

# Politik Bilim

## Yine otomotiv sanayiimiz (3)

Aykut Göker

Otomotiv sanayiinde, dünya genelinde gözlenen teknolojik değişim sürecine paralel, yeni bir yapılanma ve coğrafi konumlanma da söz konusudur, demiştik. Akarsoy'un bu konudaki tespitleri şöyle; özetleyerek aktarıyorum: Artan rekabet otomotiv ana sanayiindeki üreticilerin aralarında birleşmeleri sonucunu doğuruyor. Bu eğilimin süreceği ve sonuçta, her biri yaklaşık 10 milyon adet/yıl araç üretim kapasitesine sahip (Türkiye'nin 2005 yılında ürettiği toplam araç sayısının 550 bin dolayında olduğunu hatırlayalım), en çok beş üretici firmanın kalacağı tahmin ediliyor.

### BİRLEŞMENİN AVANTAJI

Sektörde beklenen teknolojik değişimden söz ederken belirtildiği gibi, önümüzdeki 15-20 yıl içinde, motorlu araçların, gerek tahrik ve kontrol sistemlerinde gerekse malzemelerinde önemli yenilikler olacak; kısacası, araçların teknolojisi ve temel mimarisî önemli ölçüde değişecektir. Bu değişiklikler, hiç şüphesiz, yoğun bir ARGE faaliyetinin ürünü olarak ortaya çıkacaktır. Bu ise, ARGE'ye, giderek daha çok para ayırmak demektir. İşte bu birleşmeler, artan bu yükün üstesinden gelebilmeyi de sağlayacaktır.

Örneğin, "ortak plâtfom kullanımının" giderek yaygınlaşması, firmalar arası stratejik ortaklık ya da birleşmelerin ne tür imkânlar yaratacağının tipik bir göstergesidir. Bilindiği gibi, ortak yürütülen ARGE faaliyetleri sonucu geliştirilen plâtfomlar, işbirliğine giden ya da birleşen firmaların dünya üzerindeki çeşitli tesislerinde farklı modellerin üretimi için kullanılabilmekte; böylece, tasarım ve üretim maliyetlerinde azalma sağlanmaktadır.

Benzer birleşme eğilimleri, otomotiv yan sanayiinde de gözlenmektedir. Ana firmaların kontrolleri altındaki bir kısım ARGE faaliyetlerine, 'aksam ve parça üreticisi' konumundaki tedarikçilerinin de katılmalarını istemeleri; 'sistem üreticileri' konumundaki 'birinci kademe tedarikçilerin' sistem entegrasyonunu da yükümlenip üretim sürecinin, baştan sona, bütün sorumluluğunu üstlenmeleri yönündeki benzer beklentiler, yan sanayideki birleşmeleri teşvik etmektedir. Tahminlere göre, en çok 30 dolayında, 'birinci kademe sistem üreticisi' konumunda firma oluşacak; bunlar da, ana firmalarla uzun vâdeli iş ortaklığı yapma temeline dayanan, organik bağları çok daha güçlü, yeni bir yapılanma içinde yer alacaklardır. Tasarım ve bir kısım ARGE faaliyetlerinin yan sanayie aktarılması; dolayısıyla da, bu konularda yetkinleşmiş firmaların ve firma kümeleşmelerinin ortaya çıkarılması eğiliminin özellikle AB'de güçlü olduğu görülmektedir.

### COĞRAFYA DEĞİŞTİRME EĞİLİMİ

Mâliyetleri düşürme zorunluluğu, teknolojik çözüm ve birleşme arayışlarının ötesinde, ana firmaları, imalât faaliyetlerini işçilik ve mühendisliğin daha ucuz olduğu, gelişmekte olan, **belirli** ülkelere kaydırmaya da yöneltmektedir. AB ülkelerindeki (AB-15'teki) otomotiv ana sanayii üretim tesislerinin, lojistik avantajlar ya da yatırım teşvikleri ve ucuz işçilik gibi nedenlerle Orta Avrupa ülkelerine ve Çin'e doğru kaydırıldığı gözlenmektedir. Önümüzdeki yıllarda, bu coğrafyalardaki iç pazarın önemli ölçüde büyüyeceği yönündeki beklentiler de bu kayışta etkili olmaktadır. Yan sanayi de, ana sanayi gibi, üretimini bu coğrafyalarda yapacaktır. AB-15'te görülen bu eğilim ABD ve Japonya'da da gözlenmekte; bu ülkelerdeki otomotiv yan sanayii Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin gibi ülkelere kaymaktadır.

Üretim tesislerini geliştirmekte olan **belirli** ülkelere kaydırmakta olan firmalar, aslı faaliyetlerini, tasarım geliştirme-doğrulama, araştırma, teknoloji geliştirme ve satış sonrası

teknik hizmet alanları gibi, daha yüksek katma değer yaratan alanlarda yoğunlaştırmayı öngörmektedirler. Böylece, sektör üzerindeki kontrollerini ve dolayısıyla, üstünlüklerini de sürdürebileceklerini düşünmektedirler. Bununla birlikte, tasarım ve ARGE faaliyetlerinin bir kısmının da -bu tür faaliyetleri yürütebilecek nitelikte ucuz beyin gücü bulma imkânı ve uygulanan ARGE teşvikleri nedeniyle- yine bu ülkelere kaydırılması söz konusudur.

Ancak, küreselleşmenin önünü açtığı bu yer değiştirmeler, dünyanın üç önemli araç üretim bölgesinde (ABD, AB, Japonya) toplumsal bir tepki de yaratmış; ve üretim tesislerinin kaymasını önlemek için, bu ülkelerde oluşan tartışma platformları öneriler geliştirmeye ve devletler tedbir üretmeye başlamışlardır. Dünyada hâl ve gidiş bu iken; Türkiye’de durum nedir; bu da gelecek yazıya kaldı.

<http://www.inovasyon.org>

**CBT. 08 Nisan 2006**