

Otomotiv Sanayii

Üretimde, Kalitede ve Verimlilikte İyi Bir Yerde

Otomotiv Sanayii Derneği Genel Sekreteri Prof. Dr. Ercan Tezer, Türkiye'nin potansiyeli olan bir ülke olduğunu ancak sektörün gelişmesi için yatırımların artması gerektiğini belirtiyor ve ekliyor: "Fabrika kurmak yetmez, yan sanayinin de bu fabrikaya uygun kapasite artırması lazım. Türkiye elindeki fırsatları iyi değerlendirmeli."

Türk otomotiv sektörünün bugüne gelene kadar kat ettiği gelişmeleri nasıl değerlendiriyorsunuz?

1960'lı yıllara baktığımızda dövizin kıt olması nedeniyle ithal ikamesi ve bir aracın bazı parçalarını burada üretme stratejisi uygulanmaya başlandığını görüyoruz. Bu durum yerli üretimi ve montaj sanayiini canlandırdı. Türkiye'de otomobil de üretilebileceğinin kanıtı Otosan'ın Anadol marka otomobilleri oldu. İstikrarlı bir ekonomik politika çerçevesinde pazarın liberal hale gelmesi ve yatırımların teşvik edilmesiyle birlikte, 1980'lerde ciddi yatırımlar yapıldı. 1990'lı yıllarda ithalattan alınan vergiler çok yüksekti ve sistem şeffaf değildi. 1992'de çıkan bir kanunla bütün vergiler şeffaf hale geldi. Bir bütün olarak bakıldığında otomotiv sanayimiz bugün bulunduğu noktadan daha iyi bir yerde olabilirdi. Bunun makro ve mikro boyutta birçok sebebi var. Yine de bugün bulunduğumuz nokta memnuniyet verici. Ülkeye önemli ölçüde istihdam ve döviz girdisi sağlıyoruz.

Gümrük Birliği'ne girilirken, otomotiv sektörünün zorlanacağı ve hazırlıklı olmadığına dair iddialar vardı. Sonuç böyle olmadı, tam tersine sektör daha da gelişti. Bu oluşumlar sırasında sizin de içinde bulunduğunuz çalışmalar

yapıldı. Sektörü Gümrük Birliği'ne nasıl hazırladınız?

Avrupa ile yapılan Gümrük Birliği kararı 6 Mart 1995'te alındı. O karar gereği de 1 Ocak 1996'dan itibaren Gümrük Birliği fiilen başladı. Bu çok ciddi bir değişimdi; Türkiye pazarı sıfır gümrükle rekabete açıldı. 1994 yılına kadar bir aracın üretimiyle ilgili teknik esaslar yereldi. Hem hükümette hem de kendi içimizde çok değerli uzmanların çalıştığı bir örgütlenmeye giderek Motorlu Araçlar Teknik Komitesi'ni kurduk. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na bağlı çalışan komite, yedi kişiden oluşuyor. Böylece ürünlerimizin Avrupa'ya uygunluğu sağlandı. Aksi halde uluslararası mevzuata uygun bulunmayan araçların Avrupa'ya ihracı ve orada trafiğe çıkması mümkün değildi.

Krizler sektörü nasıl etkiledi? Otomotiv sektörünün bundan sonraki gelişimiyle ilgili neler öngörüyorsunuz?

Türkiye, 1990'dan bu yana geçen 15 yıllık süre içinde dört kriz yaşadı. Söz konusu krizler, Türkiye'deki motorlu taşıtlar sanayiisinin rekabet gücünü olumsuz etkiledi. Krizler yanlış yönetimler sonucu olduğundan bir daha böyle bir durumun yaşanmaması için elbirliğiyle çalışmak zorundayız. Buna rağmen otomobil sektörüne ciddi yatırımlar yapıldı. Üretimde,

kalitede ve verimlilikte iyi bir yerdeyiz; aksi halde hiç kimse gelip de burada yatırım yapmaz. İşbirliği yaptığımız küresel şirketlerin, dünyanın her tarafında üretimleri var. Dolayısıyla Türkiye onlar için tek alternatif değil. Türkiye, potansiyeli olan bir ülke. Nitekim, yabancı sermayenin burada üretim yapmasının en önemli nedenlerinden biri bu. Diğeriyse, Türk insanı başarıya endeksli çalışıyor. Ancak bu ve buna benzer özellikler kaybedildiğinde yatırımların başka ülkelere kayması da söz konusu. Yatırım sadece onlar için değil, bizim için de önemli. Bir milyonluk kapasitemizi iki milyona çıkarmamız lazım. İki milyonluk kapasite, altı yedi milyar dolarlık yatırım ya da yeni fabrika demek. Fabrika kurmak yetmez, yan sanayinin de bu fabrikaya uygun kapasite artırması lazım. Türkiye'nin önünde böyle bir fırsat var. Bütün mesele, bunu bir toplum projesi haline getirmek.

Hafif ticari araçların özel tüketim vergisine tabi tutulması söz konusu. Bu konudaki görüşlerinizi alabilir miyiz?

Otomotiv sanayiisinde toplam üretimin büyük kısmını otomobil ve hafif ticari araçlar oluşturuyor. Bunun yanı sıra yatırım amacıyla kullanılan yolcu ve yük taşıyan ağır ticari araçlar var. Bu ürünlerin trafikte yola



“Kyoto Anlaşması gereği karbondioksit emisyonunun kontrolü mecburiyeti var. AB buna uydu. Bu uygulamanın motor teknolojisi üzerinde getirmiş olduğu kısıtlamalar var. Örneğin karbondioksit kontrolü yapmak için tek yolunuz var: Aracın yakıt tüketimini yeni teknolojilerle düşürmek. Bu alanda Bosch lider şirketlerden biri.”

çıkmadan önce plakalarının alınması ve trafik kayıt tescillerinin yapılması şart. Plaka almak için de bütün vergilerinin yatırılması gerekiyor. Üzerinden en kolay vergi alınabilen ürünler otomotiv sanayiisi ürünleri. Türkiye’de otomotiv sanayiisi ürünleri için diğer ürünlere göre daha yüksek vergi alınıyor. Ancak bu ürünlerin üretildiği AB ülkelerinde vergi oranları daha uygun seviyelerde. Çünkü vergi, talebi olumsuz etkileyen bir faktör, yüksek vergi konulursa üretimin de gelişmesi mümkün değil. Zaten değeri yüksek olan bir KDV söz konusuken bunun üzerine bir de Özel Tüketim Vergisi ortaya çıktı. Bu vergi, bazı ürünlerde yüzde 1 iken otomobillerde yüzde 84’e kadar çıkıyor. Geçmişte olduğu gibi günümüzde de otomotiv sanayiisi ürünleriyle ilgili vergiler sık sık değiştiriliyor. Ama bu seferki biraz daha farklı. Şimdi gümrük idaresi, gümrük pozisyonunda tanımları değiştirdi ve ürünlerimiz sınıf atladı. Hafif ticari araç diye adlandırdığımız ürünler otomobil sınıfına geçti ve vergisi yüzde 10 iken, silindir hacmine göre yüzde 37 ile yüzde 84 arasında bir noktaya geldi. Bu çok dramatik bir artış. Sonuçta düzenlemenin meydana çıkarılması için uygulaması 1 Haziran’a ertelendi. Saniyorum bundan sonra böyle olaylar yaşamayacağız. Çünkü bu değişimler Türkiye’deki sanayinin sağlıklı

gelişmesini de engelleyebiliyor.

Bosch’un otomotiv sektöründeki faaliyetleri hakkında ne düşünüyorsunuz?

Bosch’un, dünya çapında ciddi bir itibarı var. Kendine özgü patentleri, ürünleri olan ve bunları da sürekli geliştiren, birçok yeniliklere imza atmış bir kuruluş. Bosch’un Türkiye’de bulunması önemli bir şans. Önemli bir tarafı da, Ar-Ge’sini burada yapmaya başladı. Bizim yeni modellerimizde çok etkin, ortak çalışmalar yapılıyor. Birçok şirketimizle birlikte çalışıyorlar. Yeni model geliştirmede etkinler. Çünkü Bosch’un üzerinde durduğu yakıt, elektrik, elektronik kontrol sistemleri, uluslararası mevzuatın bakımından da hayati önem taşıyor. Kyoto Anlaşması gereği karbondioksit emisyonunun kontrolü mecburiyeti var. AB buna uydu. Bu uygulamanın motor teknolojisi üzerinde getirmiş olduğu kısıtlamalar var. Örneğin karbondioksit kontrolü yapmak için tek yolunuz var: Aracın yakıt tüketimini yeni teknolojilerle düşürmek. Bu alanda Bosch lider şirketlerden biri. Bir diğer konuya emisyon mevzuatı. Bir dizelde hem de benzinli araçlarda, çevreye zararlı maddelerin süzülerek atmosfere verilmesi, gene Bosch’un geliştirmiş olduğu teknolojiyle gerçekleşiyor. Fren de trafikte can ve

mal güvenliği açısından çok önemli bir mekanizma. Bosch’un bu alanda da ciddi çalışmaları, yatırımları var. Dolayısıyla Bosch’u, Türkiye’de otomotiv sanayiinin önemli bir destekçisi olarak görüyoruz.

Dizel için öngörülen Euro5 - Euro6 emisyon mevzuatı hakkında birtakım öngörüler var. Bu konuda düşünceleriniz nelerdir?

Avrupa’da yeni başlayan bu programı yakından takip ediyoruz. Geçen hafta Brüksel’de büyük bir toplantıda birçok taraf bu programla ilgili görüşlerini tartıştı. Bizden de bir arkadaşımız katıldı. Hareketi, aynı zamanda bir politikacı olan Mr. Verheugen başlattı. Hareketin içinde birçok taraf bulunuyor; sanayiciler, yan sanayiciler, tüketici birlikleri, malzeme üreticiler, hammadde üreticiler var. Bu organizasyon, Avrupa otomotiv sanayiinin rekabet gücünü artırmayı ve halen yürürlükte olan regülasyonu gözden geçirmeyi hedefliyor. Euro5 - Euro6 mevzuatıyla ilgili Avrupa ve Amerika’da çeşitli görüşler var. Dizel motorların pahalılaşıma olasılığı gibi birtakım görüşler aşağı yukarı iki üç aydan beri telaffuz edilmeye başlandı. Görüşler farklı olsa bile bu konuyla ilgili sanayide bir farkındalık olduğu ortada. Saniyorum bu konu önümüzdeki günlerin en önemli gündemi haline gelecek.