

OETK: “Teşviklerle Türkiye’yi dünya otomotiv tasarım üslerinden biri yapabiliriz”

Otomotiv Endüstrisi Tanıtım Komitesi (OETK) Başkanı Cengiz Kabatepe, krizin otomotiv endüstrisini yaraladığını belirterek, “Ancak biz ayakta ve ayakta kalmaya devam edeceğiz. Şimdi yaraları sarmanın ve kriz sonrasında başlayacak büyük maça hazırlanmanın zamanı” dedi. Kabatepe, otomotiv endüstrisinde istemedikleri bir devre arasının yaşandığını, ancak ikinci yarıyı mutlaka oynayacaklarını söyledi.

Otomotiv Endüstrisi Tanıtım Komitesi (OETK), düzenlediği basın toplantısıyla otomotiv sektöründeki sorunları ve çözüm yollarını masaya yatırdı. 1 Temmuz’da Swissotel’de düzenlenen toplantıda konuşan Uludağ Taşıt Araçları ve Yan Sanayi İhracatçıları Birliği (UTAYSİB) Başkanı Ferit Sünneli, otomotivin 2008 yılında gerçekleştirdiği 25 milyar dolara yakın ihracatıyla yine lokomotif sektör olduğunu kanıtlandığını, 5,5 milyar dolarla Türkiye’nin cari açığını aşıya çektiğini, “bin ihracatçı şirket” arasına 112 şirket sokmayı başardığını vurguladı.

OETK Başkanı Cengiz Kabatepe de, küresel krizin etkisiyle ilk altı ayda ihracatta yüzde 48,9 azalma, istihdamda yüzde on beş kayıp olmasına rağmen otomotiv sanayinin daha önce olduğu gibi bu zorlu sınava da başarıyla atlatacağını söyledi. Hükümetin çıkardığı ÖTV paketlerinin iç pazarı hareketlendirdiğini, tüm sektöre moral getirdiğini belirten Kabatepe, şunları söyledi: “Ancak bu tür önlemlerin üretim üzerine et-

kileri kısa vadeli ve sınırlı oluyor. Endüstrinin rekabet gücünün sürdürülebilir olması için kalıcı ve Başbakan’ın üretimi ve istihdamı canlandırmak üzere ana hatlarıyla açıkladığı teşvik paketlerinin bir an önce hayata geçirilmesini bekliyoruz. Uzun vadeli stratejik bir plan çerçevesinde verilecek benzer desteklerin ülkemizi bir cazibe ve üretim merkezine dönüştürerek ekonomik kalkınmamıza ve refahımızın artışına çok büyük katkıları olacağına inanıyoruz. Kriz bizi yaraladı ancak biz ayakta ve ayakta kalmaya devam edeceğiz. Şimdi yaraları sarmanın ve kriz sonrasında başlayacak büyük maça hazırlanmanın zamanı. Otomotiv endüstrisi, bugün yaşadığı tüm sorunlara rağmen Türkiye’nin çıkış kapısıdır.”

OTOMOTİV, TÜRKİYE EKONOMİSİNİN LOKOMOTİFİDİR

Cengiz Kabatepe, Türkiye’nin avantajlarını ise şöyle sıraladı:

- Biz kendi iş segmentlerinde dünyanın en başarılı endüstrilerinden biriyiz: Türkiye’deki gerek ana gerekse yan sanayi fabrikaları, küresel markaların en iyi, en kaliteli ve en verimli fabrikaları. Bir ürünün Türkiye’de üretilmiş olması bazı ülkelerde satış vaadi olarak kullanılmakta ve satın alma sebebi olmaktadır. Bu son derece önemli, övünülecek ve bu işte bizim nereye geldiğimizi gösterecek bir şeydir.

- Diğer yandan biz katma değeri yüksek segmentler için ciddi bir tedarikçiyiz:



Son derece başarılı bir yan sanayiye sahibiz ve yan sanayimiz son on yılda inşa ettiği yetenekler toplamı ile en katma değerli segmentlerin tedarikçisi konumundadır.

● Ticari araçlarda olağanüstü başarılar sağlıyor ve anahtar teslim işler yapıyoruz:

Hafif ticari araçlarda elde ettiğimiz başarıları otobüs, kamyon üretiminde ve savunma sanayi için ürettiğimiz hafif zırhlı araçlarda da gösteriyoruz.

● Coğrafi konumumuzun yarattığı lojistik fırsatları değerlendirerek olağanüstü rekabetçi bir konuma geçiyoruz. Başbakan'ın açıkladığı teşvik yasamız, lojistik meselesinin önemini anlaşılmış olduğunu gösteriyor. Lojistik altyapımızın gerekli altyapı yatırımları ile güçlendirilmesi, karadan taşımacılıkla denizden taşımacılığın üretim bölgelerini esas alacak şekilde koordine edilmesi halinde yakalayacağımız avantaj, Türkiye'yi otomotiv endüstrimiz açısından bölgesinin 'hab'ı haline getirecektir.

OETK Başkanı Kabatepe, sözlerini şöyle sürdürdü: "Hep beraber İstanbul'u bir dünya kenti haline getirmeye çalışıyoruz. Bazen finans, bazen kongre ve fuarlar kenti bazen de kültür ve turizm merkezi haline getirmek önerilir İstanbul için. Bizim de gerçekçi, uygulanabilir bir önerimiz var. Gelin İstanbul'u ve diğer birçok kentimizi dünya ölçeğinde bir tasarım cenneti haline gelebilecek teşviklerle donatalım. Otomotiv, moda, ilaç ve sağlık gereçleri ve elektronik eşya endüstrileri için dünya tasarım ve ar-ge endüstrisinin yeni üssü Türkiye olsun. Biz inanıyoruz ki, tasarım ve ar-ge Türkiye'ye yalnızca para değil aynı zamanda çok güçlü bir kültürel iklim getirir."

OTOMOTİV SEKTÖRÜ KRİZDEN NASIBİNİ FAZLASIYLA ALDI

Uludağ Taşıt Araçları ve Yan Sanayi İhracatçıları Birliği (UTAYSİB) Başkanı Ferit Sünneli ise, geçen yıl ocak ayından itibaren ihracatını hızla artıran sektörün, krizden etkisiyle özellikle 2009 yılının ocak ayında en düşük seviyesini gördüğünü belirtti. Özellikle 2008 yılının ikinci yarısından itibaren hissedilen krize rağmen, ilk bin ihracatçı firma içerisinde otomotiv endüstrisi temsilcilerinin ihracatlarını yüzde 16,5 artırarak 21,8 milyar dolara çıkardığını belirten Sünneli, geçen yıl ilk on üretici-ihracatçı firma arasında beş otomotiv endüstrisi temsilcisinin yer aldığını, bin firmanın toplam ihracatının yüzde 14,4'ünü bu beş firmanın oluşturduğunu söyledi.

Bu yılın ocak ayında bir milyar dolar olan taşıt araçları ve yan sanayi ihracatının haziran ayında



1,55 milyar dolar seviyesine yükseldiğini bildiren Sünneli, ihracatın yılın ilk yarısında ise geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 48,9 azaldığını söyledi. "Biz bu kıyameti son çeyrekte itibaren yaşamaya başladık" diyen Sünneli, otomotiv endüstrisinin krizden nasibini fazlasıyla aldığını söyledi.

İstihdam kaybından en fazla Bursa ve Kocaeli illerinin etkilendiğini ifade eden Sünneli, otomotiv sektörüne ilişkin destek paketlerinin oldukça geç çıktığı görüşünü belirtti.

Vergisel teşviklerin pansuman tedbirleri olmanın ötesine geçemediğini dile getiren Sünneli, endüstride orta ve uzun vadeli somut önlemlere ihtiyaç duyulduğunun altını çizdi. Sünneli, "Teşvik vadinin somut hal almasını bekliyoruz" dedi.

ENDÜSTRİMİZ İÇİN YENİ FIRSATLAR DOĞDU

UTAYSİB Başkanı Ferit Sünneli, otomotiv endüstrisi için dünya çapında yeni fırsatlar doğduğunu vurgulayarak, bunları şöyle sıraladı:

● Dünya otomotiv endüstrisinin en önemli rekabet gücü tüketiciler için yenilikçi ürünler geliştirebilme ve bunu uygun maliyetlerle üretebilme yeteneği haline gelmiştir. Türkiye bu anlamda son derece şanslı bir yerde durmaktadır. Türkiye otomotiv endüstrimiz tasarım dâhil anahtar teslimi araç üretimine taliptir. Bu işi hafif ticari araçlar kategorisinde Ford'un Connect ve Mini Cargo modellerinde yaptık ve son derece başarılı olduk. Neden binek araç segmentlerinde de yapmayalım?

● Küresel endüstri, ar-ge ve tasarım maliyetleri nedeniyle önemli ölçüde kâr kaybetmektedir.

Düşen kâr oranları açısından bakıldığında endüstrinin bunu uzun süre tolere etmesi zor gözükmektedir. Bu durum Türkiye'nin dünyanın önemli ar-ge ve tasarım üslerinden birisi olarak konumlanmasını sağlayabilecek büyük bir fırsattır. Bu fırsatı devlet-özel sektör işbirliği ile önümüzdeki on beş yıl içinde yılda yüz milyar dolara yakın bir büyüklüğe çevirmemiz olasıdır. Niçin yapmayalım?

● Dünya, fosil yakıtlarının meydana getirdiği küresel ısınmanın yarattığı çevre duyarlılıklarını noktasında önemli bir değişim geçirmenin eşiğindedir. Küresel endüstrilerin tamamı bu noktada yeni ürünler geliştirmek ve yeni bir tüketim kültürü yaratmak mecburiyeti ile karşı karşıyadırlar. Otomotiv endüstrisi bu noktada en büyük hareketliliğin yaşanacağı endüstri olmaya namzettir. Bu değişim süreci büyük fırsatlar yaratmaktadır. Bu fırsatlardan elektrikli motorlar ve hibrit araçlar geliştirme noktasında niye yararlanmayalım?