimsenmesine ve kamunun ARGE fonlarının da bu öncelikler doğrultusunda kullanılmasını sağlayacak ortak aklın yaratılabilmesine bağlı.

<http://www.inovasyon.org>

CBTD. 30 Nisan 2005