

“YERLİ OTOMOBİL ÜRETMEK ZORUNDAYIZ”



Doğu Marmara Kalkınma
Ajansı Kalkınma Kurulu

Başkanı Halit Uçar:

“Yerli Otomobil Üretmek Zorundayız”

Aslında üretmekten öte işin patronu olmak önemli olan, yani son kararı siz vereceksiniz. Önce müşterinin talebini belirlemek için konsept otomobil üreterek fuarlara götüreceksiniz, araçlar dünyanın çeşitli yerlerinde görücüye çıkacak ve bu işin uzmanlarından tepkilerini alacaksınız. Bu arada sıradan bir otomobil de yapmayacaksınız zaten bunları dünyanın birçok ülkesi yapıyor. Yani klasik B ve C segmentinin yerine fark yaratacak “DNA’sı farklı” yeni bir araç olmalı.

İşin patronu olmalısınız dedik tasarımı ve lisansı size ait olan bir aracın parçalarını istediğiniz yerde yaptırabilirsiniz zaten dünyada da böyle yapılıyor. Hiçbir ülkede otomobil yüzde yüz yerli olmaz zaten, bu rantabl da olmaz. Örneğin; bunun için buji fabrikası kurmanız doğru bir yatırım olmaz bütün rulmanlarını yapmaya kalkarsanız bunun altından kalkamazsınız. O nedenle Patron siz olunca istediğiniz yere yatırım yapar istediğiniz parçayı da istediğiniz ülke veya firmadan alırsınız.

Otomobil üretmek gerçekten çok emek ister buna rağmen istediğinizi elde edemeyebilirsiniz. Bunun dünyada çok örnekleri var. Bu güne kadar yüz binler otomobil üretmesine rağmen kapananlar olduğu gibi sıkıntıda olanlarla beraber dünya markası olamamış çok sayıda otomobil markası var, nasıl elden çıkartsak nasıl kurtulsak diyenler var.

Ancak biz yine de otomobil yapmalıyız, çünkü otomobil yapacak yukarıda zorluklarını anlatmaya çalıştığım bütün problemleri fazlası ile bilen tecrübeli bir yatırımcı ve teknik insan gücümüz var. Bu nedenle aynı problemleri yaşamayacağımızı ümit ediyorum.

Türkiye de üretim yapan firmaların ana kararları yurt dışında verilir çünkü ne kadar hisselerin eşit olsa da teknoloji ve lisans senin olmadığından ana lisansör firmanın dediği olur aksi takdirde yeni model getirmez yeni yatırım yapmaz. Üst düzeyde karar verici yöneticiler vardır her firmada. Firmanın genel müdürü Türk'tür genellikle ancak yabancı yöneticinin oluru olmadan önemli işlere karar veremezsiniz.

Hangi parçalar ana firmada üretilecek hangi parçalar ithal edilecek, hangi parçalar yerli yan sanayiden alınacak, hangileri lisansör firmanın ülkesindeki firmalardan, hangisi hangi ülkeden alınacak sen karar veremezsin. Hatta bu firmalarda çalışan satın almacılar da yerli ürün almaya çok istekli değildirler hem bir baskı vardır hem de yerli ürün almanın riski vardır kendilerince. İthal ürün de ise sorumluluk onlarda değildir. Tabi birde işin milliyetçilik tarafı vardır, bunu hepsi yapıyor ancak en güzel de Fransızlar ve de Koreliler yapıyorlar.

En önemlisi Kar transferi:

Kiloda ağır pahada ucuz ürünler genelde yerli firmalardan alınır birde hacimli parçalar hem nakliyesi hem de stoklama alanı fazla olan ürünleri yerli almayı tercih ederler. Bu ürünleri de günlük hatta saatlik alırlar ki stoklama alanına ihtiyaç olmasın. Tabi ki işin tabiatı böyle gerektirmektedir. Birde kiloda hafif pahada ağır parçalar vardır ki onlar mutlaka lisansör firmanın çoğunluk hissesinin olduğu firmalardan alınır en azından kendi ülkelerinden almayı tercih ederler. Tabidir ki bu ürünlerin katma değeri çok yüksektir.

Kâr transferinin en bilineni ve en çok uygulananı ise; patron firma eğer ithalat yapacaksa önemli bir yekûn tutuyorsa teşvikleri en yüksek olan ülkede üretim yapacak tesisleri kurar daha sonra hangi ülkede kullanacaksa oraya ithal etmesi gerekir. İşte burada dikkatinizi çekmek istiyorum! Vergi oranları en düşük olan hatta hiç vergi olmayan güvenilir bir ülkede bir firma kurarlar. Ürünler önce bu ülkeye düşük fiyattan ihraç edilir.

Esas kar bu ülkede kalmalıdır, bu nedenle bu ürünler kullanılacak olan ülkeye yüksek fiyattan ihraç edilir ve parası vergi oranları düşük hatta vergi olmayan ülkede kalır. Bu nedenle üretim yapılan ülkelerde kar olmaz ve vergi verilmez an-

cak bu ülkelerde istihdam yaratılmış ve teknoloji ile yetişmiş insan kaynağı oluşmuştur. Her halükarda üç ülkede karlıdır. Bu yöntem yalnızca otomotive mahsus olmayıp çok sayıda ürün için kullanılmaktadır.

Bunu bir örnekle anlatalım (Bu ülkeler ve ürünler tamamen bir kurgudur hiçbir firma ya da kişiyi hedef almamaktadır):

Türkiye de kurulu ve eşit oranda Türk ortaklı bir otomobil fabrikası motor ithal etmek istiyor. Ana lisansör ve ortağı olan firmanın Meksika da kurulu motor fabrikasından Türkiye'deki ürettikleri araçlara motor ithal edecekler, örneğin motorun satış fiyatı 200 USD olsun. Meksika'dan bu fiyata Liechtenstein ya da Monaco tamamı ana ortaklara ait kurulu bulunan bir firmaya satılıyor. Bu firma hiçbir katma değer eklemeyen motoru Türkiye'deki firmaya 400 USD'den satıyor, her motor için 200 USD vergi ödenmeden ya da çok az vergi ödenerek bu vergi cenneti ülkelerde kalıyor oradan da istedikleri gibi paylaşıp istedikleri hesaplara transfer ediyorlar.

En basiti ise ana lisansör firma kendi ülkesinde üretilen parçaları, Türkiye de aynı fiyata hatta daha ucuz fiyata üretilebilecek olmasına rağmen satın almaz ithal eder bu tamamen milliyetçi ve kârın ve istihdamın ülkesinde kalması içindir. Bundan daha doğal ne olabilir ki.

Peki, ne yapılabilir: Üretim yapılan iki ülkede karlı bu ülkelerde birçok aşamada katma değer oluşuyor. İşçi vergileri, birçok alanda hizmet alımı ve bunların vergileri ödeniyor. Zaten patron sen değilsen bu planın önüne geçemezsin biraz daha zorlarsan sermaye daha karlı ülke ve alanlara kaçar.

Yerli otomobil yapmalıyız hatta mecburuz bile denebilir. Ancak daha önce anlattığım gibi tasarım olmadan olmaz. Tasarımdan sonra prototip parçalar üreteceksiniz. Bu arada Ar-Ge yapmak zorundasınız. Tabi bu prototip ürünleri ve komple aracı test edeceksiniz. Nerede yapacaksınız? Dünyanın çeşitli ülkelerinde uluslararası akredite (onaylanmış) test pisti ve test merkezleri var.

Buralarda yaptırabilirsiniz yeterince fazla zamanınız ve çok paranız varsa. Bizim hem çok zamanımız yok hem de çok paramız yok o zaman test pisti ve test merkezini kurmalıyız ancak yerli otomobil yapmayacaksak bu merkezler beyhude (boşuna) kurulmuş olur. O zaman yerli otomobil yapılacaksa bu test pisti ve

test merkezide kurulmadan olmaz. Uluslararası onaylı olacak olan bu yerlere yurt dışından da talep gelecek ve kendi kendini yaşatmaya devam edecek. Ayrıca bu merkezler içine otomotiv mükemmellik merkezleri, Ar-Ge ve tasarım merkezleri ile bu konularda eğitim veren okullar kurularak çok mükemmel komple birbirini besleyen tesisler haline gelecektir.

Otomobil yapabilmek ve bunun için gereken yan tesisler ve eğitim merkezleri ülkenin gelişmesinde çok önemli katkılar sağlayacaktır. Boya kalitesinden, kumaş kalitesine, malzeme kalitesinden işçilik kalitesine hemen her konuda yüksek kalitede ürün üretilmesine ve bunların hızlı ve ucuz üretilmesine katkı sağlayacaktır. Ayrıca otomotivde bulunan elektrik, elektronik, yazılım ve benzeri çok miktarda ileri teknoloji ürününü üretmek başta savunma sanayi olmak üzere ülkedeki tüm sektörlerle olumlu katkı sağlayacaktır.

En önemli bir konuda ithal edilen otomobiller ile ilgili ithal edilen araçta ortalama iki yıl süre ile parça ve hizmet garantisi vardır. Ancak bir otomobil ortalama 10-15 yıl hatta 20 yıllık ömrü süresince çok sayıda servis ve parçaya ihtiyaç duyar. Kazaları da buna eklersek nerede ise satın aldığının bedeli kadarda parça ve servis bedeli ödersiniz.

Normalde araç üretilirken yani aracın ilk montajı esnasında parçaların değeri ile servis sırasında ödediğiniz bedel çok farklıdır. Örneğin: bir amortisörün montaj için bedeli 30 TL olsun garanti sonrası bu parçanız arıza yaptığındaki araçlar ömrü boyunca ortalama en az 3-4 kere bozulurlar.

En az beş katı bazen on katı fiyata satın almak zorunda kalırsınız başka çareniz de yoktur. Bu nedenle araç ömrü boyunca fahiş fiyata parça almaya ve ithal etmeye mahkûmsunuzdur.

O zaman yerli otomobil yapmalıyız ve mümkün olan en yüksek oranda yerli parça kullanmaya teşvik etmeliyiz ki hem ülkemizin teknolojisi yükselsin hem ithalatı düşürüp ihracatı artırabilelim. Üretici firmalar mutlaka kâr etmeli ve uzun dönemli teşvikler verilmeli.

Şu anda Türkiye de üretilen otomobiller var (Toyota, Honda, Hyundai, Renault, Albea, Palio). Otomobile çok yakın hafif ticari araçlar da üretiliyor (Ford Connect, Fiat Doblo, Fiat Fiorino). Bu araçların ana tasarım ve lisansör firmaları

isimlerinden de anlaşılacağı gibi yabancı firmalardır. Bir kısmı yüzde yüz yabancı sermayeli firmalardır. Bir kısmının da yerli ortağı vardır, ve sermaye payları yarı yarıya eşit paylaşılmıştır. Bu firmalar Türkiye’den memnundurlar, yüzlerce milyon hatta milyar dolarlar kazanmaktadırlar. Hem kaliteli çalışanlar hem de kaliteli yan sanayilerden istifade etmektedirler. Zaten önemli tutarları ve stratejik olanları kendi ülke yan sanayilerini Türkiye’de teşvik ederek ve alım garantisi vererek kendilerine yakın yerlere firma kurdurmuşlardır, ve bu ürünleri yabancı sermayeli yan sanayicilerden almaktadırlar. Burada da yadırganacak bir durum yok hatta sevinilecek bir durum bile vardır denilebilir. Çünkü bu firmalar doğrudan sermaye girişi yapmaktadır ve teknoloji getirip yerli insan gücü kullanmaktadırlar.

Mevcut otomotiv üreten ana sanayi sahiplerine gelin bir yerli otomobil yapın daveti bence karşılık bulmaz. Neden mi? Yeni bir otomobil yapmak riskli bir iş tir tutup tutmayacağını bilemezsiniz. Ayrıca zaten otomobilde yapıyor bu firmalar kârları da çok iyi bence üstelik ana lisansörlerine ve ortaklarını da hem ikna edemezler hem de ülkeyi terk etmelerinden vb. korkarlar. Haklıdırlar da çünkü ortakları için yerli pazarda bir pazar kaybı söz konusu olacaktır. Bu firmalar aynı zamanda en büyük otomobil ithalatçılarıdır ve yedek parçayı da bunlar ithal etmektedirler. Bu nedenle bu pastadan pay vermek istemezler.

Demek ki bu nedenlerle halen otomobil üreten firmalar yeni bir yerli otomobil üretmek istemezler. Başka bir sermaye bu işi yapmaya kalkarsa da engel olmak isterler güçlerinin yettiğince... Hatta daha da ileri gidip kendi yan sanayicilerine de aba altından sopa göstererek parça yapmalarına bile engel olmak isteyebilirler. Bu arada yabancı bir otomobil firması Türkiye’de Türkiye markası ile bir otomobil yapalım diye teklif getirebilir ya da getirdi sanırım ancak buna kesinlikle aldanmamak lazım çünkü patron yine onlar olacak sadece ismi Türk markası olacak Toros, Doğan, Kartal, Serçe’ den bir farkı olmayacak. Aslında biz Anadol ile bu yola girmiştik ama görünmez bir el engel oldu ben Anadol’ları hala yollarda görüyorum 1969 yılından bu yana azalarak da olsa... Bütün bunları da dikkate alarak mutlaka yepyeni bir tasarım ve işlevi olan bir otomobil yapmalıyız. Yukarıda da belirttiğim gibi otomobil üreticilerinin dışında farklı bir sermaye grup ya da grupları, çok ortaklı tek patron şirketi olmayan vakıf ta olabilir (dünyada

çok örnekleri var). Mutlaka yeni ve özgün bir araç olmalı ağırlıklı, hatta tamamen elektrikli araç olmalı, uzun süreli ve yüksek değerlerde teşvik verilmeli, gerekirse bunun için özel kanun yapılmalı.

2023 yılında ilk 10 ekonomiye gireceğiz diyoruz. Önümüzde olacak ülkeleri ABD, Çin, Almanya, Japonya, Hindistan, Rusya, İngiltere, Brezilya, Fransa onuncu Türkiye ve sonrası İtalya, İspanya, Güney Kore, Kanada, Meksika vb. önüne geçeceğimizi de düşünürsek kendi otomobilini, kendi helikopterini, kendi tankını, kendi savaş gemisini, kendi füzesini, hatta kendi savaş uçağını yapmayan yok. Demek ki ilk 10 ekonomi olmanın gereği bunların hepsini yapabiliyor olmaktan geçiyor...

Halit Uçar

Gebze 20.01.2012