

9. Kalkınma Planı Perspektifinde Otomotiv Sanayinde Sürdürülebilir Küresel Rekabet

Ali Ekber ÇAKAR

Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Sekreteri

GİRİŞ

Otomotiv sektörü, küreselleşme ve yoğunlaşmanın boyutlarını alabildiğine gösteren bir sektör olarak önde gelmektedir. Otomotiv sanayi hedeflenen pazara yakın alanlarda üretim yaparak pazar payını yükseltmeye çalışmaktadır.

Küresel pazar stratejilerine uygun üretim ve pazar planlamaları, ulus ötesi küresel şirketlerin genel politikalarıdır. Bugün küresel pazar koşullarında, dünya çapında üretim birkaç firmada yoğunlaşmıştır.

Sektörde her zaman problem olan kapasite fazlalığının yarattığı mali yük, pazar paylarının sınırlı büyümesi, ucuz fiyata kaliteli, performanslı, konforlu araç talepleri ve bu taleplerin yarattığı yoğun AR-GE maliyetleri, yoğun rekabeti ve düşük kâr marjlarını doğurmuş ve sektörde şirket evlilikleri gündeme gelmiştir.

Dolayısıyla sektörde şirket sayısı giderek azalmaktadır. 1980'lerde dünyada bağımsız 85 otomotiv üreticisi varken, 2000'lerde bu sayı 20'lere düşmüştür. 2010'da bu sayının

10-15'e ineceği tahmin edilmektedir. Dünya araç üretiminde 5 ülkeye ait en büyük 10 üretici firma toplam motorlu araç üretiminin yüzde 85'ini gerçekleştirmekte ve katma değerinin yüzde 90'ına el koymaktadır. 1,5 milyon adet/yıl rakamının altında üretim yapan otomobil üreticilerinin uzun süre bağımsız kalamayacakları tahmin edilmektedir. İleride firma sayısının 5 ve ana sistem üreticilerinin 30 dolayında olacağı tahmin edilmektedir.

TÜRKİYE'DE DURUM

ANA SANAYİ

1960'lı yıllarda ithal ikameci şartlarda kurulan otomotiv sektörü 70'li yıllarda küçük ölçekli yatırımlar

ve teknik işbirliği ile otomotiv üretimine yönelmiş, 80'li yılların ikinci yarısından itibaren yabancı sermaye yatırımı yoğun olarak yaşanmıştır. 1990'lı yılların başında ise ana ve yan sanayide yoğun yatırımlar başlamış, bunda iç pazardaki talep etkili olmuştur. Sektörde yapısal olarak hızlı değişimler yaşanmış ve sektör ihracata yönelik sanayi niteliği almaya başlamıştır. Bu arada uluslararası firmalarla işbirliği ve ortaklıklar yoğunluk kazanmıştır.

1995 yılında Gümrük Birliği anlaşması, 2001'de AB dışı ülkelerin de ortak gümrük tarifesine tabi olmaları, meydana gelen ekonomik



krizler, sektördeki yapılanmada olumsuz etki yaratmıştır. 2003 yılında göreceli olarak sektörde olumlu gelişmeler olmakla beraber ithalatın da artması sektörde kısmi de olsa olumsuzluklara yol açmıştır.

- 1963-2006 yılları arasında toplam üretim 3000'den 987.780 adede yükselmiştir. Bu rakam ile Türkiye, 27 üyeli AB'de 6'ncı sıradadır; kamyon üretiminde 6'ncı, hafif ticari araçlar üretiminde 2'nci, otobüs üretiminde ise 1'nci sıradadır.
- 1992-2006 yılları arasında ihracat 0,4 milyar dolar ile başlamış, 2006'da 11.882 milyar dolara ulaşmıştır. Türkiye ihracatında toplam ihracat içindeki pay ise yüzde 14 olmuştur.
- İthalat 1992 yılında 2,6 milyar dolardan 2006 yılında 11.278 milyar dolara yükselmiştir. Toplam ithalat içindeki pay ise yüzde 8,2 olmuştur. Bu arada aksam ve parça ithalatı yaklaşık ithalatın yüzde 50'sine veya biraz fazlasına denktir (Ana ve yan sanayi ara malları da dahil).
- Dünya ihracatında ise Türkiye otomotiv ana ve yan sanayi sektörünün payı yüzde 1'dir.
- 2006 yılı otomobil pazarı yüzde 15 azalarak, 373.000 adet düzeyinde gerçekleşmiştir. Otomobilde

ithalatın payı yüzde 68'dir. 2005 yılında olduğu gibi bu oran, son 12 yıllık dönemde ithalatın elde ettiği en yüksek oran olarak göze çarpmaktadır.

- OSD değerlendirmelerine göre, ekonomik ve politik faktörlere bağlı olarak 2007'de toplam taşıt aracı pazarının yüzde 10-15 daralması olasıdır.

YAN SANAYİ

1963 yılında ithal ikameci politikalar sonucu montaj sanayisinde yerli katkı payının yükseltilmesi ile ilgili kotalar, rekabetsiz ortamda yan sanayinin gelişimini başlatmıştır. Ana sanayinin finansal desteği ve teknik yardımı, ek kaynaktan parça alımı bu dönemdedir. Alternatif firma sayısı azdır, alternatif firmanın olması halinde avantajlı fiyat tercih edilmektedir.

1980 sonrası ithal ikameci politikaların terk edilmesi ile yerli kota oranları kalkmış ve rekabet başlamıştır. Yan sanayici düşük fiyat ve artırılan kalite baskısı altındadır. İleri teknoloji yatırımları başlamıştır. 1990'lı yılların başından itibaren ana sanayiye koşut olarak yan sanayide de üretimde sabit fiyat, artan kalite önemli alım kriterlerini oluşturmuş ve ileri teknoloji yaygınlaşmıştır.

- İhracatta canlanma başlamış, şirket birleşmeleri ve yabancı yatırımlar artmıştır.
- Fiyat/maliyet unsuru yan sanayi

için zor koşullardan biri olmaya devam etmiştir. Yan sanayide ihracatla birlikte artan ithalat pazar daralmalarına ve yoğun rekabete sebep olmuştur.

- Bu dönemde ana ve yan sanayi arasında yoğun yardımlaşma görülmekle beraber ana sanayi-yan sanayi ilişkilerinde vesayetçi yapı devam etmektedir. Bunun sebebi yan sanayinin teknolojik ve finansal açılardan ana sanayiden bağımlılığını koparamamasıdır.
- Ana-yan sanayi ilişki tiplerinin stratejik ortaklık, pazar ilişkisi, ana sanayi egemen tipler olduğu görülmekle birlikte, ana ve yan sanayi ilişkilerinin “kazan-kazan” prensibiyle epey yol aldıkları görülmektedir.
- Stratejik ortaklık tipi teknolojik donanım, tasarım, mühendislik ve üretim becerileri içermekte ve kendi teknolojilerine sahip olmaları ile beraber çok ürünlü tedarik merkezleri olmaları ana ve yan sanayi için uygun ilişki tipi olarak görülmektedir.
- Gelecekte ana ve yan sanayi arasındaki bağımlılığın araç konsept ve tasarım aşamasından itibaren üretim alanlarından başka tasarım alanında da daha fazla katkı öngörülmektedir.
- Yan sanayinin küresel ortaklıklarla



işbirliği yapması ancak aktif rol almasını sağlayacaktır. Son günlerde yurt dışından tanınmış yan sanayi şirketleri satın alma bunu göstermektedir.

SEKTÖRÜN REKABET GÜCÜ

Yapılan incelemelerde sektörün rekabet gücü göstergelerinin hayli yüksek olduğu görülmektedir. Bu göstergeler sırasıyla Açıklanmış Göreceli Üstünlük (Revealed Comparative Advantage), İthalat Sızma Oranı, Uzmanlaşma Katsayısı, Dış Rekabete Açıklık, İhracat Piyasa Payı, İhracat/İthalat Oranı'dır.

Tüm bu değerler incelendiğinde 1996 yılından sonra sektörde toparlanmadan öte yapısal değişikliklerle beraber kendine yeter ve dünya piyasalarında rekabet edebilir konuma geldiğine dair sinyaller alınmaktadır. Bu durum ile beraber sektörün genel sorunlarına bakmak ve bu konuda çekinceleri

belirtmekte yarar var. Şu anda sektörün geleceğine yönelik yeni politika ve stratejiler oluşturmak gerekmektedir. Bunun tek yolu da sektörün ülkede ve dünyada konumunu iyi analiz etmekten ve yerel sektörün durumunu objektif değerlendirmekten geçmektedir.

Ülkede sektöre yönelik yapılacak analizlerde üretim merkezleri olarak anılan Asya-Pasifik, AB, Kuzey Amerika, Güney Amerika, Afrika ve Ortadoğu'daki üretim artışı, aşırı kapasite ve pazar durumları göz önüne alınmalıdır. Önerilen yapısal durumlar ve stratejilerde bu durum göz önüne alınmalıdır.

AR-GE'DE SEKTÖRÜN DURUMU

Küresel otomotiv sanayi firmaları; dünya pazarında değişen talepleri karşılamak, öncü ve yeni pazarlar bulmak, dış kaynak kullanımı ile ilgili sorunları çözmek ve ucuz iş gücü bulmak için üretim tesislerini yeni yerlere taşımalarının beklendiği bir süreç yaşamaktadır. Yer değiştirme oranı yüzde 80 gibi tahmin edilmektedir.

Dolayısıyla üretim üssü olarak kabul edilen ülkemiz her an bu avantajını kaybetmeyle karşı karşıya kalabilecektir. Türkiye'nin son yıllarda otomotivde bir üretim merkezi olması yine bu küresel şirketlerin stratejileri ile ilintilidir.

Küresel şirketlerin maliyetleri aşağı çekebilmek için yer değiştirmeler ve Türkiye'deki teknoloji ve ölçekten kaynaklanan nedenlerle üretim tesislerinin Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin gibi ülkelere kaydırılması söz konusu olabilecektir.

Oysa iyi üretebilmek yeterli değildir. AR-GE'ye kaynak ayırmak kaçınılmazdır. 9. Kalkınma Planı'nda belirtilmesine ve AR-GE çalışmaları için yeni kararlar alınmasına rağmen henüz bu konuda yeterli ivme sağlanamamıştır.

Sektörde küresel firmalarda yapılan AR-GE çalışmalarının önemli bir kısmı kendi bünyelerinde yapılmaktadır. Bu oran AB'de yüzde 19, ABD'de yüzde 15, Japonya'da yüzde 13'tür. Türkiye'nin son dönemde üretim teknikleri müsait olmasına rağmen dünyada yürütülen AR-GE çalışmalarının mevcut düzeyi ile arasındaki açığı kapatmak mümkün değildir.

Yine AR-GE'de çalışan kişi sayısına bakıldığında, 10.000'de; Almanya'da 151, İsviçre'de 148, Japonya'da 140, Fransa'da 121, Türkiye'de 9 kişidir. AR-GE alt yapısını kurmak, yeteneği geliştirmek için mesleki-tekniik eğitim ile mühendislik eğitimine gereken önemi vermek gerekmektedir.

8. Kalkınma Planı'nda AR-GE harcamalarının GSMH'nın yüzde 1,5

olması hedeflenmişken, 9. Kalkınma Planı'nda bu oranın henüz GSMH'nin yüzde 1'ine ulaşmadığı belirtilmektedir. Her iki raporda da AR-GE çalışmalarına vurgu yapılarak, geliştirilmesi ve bu konuda daha fazla kaynak ayrılması vurgulanmaktadır.

9. Planda AR-GE'de firma düzeyinde gelişmeden çok bir AR-GE merkezi kurulması önerilmektedir. 7. Çerçeve Programı'ndan yararlanılması gündeme gelmektedir. AR-GE desteklerinden yararlanılması umulmaktadır. AR-GE dönem sonunda yüzde 1,5 olacağı hedeflenmekte ancak hangi araçlarla bu hedefe ulaşılacağı ise belli değildir.

Sektör kamu destekli AR-GE çalışmalarına ciddi kaynak ayırmazsa ülkenin “tasarım üssü” olması öngörüsü iyi niyet temennisinden öteye geçmeyecektir.

Türkiye'de ana ve yan sanayide kısmen de olsa ürün tasarım ve tasarım doğrulaması yapılabilmeyle beraber, tasarım doğrulaması ile ilgili altyapı ve laboratuvar eksikliği başlı başına bir sorun olmaya devam etmektedir. Kaldı ki hiçbir ana sanayi firması bir ürünün tümünü tasarlayacak bilgi birikimi ve yetkinliğe sahip değildir.

Özgün politika ve stratejiler ile bunların gerekli kıldığı kurumsal yapılaşma ülke ölçeğinde gerçekleştirilmemiştir.

Üretim tasarım ve AR-GE üssü olabilmek için yeni stratejilere ve mali kaynağa gereksinim vardır.

Sanayide AR-GE yönetimi ve kaynak ayırma dışında otomotiv sanayi ile ilgili özel planlama ve strateji oluşturulmalı ve ek kaynak ayrılmalıdır.

AR-GE FAALİYETLERİNİN DESTEKLENMESİ HAKKINDA KANUN TASARISI

Maliye Bakanlığı tarafından hazırlanan “Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun Tasarısı” taslağı ciddi endişeleri içinde barındırmaktadır.

Tasarı ile esasen teknoloji yoğun üretim, girişimcilik ve bu alanlara yönelik yatırımların artırılması hedeflenmektedir. Bu amaçla, AR-GE'ye ve yeniliğe yönelik özellikle yabancı sermaye yatırımlarının desteklenmesi ve teşviki gündeme getirilmektedir. Ancak burada iki önemli ilkedden vazgeçildiği görülmektedir.

Bunlardan birincisi, ulusal AR-GE altyapısı ve yeteneklerinin gerçekleştirilmesine yönelik organizasyonlar, diğeri ise üniversite, bilim kurumları ve sanayi kuruluşları arasındaki koordinasyon ve işbirliğinin sağlanmasıdır.

Aynı şekilde rekabet öncesi işbirliği projelerinde, üniversite ve bilim kurumlarından söz edilmemektedir. Tasarı ile tekeller ve yabancı sermaye lehine teknokentler tasfiye edilecektir.

Tasarı, “en az elli tam zamana eşdeğer AR-GE birikimi ve yeteneği olan birimler” sınırlaması getirerek, bir şirketin en az 50 AR-GE personeli çalıştırmadan öngörülen desteklerden yararlanamayacağına hükmetmektedir. Ülkemizdeki imalat sanayi işletmelerinin yüzde 98,1'i KOBİ



niteliğinde olup, 50'den az işçi çalıştırmaktadır. Bu işletmelerin 50 personellik AR-GE merkezlerini nasıl kuracağına ilişkin tasarıda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

Adında “Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi” sözlerinin geçtiği bir tasarıda, AR-GE vergi indirimine esas AR-GE Merkezleri istihdamı ele alınırken, “500 ve üzerinde tam güne eşdeğer

AR-GE personeli istihdam eden AR-GE merkezlerinde ayrıca o yıl yapılan AR-GE harcamasının bir önceki yıla göre artışının yarısı, Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 10'uncu maddesi uyarınca kurum kazancından indirilir” denilmektedir. Oysa bu ölçekte AR-GE personeli çalıştırabilecek kuruluşların büyük bir çoğunluğu yabancı sermayeli kuruluşlardır. Dolayısıyla bu tasarı ile yabancı sermaye lehine bir düzenleme daha yapılmış, teknokentler tasfiye edilmiş olacaktır.

Tasarı imalat sanayinin tamamını gözden çıkarırken, Türkiye'de yatırım yapacak yabancı sermayeyi hedefleyerek dışa bağımlılığımızın artmasına da yol açacak bir içeriktedir.

Tasarıda ulusal AR-GE kurumu için organizasyonlar, AR-GE altyapısı ve yeteneklerinin geliştirilmesi vs. söz konusu değildir.

Yine tasarıda, “ticari değeri olan bir ürünün, Türkiye'de üretilmesinin ekonomik olmadığı durumlarda, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın izniyle bu ürünlerin yurtdışında üretilmesi, nihai ürün üretiminin ülke sınırları içerisinde yapılması şartının ihlali sayılmaz” denilerek başka bir ülkede üretilecek ürün için AR-GE desteği verilmesi öngörülmekte, bu alanda da ülkemiz kaynaklarının yurt dışına transfer edilmesinin önü açılmaktadır.

Eğer tasarı bu şekilde yasalarsa, otomotiv ve yan sanayinin etkilenmemesi ve dışa bağımlılığın daha da artmaması mümkün değildir.

AR-GE KAYNAKLI SENARYOLAR

TÜBİTAK, akademisyen ve sanayicilerin katılımıyla 2002 Haziran'ında Türkiye otomotiv sektörünün gelecek 10 yılı için teknolojik yetkinliklere dayalı bir çalışma yapmış, bu çalışmada iki husus belirtilmiştir.

Birinci husus: Son dönemlerde genel olarak benimsenen “Türkiye'nin otomotivde üretim merkezi olmasının yabancı firmaların kendi stratejilerine bağlı olarak geliştiği, ancak üretim merkezi özelliğini korumak için teknoloji ve ölçekten kaynaklanan sorunların var olduğu, bu sorunların çözülmemesi halinde söz konusu avantajın kaybedilebileceği kabulüdür.

İkinci husus: Lisansöre karşı rollerin çoklaştırılmasının gerektiği belirtilmiştir.

Bundan yola çıkılarak AR-GE faaliyetlerine yönelik dört senaryo üretilmiştir. Bu senaryoların ana temasında özetle dünyada 4 veya 5 otomotiv ana firmasının kalacağı, eldeki hazır kaynak ve olanaklarla yeni bir marka yaratmanın mümkün olmadığı belirtilmesidir. Dolayısıyla bu dört senaryoda;

- Binek oto yapabilme koşulları sürdürülürken dünyada var olan teknolojiler özümsererek üretim ve yönetim teknolojileri geliştirilip, yaygınlaştırılabilir. Yan sanayide de tasarım, tasarım doğrulama ve üretim yeteneği ve yönetim teknolojileri geliştirilebilir.
- Lisansör firmaların hedefleri maniple edilerek binek oto/ticari araçların Türkiye'de üretilmesi ve bu üretimin giderek artırılması, sağlanabilir. Uluslararası alanda rekabet edebilecek tasarım/teknoloji geliştirme yeteneğine sahip olunabilir ve sonrasında mükemmeliyet ve/veya yetenek merkezleri oluşturulabilir.
- Yüksek kaliteli ve büyük maliyetli, yatırım ve pazar gerektiren binek oto yerine ticari araçlara dönülerek teknoloji yoğun üretim yapılabilir.
- Ticari araçta Türkiye'deki firmalar kendi markalarını yaratabilir. İç pazarda ileri teknolojiye gerek yoktur. Ticari toplu taşıma ve askeri araçlar gibi basit ürün modellerine yönelinmediği takdirde ancak fason üretim yapılabilir. Üretimde ve tasarımda esnekliğe önem verilerek çok çeşitli tipte az sayıda araç geliştirilebilir (Otokar gibi). Düşük maliyetli ticari araçlara

yönelip, daha dar bölgesel pazarlara da hâkim olunarak, Türkiye'nin önündeki 10 yıl içinde ticari araçta dünya markasına sahip olması mümkündür.

Bu senaryolar üretilirken ticari araç üretimine yönelik kapsamlı bir analiz gözlenmemekte ve sektörde faaliyet alanı doğru tespit edilememektedir. Binek oto/ticari araç arasındaki ikilem süreklilik arz etmektedir. Bunda sektörün yatırım politikaları ve şu andaki binek otomobillere yönelik yatırım pozisyonları önemlidir ve bu da stratejide muğlaklık yaratmaktadır. Öngörülen stratejiler içsel olmayıp iyi niyet temennisi niteliğindedir. Bu senaryolar ile ilgili aşağıda üç değişik öneri sunulmuştur. Ancak bu öneriler büyük oranda üretim alanında yapılacakları içermektedir.

DEVLET YARDIMLARI VE TEŞVİK POLİTİKALARI İLE DİĞER İLİŞKİLER

AR-GE ile ilgili kaynak yeterli olmamaktadır. Bu nedenle sektör içinde ve dışında sektörle ilgili AR-GE çalışması yapabilecek firmalar desteklenmeli ve yeterli kriterlere kavuşması için gerekli destek sağlanmalıdır.

Otomotiv sanayi diğer bazı sektörlerden farklı olarak aksam ve parça üreten ve büyük çoğunluğu KOBİ'lerden oluşan yan sanayiye bağımlıdır. Dolayısıyla rekabetçi bir

otomotiv sanayinin gelişimi için uygulanacak devlet yardımlarının her iki kesimi de birlikte kapsamı zorunludur.

Teşvik Politikaları

Ana ve yan sanayiye birlikte özel yatırım teşvik belgesi kapsamında farklı yatırım indirimi sağlanmalıdır. Ayrıca yatırım indirim oranları yatırım miktarına göre artırılmalıdır.

Yerli katkı oranı yüksek projeler özel teşvikle desteklenmelidir.

Son dönemde teşvik tedbirlerinde stopaj oranının tekrar 0'dan yüzde 19,8'e yükseltilmesi yatırımlarda olumsuz etki yaratmıştır. Vergisel teşvikler açısından rakip ülkeler nazarında dezavantajlı konumdan dolayı yeni yatırımların olmayacağı belirtilmektedir.

Kamu: Kamu düzenleyici ve denetleyicidir. Küresel hedeflere ulaşmada kamunun sanayi ile ilgili tüm alanlarda ilgili mevzuatı düzenleyip, uygulaması zorunludur. Kurumlar arası koordinasyon gereklidir. Ancak bu alanda sorunlar olduğu da aşikârdır.

Yan sanayi: Motorlu taşıt üreticileri olan ana sanayi ile aksam, parça, sistem üreticileri olan yan sanayi arasında karşılıklı bağımlılık ilişkisi vardır. Bu bağımlılık ileride sadece üretimde değil tasarım alanında da geliştirilmelidir. Toplam

rekabet gücü ve yüksek katma değer yaratmak üzere yeni stratejik hedeflerin belirleneceği gelecek plan döneminde bu konu daha bir önem kazanmaktadır.

PLANLI KALKINMA DÖNEMLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türkiye'de 1960 yılından sonra başlatılan planlı kalkınma hareketi; ekonomideki sektörleri ayrı ayrı ele alarak makro düzeyde analizini, düzenlenmesini, özendirilmesini ve yönlendirilmesini amaçlamıştır. Plan kamu için emredici bir nitelik taşımakta, yıllık programlar ile kamu yatırımlarını belirlemektedir. Plan aynı zamanda bir kalkınma hareketinin itici gücü rolünü üstlenmiş ve ilk dört dönemde geniş çapta uygulanan “teşvik tedbirleri” ile yatırımlara kaynak aktarımına olanak sağlamıştır.

Planlı kalkınma döneminde, sanayinin “lokomotif” sektör olduğu saptanmış ve ekonomik dengenin kurulması, ekonomik ve sosyal kalkınmanın birlikte gerçekleştirilmesi, hızlı bir büyüme ve



sanayileşmeye öncelik verilmesi gibi uzun erimli hedefler belirlenmiştir. Bu dönemde Türkiye, sanayileşmesini oldukça kapsamlı ve karmaşık bir teşvik muafiyetler sistemiyle gerçekleştirmeyi öngörmüştür.

Sonraki kalkınma planları ise “kağıt üzerinde” kalan “tavsiye kararları” niteliğindedir.

Türkiye sanayi ilk üç kalkınma planı ile yatırımlarının büyük kredilerle desteklendiği ve teşvik edildiği dönemleri geçirmiş ve diğer sektörlerden önemli ölçüde kaynak aktarımı yapıldığı bir süreci yaşamıştır. Sonraki üç plan ekonomik krizlerle geçen dönemler içinde hedeflerinden saptırılmış ve nihayet plan fiili olarak askıya alınmıştır.

9. KALKINMA PLANININ HAZIRLANIŞ SÜRECİ VE İŞLEVİ

9. Plan, Avrupa Birliği uyum süreci içinde bir geçiş döneminin özellikleri esas alınarak hazırlanmıştır. Bu planda siyasi erki yönlendirici ve motive edici unsurlar bulunmamaktadır. Yalnızca hedefler saptanmış sorunlar ortaya konulmuş, strateji ve vizyona ilişkin görüşler belirtilmiş ve küresel rekabete entegrasyonun koşulları değerlendirilmiştir. Plan yıllık programlara esas olan teşvikleri kaldırmıştır.

9. Plan, 66 özel ihtisas komisyonu

kurulması ile Devlet Planlama Teşkilatı koordinatörlüğünde hazırlanmıştır. Çalışmalar Ankara'da merkezi şemsiye altında, hızlı bir biçimde yürütülmüştür. Doküman ve belgelere genellikle itibar edilmemiştir. 9. Planın yaptırım gücü yoktur. Yönlendirici gücü de bulunmamaktadır. Makro politikaların uygulanmasına ışık tutmamaktadır. AB ile bütünleşmeye yönelik amaç, hedef, strateji ve temel politikaları saptamakta, ancak bu politikaların hangi araçlarla gerçekleştirilebileceğini ve ne şekilde yaşama geçeceğini belirtmemektedir. Bu bağlamda bir yol haritası da bulunmamaktadır.

9. Planda talep, üretim, ihracat ve ithalat projeksiyonları yönünden gerçekçi tahminlere dayanmamaktadır. Dolayısıyla 2013'e kadar bulunan değerler anlamlı olmayacaktır.

9. PLANDÖNEMİ İÇİN ÖNERİLEN STRATEJİ, AMAÇ, POLİTİKA ÖNCELİK VE TEDBİRLERE YÖNELİK DÜŞÜNCELER

Özel İhtisas Komisyonu Öngörüsü

9. Kalkınma Planının Vizyonu; “Türk otomotiv sanayi, Avrupa Birliği içindeki en rekabetçi üretim merkezi ve gelişmiş bir AR-GE merkezidir” belirlemesine dayanmaktadır.

Planın stratejik hedefi; 2015 yılında dünyada toplam üretimde ilk

10, AB'de toplam üretimde ilk 3, AB'de AR-GE' de ilk 5'te yer almaktır.

Bu vizyon ve stratejiye uygun üç senaryo öngörülmüştür. Bunlar iyimser, değişmez, kötümser senaryolardır. Bu senaryolar oluşturulurken Türkiye'deki otomotiv sanayisinde yüksek katma değer yaratan, sürdürülebilir, gelişmeye açık rekabet gücü olan, gelişmiş pazarlara ihracatı hedefleyen, AR-GE yeteneği bulunan bir sanayi yapısı amaçlanmaktadır. Bu amaç öngörülürken Türkiye'deki otomotiv sanayisinin bulunduğu noktadaki üretim yetkinliğini korumak ve geliştirmekle beraber; teknolojik gelişme ve yeni model ile de daha yüksek katma değer hedeflenmektedir. Bu süreçte öncelikli stratejik hedef, AB hafif ve ağır ticari araçlar alanında tasarım ve üretimde önderlik sağlanması ve bu strateji otomobil üretiminde de yüksek rekabet gücü sağlanmasıdır.

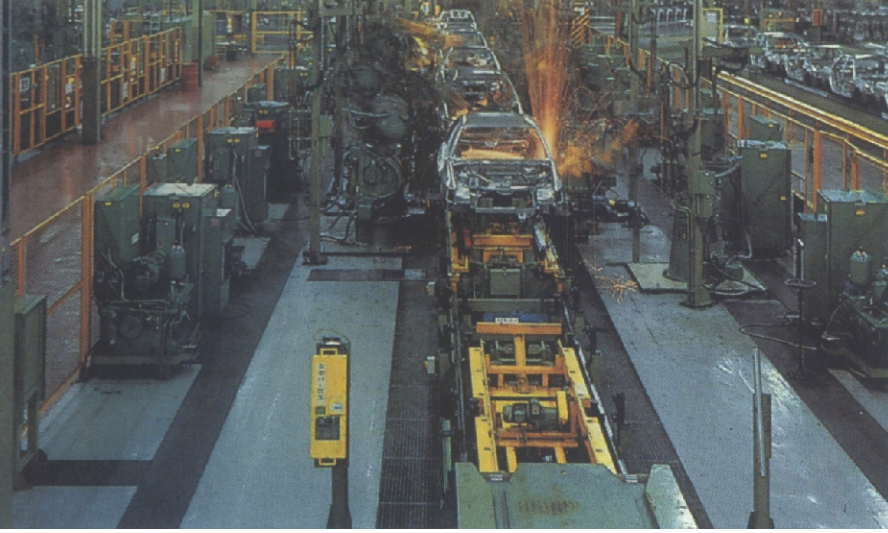
Dünyadaki gelişmelere koşut olarak ana ve yan sanayi arasındaki ilişki araç konsept ve tasarım aşamasından başlayan bir işbirliğine dönüştürülmelidir.

Bu konuda düşünceler:
Senaryolarda gelişmenin ve yetkinliğin parametreleri olan,

a)-“Göreceli Rekabet Gücü” ve onun alt başlıkları olan politik,

ekonomik istikrar ve ekonomik gelişme, rekabet gücü, ülkesel rakiplerin gelişimi, yatırım ortamı ve teşvikler,

b)-“İç Pazar Gelişimi” ve onun alt başlıkları olan vergi sistemi, otomotiv ürünü alma eğilimi, alt yapı, ikinci el otomotiv ithalatı, ithalat oranı,



c)-“Maliyetler” ve onun alt başlığı olarak makine/teçhizat maliyetleri, işgücü maliyeti, işgücü esnekliği/çalışma saatleri, AR-GE maliyetleri, yan sanayinin gelişimi,

d)-“Yetkinlikler” ve alt başlığında AR-GE yetkinliği, işgücü, kalite,

e)-“Oyuncular” alt başlığında ise mevcut üreticiler, yeni üreticiler detaylı incelendiğinde ve üç senaryodaki önermeler karşılaştırıldığında üç senaryonun da otomotiv sanayisindeki beklentileri karşılayamayacağı, sektöre denk düşecek senaryonun iyimser ve değişimsiz senaryolar arasında bir

duruma denk geldiği görülebilmektedir.

Çin, Hindistan, İran gibi küresel ve bölgesel oyuncuların gelişmelerindeki ivme piyasada tedirginlik yaratmaktadır. Vergi oranları ve teşvik politikaları dünya genelindeki oranlara göre yüksektir ve bu oranların

değişeceğine dair yakın dönemde olumlu gelişme sinyalleri alınmamaktadır.

Kişi başına milli gelirden AB sıralamasında sonuncu ülke olmamız ve bu gelirin tedrici artışı, doymamış iç pazarda talebi ciddi oranda etkilemektedir. AB içerisinde 1000 kişiye düşen otomobil sayısında gelişmiş ülkelerin çok altında sıralamalarda yer alırken, dünya ortalamalarının bile gerisinde bir sıralamada bulunmaktayız.

Ulaşım alt yapısı öngörülen modellemeleri karşılayacak ivmeye

sahip değildir. Kombine taşımacılık ile ilgili ciddi strateji ve hedefler öngörülmemekle beraber kentsel trafik karmaşası ile ilgili beklentileri karşılayacak bir program da yoktur.

Yatırım maliyetlerindeki avantajlar devam etmekle beraber, işgücü maliyetinin doğu Avrupa ülkelerine nazaran dezavantajlı konumda olduğu iddia edilmesine rağmen, işgücü maliyetleri düşmekte ve çalışanların yaşam standartları ve örgütlenme gücü giderek kan kaybetmektedir.

Sektörün rekabet gücünü ölçen; açıklanmış göreceli üstünlük, ithalat sızma oranı, uzmanlaşma katsayısı, dış rekabete açıklık, ihracat piyasa payı, ithalat ve ihracat oranları 2002 krizinden çıkışın ve toparlanmanın rastlantısal olmadığını gayet açık kanıtıdır. Sektör; düzenleyici ve uygulayıcı olan ve ülke hedef ve stratejilerini belirleyen kamuya rağmen olumlu bir ivme yaratmıştır. Bu bir anlamda sektörün kendi vizyonunu, strateji ve hedeflerini oluşturmaya başladığı ve rüştünü ispat ettiği anlamına gelmektedir. Ülkedeki tüm olumsuzluklara rağmen sektör kendi politikalarını ve yapısal değişikliklerini büyük oranda kendi başına çözmek zorundadır. Bu bir anlamda küresel oyuncu olmayı da

sağlayacaktır. Sektörün şu andaki yapısal durumu da buna uygundur. Vizyon oluşturulurken hafif ve ağır ticari araç alanında oluşturulan öngörüde ikircikli yapı ortadan kaldırılmalıdır. Sektör tarafından ticari araç alanında ciddi bir gelecek görülüyorsa bu alana yönelinmelidir. Ancak otomobil alanında yapılan yatırımların özelliği ve yatırım hacminin bu ikircikli yapıya neden olduğu kanaati taşınmaktadır.

Makina Mühendisleri Odası'na göre sektör rüştünü ispat etmiş ve küresel oyuncu olma kabiliyetini kazanmıştır. Üretim ve pazarlamada küresel entegrasyon tamamlanmıştır. Kalite yönetimi ve verimlilikteki yetkinlik, küresel ve gelişmiş pazarlara ihracat bunu kanıtlamıştır. Ara mallara yönelik ithalat probleminin çözülüp, araç üretiminde yerli ürün oranının artırılması sektördeki parametrelerde daha hızlı ve olumlu gelişimler sağlayacaktır. Bu da yan sanayinin gelişiminde gerçekleşecek olumlu ivmeye bağlıdır.

Burada sektör; yapacağı AR-GE çalışmaları, tasarım ve tasarım doğrulama, test merkezleri ile ilgili öz kaynaklarını kullanarak, olumsuz parametreleri olumluya çevirecek ve küresel oyuncu olmada yedek kulübesinden çıkacak yetkinliğe sahiptir.

SONUÇ

Türkiye açısından küresel üretimde “alternatif ülke ve merkezler” olasılığı giderek artmaktadır. Küresel şirketler maliyetleri aşağı çekebilmek ve azami kâr amacıyla yer değiştirmelere yönelebilecek, Türkiye'deki teknoloji ve ölçekten kaynaklanan nedenlerle üretim tesislerinin başka ülkelere kayması söz konusu olabilecektir. Bu durum; bilimi ve teknolojiyi esas alan, AR-GE ve inovasyona ağırlık veren, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören sanayileşme politikaları uygulandığında değişecektir. Küreselleşme sürecinin ve politikalarının ekonomik, siyasal, toplumsal, kültürel yıkım ve tahribatlarına karşı durabilmek mümkündür. Bunun sağlanması için Türkiye'nin stratejik öngörüyle tüm alanlarda ve sektörlerde kendi politikalarını oluşturması gerekmektedir. Bilim ve teknolojide yetkinleşmeli, bu yetkinleşmenin ülke ölçeğinde toplumsal ve ekonomik faydaya dönüştürülmesi amaçlanmalı, bu amaca uygun ulusal bir strateji belirlenmelidir.

Türkiye'nin “üretim merkezi” olmasının yanı sıra “tasarım”, “doğrulama” ve “AR-GE merkezi” de olması gerekmektedir. Araçlar içindeki ithal parça maliyeti yüksektir. Yerli üretim ve parça kullanım oranı artırılmalı, motorlu taşıt üretiminde yüksek oranda yerli parça kullanılmasını sağlayacak teşvikler planlanmalı, yerli sanayi desteklenmelidir. Otomotiv

sanayisi diğer bazı sektörlerden farklı olarak aksam ve parça üreten, büyük çoğunluğu KOBİ'lerden oluşan yan sanayiye bağımlıdır. Dolayısıyla uluslar arası rekabette ezilmeyecek bir otomotiv sanayisinin gelişimi için uygulanacak devlet yardımları otomotiv ana ve yan sanayisini kapsayacak şekilde uygulanmalıdır.

Ulusal AR-GE altyapısı ve yeteneklerinin gerçekleştirilmesine yönelik organizasyonlar oluşturulmalı, üniversiteler, bilim kurumları ve sanayi kuruluşları arasındaki koordinasyon ve işbirliği sağlanmalıdır. Otomotiv ve yan sanayide AR-GE çalışmaları ve bilinci geliştirilmelidir. “Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkındaki Kanun Tasarısı” ülkenin sanayileşmesi, sanayide AR-GE faaliyetlerinin desteklenmesi ve özellikle KOBİ'lere AR-GE teşviki verilmesi için yeniden düzenlenmelidir.

Otomotiv yan sanayisinde üretim yapan KOBİ'lere “ortak AR-GE Projeleri” gerçekleştirebilecekleri bir stratejik proje ortaklığı sistemi getirilmeli ve TÜBİTAK bu çalışmaya öncülük etmelidir. Sanayimizin büyük bir bölümünü oluşturan KOBİ'lerin üretimlerinin tasarım, özgün üretim, AR-GE ve kalite süreçlerinden geçmesi için devlet desteği şarttır. Sosyo-ekonomik yapıdaki rolleri, istihdam, üretim payları ve yeni teknolojilere hızlı adaptasyon gösterebilme yetenekleri ile KOBİ'ler desteklenmeli ve geliştirilmelidir.