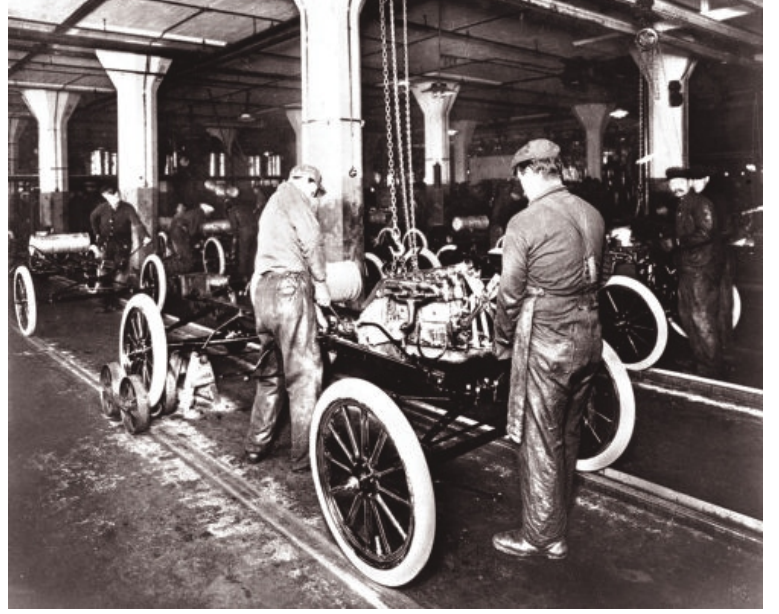


DÜNDEN BUGÜNE OTOMOTİV SEMPOZYUMLARI*



19. yüzyılın sonlarında doğan otomotiv sanayisi, 20. yüzyıl ekonomisine dünya çapında yön veren en önemli aktörlerden biri, belki de savunma sanayisiyle birlikte birincisidir. Daha emekleme dönemindeyken tüm dünyadaki üretim anlayışını değiştirecek fordist-taylorist üretim gibi yeni üretim sistemlerini yaşama geçirmesi ve hızla yaygınlaşmasıyla uzaklık-yakınlık kavramlarının, şehirlerin yapısının, çalışma biçimlerinin değişmesine neden olmuş; kısacası toplumsal yaşamı doğrudan etkileyen bir role kavuşmuştur. Kısa sürede ulaştığı istihdam hacmi ve muazzam sermaye seviyesiyle ülke sanayileri için vazgeçilmez olmuştur.

Otomotiv sanayisi, büyümesine ve teknolojik olarak öncülük ettiği demir-çelik, elektrik-elektronik, boya, lastik-plastik, dokuma, cam, bakım-onarım, yedek parça, finans-pazarlama-sigorta sektörleriyle birlikte çok büyük iş olanakları sağlamasıyla gelişmiş ülke ekonomilerinin en büyük itici gücü haline gelmiştir. Ülke dışında da yeni pazarlara ulaşmanın ve yayılmanın aracı olmuştur.

Otomotiv sanayisinin, tüm dünya ekonomisindeki bu sürükleyici gücü çok çetin bir rekabeti beraberinde getirmiş, yeni iş bölümü içinde yerelleri parçalayarak tek el niteliğindeki şirketlerin birleşerek güç

birlikteliklerine yönelindikleri görmüştür. Küreselleşmeyle birlikte daha az kârlı bölgeler/ülkeler tanımının değişmesi, fabrikaların yeni bölgelere kaydırılmasını, istihdamın görece daha yüksek ücretli bölgelerde azaltılmasını ve buralarda çalışma süreleri giderek artırılırken ücretlerin düşürülmesini beraberinde getirmiştir. Bu kârlılık ve rekabet tanımları içerisinde, üretim biçimleri temelden bir yeniden yapılanmaya uğratılmış, üretim ve emeğin esnekleştirilmesi, daha az boş geçen süre, otomasyon-bilgisayarlaşma, emek yoğunluğunun arttırılması şeklinde, esnek/yalın üretim otomotiv sektöründen başlayarak tüm sanayi sektörlerinde yaşama geçirilmeye başlanmıştır.

Yatırılan çok büyük sermayeye oranla istenen kârlılık seviyelerine ulaşması için üretim ve AR-GE yatırımları, dünya ölçeğinde en ucuz iş gücünün, en elverişli vergi teşviklerinin, en az çevresel etki yükümlülüklerinin ve maliyet yüklerinin bulunduğu yerlere

doğru yayılmaktadır. Dünya ölçeğindeki bu etkinliği ve büyüklüğü göz önüne alındığında otomotiv sanayisinin kapitalizm içinde belki de üzerinde en hassas durulan, en yakın şekilde takip edilen, en çok değerlendirme, yönlendirme ve teknolojik gelişme yapılan alanların başında geliyor olması sürpriz değildir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası tarafından ilki 1984 yılında, sonuncusu Mayıs 2009'da (biri İstanbul olmak üzere tümü Bursa Şubesi yürütücülüğünde) gerçekleştirilmiş olan Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu sektöre "ışık" tutma çabası içinde olmuştur. Otomotiv sanayi son 24 yıl içinde, bu sanayide var olan diğer aktörlere göre daha geriden ve sorunlu da olsa, özellikle 2000 sonrası ulaştığı hacimle Türkiye'de de yukarıda belirtilen

* Bu yazı, 9-10 Mayıs 2009 tarihlerinde Bursa'da gerçekleştirilen XI. Otomotiv Sempozyumu'nda, Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi Otomotiv Komisyonu üyeleri Ersoy Bey ve Başak Doğan tarafından yapılan sunuştan derlenmiştir.



dinamiklerin yeni fark edilmesiyle gelişme göstermiş ve “lokomotif” sektör olarak adlandırılır hale gelmiştir. Otomotiv sanayisinin ülke sanayisi içinde yer edinmeye ve dünya geneliyle kıyaslandığında çok daha geri bir teknolojiyle ve sorunlu olarak üretim yaptığı dönemlerde Makina Mühendisleri Odası'nın (MMO) yaptığı sempozyumlardaki değerlendirmeler sektörün resminin çıkarılmasına ve bütünün, bu sektörün baş aktörleri -”sahipleri”- dışındaki bileşenler tarafından da görülebilmesine olanak sağlamıştır.

Dünya geneliyle karşılaştırıldığında ve otomotiv alanındaki bilimsel bilgi üretimi ve yayınlarla kıyaslandığında gerek üniversitelerin ilgili bölümlerinden gerekse de bünyesinde oldukça yüksek sayıda mühendisi barındıran, yeni ve yüksek teknolojiyle üretim yapan işletmelerden araştırma-geliştirme faaliyetlerinin ve “akademik üretimin” ya da bunun bilimsel yayınlarla paylaşılmasının düşük seviyelerde kaldığı görülmektedir. Bu sınırlılık, sempozyumlardaki bildiri niteliğinde de kendini göstermektedir. 2000'li yıllarla birlikte atılım yapan ve lokomotif sektör tanımı yapılan otomotiv sanayisinde tüm dünyayla eşdeğer seviyede yüksek teknolojiler kullanıldığı, bu rekabet ortamı içinde AR-GE faaliyetlerinin yaşamsal bir öneme sahip olduğu ve birçok firmanın buna önem vermeye başladığı tespiti

yapılırken, sempozyumlarda da bunun yansıtılmasını beklemek yanlış olmazdı. Esasen, sempozyumların niteliksel ve bilimsellik yönü, sektörde yaşanan sorunların çözümü, bir teknolojik yenilik, bir sürecin geliştirilmesi veya bir araştırmayı içermesiyle, pratikte daha fazla yer bulmasıyla ağırlık kazanabilir.

MMO bu coğrafyada özellikle kendi meslek alanı ve meslektaşlarını doğrudan ilgilendiren konularda platform açmak, ülke ve toplum yararı doğrultusunda o alana dair çalışma yapmak, görüş oluşturmak, yön vermek, çözümler üretmeyi görev bilir. Bunlar, konunun uzmanlarının bir çalışma ortamında bir araya getirilmesiyle oluşturulmaya ve kongre, kurultay ve sempozyumlarla tüm ilgililerin ve tarafların en geniş katılımıyla duyurulmaya, yayılmaya çalışılır. Sempozyumlarda harcanan emek, halktan ve emekten yana çözümler üretilecek bu tür ortamların çok kısıtlı olması yönüyle oldukça önemlidir. Bu nedenle, herhangi bir konuda tespit edilen bir soruna yönelik çözüm oluşturma gereksinimi doğrultusunda belirlenen sempozyumun amacına uygun bir program hazırlanması, konunun tüm ilgililerinin ve taraflarının görüşlerini aktarabileceği bir platformun oluşturulması hedef olarak konulmaktadır. Sektörü sürekli canlı olarak takip etmelerinin sağladığı

olanaklarla otomotiv sanayicileri kapsamındaki dernek ve kurumların sunduğu bildirimler sempozyumlarda ağırlıklı olarak yer almıştır. Sektörde çalışan mühendisler ve diğer çalışanların yaşadıkları sorunlar ve sektörün bugününe/geleceğine dair beklentileri ise sempozyumlarda daha sınırlı yer almıştır.

Bu bağlamıyla konular birçok sempozyumda ağırlıklı olarak sanayicilerin ekseninde, kapasite planları, talep tahminleri, sektörün maliyet yapısı, teşvikler, vergi yükü, otomotiv sanayisinde korumacı yaklaşımlar, ihracatın yetersizlikleri, Gümrük Birliği'nin sanayiciler açısından etkileri, AB'ye girme çabaları içinden gelen sorunlar çerçevesinde dönmüştür. Takdir edilecektir ki onlarca yılın birikimlerini sempozyum kitaplarına sığdırmak olanaklı değildir. Ancak bu kitaplar incelendiğinde, Türkiye'de otomotiv sanayisinin büyük resminin içindeki parçalara, bazı detay görüntülere ulaşmak mümkün. İşte, belki de bugünden geriye bakarak değerlendirebilmenin rahatlığıyla, büyük resim içerisinden kendimizce seçtiğimiz öne çıkan/ilginç görünen bazı detayları aşağıda paylaşmak istedik.

Otomotiv Endüstrisi Kongresi, 1961: Bu kongre, TMMOB tarafından otomotiv alanında yapılan ilk etkinliktir. Dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in de katıldığı Otomotiv Endüstrisi Kongresi'nde Türkiye'nin kendi otomobilini yapıp yapamayacağı yoğun olarak yer almıştır. Cemal Gürsel: “Otomobil sanayine gelince; medeni bir memleket nakil vasıtalarını kendi yapmalıdır... Türkiye'de otomobil yapılamaz diyorlar. Bu, tamamıyla kara bir düşüncenin mahsulüdür. Türkiye'nin bugün malik olduğu birçok sanayi kolu vardır ki, bizi bu mevzuya da teşvik ediyor. Sizin bu kongrenizin, benim olan bu davayı iyi bir yola sevk edeceğini ümit ediyorum.”



1961 yılında TMMOB'nin çıkardığı Teknik Haber adlı mecmuadan... Mühendislerin kafasını meşgul eden bir soru var: Türkiye'de motor ve motorlu araç imal edilebilir mi?

ve Bursa'daki otomotiv fabrikaları gezilmiş.

Sempozyumun uluslararası niteliği ve süresi, farklı kesimlerden katılımcıların

ilgisini çekmesi, böyle bir sempozyumun o dönemde de ciddi bir ihtiyaç olduğunu göstermektedir. Genel olarak içerikte öne çıkan noktalar; liberal ekonomiye geçiş politikası tedbir ve sonuçları, otomotiv sanayisi

I. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu,

1984: İlk etkinliğimiz Bursa'da 5 gün sürüyor. Neden? Çünkü 1960'lardan beri büyük bir ara ve bu konuda konuşacak çok şey var. Sempozyumda toplam 10 oturumda 35 bildiri sunulmuş, "Otomotiv ve Yan Sanayiinin Değerlendirilmesi" konulu bir panel ve "Otomotiv Sanayiinin Geleceği" başlıklı bir açık oturum düzenlenmiş, sergi açılmış

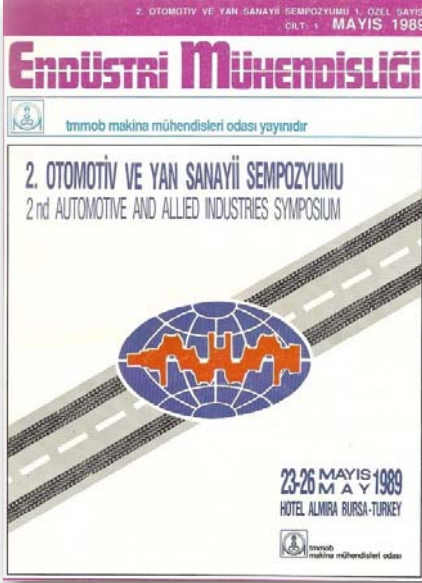


Yıllara Göre Otomobil Talebi

Yıllar	Toplam Oto Talebi	Yerli Oto	İthal Oto	İthal Oto Oranı (%)
1971	17216	13187	4029	23.4
1972	34100	29627	4473	13.1
1973	53943	46856	7087	13.1
1974	68966	59908	9058	13.1
1975	80967	67291	13676	16.9
1976	81884	62822	19062	23.2
1977	66886	58245	8641	12.6
1978	67595	54084	13511	19.9
1979	56513	43808	12705	22.4
1980	32453	29114	3339	10.3
1981	30702	25302	5400	17.6
1982	33973	30651	3322	9.8
1983	45521	42607	2914	6.4
1984	63681	54832	8849	13.9

Otomobil talepleri tablosu ve bu istatistiklere göre geleceğe dair talep tahmini

ve Avrupa Ekonomik Topluluğu'na (AET) geçişte yapılacak hazırlıklar, koruyucu devlet politikalarıyla kurulup geliştirilen otomotiv sanayisi, talep yetersizliği, kalite yetersizliği, sermaye yetersizliği.



II. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, 1989: Sempozyum 22-26 Mayıs 1989 tarihlerinde 5 gün sürmüş, sonunda bir açık oturum (forum) ile birlikte toplam 10 oturumda 33 bildiri sunulmuştur. Bunların 7'si yurt dışından bildirilerdir.

Oda Yönetim Kurulu Üyesi Yıldırım Çakar'ın konuşmasında "Avrupa Topluluğu'na girme çabalarının sürdüğü bu dönemde, bu sektördeki sorunlardan birkaçını şöyle sıralamak mümkündür: Otomotiv sanayinde

kapasite kullanım oranları çok düşüktür. Ülkemizde, üretim lisansör firmaların yurt dışında ürettikleri araçlardan birkaç model geride üretim yapılmaktadır. Dünyada otomotiv kuruluşları pazar paylarını yükseltebilmek için çok yoğun bir araştırma çalışması içindedir. Ülkemizde bu söz konusu değildir. Sanayimizin genel yapısına paralel olarak otomotiv alanında da devlet ve firma düzeyinde hedefleri belirlenmiş sağlıklı bir politika yoktur."

Bu sempozyumda kapasite kullanım alanlarının düşüklüğü, teşvikler, hükümet uygulamaları, sektörün yan sanayi sorunları, lisans anlaşmaları ile gelen kısıtlamalar ve üretilen en az iki nesil eski modeller, ihracat yapılamaması, AR-GE'ye pay ayrılmaması ağırlıkla yer almıştır. Tartışmalar kısmı oldukça katılımcı geçmiştir. Örneğin, Dokuz Eylül Üniversitesi'nden Prof. Dr. Demir Aslan: "Ben bir tüketiciyim. Varsayalım ki elimdeki arabayı değiştirmek istersem, bugün neresine elinizi atsanız hemen hemen dökülecek arabaya bir 25 milyon lira para sayıyorum... Otomotiv Sanayi Derneği başkanının beyanları var: 'Hava kirliliği 15'inci sırada gelir' diyor. Ama yapılan bilimsel araştırmalarda hava kirliliğinin yüzde 70'inin otomotivden geldiği söyleniyor. Bir insanın günlük ihtiyacı olan yüzde 15 metreküp temiz havayı, bir tek motorlu taşıt ile 10 dakika içinde tamamen insan tarafından solunması zararlı hale getiriyor."

MMO adına Coşkun Özbaş tarafından sunulan "Otomotiv Sanayine Genel Bakış" adlı sunuştan: "Sonuçlardan otomotiv sanayi bünyesindeki firmaların tamamı yabancı lisansla



üretim yapmaktadır. Lisansör firmaların yurt dışında ürettikleri araçlardan birkaç model geri üretim yapmaları, fiyat ve kalite faktörleri yanında dizayn ve model açısından da ihracat olanaklarını kısıtlamaktadır. Gelişmiş ülkelerde AR-GE çalışmalarına ayrılan kaynaklar yanında ülkemizde bu yönde gerçekçi bir çalışma başlatılmamıştır."

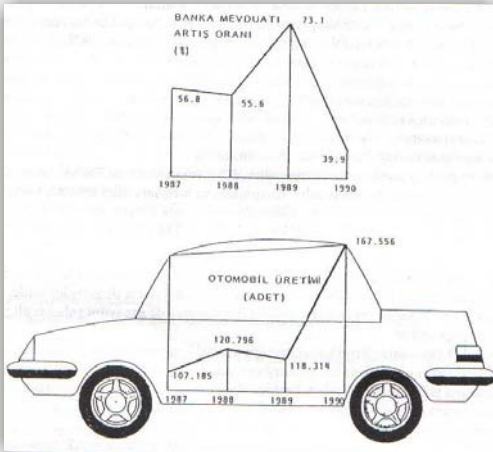
III. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, 1991: 12-16 Kasım 1991 tarihlerinde düzenlenen sempozyumda 12 ayrı oturumda 24 bildiri sunulmuş ve ayrıca "Siyasi Partilerin Geleceğe Yönelik Otomotiv ve Yan Sanayi Politikaları" ile "Otomotiv Sanayinde Uluslararası İşbölümünde Değişim ve Türk Otomotiv Sanayinin Yeri" konulu paneller gerçekleştirilmiştir. Sempozyumun öne çıkan hatları: 60'lı yıllardan itibaren otomotiv sanayinde yapılan lisans anlaşmalarının ihracat yapma konusunda elini kolunu bağlaması, ithal ikameci ekonomik modelin terkedilerek ihracatı teşvik modelinin uygulamada gerçekleştirilememesi, sanayicilerce teşviklerin olmadığı, AR-GE yetersizliğinin bu ihracatı etkilediği,



üretim rakamlarının düşük olmasından ekonomikliğin olmadığı, dünyada merkezileşme eğiliminin gittikçe arttığı, AR-GE maliyetlerinin yan sanayiye kaydırılmaya başlandığı, özellikle yan sanayilere yönelik kalite anlayışının, ürün standardizasyonunun gelişmesi, Japon mucizesi, JIT, yeni model çıkarma süreleri.

Sempozyum bildirilerinden “Türk Binek Otomobilinin Rekabet Gücü”, Lerzan Özkale, İTÜ İşletme”; “Türk otomotiv sektörünün maliyet yapısı (1988): Direkt işçilik yüzde 4.49, yerli malzeme oranı yüzde 53.39, ithal malzeme oranı yüzde 25.21. Türkiye’de

Otomobil Üretiminin Ekonomiye Bağımlılığı
[Ekonomist, 8 Şubat 1991]



işçilik maliyetlerinin çok yükselmesinin hemen her sektörde sürekli artan fiyatlara gerekçe gösterilmesi çok da doğru değildir.”

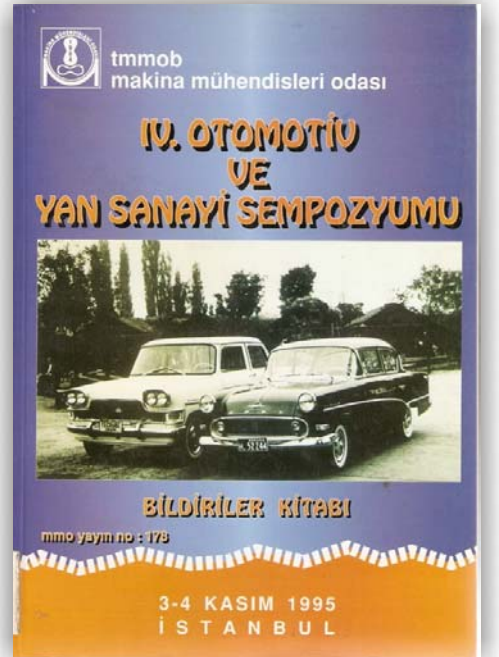
“Türk Otomobil Sanayiinde 1980 Sonrası Yeniden Yapılandırma Eğilimleri”, Ferzan Nedimoğlu, Queen's Uni, Kanada: “Otomobil sanayi her zaman sanayileşmede stratejik bir sanayi olarak görülmüş ve bu merkezi konumundan dolayı kapitalist kalkınma göstergeleri olan üretim ve tüketim düzeyini en doğru gösteren sanayi olarak kabul edilmiştir... Japon üreticilerin giderek artan rekabetçi baskıları ve merkez ülkelerde tüketime başlayan talep büyümesi ve bunların sonucu olarak düşen kârlılık oranları, uluslararası sanayiide 1980 başlarında yeni bir yeniden yapılanma dalgasını gerekli kılmıştır. Bunun sonucu olarak, Tam Zamanında Dağıtım (TZD) sistemi ile birlikte Bilgisayar Entegre İmalat (BEİ) içeren Japon üretim sistemi merkez ülkelerde uygulanmaya başlamıştır... Pazarın görece olarak küçük olması nedeniyle bu dönemde kapasite kullanım oranları düşük düzeylerde kalmış ve bu nedenle de yüksek maliyet ve yüksek fiyat özellikleri Türk otomobil sanayiine hâkim olmuştur. Bunlar yarı-çevre ülkelerde ithal ikameci model altında kurulan sanayilerin tipik özellikleridir. 1970’lerde iç

pazarın büyümesine rağmen optimum ölçeklerin 200.000 araç/yıl olduğu bir sanayide talebin düşük kalması optimum ölçeklere erişilmesini engellemiştir. Bu koşullar altında sanayi tam anlamıyla gelişmemiş ve oldukça geniş bir yan sanayii kurulmuş olmasına ve Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda (1978-1983) ihracatın hükümet politikası haline getirilmesine rağmen koşullar ihracata uygun hale getirilememiştir.”

“Otomotiv ve Yan Sanayinde Yeni Stratejiler”, Şener Mutuer, Cevher Makina Sanayi: “Japonya’da 16 saat süren toplam otomobil montaj süresi Avrupa ve ABD’de 30-45 saat arasında sürmektedir... Amerika’da 1920 yılında 80 civarında otomobil imalatçısı varken, 1930’da 30, 1950’de 9 firmaya kadar azalmış. Bugün 3 firma toplam üretimin yüzde 95’ini gerçekleştiriyor.”

IV. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, 1995, İstanbul: “Avrupa Birliği ve Gümrük Birliği Eşiğinde Türk Otomotiv Sanayi”: Önceki yıllara göre bu sempozyumda sunulan bildiri sayısı biraz daha azalmış ve öngörülen konuya uygun olarak 1 Ocak 1996’da girilmesi planlanan Gümrük Birliği’nin sektöre yapacağı etki işlenmeye çalışılmış. Ancak muhtemel etkilerle ilgili olarak daha çok mevzuatlar düzeyinde ele alınmış, Gümrük Birliği’nin olası etkileri, kazandıracakları, kaybettirecekleri, alınması gereken önlemler, düzenlemeler hakkında bildirimlerde üstünkörü değerlendirmeler yer almış.

Otomotiv sanayinin atılım yaptığı,



oldukça ciddi bir kriz ve buna bağlı tüm emekçilerin yaşamını oldukça olumsuz etkileyen ekonomi kararlarının (5 Nisan Kararları) alındığı bu dönem, Gümrük Birliği öngünlerinde olması dolayısıyla da ayrı bir öneme sahiptir ve emekten yana yaklaşımın bu sempozyumda mutlaka olması gerekirdi. Bildiriler kitabından: Gümrük Birliği, işsizlik ve ekonomik bunalımla birlikte halkın satınalma gücünün daha da düşeceği gözönüne alınarak otomotiv sektöründe talep azalması sonucu iç pazar sorunlarının daha da büyüyeceği ve devlet korumacılığının da ortadan kaldırılması nedeniyle sektörün krizden çıkamayacağı öngörülmüş. Ekonomik krizin en çok otomotiv sektörünü vurduğu vurgulanmıştır. Sempozyum bildirilerinden: “Otomobil Teknolojisindeki Son Yenilikler ve Gelişmeler”, S. Arıkan, TOFAŞ Gen. Müd. Y.: “Günümüzde şehirlerdeki CO emisyonunun yüzde 90'ından fazlası motorlu taşıtlardan kaynaklanmaktadır.”

V. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, 1997: 7-8 kasım 1997 tarihlerinde yine Bursa'da düzenlenen sempozyumda toplam 5 oturumda 11 adet bildiri

sunulmuş ve kapanışta da “Gümrük Birliği Sürecinde Türkiye Otomotiv Sanayinin Geleceği” konulu bir panel gerçekleştirilmiştir. Sempozyumda özellikle Gümrük Birliği sonrası teknik mevzuat değişiklikleri ve hukuksal süreçler, sınai hakların korunması, AB ile uyum süreci ve rekabet gücü, pazarlama stratejileri ve ithalat oranlarının artması ve denetlenmesi, ana ve yan sanayi ilişkileri ele alınmıştır.



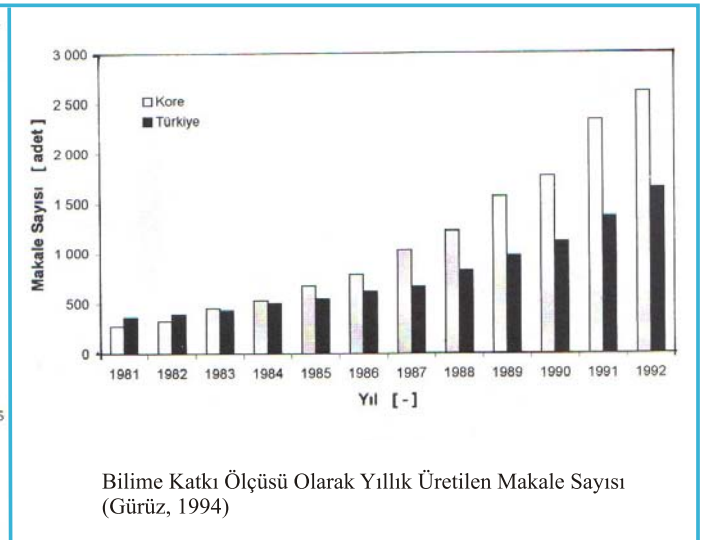
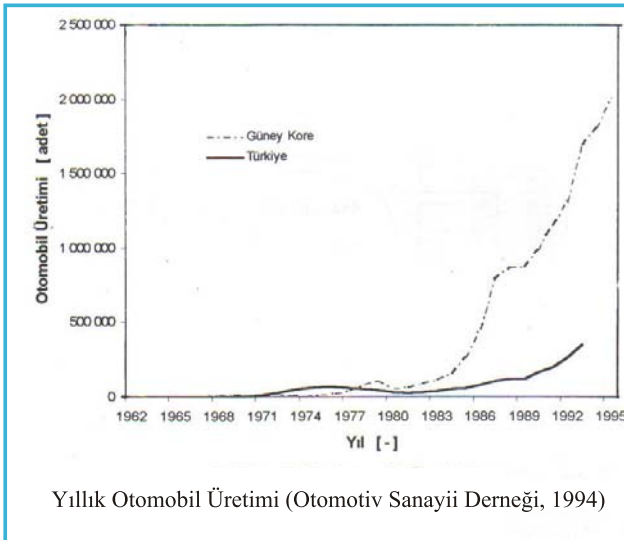
Bu sempozyumda otomotivde çok konuşulan -“Aslında zamanında Hyundai ile aynı anda üretime başlamıştık”- tümceleriyle ifade edilen meşhur G. Kore karşılaştırması, bilimsel yayınların sayısı anlamıyla yer almıştır. (Prof. Dr. Cem Soruşbay, İTÜ, Otomotiv Sanayi ve AR-GE çalışmaları)

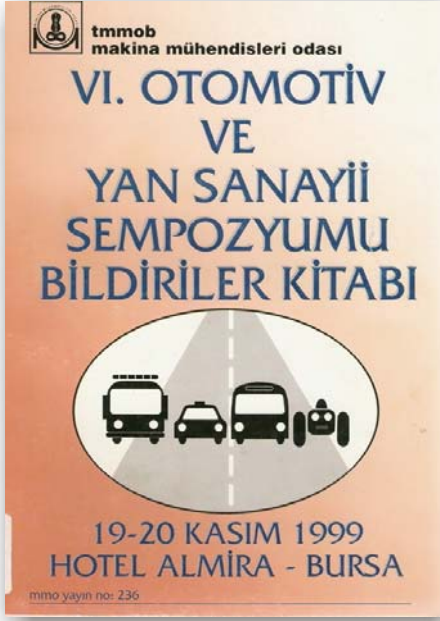
VI. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, 1999 Sonuç Bildirgesi'nden:

“Otomotiv ve Yan Sanayi sektörü, uluslararası sürece baktığımızda giderek daralan ve kartelleşen bir gelişme göstermektedir. Gelecek projeksiyonları içinde önümüzdeki yüzyılda bu sektörde kalacak firma sayısının bir elin parmaklarını geçmeyeceği görülmektedir. Uluslararası pazarda giderek daralan ve üretimi belirli noktalarda gerçekleşen bu süreçten Türkiye'deki sektör nasıl etkilenecektir? Önümüzdeki dönemde yapılacak etkinliklerin ana temasının veya çalışma konusunun bu noktada yoğunlaşacağını ileri sürmek yanlış olmayacaktır.”

VII. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, 2001:

Prof. Dr. Ercan Tezer (Otomotiv Yan Sanayi Derneği Genel Sekteri): “Geçmiş dönemlerde biz krizlerde





birer hafta ara verdiğimiz vakit, hafta sonunda tekrar üretime geçtiğimizde çok ciddi kalite sorunlarıyla karşı karşıya kaldık; çünkü belirli noktada bandı terk eden iş gücü, bir hafta-10 gün sonra oraya geldiği vakit, hangi noktada terk ettiğini çok doğal olarak unutuyor. Dolayısıyla bunun getirmiş olduğu negatif bir etki de şu: Bizim çok yetenekli dediğimiz, çok iyi yetiştirdiğimizi iddia ettiğimiz ve



gerçekten de bununla övündüğümüz iş gücümüz, bu yeteneklerini kriz dönemindeki tatiller, ara vermeler, düşük üretimler nedeniyle kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya.”

VIII. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, 2003: 17-18 Ekim 2003 tarihlerinde Bursa'da düzenlenen sempozyumda 4 ayrı oturumda toplam 17 bildiri sunulmuş ve ayrıca “Otomotivde Üretim Merkezi Olma Stratejisi” konulu bir panel

gerçekleştirilmiştir. Sempozyumda Türkiye otomotiv sanayisinin teknoloji düzeyi, yapısal değişimler, sektörün içinde bulunduğu durum ve geleceği, otomotiv çevre ilişkisi konuları ele alınmıştır. Bu sempozyumda diğerlerinden farklı olarak çalışanların örgütlülüğü cephesinden, Birleşik Metal Sendikası'ndan “Otomotiv Ana ve Yan Sanayinde Sendikalaşma” başlıklı bir sunum yer almıştır. Sonuç Bildirgesinden: Ülkemizde ekonomik ve siyasi istikrarın olmaması, sektöre yönelik stratejik planlamanın bulunmaması, yan sanayide yerli parça kullanımı oranının giderek düşmesi, ana ve yan sanayide yabancı sermaye

egemenliğinin giderek yükselmesi, teknolojik yenilikler, mühendislik hizmetleri, istihdam, eğitim, vergilendirme vb. sorunlardan dolayı ulusal otomotiv sanayisinin oluşumundan bahsetmek mümkün görünmemektedir. TMMOB Makina Mühendisleri Odası, “Türkiye'de motor ve otomobil yapılamaz” tezlerine karşı motoru ve otomobili ortaya koyan mühendislerin ülke ve toplum yararları doğrultusundaki çabalarını yaygınlaştırmayı, sanayileşme ve demokratikleşmeyi ön plana çıkarmaktadır.

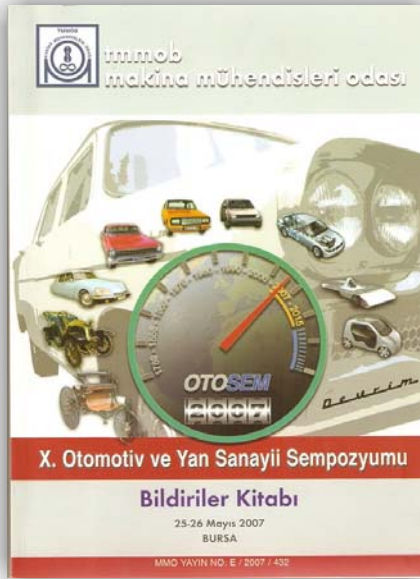
- Otomotivde ulusal AR-GE payı artırılmalıdır.
- Katma değeri ülke içerisinde kalan ulusal markalar yaratılmalıdır.
- Otomotiv ve yan sanayide rekabet edebilirlik, iş gücü maliyetleri üzerinden kurgulanmamalı, yeni teknolojiler geliştirilerek sağlanmalıdır.
- Otomotiv sektöründe sendikalaşma oranı düşüktür. Sendikalaşmanın aynı zamanda nitelikli iş gücü anlamına geleceği unutulmamalı, bunun için de sendikalaşma teşvik edilmelidir.



IX. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, 2005: 27-28 Mayıs 2005 tarihlerinde Bursa'da düzenlenen sempozyumda 7 ayrı oturumda toplam 37 bildiri sunulmuş ve ayrıca “AB Geçiş Sürecinde Türkiye'nin Otomotiv Politikalarının Belirlenmesi” konulu bir panel gerçekleştirilmiştir. Sempozyumda alternatif yakıt hidrojen, otomotiv sektörünün geleceğine yönelik stratejiler, yeni teknolojiler, çevre ve teknolojik gelişmelerin ilişkisi konuları ele alınmıştır.

Sonuç Bildirgesinden: Makina Mühendisleri Odası, “Türkiye'de motor ve otomobil yapılamaz” tezlerine karşın somut çabalarla motoru ve otomobili ortaya koyan mühendislerin idealizmini ülke ve toplum yararları doğrultusunda yaygınlaştırmayı, bu nedenle sanayileşmeyi ve demokratikleşmeyi ön plana çıkarmaya çalışmaktadır. Otomotiv sanayi ve yan sanayide üretimde farklılığı yakalamanın koşulu AR-GE çalışmalarınıdır. Bunun için de ülkemizde, firmalarımızda ve bireylerde AR-GE bilinci oluşturulmalıdır.

X. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, 2007: X. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, 25-26 Mayıs 2007 tarihlerinde Bursa TÜYAP Fuar Merkezi'nde yapılmıştır. Sempozyumda; “Otomotiv Sanayi, Otomotiv Yan Sanayi”, “Türkiye'de Otomotiv Kalıplılığının Bugünü ve Geleceği”, “Otomotiv Sanayinde Teknolojik Gelişmeler”, “Dünya Otomotiv Sanayinin Dünü Bugünü Yarını”, “Otomotiv Yan Sanayi ve KOBİ'ler”, “AR-GE Politikaları/Tasarım Teşvikler” başlıklı, ikisi paralel olmak üzere 8 oturumda 44 bildiri sunulmuş; “9. Kalkınma Planı Perspektifinde Otomotiv



Sanayinde Sürdürülebilir Küresel Rekabet” konulu bir panel düzenlenmiştir.

Panel ve oturumlarda; MMO yanı sıra DPT, Dış Ticaret Müsteşarlığı, TÜBİTAK gibi otomotiv sektörüyle ilgili kurumlar; OSD, TAYSAD gibi önde gelen sektör kuruluşları ile üniversiteler ve otomotiv ana ve yan sanayi firmalarının üst düzey yöneticileri ile konuya ilgi duyan taraflar sektörün sorunlarını tartışıp görüşlerini dile getirmişlerdir. Sunuşlardan, Ömer Burhanoğlu (Farplas AŞ CEO/TAYSAD Yön. Kur. Başkanı): “Türkiye'de 1,5 milyon adedi

geçtiğimiz zaman artık global bir otomotiv üreticisi durumuna geliyoruz. O yüzden de küresel oyuncuların ilgisi artıyor. Ama maalesef hâlâ üretilecek modellerde tasarım söz hakkına sahip değiliz.”

Sonuç Bildirgesinden: Küreselleşme süreç ve politikalarının ekonomik, siyasal, toplumsal, kültürel vb. tüm düzlemlerde yıkım ve tahribatlarına karşı durabilmek mümkündür. Bunun için öncelikle, ülkemiz stratejik öngörüyle tüm alanlarda ve tüm sektörlerde kendi politikalarını oluşturmalıdır.

Bilim ve teknolojiye etkinleşmeli, bunu ülke ölçeğinde toplumsal ekonomik faydaya dönüştürmeli ve bu amaçla ulusal bir strateji belirlemelidir. Ülkemizin “üretim merkezi” olma yanı sıra “tasarım”, “doğrulama” ve “AR-GE merkezi” de olması gerekmektedir. Ulusal AR-GE altyapısı ve yeteneklerinin gerçekleştirilmesine yönelik organizasyonlar oluşturulmalı; üniversiteler, bilim kurumları ve sanayi kuruluşları arasındaki koordinasyon ve iş birliği sağlanmalıdır. Otomotiv ve yan sanayide rekabet edebilirlik, iş gücü maliyetlerine değil yeni teknolojilerin geliştirilmesine dayanmalıdır. Otomotiv ana ve yan sanayide çevre kirliliğini önleyecek ürünlerin üretilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. ■

