

Politik Bilim

Yine otomotiv sanayiimiz (4)

Aykut Göker

Otomotiv sanayiinde dünya genelinde gözlenen teknolojik değişim, yeniden yapılanma ve coğrafi konumlanma, sektörün geleceğini belirleyecek eğilimler olarak öne çıkarken Türkiye’de durum nedir, sözü yine Akarsoy’a bırakalım (özetleyerek aktarıyorum):

Otomotiv firmalarının, dünya araç üretiminin ülkelere göre dağılımında öne çıkan ABD, AB-15 ülkeleri ve Japonya’daki üretim tesislerini (Fraunhofer Sistem ve İnovasyon Araştırmaları Enstitüsü’ne göre üretimlerinin tahminen %80’ini) yeni coğrafyalara kaydırmaları sektörün ülkemizdeki geleceği açısından da çok önemlidir. Zâten, Türkiye’nin son yıllarda otomotivde bir üretim merkezi hâline gelmesi de, yabancı firmaların bu yöndeki kendi dünya stratejilerine bağlı bir olgu olarak gelişmiştir. Türkiye’deki başlıca otomotiv firmaları [daha doğrusu bu firmalarda etkin olan unsurlar], mâliyetleri aşağı çekebilmek için ürün geliştirmede de belli bir aşamaya gelmek zorunda olduklarını öne sürerek [ve bunu, global stratejiyi belirleyen yabancı ortağa da kabûl ettirerek] “iyi üretebilme” konusunda beceri kazanmışlardır. Ancak, gelinebilen teknoloji yetenek düzeyi ve üretim ölçeklerinden kaynaklanan nedenlerle, önümüzdeki yıllarda, ülkemizdeki üretim tesislerinin de Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin gibi ülkelere taşınması söz konusudur. Dolayısıyla, sadece “iyi üretebilmek”, üretim tesislerinin Türkiye’de kalması için yeterli olmayacaktır. Üretim merkezi olma özelliğini korumak için bile ARGE’ye, Türkiye’nin bu sektörde çok daha fazla kaynak ayırması gerekmektedir.

TEDBİRLERİ TERSİNDEN OKUYABİLMEK...

Yer değiştirmeler, belirtildiği gibi, terk edilen bölgelerde toplumsal bir tepki de yaratmıştır. AB-15 ülkeleri ve ABD’nin, ilk bakışta istihdam sorunları nedeniyle; ama, daha ziyâde, yüksek katma değer yaratan ARGE faaliyetlerinin de coğrafya değiştireceği endişesiyle tedbirler ürettikleri görülmektedir. Bu ülkelerin kendi durumlarından yola çıkarak ürettikleri bu tedbirleri Türkiye tersinden okuyabilme becerisini göstererek, ARGE faaliyetlerini de ülkemize çekecek politikalar üretebilecek ve uluslararası sermaye açısından bir câzibe merkezi olmayı başarabilecek midir? Bu sorunun yanıtı bugün için olumsuzdur.

Avrupa otomotiv firmalarının, ABD ve Japon firmalarından farklı olarak, coğrafya değiştirme meselesinin ötesinde, son derece yaşamsal teknoloji meseleleri de vardır. Bunlardan birincisi, teknolojik değişim sürecinde rolleri giderek artan bilim dallarından Avrupa otomotiv sanayiinin nasıl yararlanabileceği; ikincisi, kısa vâdede rekabet gücü artışı sağlayacak ufak buluşların, uzun vâdede enerji ve çevre gibi sorunların çözümlerinde sıçrama sağlayacak devrimsel buluşların nasıl tetikleneceğidir. Avrupa’nın otomotiv firmaları bu meselelerin üstesinden gelebilmek için AB’nin çerçeve programlarından da yararlanarak, ortak ARGE yapmaya yönelmişlerdir. Türkiye, 6’ncı Çerçeve Program’a katılmıştır; 7’ncisine de büyük ihtimalle katılacaktır. Ama, Türkiye’nin bu programlardan yararlanabilme imkânı ön hazırlıklarının yeterlilik düzeyi ve kendi ARGE yetenek düzeyiyle sınırlıdır. Bu bakımdan, AB’ye katılım sürecinin ek bir yarar sağlaması da, otomotiv sanayiimizin ana aktörlerinin (kamu, üniversite, sanayi) Avrupa’nın kendi teknolojik sorun düzeyi ile Türkiye’nin bulunduğu ARGE düzeyi arasındaki açığın yol açacağı sonuçları kavrayabilme kapasiteleriyle sınırlı kalacaktır.

İKİ TEMEL SORUN...

Küreselleşme ve AB’ye katılım süreci verili koşullar olarak dikkate alındığında, otomotiv sanayiimizin geleceğinin belirlenmesinde ‘ARGE yeteneğimizin’ etkin bir rol oynayacağı görülür. Ama, burada iki temel sorun vardır: Birincisi **ölçek sorunudur**. Her ne kadar modüler

ve esnek üretim tekniklerindeki gelişmeler, ölçek ekonomilerinin etkisini azaltmışsa da, hâlâ, otomotivde, özellikle ana plâformu oluşturan parça ve sistemlerde ARGE'ye yönelme kararını firmanın üretim büyüklüğü belirlemektedir. Türkiye'nin iç pazar büyüklüğüne de bağlı olan bugünkü üretim hacmi belli alanlarda ARGE çalışmalarına girmeyi engellemektedir.

İkincisi **yetişme sorunudur**. Türkiye, inovasyon yeteneği açısından, Avrupa ülkeleri arasında en sonda gelmektedir. Üstelik AB, ARGE'de ABD'nin de gerisindedir. Türkiye, gelişmiş otomotiv sanayilerine sahip ülkelerle arasındaki ARGE ve inovasyon açığını nasıl kapatacaktır? Bu konuda verilmiş bir karar; izlenen bir strateji yoktur. Akarsoy'un bize tekrar hatırlattığı çözüm önerilerini de iki hafta sonra aktararak konuyu noktalayacağız.

<http://www.inovasyon.org>

CBT. 22 Nisan 2006