

2.4. Araştırma ve Geliştirmenin Önemi (Ulusal Teknoloji Stratejisi)

Bilim ve teknolojinin olağanüstü bir önem kazandığı çağımızı bu boyutuyla kavrayan ve bu bağlamda, dünya teknolojisine yetişmeyi ulusal bir hedef olarak alan ülkelerin teknoloji konusunda izledikleri yol, ana hatlarıyla hep aynı olmuştur.

"Dünya teknolojisinin izlenmesi, edinilmesi, öğrenilmesi, özümsemesi ile ilgili üretim/ekonomik aktivite alanlarına yayılması ve edinilen teknolojiyi bir üst düzeyde yeniden üretebilme / tasarımılayabilme beceri ve yeteneğinin kazanılması" [Freedman] biçiminde özetlenebilecek olan bu ulusal strateji, otomotiv ve yan sanayii için de geçerlidir:

Bu stratejinin temel bileşenleri şöyle sıralanabilir:

-Zihinsel Sermayenin (Mental Capital) Öneminin Kavranması: Ulusların bugünkü durumları kendilerinden önceki kuşakların uzun çabalar sonucu oluşturdukları büyük bilgi birikiminin ürünüdür.

-Zihinsel Sermaye ile Maddi sermaye ("Material Capital" ya da "Hardware") Arasındaki Karşılıklı Etkileşimin Öneminin Kavranması: Burada hem en son teknolojiye vücut veren yeni yatırımların önemi, hem de bu yatırımların içerdiği yeni donatımla üretim deneyiminden arta kalan birikimin, ya da bir başka deyişle, yaparak öğrenmenin önemi vurgulanmaktadır.

-En Son Teknolojiyi Edinmenin Bir Aracı Olarak Yabancı Teknoloji İthal Etmenin ve Yatırımla Birlikte Nitelikli Eleman Çekmenin (Beyin Göçünün) Öneminin Kavranması.

-Ulusal Öğretim, Eğitim ve AR-GE Ağıının Geliştirilmesinin Öneminin Kavranması:

"Dünya teknolojisini edinme ve (ekonomik aktivite alanlarına) yayma sürecini, bir bütün olarak, düzenli ve sistemli bir temel üzerine oturtabilmeyi olanaklı kılabacak, bir öğretim - eğitim sisteminin kurulması ve buna paralel olarak, edinilen teknolojiyi bir üst düzeyde üretebilme becerisini kazanmanın temelini oluşturacak (devlet mekanizmasını, sanayii ve üniversiteleri içine alan) bir ulusal AR-GE ağıının geliştirilmesi" söz konusu stratejinin kilit noktasıdır.

-İş Sürecindeki (Labor Process) Köklü Dönüşümün ve Buna Kaynaklık Eden Teknolojik Değişimin Öneminin Kavranması:

Otomotiv sanayii, yirminci yüzyıl başlarında Henry Ford'un ortaya çıkardığı üretim sistemiyle, nasıl, yalnızca bu sektörde değil, pek çok sanayi sektöründe de iş süreci bazında devrimsel bir dönüşüm yaratmış ve "Fordist Model" (ve bununla birlikte "Taylorist İlkeler") bütün üretim ideoloji ve ufkunu belirlemişse; 1970'ler ve 80'lerde Japon otomotiv (ve elektronik) sanayilerinde geliştirilen ve kısaca JIT (Just in Time) olarak anılan iş süreci de, aynı düzeyde köklü bir dönüşüm yaratma yolundadır. Çağın egemen teknolojisi olan, mikroelektronik teknolojisine dayalı olarak geliştirilen esnek üretim sistemleri ve sistem mühendisliğinin iş sürecine girişinin en çarpıcı sonuçlarını da yine "JIT" bağlamında izlemek mümkündür. Kısacası, çağımızda otomotiv sektöründe rekabet gücü kazanmak, bir anlamda, "JIT"ın ilkelerini özümseyebilmek ve "JIT"a kaynaklık eden, mikroelektronik teknolojisine dayalı bilişim ve iletişim teknolojilerinin önemini kavrayabilmekle özdeş hale gelmiştir. Kaldı ki ürünün kendisinde de -otomobilin kendi bünyesinde de- mikroelektronığe dayalı, köklü ve sistemsel yenilikler yer almaya başlamış ve rekabette belirleyici bir unsur haline gelmiştir.

-İş Sürecindeki Köklü Dönüşüme Uyum Sağlamanın İlk Adımı Olarak Toplam Kalite Yönetiminin (Total Quality Management) Öneminin Kavranması: Bu sistem daha iyi bir stok kontrol, parça ikmal, verimlilik, kalite güvenilirliği sisteminin kurulmasından öteye hem tasarım-geliştirme-üretim arasında daha geniş çapta bir yatay bütünleşmeye imkan tanımakta, hem de değişime daha çabuk ayak uydurabilmeye imkan veren çok daha esnek ve sorumluluğun tabana doğru yayıldığı bir sistem oluşturmaktadır.

Önümüzdeki on yıl içinde dünya otomotiv sanayiinin yapısında önemli değişiklikler olacağı beklenmektedir. Özellikle otomobil üretiminde dünyanın önde gelen şirketlerinin ayakta kalabilmeleri araştırma-geliştirme çalışmaları ve yeni model çıkarabilme yeteneklerine bağlı bulunmaktadır.

Bugün Japonya'da 36 ay içinde komple yeni model bir otomobilin tasarımının yapılp seri üretime alınması mümkün olmaktadır. Bu sürenin 24 aya indirilmesi hedefi de gerçekleştirilmek üzeredir. Otomobil sektöründe yeni model geliştirme ve daha çabuk model değiştirme becerisi günümüzde rekabette ilk koşul olarak kabul edilmektedir.

Otomotiv sanayiinde sürdürülmekte olan araştırma ve geliştirme çalışmaları yakıt ekonomisi sağlama, konfor şartlarını geliştirme ve çevre sağlığını koruma önlemleri konusunda ağırlık kazanmaktadır. Yeniden değerlendirilebilen (recycling) ve mevcut malzemeye göre daha hafif olan malzemelerin otomotiv sanayiinde kullanılması giderek artmaktadır.

Otomotiv sanayindeki yeni geliştirme çalışmaları mikroelektronik, metalurji, kimya sanayileriyle tüm yan sanayilerde yeni araştırma ve buluşlar için itici bir güç olmaktadır.

Türkiye'nin otomotiv sanayii ürünleri talebi, bu sektör için ekonomik olacak büyüklükte değildir. Onun için Türkiye'de otomotiv sanayiinin ihracat yapması zorunludur. Ancak o zaman otomotiv sanayii üretimi ekonomik olacaktır. İhracat için ilk şart kaliteli, güvenilir, ucuz ve istenilen adetlerde üretim yapmaktır. Türkiye'nin, otomotiv sanayii ürünleri ihracatında, lisans aldığı firmaların ürünlerini yapıp satması yeterli değildir. Bu tip ihracat olanakları sınırlı olduğu gibi ilerisi için de bir güvencesi yoktur [Muter, 14.9.1987].

Ülkemizde araştırma geliştirme konusu bu açıdan büyük bir önem taşımaktadır. Otomotiv sanayiinde araştırma ve geliştirme harcamalarının büyüklüğü bu sektördeki rekabet edebilme imkanı ile paralel bir özellik göstermektedir. Ülkemizde otomotiv ve yan sanayiinin iç piyasanın dışına çıkarak dinamik bir rekabet ortamında üretim ve ihracat yapabilir duruma gelmesi için çağdaş teknoloji kullanımı, verimli ve bilinçli sevk ve idare yöntemleri uygulanması zorunlu olmaktadır. Ne varki, OECD ülkeleri içinde kendi bilim ve teknoloji durumunu değerlendirememiş tek ülke maalesef Türkiye'dir [Tübitak Bülteni, 1990].

Bilim, teknoloji ve uygulama alanlarında üniversiteler, araştırma-geliştirme kurumları ve sanayi arasında tam bir koordinasyon sağlanması zorunlu olmaktadır. Kurumlara ve bireylere bilgi üretme, bilgiye ulaşma ve bilgiyi kullanmaları için her türlü olanığın sağlanması, bilimsel ve teknolojik gelişmenin ön koşuludur.

3. YENİ GELİŞMELER KARŞISINDA TÜRK OTOMOTİV VE YAN SANAYİİNİN DURUMU

Türkiye, çok gecikmiş olarak uluslararası ekonomiye ve modern teknolojiye entegre olmaya çalışmaktadır. Başka ülkelerde otomotiv sanayii mevcut bir alt yapı ve mevcut bir sanayi yapısı ile geliştiği halde, Türkiye'de otomotiv sanayii bu olanaklardan yoksun olarak kurulmuştur. Bu nedenle de sanayiini yabancı alt yapılara dayanarak geliştirme durumuna düşmüştür.

Bu gelişme sürecinde hükümetler yirmi kadar firmaya montaj izni vermişlerdir. Üretilecek marka ve model sayısı da fazla seçilmiştir. Ülkenin gereksinimi ve satışların çok karlı gözükmemesi uzman olmayan çok sayıda küçük firmanın da kurulmasına yol açmıştır. Talebin Türkiye ölçeğinde patlama noktasına ulaşması ve ana sanayiinin henüz kurulma aşamasında olması nedeniyle de yurtdışına büyük döviz çıkışı olmuştur. Ülkenin sınırlı döviz rezervlerinin zorlanması, devleti bir takım önlemler alma yoluna sevk etmiştir.

Otomotiv sanayiinde yeralan firmaların teknolojik seviyelerine bakıldığında ve AT ile yapılması düşünülen entegrasyonda otomotiv sanayiinin bu pazar için rekabet söz konusu olduğunda bir çok zorlukla karşılaşılacağı açıktır. Bu zorluklar kısaca; seri üretim, yoğun rekabet ve düşük maliyetle üretim, yüksek kalite, her yıl değişen modellerle piyasaya girme ve teknolojik yenilikler olarak özetlenebilir.

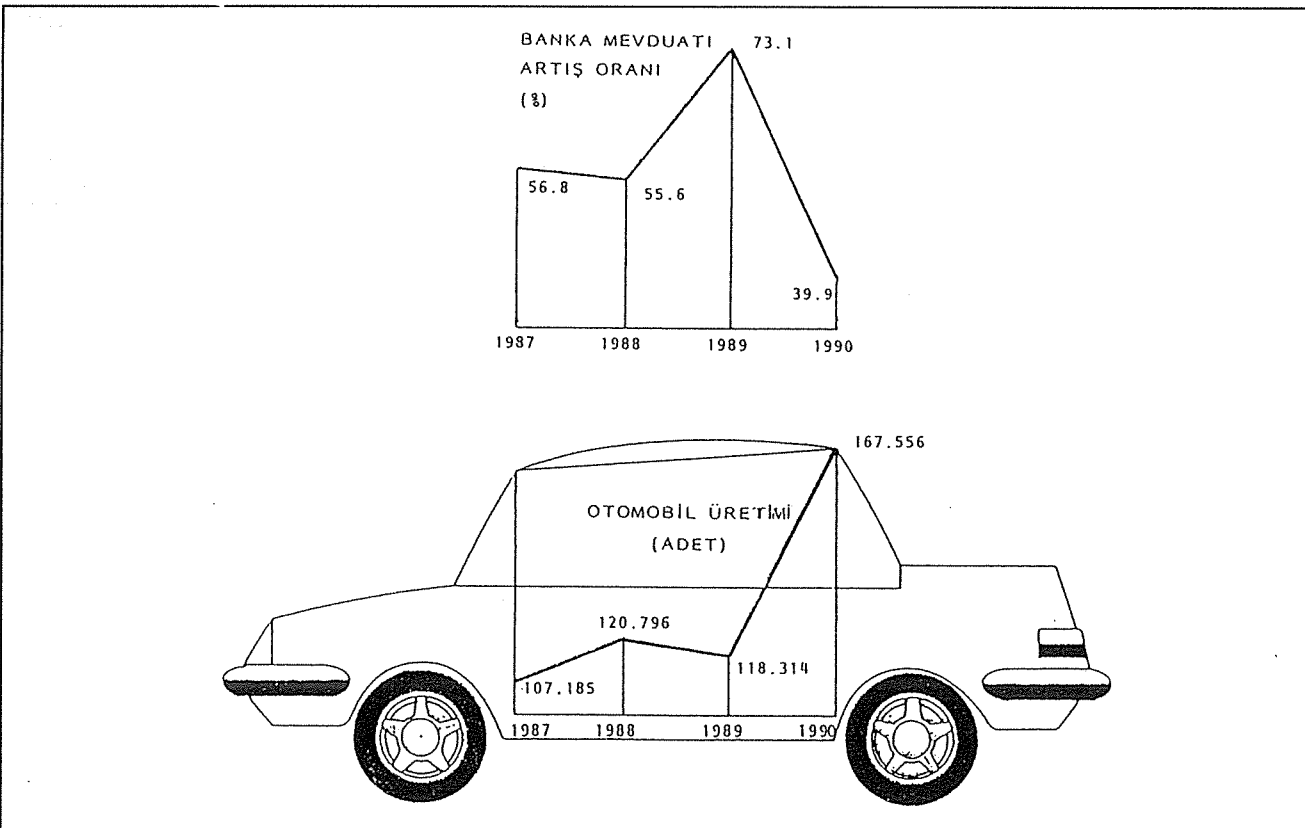
Gelişmekte olan ülkelerde otomotiv ve yan sanayiinde yıllardır uygulanmakta olan ithal ikamesi ve koruma politikalarının yalnızca bu politikalara bel bağlanması halinde ülke sanayiinin gelişmesinde yeterince etkili olmadığı görülmüştür. Ülkemizde son on yıldır uygulanagelen ekonomi politikaları çerçevesinde otomotiv ve yan sanayii firmaları da uluslararası pazarlara açılmaktadırlar. Artık sanayinin yalnızca ulusal sınırlar içinde değerlendirilmesi kriteri ortadan kalkmış, ölçek ekonomisi ve uzmanlaşma amacıyla uluslararası (global) ekonomiye entegre olma ön plana çıkmış bulunmaktadır. Otomotiv ve yan sanayiinde yabancı yatırımlar, teknolojik gelişmeler ve ticari eğilimlere bağlı olarak uluslararası rekabet giderek hızlanmaktadır. Otomotiv ve yan sanayi firmaları bu etkenler karşısında yeni stratejilere ihtiyaç duymaktadırlar. Bu oluşum içinde teknoloji, kapasite ve verimlilik açısından yeni bir yapı değişikliği içinde olması gereken Türk otomotiv ve yan sanayiinin mevcut durumu ve sorunları şu şekilde belirtilebilir:

3.1. Türk Otomotiv Sanayiinde Talep İstikrarsızlığı ve Sektörün Ülke Ekonomisindeki Değişmelere Duyarlılığı

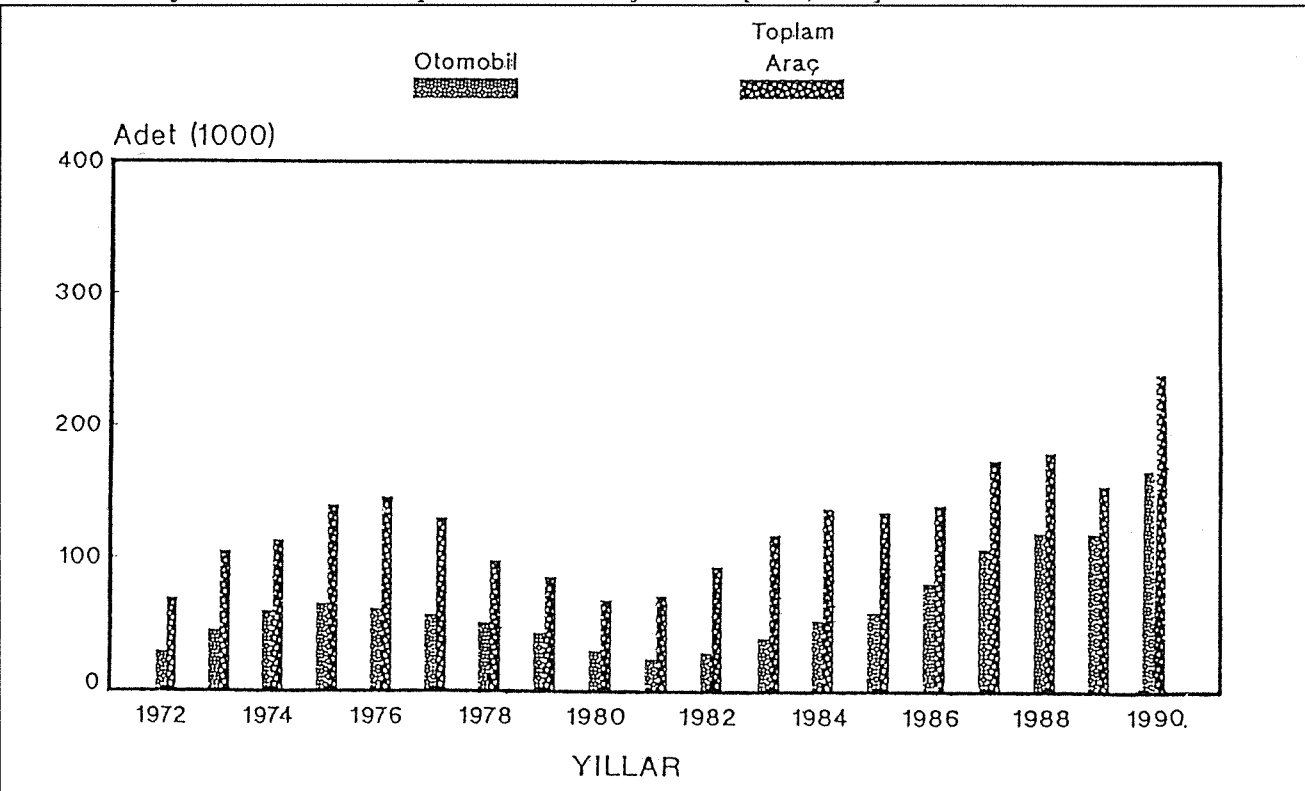
Türk otomotiv ve yan sanayii ülke ekonomisindeki değişmelere son derece duyarlıdır. Son yıllarda uygulanmakta olan kur politikası sonucu kur artışlarının enflasyonun altında kalması nedeniyle ihracat azalmıştır. Aynı nedenlerle yabancı otomobil ithalatında büyük artışlar olmuştur. Bu dönemde yatırım aracı olarak altın ve döviz prim yapmadığı için tasarruflar otomobile kaymıştır. Tablo 4'te görülebileceği gibi ülkemizde otomobil üretimi banka mevduatı artış oranlarına ters olarak gelişmektedir. Ekonomide alınan yeni kararlar etkilerini hemen otomotiv sanayiinde göstermektedir [Ekonomist, 3.2.1991]. Türk otomotiv piyasasında liberal ekonomi ilkeleri geçerli değildir. Pazarda arz ve talep serbestçe oluşmamaktadır. Talebin artması durumunda hükümet vergi politikaları ile bunu önlemektedir ve bu uygulamalara paralel olarak Türk otomotiv sanayiinde değişik talep durumları ile karşılaşmaktadır. Tablo 5'te görüleceği gibi otomotiv üretimi ekonomimizdeki dalgalanmalarla aynı trendi izle-

mektedir. Bunun sonucu olarak geçmiş yıllarda yurtiçi otomotiv sanayi talebi zaman zaman üretimin üzerine çıkmış ve yerli üretim talebi karşılamakta güçlük çekmiştir. Bu durumlarda, geçmişte bir yıla varan talep birikimi olmuştur [OSD].

Tablo 4. Otomobil Üretiminin Ekonomiye Bağımlılığı [Ekonomist, 3 Şubat 1991]



Tablo 5. Türkiye'de Otomobil ve Toplam Motorlu Araç Üretimi [OSD, 1991]



2.3. Yan Sanayiinin Uzmanlaşması

Nihai üründe gelişmiş ülkelere göre rekabet şansı düşük bulunan gelişmekte olan ülkelerin ünite ve parça üretiminde uzmanlaşarak, avantajlı bir konum elde etmeleri mümkündür.

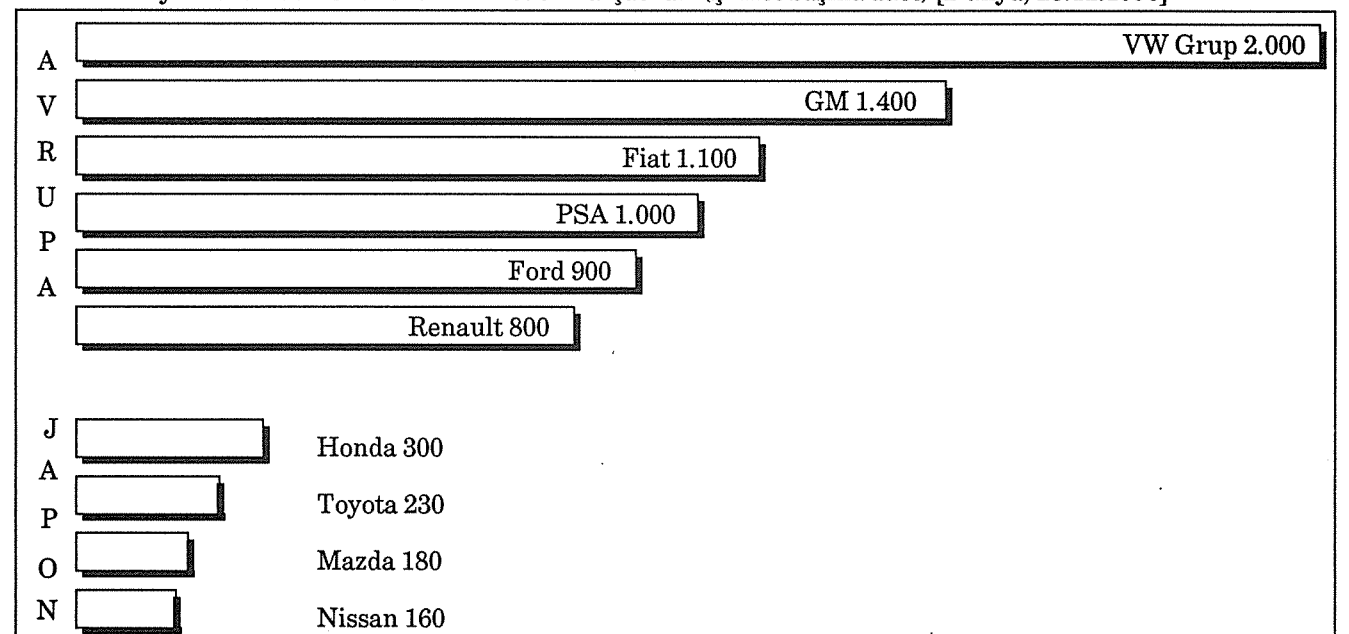
Buna göre gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sanayii stratejisi, önce yan sanayiini geliştirerek uluslararası pazarlara açılması, bundan sonraki aşamada yerli ana otomotiv sanayiinin bu gelişen yan sanayi ürünleri üzerine kurulmasıdır. Yeni model çalışmalarında gelişme sağlanması için ana otomotiv firmalarının geniş ölçüde otomotiv yan sanayiini görevlendirmesi bu konuda önemli bir strateji oluşturmıştır. Otomotiv yan sanayi firmalarının uzmanları, otomotiv sanayii firmalarının yeni model geliştirme ekipleri içinde görev almakta, yeni araç için geliştirme çalışmalarında kendi üreteceği parça ve üniteler için en uygun ve ekonomik koşulları saptamaktadırlar. Bu şekilde otomotiv yan sanayii kuruluşları da uluslararası otomotiv pazarlarında yerlerini almaya başlamışlardır.

Uluslararası pazarlarda otomobil üreticileri araçlarının kalitelerini yükseltmek ve maliyetleri düşürmek amacıyla iç ve dış piyasalardan otomotiv parçaları ve ünite alımlarını artırmaktadırlar. Ana otomotiv firmaları son yıllarda yan sanayi kuruluşlarından tek tek parça temini yerine bu parçaların oluşturduğu ünitelerin veya ünite gruplarının toplu tedariki yoluna gitmektedirler.

Ana otomobil firmaları teknoloji, kalite, maliyet avantajları sağlamak amacıyla yerli ve yabancı yan sanayilerden parça ve ünite talep ettikçe, yan sanayi üreticilerinin uluslararası pazarlara katılma hızı giderek büyümektedir. Batı dünyasında ana otomotiv firmaları verimliliği artırmak için yan sanayi ile ilişkilerine yeni düzenlemeler getirmektedir. Ana otomotiv firmaları; yan sanayicilerin kalite artırma, sevkiyat sistemlerini geliştirme, maliyetleri düşürme, ürün tasarımı ve teknoloji geliştirme konularında daha fazla sorumluluk almalarını ve yeni gelişmeler sağlamalarını beklemektedir. Yeni teknoloji geliştirme ve ürünlere uygulama faaliyetleri ana otomobil firmalarından kademeli olarak otomotiv yan sanayii firmalarına kaymaktadır. Teknoloji ve tasarım fonksiyonlarında parça ve ünite üreticilerine daha fazla sorumluluk yüklenen yeni yapılanma modeline göre ana otomotiv firmalarının kendi bünyelerindeki, araştırma geliştirme konularındaki yatırımları azaltmakta ve daha kısa sürelerde yeni model çıkarma olanakları doğmaktadır.

Japon otomotiv sanayii ile yan sanayii ilişkilerinde piramit şeklinde bir yapı göze çarpmaktadır. Piramitin en üstünde otomotiv firmaları, onun altında motor, aktarma organları, fren sistemi gibi ana montaj öncesi üniteleri üreten yan sanayiciler ve daha alt sıralarda da bu ünitelerin parçalarını üreten firmalar bulunmaktadır [OSD]. Bunun sonucu olarak Japon oto üreticileri OECD ülkelerine oranla daha az firmayla ilişkide bulunmaktadır. Japon otomotiv firmaları 200-300 yan sanayiciden alım yaparken bu sayı ABD ve Avrupa'daki otomotiv sanayi firmaları için 1000 - 2000'dir [Dünya 25.12.1990]. Tablo 3'te belirtildiği gibi Japon otomotiv firmaları az sayıda yan sanayiciden mal almaktadır. Bu yan sanayiciler ana firmalarla düşük kar ve uzun dönemli anlaşmalarla çalışmaktadırlar. Ayrıca yan sanayi firmaları parça ve sistem tasarımı ile sürekli bir geliştirme çalışması içinde bulunmaktadır.

Tablo 3. Büyük Otomobil Üreticilerinin Yedek Parçaları (Şirket başına adet) [Dünya, 25.12.1990]



lık yöntemleri veya bir takım dolaylı mekanizmalarla korunmuş ve desteklenmiştir. Ekonomilerin dışa açılma ve uluslararasılaşması sürecinde her ulusun kendi ulusal politikası bulunmaktadır. Ülkelerin otomotiv sektöründen en büyük payı kapma konusundaki bu politikaları değiştirmemiştir.

Bugün otomotiv sanayiinde bütün dünyada çok canlı rekabet göze çarpmaktadır. Bütün bu önlemlere karşılık koruma duvarlarının her konuda ve özellikle otomotiv ürünlerinde uzun süre sürdürülmesinin olanaksızlığı görülmektedir. En iyi malı, en ucuza üreten bu pazarda kalabilecektir. Uzun süreli korumacılığın ülke sanayiinin gelişmesindeki olumsuz etkileri bugün tartışmasız olarak kabul edilmektedir. O halde bu konuda başarı, yerli sanayiinin hızlı bir şekilde kendisini toparlaması amacı ile belirli bir süre için korumacılığın sağladığı güvence ortamında uluslararası rekabete açılması ve ona dinamizm kazandırması beklenen bu riskli ortamda hassas dengelelerin kurulmasına bağlıdır. Burada yerli sanayiinin uluslararası rekabete hangi ölçüde ve hangi sürede açılacağı konusu büyük bir önem taşımaktadır. Bu konu uzun dönemli bir devlet politikası olarak ele alınmalıdır.

İhracatın doğrudan teşviki GATT hükümlerine uygun olmamasına karşılık gelişmiş ülkelerde dolaylı mekanizmalar yoluyla otomotiv, otomotiv yan sanayii ve dış ticaret şirketleri önemli oranlarda desteklenmektedir. İktisadi Kalkınma Vakfı'nın (IKV) "Dünya'da ve Türkiye'de İhracat Teşvikleri" konusundaki bir araştırması gelişmiş ülkelerin ihracat teşviklerini, ihracatı kredileştirme, sigortalama ve devlet garantisi yoluyla verdiklerini ortaya koymaktadır (Tablo 2). Burada önemle belirtilmesi gereken nokta, Türkiye'de ihracat teşviklerinin çok düşük düzeylerde kalmasıdır.

Tablo 2.İhracat Teşvik Oranları [IKV]

	%
Yunanistan	57.6
Norveç	22.1
İtalya	19.3
İspanya	16.9
İsveç	15.8
Fransa	14.8
Danimarka	12.0
Finlandiya	11.9
Avusturya	11.6
Hollanda	11.4
Japonya	9.9
ABD	9.2
İrlanda	9.2
Almanya	9.0
Portekiz	7.5
İngiltere	7.4
İrlanda	7.1
Türkiye	5.0
İsviçre	4.2
Belçika	2.5

Bugün dünya otomotiv sanayiinde faaliyet gösteren bütün firmalar süratle büyüyen Japon rekabeti ile karşı karşıya bulunmaktadırlar. Merkezi Washington'da bulunan The Brookings Institution ile Washington Üniversitesi'nin yürüttüğü bir araştırma sonuçlarına göre ABD'li otomobil tüketicilerin Japon otomobillerine, Detroit çıkışlı otomobillerden daha fazla ilgi gösterdikleri tespit edilmiştir. Amerikalı otomobil üreticilerini zorlayan Japon otomobillerinin, ABD'nde 1979 yılında %12 olan pazar payı, 1991 yılı ilk yarısında %25'i aşmıştır. Dünyanın en büyük otomobil üretici firması olan General Motors'un Amerika Birleşik Devletleri'nde 1979 yılında %46.3 olan pazar payı Japon rekabeti sonucu 1989 yılında %34.7'ye düşmüştür. Otomotiv sanayiindeki Japon rekabeti 1990'lı yıllarda Avrupa'da kurulan Japon otomotiv firmaları ile Avrupa'ya gelmektedir [Done, 17.9.1990].

Otomotiv sanayiinde Japon rekabetinin ulaştığı boyut hakkında şu örnekler verilebilir: Avrupa'da üretilen otomobillerin montaj işlemi Japonya'dakilere göre iki kat daha uzun süre almaktadır, Avrupa ve Amerika'daki otomobil firmalarının yeni model otomobil geliştirme çalışmaları da Japonlara göre iki kat daha uzun zaman almaktadır. Yapılan karşılaştırmalarda Japonya'da 16 saat (*) süren toplam otomobil montaj süresi Avrupa'da 30 ile 45 saat arasında sürmektedir [Done, 18.9.1990].

Ayrıca bugün Avrupa ve Amerika'daki otomobil firmalarında seri üretimden çıkan otomobillerin %20'sinde hatta düzeltme veya yeniden elden geçirme işlemi yapılırken, Japon otomobil firmalarının üretimden çıkan otomobilleri için böyle işlemlere gerek kalmadığı tesbit edilmiştir.

Japonlar kendi üretim sistemlerini Amerika'daki fabrikalarında da başarı ile uygulamaktadırlar. Bunu sonucu olarak Japonlar Amerika'daki otomobil fabrikalarında da Japonya'daki fabrikalarında aldıkları kalite ve verimlilik sonuçlarına ulaşmaktadırlar. Bu şekilde Japonlar dünya otomotiv sanayiine yeni rekabet standartları getirmektedirler [Time International, 9.9.1991].

Otomotiv sanayi ile ilgili bu saptamalar Massachusetts Institute of Technology (MIT) tarafından beş yıl süren ve 14 ülkeyi kapsayan araştırmalar sonucunda elde edilmiştir.

* Japon otomobil firmaları genelde ana fabrikada büyük saç parça bakımı, gövde, boyama ve nihai montaj yapmakta ve motor, şanzıman ve diğer bazı parçalar komple olarak ana fabrikanın çok yakınından çoğunlukla kendilerine bağlı diğer kuruluşlardan gelmektedir. Dolayısıyla, Avrupa ve Amerikan otomobil fabrikalarının bazıları motor ve aktarma organları ana fabrika içinde üretildiğinden Japonların 16 saatlik montaj süresi eşit koşullarda karşılaştırma için artabilecektir, ancak yine de 30 saatin kesinlikle altındadır.

Türkiye otomobil piyasasında 1991 yılında yerli üretim ve ithal edilenler ile birlikte toplam 225.000 adet civarında otomobil satılacağı hesaplanmaktadır. Önümüzdeki yıllarda otomotiv ürünlerine olan talep alınacak ekonomik kararlara bağımlı olacaktır.

Tüm standartlarda Avrupa'yı hedefleyen Türkiye için, önümüzdeki 10 yılda yıllık 500.000 adetlik otomobil talebi beklenmektedir. Bu ise yıllık yaklaşık 5 milyar dolarlık bir değer ile yan sanayi, bakım onarım, servis hizmetlerinde çalışacaklarla birlikte çok geniş bir istihdam alanının ifade etmektedir. Bu talebin ithalat yerine yurtiçi üretimle karşılanması çok önemli bir konudur. Aksi halde Türkiye'nin yıllık 5 milyar dolara ulaşabilecek otomobil ithalatını karşılayacak döviz kaynağı bulması mümkün görülmemektedir [OSD].

Bu nedenle Türkiye'nin otomotiv sektöründe orta ve uzun dönemli temel politikalarının büyük bir dikkatle saptaması, sektörü canlı tutulabilmesinin sağlanması için kalıcı ve akılcı önlemlerin alınarak süratle uygulamaya konması gerekmektedir.

3.2. Türk Otomotiv Sanayiinde Ölçek Sorunu

Türkiye'de ana otomotiv sanayiinde marka ve model enflasyonu yaşanmaktadır. Bu marka ve model bolluğu nedeniyle, mevcut talep hacmi göz önüne alındığında, ülkemizde ana otomotiv sanayi firmalarının uluslararası standartlara ulaşabilmesi mümkün görülmemektedir. Ancak güçlü otomotiv ana sanayii firmalarının varlığı ile yan sanayi firmaları gelişmekte ve güçlenebilmektedir. Otomotiv yan sanayiinin başarılı olması için ekonomik ölçeklere ulaşan adetlerde üretim yapması ve otomasyona yönelmesi gerekmektedir. Onun için bu sektörün iç pazara bağlı kalmaması, ihracata yönelmesi zorunludur [Muter, 14.9.1987].

Sıkı bir rekabetin ve büyük ölçekli üretimin söz konusu olduğu otomobil sektörü incelendiğinde ülkemizde mevcut fabrikaların üretim kapasitelerinin düşük olduğu görülmektedir. Bugün dünyaca kabul edilen ölçeklere göre bir otomobil fabrikasının asgari üretim kapasitesinin 150.000 adet üzerinde olması gerekmektedir. Bu yaklaşıma göre mevcut dört otomobil fabrikasının yıllık minimum üretim miktarının 600.000 adet olması gerekirdi [TMMOB MMO, 12-16 Kasım 1991]. Avrupa ve Dünya pazarlarında fiyat bakımından rekabet edebilmek için üretim miktarının bu düzeye getirilmesi zorunludur. Fakat üretim miktarının yanında, dünya standartlarına uygun kalite, fiyat, model çeşitliliği ve teknolojik yeniliklerin yerine getirilmesi de gerekmektedir.

Son yıllarda Türk otomotiv sanayiinde marka ve model sayısının artması ve her birinden üretilen adetlerin azalması sonucu yan sanayide de ekonomik üretim hacimlerine ulaşamamaktadır. Bu yan sanayiimiz ve ülke ekonomimiz için olumsuz bir gelişmedir.

3.3. Türk Otomotiv Sanayiinde Yeni Yatırımlar

Türk otomotiv ve yan sanayii de dünya otomotiv ve yan sanayiindeki yeni gelişmelerden doğal olarak etkilenmektedir. Artık ülkemizde mevcut ana otomotiv firmalarının üretim ekonomisi açısından kendi bünyelerindeki parça ve ünite üretimlerini daha verimli ölçeklerde çalışan yan sanayiine kaydırmaları bir zorunluluk haline gelmektedir. Türk otomotiv yan sanayii kuruluşlarının bu oluşum içinde teknoloji, kapasite ve verimlilik açısından yeni bir yapı değişikliği içinde olmaları gerekmektedir. Türkiye'de özellikle otomobil üretimi konusunda son senelerde yeni yatırımlar yapılmaktadır. Bu yatırımlar komple yabancı sermaye ve yabancı ortaklı yatırımlar şeklindedir. Türk otomotiv yan sanayii döviz gelirleri açısından büyük bir önem taşımaktadır. Yan sanayi olarak mevcut yıllık ihracatı 170 milyon civarındadır. Bu rakamın 5 yıl içinde 1 milyar doları aşacağı hesaplanmıştır [TAYSAD].

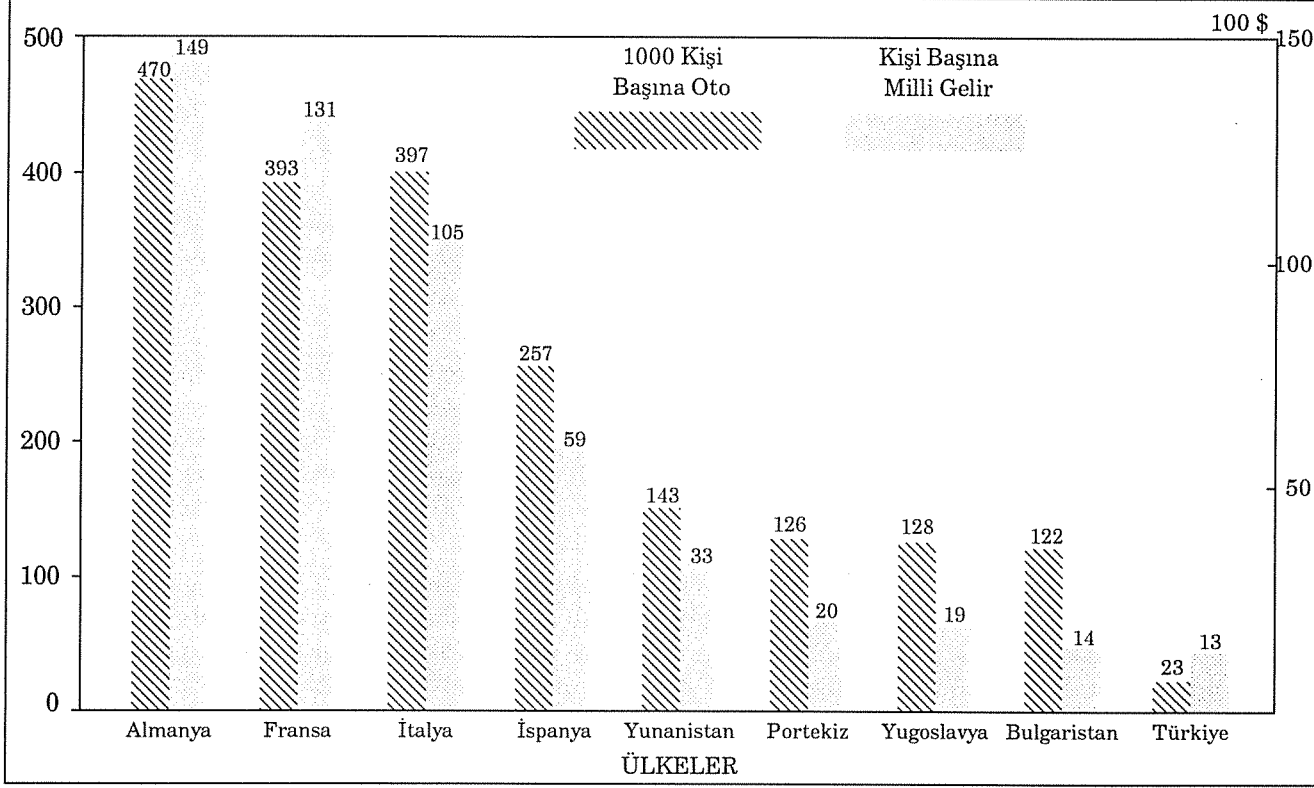
Türkiye'de bin kişiye düşen otomobil sayısı 25 adet civarındadır. Bu oran Amerika'da 600, Almanya'da 470, İspanya'da 257, Yunanistan'da 140 adettir (Tablo 6). Türkiye'de otomobil konusunda büyük bir gizli talep söz konusudur. Bu talep satın alma gücünün azlığı ve fiyatların yüksekliği nedeniyle baskı altında kalmıştır [OSD]. Bu nedenlerle yabancı otomotiv firmaları Türkiye'yi kendi malları için iyi bir pazar olarak görmektedirler. Yerli otomotiv sanayiimize egemen olan yönelim de iç pazar doğrultusundadır.

Türkiye'de otomotiv ve yan sanayiinin, dünya otomotiv sanayiindeki yeni oluşumlara uyum sağlayabilecek ve uluslararası pazarlara entegre olabilecek bir duruma getirilmesi gerekmektedir. Otomotiv sanayiinin iç pazara bağlı kalması, gelişmesi açısından en büyük engeli oluşturmaktadır. Otomotiv sanayiindeki yeni yatırımların uluslararası pazarlara yöneltilmesi önemli bir konudur.

Türk otomotiv sanayiinde yeni firma yatırımlarının yurtiçi talebe dönük üretimleri, mevcut pazarın küçüklüğü nedeniyle, problemleri bir durum yaratmaktadır. Talebin çok sayıda marka ve model ile karşılanması durumunda her marka ve model için üretim adetleri düşmekte, bu da yan sanayiinin ekonomik üretim adetlerine ulaşmasını engellemektedir. Bu durumda yerli yan sanayi yabancı ülkelerle rekabet edememektedir. Küçük adetlerdeki üre-

tim hem yerli ana otomotiv firmalarının ve hem de yan sanayi kuruluşlarının gelişmelerini engellemektedir.

Tablo 6. Kişi Başına Milli Gelir (100 \$) / Otomobil Kullanımı [OSD, 1990]



Otomotiv sanayiinde model ve tip değişikliği önemli ölçülerde ek yatırım gerektirmektedir. Ülkemizde otomotiv sanayiinde firma başına düşen yıllık üretim adetlerinin yeterli düzeyde olmaması sebebiyle aynı modelin yıllarca yapılması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Model değiştirme aynı zamanda teknoloji geliştirmeyi de gerektirdiği için bu sektörde yıllarca aynı modellerin üretiminin yapılmak zorunda kalınması (ısrar edilmesi) teknolojik gelişim açısından önemli bir dar boğazdır [Muter, 14.9.1987].

1990 yılından itibaren otomotiv sektörünü derinden etkileyecek bir dizi önlemler alınmıştır. Bu önlemlerle otomobil ithalatında koruma oranları önemli ölçüde düşürülmüş, yıllık 100.000 adetlik üretim kapasiteli yeni tesis ve 50.000 adet kapasiteli tevsii yatırımlarıyla modernizasyon yatırımlarına bazı özel teşvikler getirilmiştir. Buna paralel bazı teşvikler otomotiv yan sanayiine de sağlanmıştır. Ayrıca otomotiv ve yan sanayii özel önem taşıyan sektörler kapsamına alınmıştır. Bu teşvikler 1991 yılı yatırım teşviklerinde de yer almaktadır. Getirilen bu düzenlemeler sektörü uluslararası rekabete açıcı ve ölçekleri de ekonomik düzeye çıkarmayı hedefleyici niteliktedir.

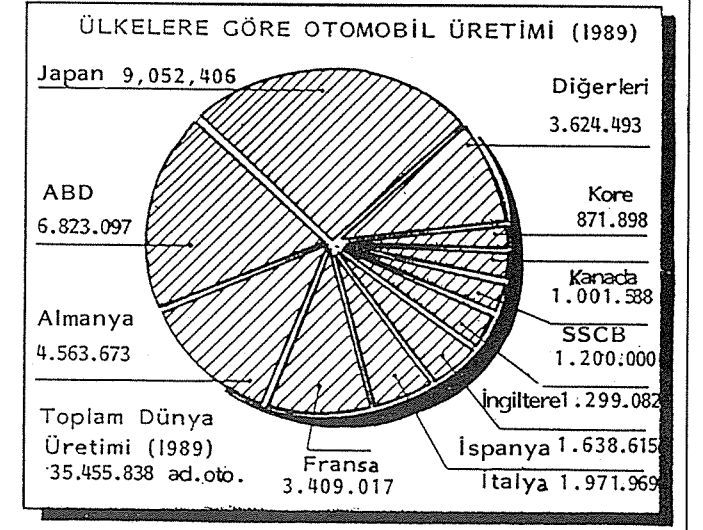
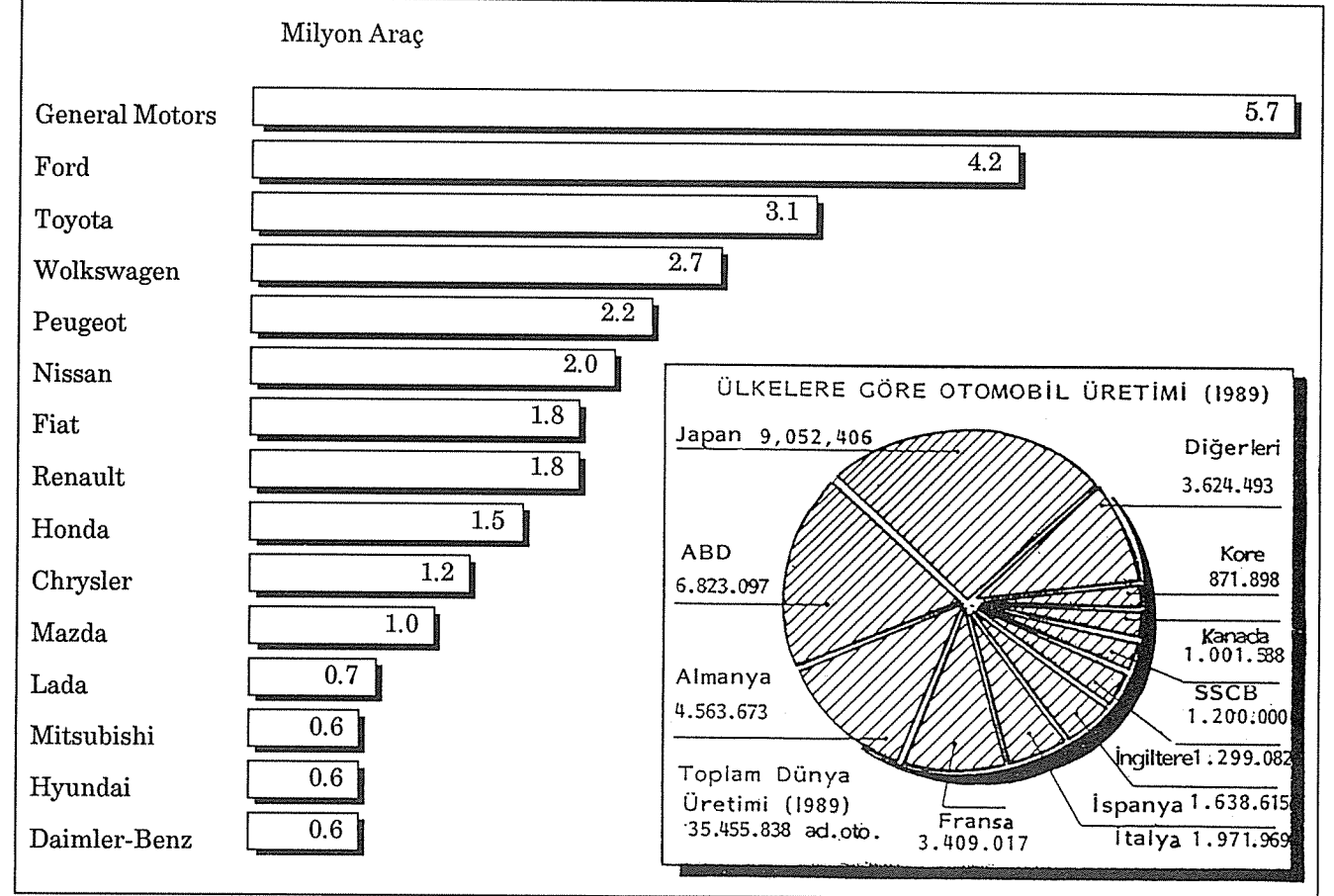
Ancak ölçeklerin artırılması öncelikle bir talep sorunu olarak ortaya çıkmaktadır. Yıllık program hedefine göre 1991 yılı otomobil talebi 244.000 adet, diğer taşıt araçları talebi de toplam 50.000 adedin üzerindedir. 1990 yılında otomobil üreten 4 firma vardır (Tofaş, Renault, Otosan, Opel). Yeni kurulacak tesislerle beraber, söz konusu Yatırım Teşvik Tebliği'nde yer alan ölçeklere ulaşmak talebin önemli ölçüde artırılması yanında hızlı bir ihracat artışıyla olanaklıdır. Öte yandan 1990 yılında hızlı bir artış gösteren ve çok çeşitli markayı içeren ithalat olgusu da yerli üretime olan talep hacmini düşürdüğünü de ayrıca vurgulamak gerekir.

Bu itibarla 1990 yılındaki gibi ekonomik konjonktürün getirdiği hızlı talep artışlarının ötesinde, artırılacak kapasiteler önemli bir sorun oluşturacaktır. Ayrıca gerek içerdeki üretim gerek ithal yoluyla gelen otomotiv ürünlerin servis, bakım, yedek parça problemlerini artırmakta ihtiyacın çeşitlenmesi, dolayısıyla ekonomik ölçekli yan sanayilerin kurulmasını güçleştirmektedir.

3.4. Türk Otomotiv ve Yan Sanayiinde Teknoloji, Verimlilik ve Eğitim sorunları

Uluslararası rekabet nedeniyle otomotiv ve yan sanayiinde iyi eğitilmiş mühendis ve insan gücüne gereksinme vardır. Ancak bu şekilde kaliteyi en üst düzeye çıkaran bir üretime ulaşılabılır. Gelişmiş ülkelerin hemen hepsinde yüksek öğretim kurumları ile sanayi kuruluşları işbirliği yapmaktadır. Ülkemizde bazı önemli sanayi kuruluşlarındaki uygulamalı eğitim olanaklarının, eğitim kurumlarımızdakinden daha fazla olduğu bir gerçektir. Gençle-

Tablo 1. Dünyanın En Büyük Otomobil Üretici Firmaları (1988) [US Motor Vehicle Manufacturers Association, 1990]



2.2. Otomotiv Sanayiinde Korumacılık ve Japon Rekabeti

Ekonomilerin uluslararasılaşması yaşanmakta olan bir olgudur. Ama bu olgunun, ulusal sınırların varlığını sürdürdüğü bir dünyada yaşanmakta olduğu gerçeğinin altını çizmek gerekir. Yeni korumacılık bu gerçeğin ürünüdür. Ülkelerin kendi ulusal pazarlarını yabancı mallardan korumak için, başvurdukları kotalar ve düzenli pazar anlaşmaları gibi tarife dışı engeller, yeni korumacılığın en etkin araçlarındandır. Kotaları Japonya ile birlikte üçüncü dünyayı kapsayacak biçimde genişleten çok yönlü anlaşmalar bir yana bırakılırsa, ileri sanayi ülkelerince konulan tarife dışı engeller, en azından 1970'lerin ortalarına dek, büyük bir öneme sahip olamamıştır. 1970'lerin ortalarında Japonlar, sınai gelişmede sektörel hedefler koyup, buna ulaşma stratejilerinin bir sonucu olarak, dünya pazarlarına önemli ölçüde girmeye başlamışlardır. Taraf ülkelerin bu gelişmeye tepkisi, kendi pazarlarını korumak amacıyla kotalar uygulamak olmuştur.

Bunun ardında bir dizi düzenli pazar anlaşmaları ve gönüllü ihracat kısıtlamaları gündeme gelmiştir. Önce Japonların, sonra Avrupalıların, Güney Korelilerin ve Tayvanlıların Amerikan pazarına girişleri kısıtlanmıştır [Kaplinsky]. Avrupa Topluluğu ülkeleri de, otomobilde olduğu gibi, bazen tek tek ülkeler bazında, çoğu kez Topluluk bazında yabancı mallara karşı önlem almışlardır. Japonlar da kendi pazarlarına otomotiv ürünlerinin girişini güçleştiren tarife dışı engelleri uzun süredir uygulamaktadır. Korumacılığın yeniden ortaya çıkışı otomobil sektöründe çok açık olarak görülmektedir ve korumacılık artık hem, tek tek ülkeler bazında, hem de bölgesel gruplar arasında tam anlamıyla politik gündeme girmiştir.

Otomotiv sanayiinde korumacılığın en önemli nedeni bu sanayinin çok geniş kapsamlı olması ve stratejik açıdan büyük bir önem taşımasıdır. Bu konuda hükümetlerin işe karışması sonucu İngiltere, İtalya, Fransa, İspanya örneklerinde olduğu gibi ya doğrudan kotalar koyulmuş, ya da yerel firmaların desteklenmesini sağlayan yarı-korumacılık türünden önlemler alınmıştır [Kaplinsky].

Bütün ülkelerde otomotiv sektörünün gelişmesinde hükümet politikalarının önemli katkıları olmuştur. Batı dünyasında görünürdeki serbest piyasa ekonomisi uygulamalarına karşılık otomotiv sektörü doğrudan korumacı-

1. ÜLKEMİZDE OTOMOTİV VE YAN SANAYİNİN GELİŞİMİ

Türkiye’de otomotiv sanayiinin kurulması düşüncesi 1950’li yıllarda başlamış olup, 40 yıl sonra bugün ana ve yan sanayi olarak ülke ekonomisinde önemli bir yere sahip bulunmaktadır. 1961 yılında "Devrim" otomobilinin yerli katkılarla yapılması sektörde bir bilincin, bir itici kuvvetin oluşmasında büyük bir rol oynamıştır. Bu yıllarda birçok fabrikanın yurtdışından geniş ölçüde parça getirerek montajcılık yaklaşımıyla kurulmasına karşı gösterilen tepkiler büyük olmuştur. Teknolojiyi edinmenin ötesinde bunu yeniden üretebilme becerisini kazanmanın önemini vurgulayanlar, bu tür bir başlangıcı teknoloji açısından bir vizyon ya da stratejik hedef eksikliği olarak değerlendirmişlerdir. Ancak bu eleştirilere karşın, bu sektörün yerli katma değer oranını zaman içinde artırarak ekonomik büyüme ve istihdam bakımından önemli katkıları olduğu da bir gerçektir. Bugün artık ülkemizde ekonomik yönden güçlü sayılabilecek bir itici sektör olarak motorlu araçlar imalat sanayii ortaya çıkmıştır. Ülkemizde otomotiv sanayiinin kurulması ile bu sanayi kendi gereksinimi için gerekli yan sanayiinin kurulmasının yanında diğer makina ve imalat sanayiinin de gelişmesini sağlamıştır.

Otomotiv ve yan sanayii sürükleyici olarak ülkenin hammadde, imalat ve savunma sanayiileri ile hizmet sektörünün gelişmesinde, istihdamın artırılmasında, sosyal ve ekonomik büyümenin sağlanmasında, milli gelirin artırılmasında ve geniş bir tabana yayılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Otomotiv sanayii ile birlikte otomotiv yan sanayii ülkenin sosyal ve ekonomik gelişmesini destekleyen bir özellik göstermektedir.

Ülkemizde otomotiv ve yan sanayii gerek katma değer ve gerek istihdam yönünden tüm imalat sektörü içinde %10 civarında ağırlığı ile ilk 5 sektör arasında bulunmaktadır.

1980 yılında toplam yerli otomotiv sanayii üretimi (otomobil, traktör, ticari vasıta) 70.000 adet civarında gerçekleşmiştir. 1990 yılında bu sayı 240.000 adede ulaşmıştır. 1990 yılında ithal edilen 66.000 otomobil de bu sayıya eklenirse Türkiye’nin toplam otomotiv ürünleri talebi yılda 300.000 adedi aşmaktadır [OSD].

2. DÜNYA OTOMOTİV VE YAN SANAYİNDE YENİ OLGULAR, YENİ STRATEJİLER

2000’li yıllara doğru dünya ekonomisi yeni bir yapılanma süreci içine girmiştir. Bu süreç içinde dünya otomotiv sanayii eskisinden daha hızlı bir şekilde uluslararası rekabeti zorlamakta, ölçekler büyümekte, yeni ve ileri teknoloji uygulamaları ile sektörde mamul performansı süratle gelişmektedir.

Dünya otomotiv sanayiinde yeni stratejiler aşağıdaki konularda gözlenmektedir.

2.1. Otomotiv Sanayiinde Tekelleşme

Batı dünyasında otomobil üretimi az sayıda firmanın elinde bulunmaktadır. ABD’nde otomobil üretimi çok büyük oranda General Motors, Ford ve Chrysler tarafından yapılmaktadır. Japonya’daki otomobil üretiminin %50’si Toyota ve Nissan tarafından gerçekleştirilmektedir. Dünya otomotiv sanayiinde en büyük on firma toplam üretimin %75’ini karşılamaktadır (Tablo 1). Otomotiv yan sanayiinde ise en büyük 30 firma tüm dünya otomotiv yan sanayii parça üretiminin üçte birini gerçekleştirmektedir. Ayrıca üç büyük otomobil piyasası; Avrupa, Kuzey Amerika ve Japonya tüm dünya otomobil piyasasının %85’ini oluşturmaktadır [Done, 18.9.1990].

Yabancı ülkelerde otomotiv sanayiinde özel ve lüks modeller dışında çok yüksek adetlerde üretim yapılması ve ihracata ağırlık verilmesi dikkati çekmektedir. Örnek olarak, Amerika Birleşik Devletleri’nde 1920 yıllarında 80 civarında otomobil imalatçısı bulunmaktaydı. Zamanla imalatçı sayısı azaldı. 1930’da 30, 1950’de 9 imalatçı firmaya kadar indi [OECD,1983]. Bugün 3 firma ülkenin otomobil üretiminin %95’ini sağlamaktadır. Bu rakam 10 milyon adet civarındadır [Done, 18.9.1990].

Dünya otomotiv sanayiindeki bu gelişme bağlamında küçük otomotiv şirketleri ya büyük şirketler tarafından satın alınmakta, ya da firmalararası birleşmeler yapılmaktadır. Uluslararası pazarlardaki otomotiv firmalarının birleşerek devleşmesi biçimindeki bu "Yeni Strateji"nin ana amaçları ölçek ekonomisinden yararlanmak, araştırma ve geliştirme çalışmalarının masraf ve risklerini bölüşmek, maliyetleri daha fazla düşürmek için ürün standardizasyonunu gerçekleştirmektir. Böylece binek otomobilleri üretiminde firma başına yılda bir milyon adedin üzerinde üretimler ortaya çıkmakta ve bu büyük üretim hacimleri sonucu bu sektörde ileriye doğru dar bir çerçevede tekelleşme eğilimi göze çarpmaktadır. Bu nedenle gelişmekte olan ülkelerin otomotiv sanayiinde uluslararası pazarlardan tatmin edici pay almaları mümkün olamamaktadır.

rimizi iyi bir şekilde bugünkü teknolojinin istekleri doğrultusunda yetiştirerek sanayileşmemizi hızlandırabilmek için çırak-kalfa-ustalık sistemi ile mesleki orta eğitime gerekli önemin verilmesi gerekir [TMMOB MMO, 12-16 Kasım 1991].

Teknolojinin hızla geliştiği zamanımızda bütün iş kollarında elemanların daha bilgili ve becerili olmaları gerekmektedir. Özellikle ara insan gücü olarak tanımlanabilecek düzeyde elemanlara daha fazla gereksinme duyulmaktadır.

Bu konuda son 5 yıllık kalkınma planında mesleki teknik eğitime, teknik eleman yetiştirilmesi yönünde büyük ağırlık verildiği görülmektedir. Ülkemizde orta eğitimde mesleki eğitim veren okulların devamı olan ve ön lisans kademesinde eğitim veren meslek yüksek okullarının yurdun her tarafına yayılmasına çalışılmaktadır. Üniversitelere bağlı bu okullar iki yıllık bir eğitim öğretimle tekniker ve meslek elemanı yetiştirmektedir. Ancak bu eğitimin sanayi ile de bütünleştirilmesi gereklidir. Orta eğitim ile meslek eğitimi gören gençler fabrikaların işgücünü oluştururken, daha üst düzeyde meslek eğitimi görmüş olan teknikerler ise usta-mühendis arasında bir köprü görevi üstlenmektedir. Ülkemizde planlı döneme geçildiğinden bu yana özellikle ara insan gücünde eleman yetiştirilmesinde planların gerisinde kalınmış ve sanayinin istediği sayıda ve nitelikte gerekli eleman yetiştirilmesi sağlanamamıştır.

Ara insan gücü olarak teknik eleman yetiştirmeye gereken önemin verilmediği, ya da mevcut insan gücünden daha verimli yararlanma yolları bulunmadığı sürece kalkınmada hedeflenen büyüme oranlarının gerçekleştirilmesi söz konusu olmaz. Mesleki eğitim üst kademesini oluşturan üniversite eğitiminin de teknolojinin gereklerine uyum sağlayacak düzeyde olması gerekmektedir.

3.5. Vergi Sistemimizin Türk Otomotiv ve Yan Sanayiinin Gelişimine Olumsuz Etkisi

1990 yılından itibaren taşıt alım vergileri ve yıllık kullanım vergileri ile KDV’de önemli artışlar yapılmış ve yerli taşıtlardaki vergi yükü %40'lara ulaşmıştır. Gümrük vergilerinin %60-80 oranında düşürülmesi ve yerli araçlara getirilen yüksek vergi sonucunda geçtiğimiz yılda Otomobil İthalatçıları Derneği’nin verilerine göre normal yollardan 64022, permili ve diplomatik kanallardan 9000 adet olmak üzere 73022 adet otomobil ithal edilmiştir. HDTM verilerine göre adet bazında, ithal otomobilin yurtiçi üretime oranı 1989’da %3.9 iken 1990’da %37.8’e yükselmiştir. İthal otomobilin yurtiçi üretimine oranı parasal değerler itibarıyla bakıldığında ise 1989 yılında %12.7’den 1990’da %50.9’a çıkmaktadır. Bu durum getirilen teşvikle, yerli üretimin ölçek sorununu çözme amacına ulaşma konusunda, ithalat ve iç vergilemenin çelişkilerini ortaya koymaktadır.

4. SONUÇLAR

2000’li yıllara girerken Türkiye, kendi ekonomisini geliştirmek için hangi alanlarda çıkış yolunu bulabileceği konusunda bir takım temel kararları almak zorundadır. İçerideki ülke ekonomilerinin bile uluslararasılaşmaya yöneldiği bu dönemde, Türkiye, bilinçli olarak uluslararası işbölümündeki yerini alacak stratejiler uygulamak zorundadır. Özellikle, Türkiye’nin, Avrupa Ekonomik ve Siyasi bütünleşmesi yanında, Karadeniz Ekonomik İşbirliği, Orta Doğu ve Yakın Doğu Ülkeleri ile öncelikli ilişkiler kurması, dünyadaki hızlı değişim sürecinde, kendi orta dönemdeki geleceğini katı bir planlama ile değil, fakat esnek ve gelişmelere ayak uydurabilecek organize bir ekonomik politika ile yönlendirmesi büyük bir önem taşımaktadır.

Türkiye’nin ekonomik gelişmesi, öncelikle tüketimin ve cari devlet harcamalarının tasarruf ve yatırım amacıyla ne ölçüde kısılabileceğine bağlı bulunmaktadır. Burada ana hedef tasarrufların yatırıma, yatırımların da ihracat için üretime yönlendirilmesidir. Türkiye’nin ekonomik geleceğine ilişkin tahminler, yalnızca ülkenin kendi verilerine bağlı olmayıp, dünya koşullarındaki mevcut ve olacak gelişmelere bağlı bulunmaktadır. Dünyada, Türkiye’nin iradesi dışında, çok büyük gelişmeler olmaktadır.

Türkiye’nin uluslararası ekonomiye entegrasyonu için olabildiğince rekabetçi ekonomi kurma stratejisi uygulanması, kaynaklarını bilinçli bir şekilde belirli sektörlerle yönlendirmesi ve sektör içinde rekabet ortamını oluşturması zorunludur. Uluslararası pazarlarda pazar payımızın nasıl artırılacağı ve hangi sektörlerin hangi pazarlara açılacağı konusunda stratejik ve dinamik bir planlama anlayışına ihtiyaç bulunmaktadır.

2000 yılından önce ülkemizde sadece otomobil talebi yılda beşyüzbinlere ulaşacaktır. Yurtiçi talebin karşılanması halinde yılda bugünkü değerlerle yaklaşık beş milyar dolar harcanması gerekecek ve en az 200-250 bin kişi işsiz kalacaktır. Bu nedenlerle otomotiv sanayii potansiyel olarak ülkemiz için gelecekte bugün olduğundan çok daha önemli olacaktır [OSD].

Otomotiv sanayiinde yeni teknolojilerin izlenebilmesi, yeni modellerin üretilmesi ve dünya fiyatlarıyla re-

kabet edilebilmesi için ölçek ekonomisi sağlayacak adetlerde üretim yapılması zorunludur.

Yurtiçi ve yurtdışı talep ve satış olanakları da gözönünde bulundurulmak kaydıyla, ölçek ekonomilerinden yararlanabilecek, olanaklar çerçevesinde yüksek kapasiteli tesislerin kurulması zorunludur.

Ancak bu saptamada ulusal kriterlere öncelik verilmeli ve salt ölçek ekonomisi veya risk faktörüne göre değerlendirme yapılmamalıdır.

Bununla birlikte rekabet edebilir fiyat ve kaliteyi temin ve belli bir araştırma - geliştirme kapasitesini kurup sürdürebilmek için ölçek ekonomisi ve bu ölçek ekonomisini dengeleyebilecek teknoloji geliştirme konusu gözönünde bulundurulmalı, yeni üretim kapasiteleri yaratılırken teşvik politikalarında bu esaslar ön planda tutulmalıdır.

5. ÖNERİLER

- 5.1. Otomotiv ve yan sanayi için öncelikle gerekli olan, uzun dönemli bir otomotiv politikasının belirlenmesidir. Böylece, otomotiv ve yan sanayii konusunda çalışan kuruluşlara yatırım yapmak için istikrarlı ve güven verici bir ortam sağlanabilir. Otomotiv ve yan sanayimiz uzun dönemli otomotiv sanayii politikasına uygun programlar içinde hükümet politikaları ile desteklenmelidir.
- 5.2. Türk otomotiv ve yan sanayiinin gelişmesinde bu iki kesimin çıkarları konusunda uzlaşan, uluslararası pazarlara dönük, bir çözüm modeli oluşturulmalıdır.
- 5.3. Zamanla değişen koşullar bugün artık ana otomotiv firmalarının dikey entegrasyona girmelerini ve üretim için gerekli parça ve üniteleri yan sanayiiden temin etmelerini zorunlu kılmaktadır. Ana otomotiv firmalarının artmakta olan üretim kapasiteleri nedeniyle parça ve ünite bazında kendi bünyelerinde üretim yapmaları olanaksızlaşmaktadır. Ülkemizde de ana otomotiv firmalarının üretim ekonomisi açısından kendi bünyelerindeki parça ve ünite üretimlerini daha verimli ölçeklerde çalışan yan sanayiine kaydırmaları gereklidir. Teknoloji geliştirme ve verimlilik artırma konusunda ana sanayi ile birlikte yan sanayiinin birbirlerini tamamlayıcı şekilde teşviki zorunludur.
- 5.4. Türkiye’de talep artışına paralel olarak ölçek ekonomisine uygun adetlere gelinmeden otomotiv sanayiinde yeni yatırımlara teşvik verilmemelidir. Varolan kapasitelerin ekonomik üretim hacmine ulaşmasına ve kapasite kullanım oranlarının artırılmasına çaba harcanmalıdır. Bu şekilde kaynak israfı önlenebileceği gibi istikrarlı ve uygun fiyatlar oluşacaktır.
- 5.5. Türkiye’ye gelecek yabancı sermayenin kendilerine tanınmış olan teşvikleri ve bunun karşısı olan yükümlülükleri yerine getirip getirmedikleri izlenmeli ve gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.
- 5.6. Otomotiv sanayiinde korumalar bir program çerçevesinde azaltılmalı ve sanayiinin zamanla daha büyük ölçeklere geçmesi teşvik edilmelidir. İthalat, rekabeti ve yeni teknoloji girişini sağlayacak kadar yapılmalı, ancak yerli otomotiv sanayiinin gelişmesini engelleyecek düzeye çıkarılmamalıdır.
- 5.7. İhracat ülkenin dünyada elverişli koşullarda yerini alması bakımından en önemli faktörlerin başında gelmektedir. Bu bakımdan ihracat politikaları diğer politikalar ile ve özellikle ithalat politikası ile bütünleştirilmeli ve mütekabiliyet (karşılıklı ticaret) ilkesi esas alınmalıdır. Otomotiv ürünleri ithalatında bulunduğumuz ülkelerden yapılacak alımlara karşılık otomotiv ve yan sanayii ürünlerimizin o ülkelere ihracatı (off-set) sağlanmalıdır.
- 5.8. Ülkemizde uygulanan şekliyle, korumacı politikaların rekabeti yok etmesi nedeniyle otomotiv ana ve yan sanayii yalnız gümrük ve fonlarla korunması yerine, AR-GE, Planlama, Yatırım, Üretim ve İhracat bazında teşvik edilerek desteklenmeli ve en önemli kriter yerli katma değer oranı olmalıdır.
- 5.9. Üniversite sanayi işbirliği, gerçekçi ölçüler içerisinde geliştirilmeli ve işbirliğinde öncelikle AR-GE çalışmaları yerel ve teknoloji birikimi sağlanmalıdır.
- 5.10. Otomotiv ve yan sanayiinde maliyetlerin düşürülmesi için ana mamul yanında parça ve ünite bazında da üretimin artırılması gerekmektedir. Bu nedenlerle:
 - İç pazarda alım gücünü kısıtlayan ve böylece yeterli talebin oluşmasını engelleyen vergi ve fonlar yeterli düzeye indirilmelidir.
 - İthalatla üretim gamında ve araç parkında mevcut çok çeşitli marka, model ve tiplerin minimizasyonuna gidilmelidir.
 - Ülke gerçeklerine uygun olarak araçların ekonomik ömürleri saptanmalı, buna göre sınırlamalar getirilmelidir.
- 5.11. Avrupa Topluluğu ülkelerinin 1.1.1993’ten itibaren E ve EQ markaları olmayan ürünlerini ithal etmeyecekleri ve bu markaların verilmesi yetkisini AT ülkelerine tanımaları karşısında, 10 milyar doların üstünde itha-

TMMOB Makina Mühendisleri Odası 1972 yılından buyana TMMOB adına konuyla ilgili kişi ve kuruluşların katkılarıyla Sanayi Kongresi düzenlemektedir. Bir gelenek halini alan ve kurumsallaşan bu etkinliğin devamı olarak 1991 Sanayi Kongresi 9-13 Aralık tarihlerinde Ankara’da Milli Kütüphane Salonlarında gerçekleştirilecektir.

Bilim ve teknolojideki olağanüstü gelişmeler ve ekonomilerin uluslararasılaşması sürecinde Türkiye sanayiinin konum ve geleceğinin saptanması, Kongre’nin ana temasını oluşturmaktadır.

Kongre’de bu çerçevede Türkiye’nin "ileri teknolojileri edinme, özümseme, üretim alanına yayma ve edindiği teknolojiyi bir üst düzeyde yeniden üretebilme yeteneğini kazanması" konusunda ne kadar yol alabildiği ve uluslararası işbölümünde daha ileri bir konuma yükselebilmesi için teknoloji alanında başka neler yapılması gerektiği de irdelenerek tartışılacaktır.

Ayrıca söz konusu saptamanın yapılabilmesi için bilimsel ve teknolojideki olağanüstü gelişmeler ve ekonomilerin uluslararasılaşması sürecinde dünya sanayi ve "yeni sanayileşen ülkelerin" sanayileşme deneyimleri gözden geçirilmiş ve bunun ışığında Türkiye sanayi 9 sektör düzeyinde irdelenmiştir.

Bu irdelemede Türkiye sanayiinin geleceğe yönelik gelişme dinamiklerinin belirlenmesiyle birlikte uygulana-gelen sanayi politikalarının değerlendirilmesine ve yeni önerilerin geliştirilmesine olanak tanıyacak bir yaklaşım çerçevesi temel alınmıştır. Bu yaklaşıma yönelik verilerin toplanması ve değerlendirilmesiyle ilgili sektör irdelemelerinden biri de Otomotiv ve Yan Sanayii Sektörüdür.

Otomotiv ve Yan Sanayii Sektör Raporunun hazırlanması çalışmasını Bursa Şubemiz yürütmüştür. Bu sektör raporunun hazırlanabilmesi amacıyla Odamız adına Bursa Şubesi tarafından düzenlenen 3. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu’nun konusu Kongrenin ana temasına yönelik seçilmiştir. 3. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu Hazırlık Kurulu içinden seçilen Sektör Raporu Hazırlık Kurulu ve Düzenleme Kurulu’nun ortaklaşa yürüttüğü çalışmalar sonucu hazırlanan Otomotiv ve Yan Sanayii Sektör Raporu’na 12-16 Kasım 1991 tarihleri arasında Bursa’da yapılan 3. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu oturumları tartışmaları sonucunda elinizdeki son şekli verilmiştir.

Otomotiv ve Yan Sanayi Sektör Raporu hazırlık çalışmalarını yürüten Bursa Şubemize, Hazırlık Kuruluna ve Sektör Raporunun raportörlüğünü yapan Sayın Şener MUTER’e ve bu raporun hazırlanmasında başta TAY-SAD, OSD olmak üzere katkı koyan tüm kişi ve kuruluşlara teşekkür ederiz.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

DÜZENLEME KURULU

İsmet Rıza ÇEBİ	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Başkanı
İsmet APAK	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Başkan Vekili
Yusuf ÜNLER	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi Başkanı
Turhan TUNA	TMMOB Makina Mühendisleri Odası İzmir Şubesi Başkanı
Hüseyin SAYAR	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Adana Şubesi Başkanı
Serhat GİRGİN	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Kocaeli Bölge Temsilciliği Başkanı
Erol YAŞA	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Antalya Bölge Temsilciliği Başkanı
Özcan ŞENİŞLER	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi Sekreteri
Gürhan AKDOĞAN	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi
Y.Doç.Dr.Ümit KAMÇICI	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi Balıkesir İl Temsilciliği Başkanı
Ali İhsan KARAMANLI	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi Eskişehir İl Temsilciliği Başkanı

HAZIRLIK KURULU

Prof.Dr.Demir ASLAN	Dokuz Eylül Üni. Müh. Mim. Fak.Endüstri Müh.Böl. İZMİR
Savaş ARIKAN	Tofaş A.Ş. Fabrika Teknik Müdürü BURSA
Hilmi ATILLA	TAYSAD Genel Sekreteri İSTANBUL
Prof.Dr.Fatih C. BABALIK	Uludağ Üniversitesi Rektör Yardımcısı, Mühendislik Fakültesi Dekanı BURSA
Yaşar BAYRAKTAR	TSE Genel Sekreter Yardımcısı ANKARA
Mehmet BURSA	TMMOB MMO Bursa Şubesi Meslekiçi Eğitim Kom. BURSA
Aykut GÖKER	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Danışmanı ANKARA
Kaya GÜVENÇ	TMMOB Makina Mühendisleri Odası Danışmanı ANKARA
Teoman İLKİN	OSD Otomotiv Sanayii Derneği Yönetim Kurulu Üyesi, Otosan A.Ş. Resmi İlişkiler Müdürü İSTANBUL
Prof.Dr.Battal KUŞHAN	Anadolu Üni.Müh. Mim. Fak.Makina Müh.Böl. ESKİŞEHİR
Şener MUTER	Cevher Makina San. A.Ş. Genel Müdürü İZMİR
Ergin SUNGUR	TAYSAD Başkan Vekili ANKARA
Yusuf Fehmi YEŞİLTEPE	T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü ANKARA

RAPORTÖR

Şener MUTER	Cevher Makina San. A.Ş. Genel Müdürü İZMİR
--------------------	---

ISBN 975-395-035-7

ISBN 975-395-035-5

lat yaptığımız bu ülkelerden de ithalatta mütekabiliyet (karşılıklılık) ilkesine uygun olarak yetkili ulusal kuruluşlarımızın vereceği E ve EQ markaları aranmalıdır.

5.12.Otomotiv ve yan sanayi ürünlerinin yurtiçi üretimi ve ithalatının belirlenecek ulusal standartlara uygunluğunun sağlanması gereklidir. Ülkede üretilen otomotiv ve yan sanayii ürünleri kalitesinin altında ithalat yapılması önlenmelidir.

5.13.GATT anlaşması çerçevesinde (GATT ilkesi olan) ticareti zorlaştırmak için teknik engeller konulması ilkesi gözönüne alınarak diğer ülkelerin kısıtlayıcı uygulamaları dikkatle izlenmeli ve önlenmeli veya aynı engeller yapılan ithalatta da yapan ülkeye karşı yürürlüğe konulmalıdır.

5.14.Gerek ihracatta, gerek yurt içinde önümüzdeki 2 yılın en güncel ve önemli konusu olan EQ konusunda sanayii adaptasyonu için önlemler hızla alınmalı, teşvikler de bulunmalıdır. Bunu yürütmek üzere ulusal kuruluşlara (TSE, KOSGEB, MPM gibi) hedef, görev ve olanak verilmeli, bu kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanmalıdır.

5.15.Türk otomotiv ve yan sanayiinin sorunlarının uluslararası gelişme ve rekabet perspektifi içinde irdelenmesi, çözüm için seçeneklerin ortaya konması, uygulanan politikaların izlenerek geleceğe dönük önerilerin saptanması amacıyla otomotiv sanayii ve yan sanayii kuruluşlarının, ilgili meslek odalarının, konu ile ilgili ihtisas derneklerinin ve bu alanda görevli devlet kurumlarının temsilcilerinden oluşan ve danışma görevi yapacak bir "Türkiye Otomotiv ve Yan Sanayii Ulusal Komitesi" kurulmalıdır. Bu Komite belli alanlarda alt komiteler oluşturarak ve belli sürelerde toplantılar yaparak uygulamaları sürekli izlemeli ve sektörün rekabet gücünün artırılması için öneriler getirmelidir.

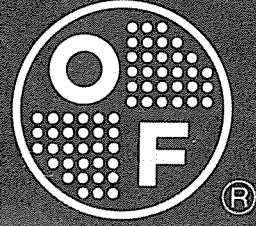
KAYNAKÇA

- 1- DONE, K.; "World Car Industry" Financial Times Survey, Sept.18, 1990
- 2- DONE, K.; "A Lean Revolution in Car Making" Financial Times, Sept.17, 1990
- 3- Dünya Gazetesi Araştırma Servisi, "3. Dünya Ülkelerinde Otomotiv Sanayii Hızlı Bir Gelişim İçinde", 21.9.1990
- 4- Dünya Gazetesi Dış Haberler Servisi, "Japon Yedek Parça Üretici Şirketlerinin Hedefi Avrupa", 25.12.1990
- 5- EKİMCİ, B.; "Otomobilcilerin 91 Hedefi 225.000" Ekonomik Bülten, 13-19 Mayıs 1991
- 6- Ekonomist, Gösterge, 3 Şubat 1991
- 7- FREEMAN, C.; "Yeni Teknoloji ve Yetişme Sorunu" Mühendis ve Makina, Sayı 368 Eylül 1990 Çeviren Aykut GÖKER
- 8- İKV, "Dünyada ve Türkiye'de İhracat Teşvikleri", Hürriyet 11.8.1991
- 9- KAPLINSKY, R.; "Teknolojik Devrim ve Uluslararası İşbölümünde Üçüncü Dünyanın Yeri I ve II" Mühendis ve Makina, S.369-370, 1990 Çeviren Aykut Göker
- 10- KORKUT, L.; "İthal Otoda Yoğun Rekabet", Dünya, 19 Nisan 1991
- 11- MUTER, Ş.; "Otomotiv Sanayii ve Uluslararası Rekabet", Dünya, 14 Eylül 1987
- 12- OECD, "Long Term Outlook for the World Automobile Industry" Paris, 1983
- 13- OECD, "The Cost of Restricting Imports" The Automobile Industry, Paris, 1987
- 14- OSD, Otomotiv Sanayi Derneği Dergileri ve Raporları
- 15- Panorama, "Tüsiad, Türkiye'nin Kader Planını Hazırlıyor" 13 Mayıs 1990
- 16- TAYLOR, A.; "Japan's New US Car Strategy" Fortune 10 Eylül 1990
- 17- TAYSAD, Taşıt Araçları Yan Sanayii Derneği Raporları
- 18- Time International, "The Race for Europe" 9 Eylül 1991
- 19- TMMOB MMO 3. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu Bildirileri 12-16 Kasım 1991 Bursa
- 20- TÜBİTAK Bülteni, "Dünya Perspektifinde Türkiye'nin Bilim ve Teknoloji Boyutu" C.7, S.3, 1990
- 21- US Motor Vehicle Manufacturers Association, FT World Car Industry, 18.9.1990

DİZGİ-GRAFİK: TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi Tel:(9-24) 12 11 90 - 4 Hat Fax: (9-24) 12 11 94

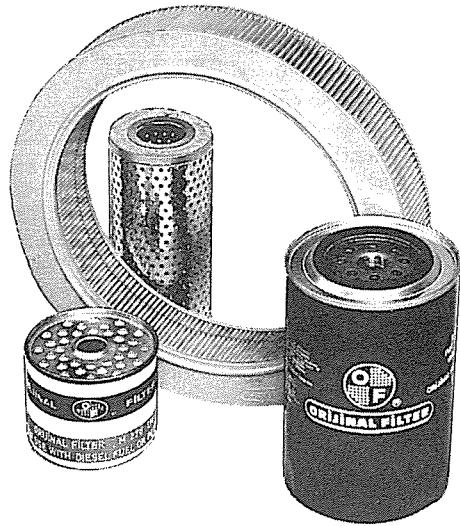
BASKI: MAYA Matbaacılık Yayıncılık Ltd.Şti. Tel: (9-4) 118 01 53 Fax: (9-4) 125 08 37

KASIM 1991, BURSA



ORIJİNAL FİLTRE

"az yakıt... güçlü motor,,



ORIJİNAL FİLTRE FABRİKASI

2829 Sokak, 3-4 I. Sanayi Sitesi
35110 İZMİR - TURKEY
Tel : (9-51) 33 77 94 - 33 77 97
Telex : 53688 OFI TR
Fax : (9-51) 570433



tmmob
makina mühendisleri odası

1991 SANAYİ KONGRESİ

OTOMOTİV VE YAN SANAYİİ SEKTÖR RAPORU

Hazırlayan: TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI BURSA ŞUBESİ

KASIM 1991, BURSA

MMO YAYIN NO: 149-1