

### **Yine otomotiv sanayiimiz (5)**

**Aykut Göker**

Otomotiv sanayiine dünya genelinde baktık. Sektörün Türkiye'deki durumunu gördük. Bu çerçevede ülkemiz otomotiv sanayiinde göze çarpan kritik nokta, sürekli ARGE yapan firma sayısının azlığı; yapılan ARGE faaliyetlerinin de, nitelik ve büyüklük olarak, yabancı ortakların dünya genelinde izledikleri stratejiye göre belirlenmesidir. “Yeni bir aracın baştan sona tasarlanması ve üretilmesi sorumluluğunun Türkiye'deki firmalara bırakılması”; dolayısıyla, bu firmaların “büyük bütçeli ARGE projeleri yürütmelerinin” süreklilik arz etmemesi de bu gerçeğin bir diğer yüzüdür. Akarsoy'un deyimiyle, “bu sığılın” üstesinden nasıl gelinebilir ve otomotiv sanayiimiz için nasıl bir gelecek öngörülebilir; güvenli bir gelecek için ne yapmak gerekir? Aslında, sanayi ve üniversiteden otomotivle doğrudan ilgili aktörlerin katılımlarıyla, bundan bir süre önce ortaya konmuş (ama, hâlen rafta duran) gelecek senaryoları ve önerilen çareler var. Önce o senaryolara göz atalım:

#### **GELECEK SENARYOLARI...**

**Senaryo I:** Uzun dönemde, dünyada, marka sahibi, dört ya da beş ana firmanın kalması beklenmektedir. Türkiye'de, eldeki imkânlarla yeni bir markanın yaratılması mümkün değildir. Bu durumda, üç seçenek söz konusu olabilir:

**a.** Türkiye'de [bugün var olan] binek aracı üretme koşulları [gelecekte de] sürdürülebilir. Yapılması gereken, dünyada var olan teknolojileri özümseyerek üretim ve yönetim teknolojilerimizi geliştirmek; gelişmiş teknolojilerin kullanılmasını yaygınlaştırmak; özellikle yan sanayinin tasarım, tasarım doğrulama, üretim ve yönetim yeteneğini geliştirmektir.

**b.** Lisansör firma [yabancı ortak] üzerinde “müessir olunarak” [piyasaya sunmayı öngördükleri yeni] binek araçları ve/veya ticarî araçların Türkiye'de üretilmesi ve bu üretimin giderek artırılması sağlanabilir. Bunun için, belirli ileri teknoloji konularında mükemmeliyet merkezleri kurularak, uluslararası alanda rekabet edebilecek düzeyde tasarım ve teknoloji geliştirme yeteneğine sahip olunabilir. Buna paralel olarak, üretimde sürekli verim artışı sağlamak; bunun için de iyi bir ARGE faaliyeti sürdürmek gerekir. Bu bağlamda firmalar arasında “rekabet öncesi işbirlikleri” gerçekleştirilebilir; “ortak ürünler” geliştirilebilir.

**c.** Binek araçlarında kalite gereksinimi daha yüksektir; üretilmeleri, daha büyük yatırımları ve büyük bir pazarı gerektirmektedir; bundan vazgeçilip, ticarî araçlara dönülerek bu alanda teknoloji yoğun üretime gidilebilir. Türkiye'nin gerçek rekabetçi gücü mühendislik hizmetlerindedir. Bu avantajı kullanmak için, katma değeri yüksek mühendislik faaliyetlerinin sürdürüldüğü merkezler ve test merkezleri kurulabilir.

**Senaryo II:** Türkiye'deki firmalar, bugünkü imkânları çerçevesinde, ağır ticarî araçlarda, toplu taşıma araçları ve askerî araçlar gibi basit ürün modellerinde, kendi markalarını yaratabilirler. Bu alanda üretim ve tasarımda esnekliğe önem verilerek, az sayıda, ama, çok çeşitli tipte araç geliştirilebilir. Bu, Türkiye'nin avantajı olacaktır. Düşük maliyetli ticarî araçlara yönelip, daha dar bölgesel pazarlara hâkim olunarak, önümüzdeki on yıl içinde, bu tür araçlarda da dünya markasına sahip olunabilir. Böylesine tercihler yapılmadığı takdirde, Türkiye'de, ancak fason üretim yapılabilir.

#### **NE YAPMALI?**

Sonuç olarak, bu senaryolardan da görülmektedir ki, otomotiv sanayiimiz, bugüne kadar, daha çok yabancı ortakların stratejilerine bağlı olarak edindiği üretim merkezi olma konumunu gelecekte de korumak; ama, teknoloji geliştirmede de, giderek ulusal bir birikim oluşturarak,

varlığını daha yüksek bir düzeyde sürdürmek eğilimindedir. Akarsoy, çalışmasında, bu tespiti yaptıktan sonra, bu eğilimin kuvveden fiile çıkması için, sektörün yönelmesi gereken ARGE ve buna dayalı inovasyon faaliyetlerinin önünü açacak **ulusal politika ve stratejilerin, yeni yapılanma ve mekanizmaların**, ilgili bütün aktörlerin katılımlarıyla tanımlanarak uygulamaya geçilmesini ve buna süreklilik kazandırılmasını öneriyor ve bu arada alınması gereken kritik önlemlere işaret ediyor. Bu ayrıntılara girmeyeceğim; bunları, aşağıdaki web sitesinde, Akarsoy'un sayfasında bulabilirsiniz. Akarsoy'un çözüm önerisinin kilit noktası ilgili aktörlerin (**sanayi-üniversite-kamu**) bir araya gelerek, geleceğe yönelik **ortak kararlar alıp uygulamalarıdır**. Önemli olan nokta budur. Peki, sizce bu aktörleri bir araya getirme ve uygulamanın tâkipçisi olma görevi kimindir?

<http://www.inovasyon.org>

CBT. 06 Mayıs 2006