

Politik Bilim

Otomotivde Ne Yapılabilir?

Aykut Göker

<http://www.inovasyon.org>; hagoker@ttmail.com

Başbakan, “yerli otomobilimizi üretelim” çağrısında bulundu ama bu, gerçekten mümkün mü; değilse ne yapılabilir? Sözü, konunun uzmanına, **Tülay Akarsoy**’a bırakıyorum: “Başbakanın çağrısına Sanayi Bakanı katılıyor; ‘En büyük teşvik genç nüfusumuz ve otomobil sahibi olma konusundaki çok yüksek arzumuzdur’ diyor. Dolayısıyla Bakan, çağrının gerekçesi olarak doymamış iç pazarımıza işaret ediyor. Gerçekten, kendi iç pazarı yeterince büyük olmayan bir otomotiv sektörünün, sâdece ihracata güvenerek yerli markayı yaratması (en azından günümüzün verili koşullarında) mümkün gözükmemektedir. Türkiye’de doymamış ve giderek büyüyen bir binek otomobil pazarının olduğu da doğrudur. Bu pazara yerli üretimin hâkim olması istenen bir hâldir. Ama bugünkü durum, üretim lisans altında ve yabancı ortaklıklar eliyle yapılıyor da olsa, aşağı yukarı, zâten böyledir.

O hâlde siyasîlerimiz gerçekte neyin yapılmasını istemektedirler: “Yerlilik oranı %100 olan binek otoları üretilmesini mi? Bir Türk markası yaratılmasını mı? Bu sektörde bizi, küresel ölçekte vazgeçilmez kılacak, bilgiye/teknolojiye dayalı, bazı temel yetkinliklere sahip olmamızı mı? Bu seçenekleri sırasıyla irdeleyelim:

- A. Bugün Türkiye’de binek otoda yerlilik oranının ne olduğu tam olarak bilinmemektedir. Ciddî bir girdi çıktı analizine ihtiyaç vardır. Bu oranın en yüksek %40 olabileceği tahmin edilmektedir. Ancak, bu konuda iddialı olan diğer ülkelere bakıldığında, onların çok önceden bu oranlara ulaştıkları görülmektedir. Örneğin, Güney Kore’de bu hedefe 1973-76 arasında ulaşılmıştı. Bugün liberalleşmenin, bilişim teknolojilerindeki gelişim ve küreselleşmenin yarattığı üretim ortamında, bir ülkenin %100 ya da buna yakın bir yerlilik oranını yakalaması verimli ve gerekli gözükmemektedir. Hâtta Türkiye gibi bir ülke için bu durum mümkün de değildir. Ama, binek otoda yerlilik oranının yükseltilmesi doğrultusunda tedbirler üretmek Türkiye için kaçınılmazdır.
- B. Bir Türk markası yaratmak, sektördeki küresel konsolidasyon nedeniyle olanaksızdır. Ancak, Çinlilerin Volvo’yu aldıkları gibi, dünya çapında bilinen, marka olmuş bir firmanın satın alınması yoluyla bu durum gerçekleştirilebilir. Ne var ki, Türkiye’deki siyasî-ekonomik yapı Çin’dekinden çok farklıdır. Türkiye’de yabancı lisansla üretim yapan, yabancı ortaklı otomotiv ana sanayii firmalarında, şu anda böyle bir eğilim gözlenmemektedir. Kaldı ki, Türkiye’deki ana firmalar bile, dünyadaki otomotiv üretiminin piramidal yapısında, âdetâ, sıfır katmanında yer alan birer tedarikçi gibidirler. Ancak, çok iyi bir pazar araştırmasına dayanılarak ‘yeni bir segmentte’ marka yaratılabilir ki, Türkiye’de bunu yapan, sermayesi yerli, firma da var (New York’ta taksi segmentinde marka olmak gibi!). Ama burada, o segmentteki talep açısından ekonomik yapılabilirliği yakalayıp sürdürebilme sorunu vardır.
- C. Otomotiv, küreselleşmenin çok ileri düzeyde olduğu sektörlerin başında gelmektedir. Bu, üretimde çeşitli aşamaların, dolayısıyla da katma değer zincirinin farklı ülkelere dağıldığı ve az sayıda ana firmanın güçlü markalara sahip olduğu bir yapıdır. Türkiye, dünyadaki piramidal yapının üst basamaklarında yer alan bu firmalar açısından ‘üretebilme (imalât) yeteneğine sahip bir ülke’ olarak görülmektedir. Yâni, bizim ülkemiz, yabancı lisans altında ama istenen kalitede, istenen sürede ve uygun fiyatlarla üretim yaparak uluslararası pazarlarda rekabet edebilmektedir. Ancak, yeteneğimiz ‘imalâtle’ sınırlı olduğu için, Türkiye’de kurulu üretim hatları, kolayca daha uygun bir coğrafyaya kaydırılabilir. Dolayısıyla, **önemli olan**, kavram ve tasarım geliştirmeden başlayarak satış sonrası teknik hizmetler ve müşteri eğilimlerini tespiti

kadar uzanan küresel üretim sürecinin, elden geldiğince, en yüksek değerlerin yaratıldığı aşamalarında yer alıp vazgeçilmez olabilmektir.”

Akarsoy'a göre, eğer konuyu gerçekçi bir yaklaşımla ele alacaksak, bu üç seçenekten ancak sonuncusunun ekonomik açıdan yapılabilirliği vardır; ama bunu başarabilmek de, belirli şartların gerçekleştirilebilmesine bağlıdır. O şartları gelecek hafta öğreneceğiz.

CBT. 11 Şubat 2011