

XIII. OTOMOTİV VE YAN SANAYİ SEMPOZYUMU VE SERGİSİ SONUÇ BİLDİRİSİ YAYIMLANDI

TMMOB Makina Mühendisleri Odası'nca 1984 yılından itibaren düzenlenen on iki sempozyumun ardından on üçüncüsü düzenlenen Sempozyum'un ana teması, "Teknoloji, Güvenlik, Çevre" olarak belirlenmiştir. Sempozyum'da bu ana temanın yanı sıra, var olan durum ve güncel mevzuat, yerli araç üretimi konusu, sektör çalışanlarının sorunları ve çözüm önerilerinin ortaya konulduğu bir tartışma ortamı oluşturulmuştur.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına, İstanbul, Bursa ve Kocaeli Şubelerinin yürütücülüğünde bir yılı aşkın bir sürede yoğun emek harcayarak hazırlanmış olan Sempozyum'un hazırlık sürecinde; Düzenleme Kurulu, Danışmanlar Kurulu, Yürütme Kurulu çalışmalarına yön vermiş, gelen bildirimleri değerlendirmiştir.

13-14 Kasım 2015 tarihlerinde, Türkan Saylan Kültür Merkezi'ndeki sempozyumu 119'u kayıtlı delege olmak üzere, 376 kişi tarafından izlenmiştir. Sempozyum'da, "2016 Çevre ve Güvenlik Mevzuatı", "Anadol'un Işığında Türkiye'de Yerli Otomobil Üretimi" konulu iki panel düzenlenmiş; "Yenilenmiş Parça Kullanımı", "Formula Student", "Alternatif Yakıt Teknolojileri", "Otomobil Sporlarında Güvenlik ve Yol Otomobillerine Aktarılan Güvenlik Önlemleri", "Otomotivde İnovasyon", "Karbon Ayak İzi - Araç Eg-

zoz Emisyon Sistemleri ve Temizliği", "Eşdeğer Parça ve Üretici Standartlarında Onarım ve Bakım" konulu yedi ayrı özel oturum düzenlenmiş; diğer altı teknik oturumda ise 23 bildiri sunulmuş; sektör temsilcileri, meslektaşlar, bilim insanları, uzmanlar, kamu temsilcileri katkı sunmuşlardır.

Sempozyumumuz genel olarak sanayimizi ve otomotiv sektörünü her aşamada etkileyen büyük bir krizin ardından toplanmıştır. Ancak "kriz geçti gitti" demek olanaklı değildir, çünkü sektörün yapısal sorunları sürmektedir. Otomotiv sanayimiz, 1980'lerden bu yana birçok önemli krizden geçmiştir. Son kriz öğeleri ise dünyada ve ülkemizde, gerçekte kriz öncesinde oluşmaya başlamıştı. Zira dünya otomotiv üretiminde yıllardan beri süren kapasite fazlası, dünya pazarında ve talepte yaşanan daralmanın önemli nedenlerinden biriydi.

Diğer yandan, yakın bir gelecekte belirli bir otomobil ve ticari araç üretim kapasitesinin altında üretim yapan firmaların rekabet edemeyeceği ve dünyada çok az sayıda firmanın, 10 milyon adet/yıl kapasiteli firmaların piyasaya egemen olacağı yaygın kabul gören bir tes-

pittir. Bu durumun üretimden ticarete, finansmandan pazarlamaya, tasarımdan AR-GE'ye pek çok şeyi değiştireceği ve dünyada otomotiv sektörünün, üreten ana firmalar ve taşeron yan sanayi firmaları olarak, keskin bir ayrıma gireceği bilinmektedir. Küresel firmaların yeni talep yaratmak ve ucuz işgücünden yararlanmak için üretim tesislerini başka ülkelere (Batı Avrupa'dan Doğu Avrupa, Rusya, Çin, Hindistan, Mısır'a doğru) taşınmaları yönünde, krizden önce başlayan yönelimin sürdüğü de bir gerçektir.



Bu noktada, 2014 yılı itibarıyla dünya üretiminde 15., AB üretiminde 5. sırada olan Türkiye'nin bir "otomotiv üretim merkezi" olduğu söylemi, gerçekte, küresel şirketlerin stratejilerinin ülkemiz kamuoyunu göz boyaması olmaktadır. "Türkiye Sanayi Strateji Belgesi 2011-2014"te belirtildiği üzere, "Türkiye otomotiv ana sanayinde 4 firma dışında tüm firmalar yabancı ortaklarla ve/veya yabancı firmaların lisanslarıyla üretim yapmaktadır. Bu da AR-GE faaliyetlerinin ana firma konumundaki yabancı firmalara bağlı olarak gelişmesi anlamına gelmektedir." Çok açık ki otomotiv sanayimiz, küresel üretim zincirince belirlenen ihracatta/pazarda ve ithalatta, bağımlılık süreçlerince belirlenmektedir.

Bu nedenle, Türkiye'nin otomotivdeki gelişmesi taşeronlaşmaya paralel olarak yürümektedir. İhracat, ithalat ve taşeronlaşma artmakta, katma değer ise düşmektedir. Ana hammaddeler ve ara mallar yönünden dışa bağımlılık söz konusudur. İthal girdi oranı yüzde 70'ler seviyesindedir. Katma değer önemli bir bölümü yurtdışındaki ana firmalara akmaktadır.

1990'lardan itibaren üretici firmalar motor aktarma organları, elektronik, hidrolik ve pnömatik temel ürünlerden vazgeçip ithalata yönelmiştir.

Türkiye'de oldukça gelişmiş bir yan sanayi vardır, ancak bu işletmeler KOBİ niteliğinde olup çoğunlukla otomotiv ana firmalarına bağımlıdır. Bu bağımlılık; tedarik zinciri, tasarım finansman ve satış hacmini belirlemede ve yönetmektedir. Bu firmalar birkaç ana firmayla çalıştıklarından krizlerden hızlı ve olumsuz yönde etkilenmektedir.

Ana firmalar 2008/2009 krizinde siyasi erkin desteği ile ithalata yönelmiş ve yan sanayi firmalarını kaderleri ile başa bırakmıştır.

Ayrıca büyük otomotiv firmalarında ücretlerin brüt katma değerden aldıkları paylar ortalama yüzde 15 ile 18 arasındadır.

dadır. Türkiye'nin en büyük firmalarının yer aldığı metal işkolunda sadece 2014 verileri bile brüt katma değer dönemi kârı ve ücret olarak paylaşılmasında oldukça önemli farklar olduğunu ortaya koymaktadır. Kabaca, brüt katma değerden kârın payı yüzde 40'ı bulurken, ücretin payı yüzde 17'de kalmaktadır.

Yabancı ana firmaların denetiminde olan firmalarda, AR-GE inovasyon düzeyi yetersizdir. GSMH içindeki sektör AR-GE harcamaları oranı yüzde 0,96 civarındadır. Mühendis istihdamı da yüzde 18,5 ile yeterli bir düzeyde değildir.

Net ithalatçı grupta görünmesine karşılık, ihracatına biraz yüklenmesi halinde "net ihracatçı" gruba geçecek iki önemli sektör otomotiv ve ana metal sanayidir. Bunlardan otomotiv ya da "Motorlu Kara taşıtı ve Römork" ithalatı, 2010-2014 döneminde yıllık ortalama 18 milyar doları bulmuşken ihracatı da 17 milyar dolara ulaşmış, dolayısıyla ihracatın ithalatı karşılama oranı yüzde 95'e yaklaşmıştır. Nitekim bu sektör, bazı yıllarda net ihracatçıları arasına girebilmektedir. Ancak son tahlilde ithalatçı (net ithalatçı) olan bazı sektörlerdeki "ihracatçı" görünümünün özünde "ithalata bağımlı ihracatçılık" olduğunu vurgulamak gerekiyor. Özellikle otomotiv, makina-teçhizat, demir-çelik, kimya sanayilerinin ihracata dönük üretimleri analiz edildiğinde, bu sektörlerin üretimlerinde ithal girdi kullanımının yüzde 70-80'leri bulunduğu görülmektedir.

Türkiye imalat sanayinin öteden beri karakteristik özelliklerinden biri alt sektörlerde az sayıda firmanın hüküm sürmesidir. Bu durum, Türkiye ekonomisi içinde önemli bir kırılma sayılan 1980 öncesinin ithal ikameci sanayi dönemi için de eleştiri konusuydu. Ancak 1980 sonrası dünya ekonomisine açılımın yaşandığı "dışa açık" dönemde dış rekabetin "terbiye" edici olduğu yönündeki bütün iddialara rağmen, mo-

nopolistik (tekelci) ve oligopolistik (az sayıda firma egemenliği) yapılar, sorun alanı olmaktan çıkmadı.

Ulaşım politikası karayolu tercihi üstüne inşa edilen ve hep bu politikanın pekiştirildiği Türkiye'nin hızla geliştirilen yabancı sermayeli otomotiv, lastik ve öteki ulaşım sektörlerinde de az sayıda firma egemenliği söz konusudur. Sektöre tedarikçi olarak katılan otomotiv yan sanayilerindeki firma sayısının çoğluğuna karşın, oligopol firmalar bu alt sektörler üstünde alıcı hakimiyeti sürdürebilmektedir.

Otomotiv gibi kurdaki artışla maliyetleri artan ama oligopolistik yapısıyla da fiyat artırma kudreti olan sektörler, enflasyona yukarı yönlü etkiler yapmaktadır.

2012-2014 döneminde imalat sanayi alt sektörleri içinde bazı sektörlerin yıllık üretim artış hızları daha yüksek, bazıların ise daha düşüktür. İmalat sanayinin genelinde 2012-2014 döneminde üretim artışı yıllık ortalama yüzde 3,1'dir. İmalat sanayi içinde en yüksek paya sahip gıda sanayinin yıllık üretim artışı yüzde 4,5 olarak ölçülürken, ikinci sıradaki tekstil sanayinin üretim artışı yüzde 2,9; imalat sanayi katma değerindeki payıyla üçüncü sırada olan otomotiv sanayinde ise son 3 yılda ortalama üretim artışı yüzde 1,2'de kalmıştır.

Şimdi, gündemde olan "yerli otomobil" konusunun doğru bir eksende tartışılması gerekmektedir. Bu noktada, yüzde 70 ithal girdi ile otomobil üretim yapısına sahip Türkiye'de, adı Türkçe olacak bir markadan ibaret otomobil üretmek, acaba gerçekten "yerli üretim" mi olacaktır?

Bilindiği gibi ülkemizde otomotiv sanayinin 50 yılı aşkın bir geçmişi bulunmaktadır. Bu geçmişe baktığımızda, ülkemizin elinde bulundurduğu potansiyel gelişme imkanlarının nasıl harcandığına da tanık olmak mümkündür. 1960'lı yıllarda planlamaların otomotiv ve yan sanayiye kapsamadığı yetersiz-

liği ile başlayan ithal ikameci montaj sanayiine yönelim, 80'li yılların neoliberal küreselleşme süreci eşliğinde sürdürülmüş, finansallaşan dünya ekonomisinin gereklerine boyun eğdirilerek dışa bağımlılık artan bir ivmeyle yükseltilmiştir.

Küresel üretim merkezlerinin Doğu'ya kaymasıyla birlikte bir bütün olarak küresel ekonomide sanayi faaliyetlerinin gerilediği; buna karşılık ileri teknoloji hizmetlere, inovasyona ve tasarıma dayalı robotik hizmet üretiminin ön plana çıktığı 35 yıl boyunca Türkiye'nin de aralarında bulunduğu geç kapitalistleşen ülkelerin sanayileşme süreci, yeterince olgunlaşmadan adım adım hizmet ağırlıklı sektörler geçişe yönelmiştir.

Otomotiv sektörü, küresel üretim ağlarıyla pazarda tutunabilen gelişmiş ülkelere ait büyük ölçekli şirketlerin himayesine girmiştir. Araştırma-geliştirme yoğun ve aynı zamanda ileri üretim tekniklerinin kullanıldığı sektörde ayakta kalabilenler, bu alanlarda rekabet edebileme gücünü elinde tutanlar olagelmiştir.

Küresel ölçekte kıran kırana bir rekabetin hâkim olduğu otomotiv sektöründe yaratılan küresel üretim zincirlerinin temel özelliği, üretim süreçlerinin az gelişmiş ülkelere kaydırılması ve ana firmanın katma değerden (tasarım, teknoloji, pazarlama, satış sonrası hizmetler vs.) en yüksek payı almasıdır. Bu durum yerli üretim imkanları küresel politikalarla tahrip edilmiş ülkeler açısından ciddi bir gelir ve değer kaybına yol açmaktadır.

Türkiye'de de ülke ekonomisi açısından stratejik öneme sahip olan ve aynı zamanda yüksek oranda katma değer sağlama potansiyeline sahip otomotiv sektörü, teknolojik gelişmelere bağlı olarak dış sermaye ve ara malına bağımlı sektörlerden biri haline gelmiştir. 1990'lı yıllara kadar otomobil imalatı için gerekli olan girdilerin pek çoğunun ülke içinde üretimi gerçekleştiriliyordu

ise de bu tarihten sonra sektörde rekabet gücü ve katma değer artırılması için ithalata dayalı üretime yönelim güçlenmiştir.

Günümüzde araçların motor, elektronik aksam ve aktarım parçalarının ithal edildiği, diğer aksam ve parçaların ise yurt içi veya yurt dışından karşılandığı bir yapılanma söz konusudur. Dolayısıyla, otomotiv sektörü, son 20 yıllık dönemde üretim hacmi açısından hızla büyümesine karşın, birim üretim değeri içerisinde yurt içi katma değer payının hızla azaldığı ve böylece dışa bağımlılığın giderek arttığı bir yapıya kavuşmuşur.

Bu süreç, Türkiye'yi enformelleştirilmiş ve taşeronlaştırılmış bir sanayi sektörüne mahkûm ederek, bir ucuz emek ve ucuz ithalat cennetine dönüştürmeyi hedefleyen politikaların doğrudan bir sonucu olarak görülmelidir.

Bu yapısal dönüşümlerin sonucu olarak sektörün bugünkü tablosu şöyledir:

- Türkiye otomotiv sanayiinde dışarıdan sağlanan ara mallar arasında; motor aktarma organları, elektronik aksam, emniyet donanımı, bazı plastik ve metal aksam da bulunmaktadır. Dolayısıyla sektörün ihracatında yüksek katma değer yaratılamamaktadır. Katma değer zincirinde gelirin önemli bir bölümü yurtdışındaki ana firmalarda kalmaktadır. Sektörün katma değer oranı toplam imalat sanayine göre yüzde 10,7'dir.
- Teknolojinin geliştirilmesinde ve yüksek katma değerli ürünlerin imalatında AR-GE çalışmaları büyük önem taşımaktadır. GSYH (Gayri Safi Yurtiçi Hasıla)'dan ayrılacak pay, sanayi firmalarının yıllık cirolarından gelen fonlar ve üniversitelerin çalışmaları o ülkenin AR-GE sermayesini oluşturmaktadır. Türkiye'de AR-GE'ye ayrılan fon GSYH içinde gözle görülmez bir haldedir.

• 1995 yılında bu oran (AR-GE Harcamaları/GSYH) yüzde 0,5 iken 2015 yılında ancak yüzde 0,92'ye ulaşmıştır. Gelişmiş sanayi ülkelerinde bu oran yüzde 2,5 ile yüzde 3,52 arasında değişmektedir. Sanayisi gelişmiş ülkelerde AR-GE personeli sayıları 3.100 ile 6.300 arasında değişirken, Türkiye'de bu rakam ancak 502 kişiye ulaşabilmektedir.

• Ülkemizde otomotiv sektörü net ithalatçı konumundadır. İhracatta otomotivin payının yüksekliği, birikmiş birçok sorunun üzerini örtmek için kullanılıyorsa da, son tahlilde ithalatçı (net ithalatçı) sektörün "ihracatçı" görünümünün, özünde "ithalata bağımlı ihracatçılık" olduğunu tekrar vurgulamak gerekmektedir.

• Ve istihdam konusu: Sektörün dışa bağımlılık zemininde oluşan yapısı, sektörün çalışma koşullarını taşeronlaştırılmış/parçalanmış işgücü piyasalarındaki sömürü düzenine ve esnekleştirme adına güvencesizleştirilmiş istihdam biçimlerine mahkûm etmiştir. Geline son durumu, Mayıs ayında metal işçilerinin yaptığı büyük grev ortaya koymuştur. Türkiye'deki genel üretim yapısının bir özelliği olan fetişleştirilmiş "rekabet gücü" ve "ihracat" kavramlarıyla birlikte "dibe doğru yarışın" zeminlerinden biri haline gelen otomotiv sanayiinde çağdışı bir üretim ve çalışma rejimi tüm çıplaklığı ile ortadadır.

• Taşeron, proje bazlı, sözleşmeli gibi esnek istihdam modelleri içinde güvencesiz, düşük ücretlerle, uzun çalışma saatleri, vasıfsız ve üretim süreci üzerindeki denetimlerini kaybeden mühendislerin çalışma koşulları tam da bu sürecin tipik bir sonucu olarak karşımızdadır.

Mevcut durumla özetle böyle iken; bilimi ve teknolojiyi esas alan, yerli yatırım-

cıyı özendiren ve koruyan, dış girdilere bağımlı olmayan, öznesine sosyal devlet anlayışını oturtan, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar reddedilerek dile getirilen “yerli otomobil” üretimi gerçekçi midir, diye düşünülmalıdır.

Ülkemiz mühendisliğinin yakaladığı son derece önemli ancak yarım kalmış bir başarı olarak tarihimizde yer alan Devrim ve Anadolu otomobilleri ile diğer projelerin kazanımlarından (Tofaş Doblo, Otosan Connect ve Karosan New York Taxi) ve onların başına gelenlerden ders almadan “yerli otomobil” konusunu bugüne uyarlamak mümkün müdür; yerli üretim dinamiklerini tahrip edecek politikalarla “yerli otomobil” üretimi mümkün müdür, sorularının yanıtları üzerine ciddi olarak düşünülmalıdır.

Bu sorulara bilimsel, teknik ölçütler, ülke, kamu, halk yararı adına doğru yanıtlar verilmedikçe, yerli otomobil üretimi konusu, 2011’den beri sıkça gördüğümüz gibi bir seçim malzemesine dönüşmeye, içi boşaltılmış fantastik bir hikayeye dönüşmeye devam edecek ve dışa bağımlılığın sürmesine hizmet edecektir. Bugün gereksinim duyduğumuz şey imaj politikaları değil, bağımsızlık ve bu temeldeki politikalar olmalıdır. Türkiye’de prototip, seri imalat, mühendislik deneyim ve kapasitesi bulunmaktadır ancak bu kapasitenin harekete geçirilebilmesi için dışa bağımlılık zinciri mutlaka kırılmalıdır. Bütün enerjimiz bu yönde harcanmalıdır.

Sempozyum’da dile getirilen yukarıdaki belirlemeler ve yapılan tartışmalardan hareketle, sektör ve çalışanlarının sorunlarının çözümü için aşağıdaki çözüm önerilerinin kamuoyunun dikkatine sunulması kararlaştırılmıştır:

- Bir ülkenin sanayisinin kendi ayakları üzerinde doğrulması zorunludur.

Ancak bu hiç kolay değildir, ciddi bir kararlılık ve buna uygun bir siyasal erk gerekir. Ülkemizin kaynaklarının, küresel güçlerin baskısından bağımsız bir şekilde değerlendirilmeye yüksek düzeyde ihtiyaç duyulmaktadır.

- Mühendisliği, bilimi ve teknolojiyi esas alan, AR-GE ve inovasyona ağırlık veren, yerli yatırımcıyı ve yerlileşmeyi özendiren, koruyan, devletin ekonomideki yönlendiriciliğini benimseyerek artıran, dış girdilere bağımlı olmayan, sosyal devlet anlayışı ile istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar uygulandığında, durumun değişeceği kesindir.
- Türkiye’de ulusal markaların azlığı ülkemiz için çok ciddi bir risktir. Ulusal bir programla bir vizyon yaratarak Türkiye’nin kendi otomotiv sanayisini kurmasını ve geliştirmesini sağlamayı amaçlayan stratejik ulusal bir planlama yapılmalıdır. Otomotiv sektöründe bu yönde bir yeniden yapılanmaya ihtiyaç vardır. Türkiye dışa bağımlı bir üretim mekanı değil, yerli üretim ekseninde ve aynı zamanda tasarım ve AR-GE merkezi olmalıdır. Bu kapsamda sınai mülkiyeti Türkiye’ye ait tasarımların gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Özellikle AR-GE çalışmalarının hızlandırılması; firmaların AR-GE’ye daha fazla pay ayırması, yüksek katma değerli ürünlere yönelik yenilikçi çalışmaların yapılması gerekmektedir.
- Türkiye’nin AR-GE merkezi olması düşüncesi, kuşkusuz Türkiye’de otomotiv sanayinin kalıcılığı ve Türkiye’de gerçekleştirilen işlerin niteliğini artırmak açısından son derece önemli ve gereklidir. Ancak ulusal otomotiv sanayi yeterince ge-

liştirilemezse, üretimde olduğu gibi AR-GE’de de taşeronluk düzeyinde kalınacaktır. Tasarım geliştirmeye yönelik AR-GE faaliyetlerine desteğin yan sanayi ve KOBİ’lere de ciddi biçimde yayılması, özellikle yan sanayide kalıp tasarımlarına öncelik verilmesi; ana sanayinin yan sanayinin işgücü ve yatırım maliyetlerini paylaşması; yeni projelerde üretim öncesi tasarım-geliştirme-prototip-kalıp safhalarında yerli üretimin egemen kılınması; kalifiye eleman, mühendis istihdamı ve AR-GE çalışmalarını özendiren kredi ve teşvik uygulamalarının gündeme alınması sağlanmalıdır.

- Sektörün rekabet gücü ile katma değer artırılması ve ithalata dayalı ana girdilerin yerli kaynaklardan temini için üretim mekanizmalarının çok güçlü bir şekilde harekete geçirilmesi gerekmektedir.
- İthal araç miktarları düşürülmeli ve yerli ürünlerde katkı oranı yükseltilmelidir.
- Çalışanların iş güvenceleri oluşturulmalı, nitelikli işgücü birikimi tahrip edilmemelidir. Sektörde mühendis istihdamı mutlaka artırılmalıdır.
- 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.
- Bu gerekliliklerin yerine getirilebilmesi için ekonominin borç-faiz kısılcısından kurtarılması, üretimci, yatırımcı, sosyal devlet yaklaşımı ve bağımsızlık temelinde istihdamcı, öz kaynaklara dayalı kalkınmacı bir yönetime girilmesi gerekmektedir. ■

TMMOB Makina Mühendisleri Odası