

Politik Bilim

Otomotivde Ne Yapılabilir? (3)

Aykut Göker

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

Akarsoy ne demişti: Otomotivde, “*net katma değeri ciddî oranlarda artırmak ve vazgeçilmez olabilmek için tek imkân, bilim ve teknolojide yetkinleşmektir...*” Peki ama, hangi bilim ve teknoloji alanlarında? Onun görüşü şu: “*Gün geçmiyor ki gazetelerden hibrit veya elektrikli bir yerli aracın yapıldığı müjdesini almayalım. Bu haberler ‘Model Araba Severler’ kulübünün meraka dayalı etkinliklerini çağrıştırıyor. Bir ‘niş’ bulup orada çalışma yapmanın önemi küçümsenemez ama bu, ulusal ya da bölgesel ölçekte bir yetkinlik kazanıldığı anlamına gelmez. Olması gereken, üzerinde çalışılan binek aracının ulusal ve uluslararası pazarda rakiplerine fark atacağı bir üstünlüğe sahip kılınması veya küresel üretim/küresel değer zincirinde ülkenizi/bölgenizi vazgeçilemez kılacak temel yetkinliklerin edinilmesidir. Küresel üstünlüğün en önemli kaynağı teknoloji hâkimiyetidir.*”

“*Otomotiv sektörünü teknolojik bir sistem gibi ele alırsak, bu sistemde birçok teknolojinin birbirine paralel ilerlemeler kaydettiği görülür. Sektörde var olmak bu teknolojilere çeşitli düzeylerde hâkim olmakla mümkündür. Sektör, ayrıca, konumuzla ilgili yeni teknolojilerin ticarileşme alanı olarak da ele alınabilmelidir. Otomotiv, örneğin, nano-teknolojinin belli alt başlıklarının; yüksek mukavemetli hafif bileşenlerle aşınmaya dayanıklı kaplamalar ve nano kompozitlerin; elektrokromik camlar ve krom ikame teknolojisinin yeni ticarileşme alanlarıdır.*”

“*Türkiye Otomotiv Sanayii, içten yanmalı motorlarla ilgili bazı teknolojilerin pazarı bugün cazip gözüke bile, klâsik araç sistemlerinde geçerli olan bu teknolojilerin çok prim yaptığı yılları kaçırdığından, bunlara değil, çeyrek asır sonrasının otomotiv teknolojilerine bakmalıdır. Dolayısıyla, klâsik güç sistemlerinde, yıllardan beri çok büyük bütçeler harcanan, buna karşılık, enerji tasarrufu, hareket esnekliği ya da konfor açısından sağlanan faydanın artık marjinal düzeyde kaldığı teknoloji arayışlarına önem vermektense, büyük olasılıkla bu sistemlerin yerini alacak ‘sıfır emisyonlu’ elektrikli ulaşım sistem ve teknolojilerine yönelmek, stratejik açıdan çok daha doğru olabilir. Batarya ve şarj teknolojileriyle şarj istasyonları vb. altyapılar önümüzdeki yılların üzerinde çalışılacak konuları olacaktır. Bu teknolojilerle birlikte, kaçınılmaz olarak, ulaşım kontrol, haberleşme ve navigasyon teknolojileri de önem kazanacaktır. Her ne kadar ülkemizdeki otomotiv sektörünün, var olan yeteneklerinin sistematik/metodolojik değerlendirmesi yapılmadıysa da, sektörle ilgili başka pek çok çalışmanın sonuçlarına dayanarak ele alabileceğimiz diğer taşıt teknolojileri konularının şunlar olacağı söylenebilir: Hibrit araçlar; yakıtlar (biyo-etanol, yenilenebilir yakıtlar, optimize yakıtlar); yakıt hücreleri, yakıt hücresi bileşenleri ve hidrojen; ortak güvenlik (araçtan araca etkileşim, araç altyapı etkileşimi, akıllı ulaşım); malzemeler (hafif araç konseptleri, akıllı nano-taşıyıcılar ile malzemelerin çok katmanlı korunumu, çok amaçlı hafif alaşımlar)... Ayrıca, yüksek getiri potansiyeline sahip ‘DPF (Diesel Particulate Filter)’, ‘GDI (Gasoline Direct Injection)’, ‘ileri EPS (Electronic Power Steering) ve ‘DCT (Dual Clutch Transmission)’ gibi güç aktarım teknolojileri... Elektronik çağrı (e-call) ve gömülü navigasyon sistemleri gibi telematik uygulamalar...”*”

Akarsoy, sözlerini şöyle noktaladı: “*Varsayalım ki, otomotivde hep üretim [imalât] üssü olarak kalmakta ısrarlısınız. O zaman da üretim teknolojilerinde söz sahibi olmanız beklenmez mi? Üretim üssü olmakla övünmek üretim teknolojilerini geliştirmede yetkinleşmiş olmayı gerektirmez mi? Oysa, bu teknolojilerde de sâdece bir kullanıcıyız.*”

Akarsoy’un söylediklerini başka uzmanlar elbette benden çok daha iyi değerlendirebileceklerdir. Ama şu kadarını da söyleyebilirim: Otomobil yapımı, emir-komuta kültürüne [“*sektörün babaları hâlleddin!*”] ve şark kurnazlığına [hâlledemezlerse, “*bertaraf olması*” gündeme gelmiş siyasî hasma

karşı kullanılabilir bir koz!] dayanan bir politika anlayışıyla değil, uzun vâdeli stratejik bakış açısıyla ele alınması gereken ulusal bir meseledir.

CBT. 25 Şubat 2011