

## 12. OTOMOTİV VE ÜRETİM TEKNOLOJİLERİ SEMPOZYUMU SONUÇ BİLDİRGESİ YAYINLANDI

TMMOB Makina Mühendisleri Odası'nca 1984 yılından itibaren düzenlenen 11 ayrı sempozyumun ardından, krizin etkileri, elektrikli araçlar ve yerli araç üretimi gibi sektörde pek çok konunun tartışıldığı bir dönemde, on ikincisi düzenlenen Otomotiv Sempozyumunun bu yılki başlığı "Otomotiv ve Üretim Teknolojileri" olarak belirlenmiş; bu çerçevede, ülkemizdeki var olan durum yansıtılarak otomotiv sanayisindeki gelişim dinamikleri, sektörün ve sektörde çalışan mühendislerin sorunları ve olası çözüm önerilerinin ortaya konulduğu bir tartışma ortamı oluşturulması hedeflenmiştir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına MMO Bursa Şube sekreterliğinde bir yılı aşkın bir sürede ve yoğun emek harcanarak hazırlanmış olan sempozyumun hazırlık sürecinde; Düzenleme Kurulu iki kez, Danışmanlar Kurulu bir kez, Yürütme Kurulu ise on sekiz kez toplanarak çalışmalara yön vermişler, sempozyumda yayınlanmak üzere iletilen bildirimleri değerlendirmişlerdir.

13-14 Mayıs 2011 tarihleri arasında, TÜYAP/Bursa Fuar alanında, 121'i kayıtlı delege olmak üzere, 421 kişi tarafından izlenen sempozyum süresince, "Otomotiv Sektörünün Bugünü ve Geleceği", "Yerli Tasarım, Yerli Üretim, Yerli Otomobil", "Elektrikli Araçlar ve Geleceğin Otomobili", "AR-GE Yenilikçilik ve Tasarım Faaliyetleri", "Otomotiv, Çevre ve Malzeme", "Üretimde Yeni Teknolojiler", "Mühendislikte Yeni Uygulamalar" ve "İşçi Sınıfının Genişleyen Kapsamı: Mühendisler ve Çalışma Koşulları" adlı toplam sekiz

oturumda sektör temsilcilerinin, meslek ve bilim insanlarının, uzmanların ve kamu temsilcilerinin katılım ve katkılarıyla toplam 42 sunum yapılmıştır.

Ayrıca Bursa il sınırları içerisindeki ilköğretim okullarında öğrenim gören çocuklarımızı bilinçlendirmek, çocuklarımızda mesleki farkındalık yaratmak amacıyla 3'üncü, 4'üncü, ve 5'inci sınıflar için "Çocuk Gözüyle Makina", ilköğretim 6'ncı, 7'nci ve 8'inci sınıfları için "Geleceğin Taşıtları" konularında gerçekleştirilen resim yarışmalarında dereceye giren eserler fuar merkezinde sergilenmiş ve bir ödül töreni düzenlenmiştir.

Süleyman Dilsiz'in 1905-1982 Dönemi Türkiye'de Otomotiv Afişleri Sergisi ise sektörün 77 yılda geçirdiği değişimi gözler önüne sermiştir.

2008 yılının ortalarından itibaren önce ABD'de, daha sonra Avrupa'da öncelikle finans sektörünün çökmesiyle başlayan küresel ekonomik kriz, hızla reel sektörlere yayılmıştır. 2008 yılı sonları ve 2009 yılı başlarında Türkiye'deki otomotiv üreticilerinde iki aylık üretim durdurmaları meydana gelmiş; Türkiye'de tarihi işsizlik rekorları kırılırken, sektörde işsizlik oranı mühendisler de dahil olmak üzere yüzde 20'lere ulaşmıştır. O yıl ürettiğinin yüzde 78'ini ihraç eden ülkemiz, dünya piyasalarına bağlı olması nedeniyle kapitalizmin bu krizinden en çok etkilenen ülkelerden



biri olmuştur. Kısa sürede işten atılmalar, zorunlu izinler, ücret kesintileri artmış; işini kaybetmeyen tüm ücretli çalışanları ekstra mesai ve ek çalıştırma yöntemleriyle eksik iş gücü karşılanmıştır. Kısacası kriz yine çalışanın sırtından karşılanmıştır.

Türkiye'nin otomotiv üretiminde ihracatın payının yüksekliği aslında birçok sorunun üstünü örtmüştür. Devrim otomobilinin yapımıyla ülkemiz mühendisliğinin yakaladığı başarının devamı getirilememiş; otomotiv sanayi dışa bağımlı olarak gelişmiştir. 1990'lardan itibaren üretici firmalar yarı ürün ve ham maddelerde yerli üretimden vazgeçip ithalata yönelmişlerdir. 2010 itibarıyla ithal girdi oranı yüzde 56,9'dur. Katma değer önemli bir bölümü yurt dışındaki ana firmalara akmaktadır.

Sektörün içinde bulunduğu bu ücretli kölelik açmazını bozabilmek için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından yayımlanan ve genel amacın “Otomotiv sektörünün sürdürülebilir küresel rekabet gücünü artırmak ve ileri teknoloji kullanımının ağırlıklı olduğu katma değeri yüksek bir yapıya dönüştürmesini sağlamak” olarak belirlendiği “Otomotiv Strateji Belgesi” bizce hem sorunlu hem de gerçekçi tespitleri içermektedir. Örneğin, “Giriş” bölümünde, “Söz konusu sektör; finans ve emtia piyasalarında yaşanan hızlı entegrasyon sürecinde, üretim ve pazarlama alanlarında küresel entegrasyonunu tamamlamıştır. Otomotiv sektörü, kalite yönetimi ve verimlilikteki yetkinliğini, küresel ve gelişmiş pazarlara yaptığı ihracat ile kanıtlamıştır. Sektör; gayri safi yurtiçi hâsıla, imalat sanayi üretimindeki payı, ihracat, net döviz girdisi, istihdam, rekabet edebilirlik, yatırımlar, dışa açıklılık ve makro ekonomik büyüklükler açısından ülkemiz için en önemli sektörlerin başında gelmektedir” denilmektedir. Fakat 2001 yılında 207 bin 739 otomobil üretilirken 2010 yılında 155 bin 634 adet üretilmiş, ithal otomobil ise 258 bin 987 adetten 354 bin 150'ye ulaşmış; oran olarak da yüzde 55'ten yüzde 69'a çıkmıştır. 2010 yılı sektörün imalat sanayi toplam ithalatındaki payı yüzde 9,96, imalat sanayi toplam ihracatındaki payı ise yüzde 13,52'dir. Bu vb. gerçekler ışığında, sektörün önemi ve ulaştığı düzey dışındaki belirlemeler, ülkemiz gerçekleriyle uyumsuzdur.

Strateji Belgesi gerçekçi belirlemelere de sahiptir. Yukarıdaki satırların hemen devamında, “Küresel gelişmelere karşı duyarlı bir yapı gösteren otomotiv sektörünün, mevcut yapısı ile gelecekte daha rekabetçi bir konumda olacağını söylemek mümkün değildir. Bu anlamda küresel rekabet koşulları altında rakip ülkelerin bu sektöre tanıdığı pozitif katkılar dikkate

*alındığında, ülkemizde de sektörün küresel rekabet gücünün desteklenmesi ve gerekli dönüşümün kolaylaştırılması gerekmektedir. (...) sektörün içinde bulunduğu bazı sorunlar yalnızca bu sektörü değil aynı zamanda ekonominin diğer alanlarını da etkilemekte olup sadece bu sektöre yönelik geliştirilecek müdahalelerle düzeltilmeyecek niteliktedir” gibi yerinde saptamalarda bulunulmaktadır.*

Ancak diğer yandan “özellikle makro ekonomik dengelerin ana unsuru olan ve serbest piyasa koşullarında belirlenen faiz oranları, döviz kurları, enerji fiyatları, asgari ücret ve sosyal güvenlik primi gibi unsurlar veri

*olarak kabul edilmiş ancak, bunlar analizlerin dışında tutulmuştur” sözleri, izlenen neoliberal ekonomik modelin, emperyalizme bağımlılığımızın ve acı sosyal gerçekliklerin gözetilmediği strateji belirleme çabalarının; asıl stratejik boyuttan, merkezi, sosyal, planlı, dışa bağımlılığı ortadan kaldıracak bir kalkınma boyutundan yoksun olduğu gerçeğinin bir kanıtı olmaktadır.*

Yayımlanan belgenin AR-GE altyapısını iyileştirme yönündeki hedefi dile getirilirken, ülkemiz kaynaklarının küresel güçlerin baskısından bağımsız bir şekilde değerlendirilerek bilimi ve teknolojiyi



esas alan, yerli yatırımcıyı özendiren ve koruyan, dış girdilere bağımlı olmayan, öznesine sosyal devlet anlayışını oturtan, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar göz ardı edilmiştir. Önemli olan AR-GE sonucunda ortaya çıkan fikri ve sınai mülkiyetin ülkemiz firmalarına ait olması, oluşturulan katma değerün ülkemizde kalması ve AR-GE'de taşeron ülke durumuna düşmemizin engellenmesidir.

Küresel şirketlerin maliyetleri aşağı çekebilmek ve azami kâr amacıyla yer değiştirmelere yönelebileceği, Türkiye'deki teknoloji ve ölçekten kaynaklanan nedenlerle üretim veya AR-GE tesislerinin başka ülkelere kaydırılmasının söz konusu olabileceği gözetilmelidir.

Diğer yandan üretimi durdurma, işten çıkarma vb. olguların masaya yatırılması, çalışanların haklarını kesin güvenceye alacak şekilde hukuki düzenlemelere gidilmesi ve istihdamın korunması sosyal bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Çalışanların iş güvencelerinin korunması, uzun vadeli düşünüldüğünde çalıştıkları şirketlerin deneyim ve bilgi birikimlerinin kaybolmaması ülkemiz otomotiv sanayi açısından hayati bir öneme sahiptir.

Sektöre yönelik GZFT Analizi'nde "güçlü yönler" arasında sayılan "AB ülkelerine göre daha düşük maliyette iş gücü; rekabetçi maliyetlerle, esnek üretim yapabilme yeteneği" belirlemelerinin mühendisten işçiye kadar bütün çalışanların aleyhine olduğu da çok açıktır. Yüksek emek verimliliği, ancak hem esnek üretim hem de düşük ücret ve bu temelde rekabet edebilirlik. İşte bu faktörler, uluslararası tekelin Türkiye'yi otomotiv üretim merkezi yapmalarının ana nedenleri arasında yer almaktadır.

Belgede, otomotiv kaynaklı toplum ve kent sorunlarının çözümüne yönelik hedeflerin gözden kaçırılması, kentlerin trafik alt ve üst yapısı ve potansiyelleri ile uyumsuz ve gereksiz ölçüde

otomobilleşme ya da araç satışı hedeflenmektedir. Örneğin "İç Pazar" kısmında, "Türkiye'de 1.000 kişi başına düşen motorlu araç sayısı 165 iken, AB ortalaması 473'tür. Bu nedenle ülkemiz halen doymamış bir pazardır.

Türkiye'de kişi başına düşen milli gelir düzeyi istikrarlı olarak arttığı takdirde talep de artacaktır" denilmektedir. Oysa AB ülkelerindeki kentleşme, yol/trafik ağları ve kişi başına gelir ile gelir dengesi/dengesizliği durumu Türkiye'den çok farklıdır. Milli gelir itibarıyla dünyada 17'nci olan Türkiye kişi başına düşen milli gelirden 57'nci sıradadır ve işsizlik, yoksulluk artmaktadır. Emek verimliliği artışına karşın reel ücretlerde gerileme sürmektedir.

Strateji Belgesinin "Zayıf Yönler" ve "Tehditler" bölümlerinin ise gerçekçi olduğunu, bu sempozyumlarda yıllardan beri saptadığımız tespitlerle ciddi bir yakınlığın bulunduğunu söyleyebiliriz. Ancak belirtilen müdahale alanlarının yetersiz kalacak olması söz konusudur. Zira sektörde yerleşme ve yerli üretimin desteklenmesi ve sektörün yapısal dönüşümü doğrultusunda önlemler yeterince bulunmamaktadır.

- Ülkemiz kaynaklarının, küresel güçlerin baskısından bağımsız bir şekilde değerlendirilmesine yüksek düzeyde ihtiyaç duyulmaktadır.
- Mühendisliği, bilimi ve teknolojiyi esas alan, AR-GE ve inovasyona ağırlık veren, yerleşmeyi özendiren, yerli yatırımcıyı özendiren ve koruyan, devletin ekonomideki yönlendiriciliğini artıran, dış girdilere bağımlı olmayan, sosyal devlet anlayışı ile istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar uygulandığında, durumun değişeceği kesindir. Otomotiv sektöründe bu yönde bir yeniden yapılanmaya ihtiyaç vardır.
- Türkiye'nin, gerçekte dışa bağımlı bir üretim mekânı olmasıyla yetinilemez. Türkiye yerli üretime

yönelik tasarım ve AR-GE merkezi olmalıdır. Sınai mülkiyeti Türkiye'ye ait tasarımlarda yoğunlaşılmalıdır.

- AR-GE çalışmaları hızlandırılmalı; firmalar AR-GE'ye daha fazla pay ayırmalı, yüksek katma değerli ürünlere yönelik yenilikçi çalışmalar yapılmalıdır. Tasarım geliştirmeye yönelik AR-GE faaliyetlerine destek yan sanayi ve KOBİ'lere de ciddi biçimde yayılmalı, özellikle yan sanayide kalıp tasarımlarına öncelik verilmelidir.
- Ana sanayi, yan sanayinin iş gücü ve yatırım maliyetlerini paylaşmalıdır.
- Yeni projelerde üretim öncesi tasarım-geliştirme-prototip-kalıp safhalarında yerli üretim egemen kılınmalıdır.
- Kalifiye eleman, mühendis istihdamı ve AR-GE çalışmalarını özendirici teşvik uygulamaları gündeme alınmalıdır.
- Sektörün rekabet gücü ile katma değer artırılması ve ithalata dayalı ana girdilerin yerli kaynaklardan temini için üretim mekânizmaları çok güçlü bir şekilde harekete geçirilmelidir.
- Sektörün rekabet gücü ile katma değer artırılması ve ithalata dayalı ana girdilerin yerli kaynaklardan temini için üretim mekânizmaları çok güçlü bir şekilde harekete geçirilmelidir.
- İthal araç miktarları düşürülmeli, yerli ürünlerde katkı oranı yükseltilmelidir.
- Üretimi durdurma, işten çıkarma vb. olguların masaya yatırılması, çalışanların haklarını kesin güvenceye alacak hukuki düzenlemelere gidilmesi, istihdamın güvenceli bir şekilde korunması ve geliştirilmesi sosyal bir zorunluluk olarak algılanmalıdır.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası**