TOBB Türkiye Otomotiv Yan Sanayi Meclisi Başkanı Ahmet Bayraktar:

Otomotive master plan istiyoruz



"Sektörün ve kamu kesiminin angaje olduğu, altına imza atılmış bir planla, bunun içinde hareket etmenin getireceği daha belirgin, düzenli şeyler olacaktır. Mutabık kalınan bir master plan olursa; sektörümüzün gelişim süreci, bundan sonra daha istikrarlı, daha düzenli olacaktır"

→ Fotoğraflar: Hüseyin ALSANCAK

→ Röportalar: Mehmet Ali DOĞAN

TOBB sektör meclisleri içinde ilk olarak, rapor hazırlayıp, Ekonomik Sorunları Değerlendirme Kurulu'na (ESDK) sunan sizsiniz? Biraz bilgi verebilir misiniz?

Bayraktar: Birincisi, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nden (TOBB) yapılan davet üzerine sektör kurulu meclisi olarak toplandık. Bu toplantıya bu defa otomotiv yan sanayi olarak davet edildik. Baktığınız zaman, otomotiv sektörü eskiden tek sektör kurulu iken, meclislerin oluşturulmasıyla birlikte bu, üç ayrı yere bağlanmış vaziyette. Biri otomotiv ana sanayi meclisi, bir tanesi yan sanayi meclisi ve ticari konuları konuları içeren, üçüncü bir sektör meclisi oluşturuldu. Otomotiv sektörünün farkını, içinde yarattığı değeri kamuoyu algılamıyor. Otomotiv deyince akla ilk tabii ki araç isimleri, o konuda üretim yapan firma isimleri geliyor. Belki bu yönüyle Odalar Birliği'nde yapılan çalışma doğru olabilir ama şunu da unutmamak gerekir ki, otomotiv sektörü bağımlı bir sektör. Yan sanayi olarak bizler, ana sanayimizin beklentileri doğrultusunda, verdiği tanımlar doğrultusunda her şeyiyle bağımlı sektörüz. Dolayısıyla burada ayrı ayrı bağımsız faaliyet göstermemiz, belki yanlış anlamaları, yanlış faaliyetleri akla getiriyor. Bu nedenle bizim arzumuz, belki müşterek ama eşbaşkanlık sisteminde, hiç değilse sanayi grubunun birlikte sektör grubunun oluşturulması. Bunu bekliyoruz, bu nedenle ana ve yan sanayi grubu müşterek bir toplantı yapacağız, belki olabilirse belki daha sonraki aşamada ticaret grubunu da konuşmak lazım. Oluşturamazsak dahi sektörler birbiriyle bağımlı olduğu için bizim yan sanayi olarak arzumuz, müşterek bazı kararlar almak. Dolayısıyla biz üç ayrı gruba ayrılmış olsak bile şu anda yan sanayi olarak, birlikte çalışma çabası içindeyiz. Bu konuda pozitif bir yaklaşımı da bizim sektörle ilgili olarak, diğer sektör meclislerinden de görüyoruz.



Buna neden ihtiyaç var?

Farklı farklı görüşler verebiliriz, bu farklı görüşler kamu kesiminde, bakanlıklarda yanlış anlaşılabilir, bu da sektörümüz için doğru olmaz. Onun için bizim muhakkak sektör olarak bütünlüğümüzü kendi içimizde sağlamamız lazım ki, farklı talepler ve beklentilerin devletimize yansımaması lazım. Bu bizim için çok önemli.

ESDK toplantısında neler konuşuldu?

Biz otomotiv sektörümüzün yapısını, bugünkü mevcut durumlarını, sektörün nere-

Enerji maliyeti en zayıf noktamız



Girdi maliyetlerini artıran, doğalgaz zammı oldu. Ne düşünüyorsunuz?

Dünyada enerji konusunda son bir buçuk yılda önemli artışlar oldu. Tabii, bunun getirdiği aşırı yükler oldu. Hükümetin de bu yönde sabırla, dikkatli bir şekilde politika izlemekte olduğunu hep birlikte gördük. Enflasyonu düşürme konusunda bir şeyler yapıldı ama bu doğalgaz zammı geldi. Benim korkum odur ki, elektrik fiyatları da artacaktır. Ama, şunu da söyleyeyim, aslında elektrik fiyatlarına organize sanayi bölgelerinde zam yapıldı. Çünkü organize sanayi bölgesi, otoprodüktörlerden indirimli fiyatla elektrik alıyorlardı. Maliyetlerindeki değişim ve marjlarındaki süratli negatife dönüşümden dolayı otoprodüktörler sanayicilere uygulamış oldukları indirimli uygulamayı kaldırdılar veya minimum rakamlara düşürdüler. Dolayısıyla bu oranlara baktığınız zaman bu rakamlar yüzde 10'ların üzerindedir. Bir buçuk, iki yıl öncesine göre bugün sanayici, elektriği yüzde 10 dolayında daha pahalı alır hale geldi. Korkumuz odur ki, devletin de veya TEDAŞ'ın belirleyeceği yeni tarife ile bunun üzerine daha fazla gelecektir. Bunlar bizim gerçekten önemli girdilerimizdir, en büyük zayıf noktalarımızdır. Bizim geleceğimizi tehdit eden girdilerdir. Aynı şekilde vergiler... Bir başka konu da geçmiş zamanlardaki Türk parasının aşırı değerlenmesiydi. Sık sık dile getirdiğimiz bir konu. Biraz iyileşme oldu, hiç değilse o gerileyen değer bizi biraz iyileştirdi. Ancak şimdi bilinmemesi kötü. Döviz kurlarında yüzde 3 dalgalanma pek fark ettirmez, onun hesabını yapabiliriz. Ancak otomotiv yan sanayisi olarak 2009'da başlayacak, 2012'ye kadar araç üretimleri için fiyat veriyoruz. Global pazar içindeki rekabet ortamında veriyoruz bunu. Tahsilatları belki döviz bazında oluyor ama bunların satışları Türk Lirası olarak yapılıyor. Döviz yüksek mi olacak, düşük mü olacak bunu bilmeden, böyle bir riske giriyoruz.

Kendinizi nasıl koruyorsunuz?

Bizim kendimizi geliştirdiğimiz, koruyabildiğimiz tek şey, otomotiv sektörümüzde olmamızdan dolayı, müşterimizin de baskısıyla sürekli yapabildiğimiz iyileştirme ve verimlilik çalışmaları. Mühendislik konularında yaptığımız iyileştirmelerle, üretimlerimizi daha ucuza malederek, müşterimizin de beklentileri doğrultusunda, hareket ederek bir şekilde tolere etmeye çalışıyoruz. Ancak burada da yapa yapa nereye kadar? İnanın sektöründeki verimlilik artışı, ülkemizdeki tüm ticari alanlara yayılsa, ülke olarak biz o kadar suratli kalkınırız ki. Bir işçinin bir hareketini minimuma indirecek tarza yönelik iyileştirme yapıyoruz. Diyelim ki bir dakikada 10 değişik hareket yapıyorsa bunu 7'ye getirip, oradaki üretim artışının bize yansımasını ölçümlüyoruz, buna ilişkin çalışmalar yapıyoruz. Aslında otomotiv sektörünün en güçlü yanlarından biri de bu. Çünkü müşterilerimizden çok büyük baskı var. Kontrol edebildiğimiz girdi maliyetlerimizin baskısıyla, biz bunları yapan, eğitim veren, kendini geliştiren, verimliliğini maksimum düzeye çıkarmaya çalışan firmalara sahibiz. Bununla bir yerlere geldik, bununla başarılara ulaştık, bununla devam etmek istiyoruz.

ye geldiğini kapsamlı bilgilerle aktardık. Burada Çalışma ve Güvenlik Bakanı'mız, Sanayi ve Ticaret Bakanı'mız, başta Maliye Bakanlığı ve Dış Ticaret Müsteşarlığı, birçok bakanlığın müsteşar veya müsteşar yardımcısı seviyesindeki kişiler bizim toplantımıza katıldılar. Sorunlarımızı ve beklentilerimizi burada kapsamlı bir şekilde dile getirdik. Güzel bir tartışma ortamı oldu. Bu ortamda ki, bizim sektörün en önemli talebiydi, otomotiv sektörü için stratejik bir master planın olmayışı konuşuldu. Stratejik master planının bağlayıcı olması lazım. Hepimizin, kamu kesiminin, sektörlerin uzlaştığı, mutabık kaldığı bir master plan olur ise zannediyorum sektörümüzün gelişim süreci, bundan sonra daha istikrarlı, daha düzenli olacaktır. Buna çok inanıyoruz, bunun detaylarını Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nda görüştük.

Her sektörde master plan isteniyor, ancak hiçbirinin de açıklanmış master planı yok. Sizin sektör için öngördüğünüz master planın detayları neler olur?

Biz önce sektör içinde ne kadar bütünleşirsek, sonra ilgili kamu kesimlerine bunu iyi anlatırsak, onların da bu konuda mutabakatını alırsak sektörün gelişimini, bundan sonraki büyümesini, en azından yakaladığımız büyüme trendinin daha istikrarlı ve düzenli gelişmesini sağlayabiliriz. Bir kere şunu unutmamamız lazım ki, otomotiv sektörü global bir sektör. Bizlerin global davranışların, global gelişmelerin dışında kalması mümkün değildir. Global gelişmeler içinde olduğumuzu unutmadan, bu stratejik master planın muhakkak yapılması gerekir. Bunun için de yan sanayi meclis grubu olarak biz hazırız. Bakanlığımız da bir start verdi aslında bu yaptığımız ESDK toplantısında... Bunun ilk toplantısını da diğer sanayi kesimiyle müsteşarımızın da katılımıyla beraber bakanlığımız yaptı. Bundan sonraki süreç içinde bunun düzenli bir şekilde geliştirilmesini sağlayacağız ki, ileride yapılacak yatırımlar, alınacak kararlar, verilecek keşifler hep bu çerçevede bağlayıcı nitelikte olması lazım. Yoksa kanunlar değişiyor, istikrarsızlık oluyor. Gelmek isteyen yabancı sermaye firmaları oluyor. Acaba var mıydı, yok muydu, acaba sadece bu firma için mi veriliyordu gibi bazı söylentiler de çıkıyor. Bütün bunların önüne geçmek lazım. Daha açık, şeffaf olmalı.



Haklısınız, yıllardır bunu konuştuk ama bir türlü bu oluşamadı. Zaman zaman bize denildi ki Devlet Planlama Teşkilatı'nın yaptığı beşinci, altıncı, dokuzuncu planlar var. Bu çerçevede zaten bunlar ele alınıyor. Bazen, zaten bu sektörde biz ne yaparsak yapalım, global firmalar var, onlar bildikleri gibi hareket ediyorlar gibi söylemler oldu. Doğrudur bunlar, hepsi var, ancak en azından sektörün ve kamu kesiminin angaje olduğu, altına imza atılmış bir plan olursa, bunun içinde hareket etmenin getireceği daha belirgin, düzenli şeyler olacaktır. Biz bunun üzerinde çok duruyoruz. Kamunun bu işe evet demesini ve angaje olmasını istiyoruz. Doğruları beraber bulalım, adını sanını koyalım. Bizim kitabımız belli olsun. Tabii ki belli dönemlerde bu revize edilebilir, bu zaten global pazardaki gelişmelere bağlı, ancak bağlayıcı bir anayasamız, kitabımız mutlaka olsun.

Sektörün zayıf yanlarını güçlendirip, güçlülerin yanına katmalıyız

Globalleşmeye en hızlı adapte olan sektör otomotiv. Bu farklılığını anlatabilir misiniz?

Otomotiv sektörü, küreselleşmeye tam uyum sağlamıştır. Bizim bazı üstünlüklerimiz var. Master plandan bahsettik, tabii ki sektörümüzün bugünkü konuma gelmesinde, muhakkak devletimizin verdiği teşvikler olmuştur. Biz bunu inkar edemeyiz. Sektörde sanayi yatırımı olarak hepimiz bunu kabul ediyoruz. Ancak bu verilen yaklaşımlar acaba bir Çin'deki gibi olsaydı, korumamız olduğu zamanları düşünün. Ben korumacı değilim, serbest piyasadan yanayım. Ama korumanın olduğu dönemde, sizin doğru desteklenip, doğru gelişmeniz, sağlam bir vücuda sahip olarak, serbest pazar içinde, profesyonelce, daha rekabetçi hareket etmenizi sağlayacak ortamların yaratılması gerekirdi. Geçmişi biraz sorgularsak bu yönüyle Türkiye, çok başarılı olamamıştır. Ama geçmişi hiçbir zaman tartışmamak lazım. Öyle olmuştur, böyle olmuştur, otomotiv sektörü yine de bu yıl ihracatta birinci sektör olacaktır. Global uyumu içine tam sindirmiş, uyum sağlamış, başarılı olmuş bir sektördür. Rekabet konusunda da bu uyumu gerçekten iyi yakalayarak kendini bir şekilde kabul ettirmiştir. Gelinen nokta da Allah'a şükür iyidir. Ancak bugünkü pastamız çok daha büyük olabilirdi. Bir Çin ve Hindistan gibi... Buralarda desteklere devletin yaklaşımı çok farklı. Ben sadece tanımak, neler yapıldığını görmek için Hindistan'a gittim. Orada yurtdışından ithal edilen ürünlerle ilgili kağıt üzerinde bir gümrük ve koruma var. Ama kağıt üzerinde yüzde 11 korumamız var dedikleri şeyin, pratik uygulamaya gelindiğinde, odur budur, ithalattaki başka engellerle birlikte, bir bakıyorsunuz yüzde 35'lere geldiğini görüyorsunuz. Şimdi Avrupa Birliği ile yapılan anlaşma çerçevesinde siz Hindistan'dan çok sembolik bir koruma gümrüğüyle, bu ürünler getirilip burada satabiliyorsunuz.

Koruma kavramını sanayinin kalıcılığının sağlanması açısından mı istiyoruz?

Master plandaki esaslardan bir tanesi de o. Sanayicinin kalıcılığının sağlanması açısından. Tabi tüm sektörler açısından olması gerekirdi ama bugün bunları tartışır durumda değiliz. Biz 1996 yılında gümrük birliğine girdik. Hatta o dönemde otomotiv için, artık bu firmalar büyüyemez, yeşeremez denilirken, 2000'den sonra biliyorsunuz, global firmalar Türkiye'ye geldi. Biz burada farklı bir performans sergilemeye başladık. İyi bir hava yakalanmış vaziyette. Geçmişi, korumaları artık tartışmamak lazım aslında. Bizim üstünlüklerimiz bizce nedir, bunları doğru bir şekilde bu master planda koymalıyız. Bu güçlü yanlarımızla, zayıf yanlarımızı belirleyip, o zayıf yanlarımızı da geliştirerek, güçlülerin yanına katarak bu sektörün büyüyerek devamlılığını sağlamak zorundayız. Dünyada bu konuda büyük bir rekabet var. Gözüken o ki bize göre işçilik başta olmak üzere, değişik girdiler açısından çok daha avantajlı olan Çin, Hindistan başta olmak üzere avantajlı olan ülkeler var. Bizi en çok endileşelendiren onlar. Eskiden Doğu Bloku falan diyorduk ama oralardaki gelişmelerle, Avrupa Birliği'ne üye olmayla birlikte değişti. Bizi daha çok Çin ve Hindistan düşündürmeye başladı.

Zannediyorum biz üstünlüklerimizi geliştirirsek, zayıf noktalarımımızı doğru bulur, oralarda geliştirmeler yaparsak, biz o rekabeti yapabiliriz.

Otomotivde markası olan ülkelerden farklı olarak gelişen bir otomotiv yan sanayimiz var. Gelişmiş ülkelerdeki gibi yan sanayi lokomotifleşen markanın peşinden gelmiyor. Rekabetçi kalabilmeniz için bu gibi olguların mı dikkate alınması gerekiyor?

Tabii ki. Otomotivde müşteriniz yerel müşteri değilse, başka bir ülkenin veya global pazardaki farklı bir sermaye ise size olan yaklaşımları, daha hassas ve daha dikkatli, daha temkinli olabiliyor. Yan sanayi açısından söylüyorum; kendi ülkenizde bir sanayici olsa, onun da muhakkak bu kadar rekabetçi bir sektörde size olan yaklaşımı daha sıcak, daha yakın olacaktır. Olması gerçekten bu yönüyle doğru, tabii ki bu tip yaklaşımları bekliyoruz. Ama artık bizim bir şeyi iyi görmemiz lazım. Artık yerli araç, yerli marka gibi olaylar araç üretiminde pek de mümkün gözükmüyor. Olsa bile, bunlar daha çok ticari vasıtalarda niş ticari üretimlerin, Türkiye'de yerel markalar şeklinde gelişmesi ancak mümkün olabilir. Bu yerel markaların da sadece yerel pazarda olmaları yetmeyecektir. Onların mutlaka global pazarda araçlarına lisans veren, yapan, satan etkinliklerinin muhakkak olması gerekir. İnşallah bu yerli ticari araç üretiminde, niş üretimde Türk firmaları yerli olabilir. Yan sanayiden bir markanın oluşması için de gerçekten bizim çok önemli desteklere ihtiyacımız var. Burada yenilikçi olmanız lazım, Ar-Ge yapmanız lazım. Ben kendi firmamda Chrysler için ürün geliştiriyorum, kolay olmuyor. Günlük, saatlik teslimat şeklinde Almanya'daki fabrikalara teslimat yapıyoruz. Yeni projelere almak için, zorlamalara gidiyoruz. Türkiye için, kendi firmamız için iyi bir performans, iyi bir refarans oluşturduk. Bu bizim ilk başta zorlandığımız birtakım şeyleri muhakkak değiştirdi ama yetmiyor. Bu kadar uzak yerde kalmamız bize yetmiyor. Dolayısıyla, siz burada belki başkalarında olmayan yeni bir ürün yapmış olursanız, bununla ilgili know how ve patent hakkını almışsanız, bu sizin o firmalarda daha kolay yeni iş almanızı, daha fazla para kazanmanızı, know how'ınızı ve patentinizi satma ve rolanti gelirleri elde etme imkanınızı getirir. Onun için Ar-Ge bizim için gerçekten çok önemli. Ar-Ge'nin dışında ülkemizde illa yerel yöneticilerin değil, diğer global üreticilerin de mevcut olan araç üretiminde Türkiye'de araç üretimlerinin geliştirilmesi Türk yan sanayisine çok şey kazandıracaktır. Haklısınız, Ar-Ge bizim master planda düşündüğümüz en önemli faktörlerden bir tanesidir.



Uluslararası sermayenin girişi de master planın bir parçası mıdır? İşaret ettiğiniz biraz da bu...

Tabii yani, aslında hükümetlerin görevi, düzenleyici ve yönlendirici olmalarıdır. Maalesef bizim hükümetlerimiz, düzenleyici ve yönlendirici görevlerini geçmişte iyi yapamamışlardır. Umarım bunlar, ülke menfaati, sektörün menfaati gözetilerek yapılırsa bundan sonra daha iyi olacak. Master plan zaten bunlar için bağlayıcı olması lazım. Şimdi buraya üretim yapacağım diye geliyorlar. Bırakın üretim yapmayı, yatırım yapacağım diye balon haberlerle kamuoyunda müşteri portföyü yapmaya kalkan değişik araç üreticilerini geçmişte gördük. Oluyordu bu zaman zaman. Sık sık da duymaya başladık. Bunlar doğru değil. Aslında çok enteresan bir şey. Belli başlı araç üreticilerinin neredeyse hepsi Türkiye'de mevcut zaten. Onların başka kolları var. Ancak bu tip şeyler çıkıyor, pazar paylarını artırmaya yöneliyorlar, bu da doğru değil.

CNR'daki oto show fuarında da bu tür haberler üredi. Paris oto show'u gibi heyecanı hissediyoruz. Ancak bunları ciddiye almamak mı lazım?

Birçok markayı duyduk. Yeni değil. Bunlar sık sık gündeme gelen şeyler. Şimdi global gelişmeler içerisinde otomotiv sektörüne baktığımız zaman, bugün buraya gelmek isteyen firmalar, niçin gelmek istiyorlar diye soru sormak lazım. Türk pazarı için mi geliyorsun, global pazar için mi geliyorsun. Türk pazarı içinse zaten ithal ettikleri araçlarla varlar. Yoksa Türk pazarına gelmek istiyoruz mesajı verip, Türk pazarında müşteri portföyünü mü artırmak istiyorlar, buna bakmak lazım.

Farklı ülkelere yatırım yaparken, Türkiye'yi malzeme olarak mı kullanıyorlar?

Olabilir. Başka ülkelerden daha fazla taviz almak için bunu kullanmış olabilirler. Olabiliyor. Otomotiv araç üreticileri, birleşmelerle birlikte hepsi, çok büyük firmalar haline gelmişler. Bunlar büyük de rekabet ortamı içerisindeler. Çünkü, büyüdükçe, serbest rekabet içinde global pazara yayıldıkça, büyük kârlar veya zararlar edinebiliyorlar. Birinci olan araç üreticisinin, dört beş yıl önce beklenenden çok fazla kaybettiğini de görüyorsunuz. Demek ki, bu rekabet ortamı içerisinde, bu firmaların farklı stratejik yaklaşımları da olabilir.



TOBB TÜRKİYE OTOMOTİV YAN SANAYİ MECLİSİ RAPORU

SORUN	AÇIKLAMA	ÇÖZÜM	SORUMLU KURUM
Otomotiv sektörünün bir master planının olmaması	→ Ülkemize gelen ve yüzde 90'ı ihraç edilen global araç projelerine mevcut parça ve araç üretimlerimiz başarı ile destek vermektedir. Sektörde yeni yabancı sermaye girişimleri yanında, kapasiteler artarken teknolojik alanda da önemli yatırımlar gerçekleşmektedir. Hiç kuşkusuz bu gelişmeler istihdam ve ihracatı artırırken otomotiv sektörünü önemli bir konuma taşımıştır. → Bugüne kadar stratejik bir plan yapılamadığı için gelişmelerin önü açılamamıştır. → İstihdam ve ihracatın artması ve sanayi alanında yabancı sermaye girişinin artarak devamı için hükümet ve TOBB ortak bir çalışma yürütmelidir.	→ En kısa sürede devletin ilgili birimleri ve TOBB'un stratejik plan çalışmaları yapması ve hedeflere ulaşmak üzere destek ve politikaların oluşturulması sağlanmalıdır.	➤ DPT ➤ Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ➤ Maliye Bakanlığı ➤ Dış Ticaret Müsteşarlığı
Otomotiv yan sanayi için yeni araç projelerine ve modernizasyon yatırımlarına yönelik devlet yardımlarının yeniden düzenlenmesi	→ Ülkemizde üretilen yeni araç projelerine ve ihracata yönelik değişen ve yenilenen teknolojik faaliyetlere ayak uydurabilmesi, sektörümüzün ihracatının artırılabilmesi ve istikrarın sağlanabilmesi için otomotiv yan sanayisi sürekli yatırım yapmak mecburiyetindedir. → Kaldırılan yatırım indirimi ve diğer teşvikler, bugünkü küresel rekabet ortamında yan sanayimizin önemli bir kaybıdır.	→ Otomotiv yan sanayisinin yarattığı katma değer göz önüne alınarak, yatırımlarımız için vergi ve teşvikler sanayimizin küresel rekabet gücünü artıracak koşullarda yeniden tesis edilmelidir. → Kazanılmış eski hakların kaybedilmemesi sektör mensuplarının öncelikli talebidir.	➤ Hazine Müsteşarlığı ➤ Maliye Bakanlığı
Otomotiv yan sanayiside rekabet gücünün ve katma değerin artırılması	→ Otomotiv sektöründe bugün için yakalanan üretim ve ihracat fırsatlarının büyüyerek devam etmesi ve kalıcılığının sağlanması önemlidir. → Otomotiv sektörü; sanayicisi, mühendisi, işçisi ile yakalanan bu fırsatları değerlendirebilmek için gece gündüz çalışmaktadır. Hükümetin de benzeri şekilde bu fırsatlara desteğinin artarak sürdürülmesi gereklidir. Bilinmesi gerekir ki otomotiv yatırımlarında devletler arası rekabet söz konusudur.	➤ Enerji fiyatlarında rakip ülkeler ile aynı seviyeye gelinmeli ➤ SSK ve vergilerde yeni düzenlemeler yapılmalı ➤ Çevreyle ilgili konularda destek verilmeli ➤ KDV oranları yüzde 8'e indirilmeli ➤ Teknoparklardaki uygulamaların, fabrikalarda tasarım ve Ar-Ge faaliyetlerinde de uygulanması sağlanmalıdır	➤ Maliye Bakanlığı ➤ Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ➤ Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ➤ Hazine Müsteşarlığı
Bürokratik engeller	→ Küresel rekabetin getirdiği bugünkü koşullarda otomotiv yan sanayimiz üretim harcamalarını asgari düzeye indirerek verimliliğini artırmaktadır. Ancak tamamen kayıt içinde olan sektörümüz ülkemizdeki bürokratik engelleri aşmakta zorlanmaktadırlar.	Belirli kriterler ile akredite olmuş firmaların, ithalat ihracat gümrük maliye gibi birçok bürokratik konularda muaf tutulması mümkündür.	➤ Dış ticaret Müsteşarlığı ➤ Hazine Müsteşarlığı ➤ Maliye Bakanlığı ➤ Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
Değerli YTL ve ani dalgalanmaların getirdiği sorunlar	→ Otomotiv yan sanayisi döviz cinsinden YTL ödemeli 3-5 yıllık taahhütler ile satış sözleşmesi yapmaktadır. YTL'nın bu vadelerdeki gerçek değerinin bilinmemesi ve ani dalgalanmalar işletme sermayesini azaltmaktadır. Bu durum yeni taahhütlerin alınmasını güçleştirmektedir.	Piyasalardaki dalgalanmaların sektörler üzerindeki etkisini azaltıcı önlemler alınmalıdır.	➤ TCMB ➤ Hazine Müsteşarlığı ➤ Maliye Bakanlığı
ECE standartlarına uyma mecburiyetinde olan emniyet parçalarının ithalatı ve ülkemizdeki imalatı	→ İthalatta kaldırılan denetimler sonucu, kayıt dışı olarak ve standartlara uyulmadan üretilen ve satılan parçalar haksız rekabete neden olmaktadır. → Aynı şekilde bu emniyet parçalarının araçlarda kullanılması ülkemizde trafik kazalarında ölümlere ve önemli maddi kayıplara yol açmaktadır.	Ülkemizde satılan ve kullanılan standart dışı parçaların piyasa denetimi yapılmalıdır. İlgili merciler tarafından bu parçaların ithaline müsaade verilmemelidir. Bu parçaları ithal eden, satan ve kullananlar hakkında da ilgili müeyyideler uygulanmalıdır.	➤ Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ➤ İçişleri Bakanlığı ➤ Dış Ticaret Müsteşarlığı

Otomotiv sektör temsilcileri ile kamu kesimi biraraya geldi

Otomotiv sektörünün sorunları ele alınarak, çözüm yollarının tartışıldığı Ekonomik Sorunları Değerlendirme Kurulu (ESDK) toplantısı, Sanayi ve Ticaret Bakanı Ali Coşkun başkanlığında gerçekleştirildi.
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nda düzenlenen toplantıya, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Murat Başesgioğlu, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı ve Ankara Sanayi Odası Başkanı Zafer Çağlayan, Maliye, Sanayi ve Ticaret, Hazine, DPT, Dış Ticaret Müsteşarları, Ahmet K. Alptemuçin, İnan Kıraç, TOBB Yan Sanayi Sektör Meclisi Başkanı Ahmet Bayraktar, TAYSAD Başkanı Ömer Burhanoğlu ile sektörden ve kamudan üst düzey bürokratlar katıldı. Toplantıya ilişkin kısa bir açıklama yapan Bakan Coşkun, otomotiv sanayisini ayakta tutan en önemli unsurun otomotiv yan sanayi olduğunu belirtti.
İhracatta önemli kazanımların olduğunun altın çizen Bakan Coşkun, "İhracatta 10 milyar dolarları geçen bir seviyeye ulaştık" dedi. Gelişen otomotiv sektörünün zaman içerisinde sorunlarının da boyut kazandığına işaret eden Coşkun, toplantıda ana sanayi, yan sanayi ve TOBB hazırladığı bir raporla sektörün sorunlarının değerlendirildiğini ifade etti.



ÇÖZÜM YOLLARI

Toplantıda, otomotiv sektörünün bir master planının hazırlanması, otomotiv yan sanayisi için yeni araç projelerine ve modernizasyon yatırımlarına yönelik devlet yardımlarının yeniden düzenlenmesi, otomotiv yan sanayisinde rekabet gücünün ve katma değerin artırılması, bürokratik engellerin ortadan kaldırılması, ekonomik dalgalanmaların getirdiği sorunların aşılması, standartlara uyma mecburiyeti olan emniyet parçalarının ithalatı ve Türkiye'de imalatının değerlendirilmesi konuları detaylı olarak görüşülerek çözüm yolları üzerinde duruldu. Toplantı sonucunda, Türk otomotiv ana ve yan sanayisinin küresel otomotiv sanayinin ayrılmaz parçası olduğu, Türk otomotiv yan sanayi üretiminin yüzde 90'ını dünya pazarları için üretilen araçlara veya yedek parça pazarına sattığı, alanında 35 yıllık deneyime sahip yerli üreticilerin yanında, dünya markalarının da Türkiye'ye bu alanda yatırım yaptığı, küresel bir sektör olan bu sanayinin varlığını sürdürmesi ve gelişerek rekabetçi bir yapıya kavuşturulması için imkanlar ölçüsünde desteklenmesi gerektiği yönünde mutabakata varıldı. Sektörün kısa, orta ve uzun vadeli stratejik master planının yapılması ve bu çerçevede yapılacak yatırımların doğru yönlendirilmesiyle, otomotiv yan sanayisinin global arenada daha iddialı konuma gelebilmesi için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın koordinasyonunda; Maliye Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı, Hazine Müsteşarlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Otomotiv Sanayi Derneği (OSD), Taşıt Araçları Yan Sanayi Derneği (TAYSAD) ve TOBB Otomotiv Yan Sanayi Sektör Meclis Başkanı'nın katılımı ile bir çalışma grubu oluşturuldu. Bu çalışma grubunun çalışmalarına başlayarak, hazırlayacağı stratejik plan çalışmasıyla ortaya çıkacak sonuçlar ve belirlenecek politikalarla otomotiv ve otomotiv yan sanayinin yol haritasının belirlenmesi kararlaştırıldı.

Türkiye motorlu taşıt üretiminde dünyada 18'inci sırada

Dünya Otomotiv Sanayicileri Birliği (OICA), 2005 yılı küresel verilerini açıkladı. Yapılan açıklamaya göre, 2005 yılında dünya motorlu taşıt aracı üretimi, 2004 yılına göre yüzde 3,1 oranında artarak 66 milyon adet düzeyinde gerçekleşti.
2005 yılı motorlu taşıt aracı üretimi, AB (25) ülkelerinde yüzde 1 oranında azalırken, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde yüzde 4, K. Amerika'da yüzde 2, G. Amerika'da yüzde 12, Asya-Okyanusya'da yüzde 6 ve Afrika'da yüzde 24 oranında arttı.
Türkiye'deki üretim artış oranı ise yüzde 7 düzeyinde oldu.
2005 yılı dünya ticari araç üretimi yüzde 3 artarak 20,5 milyon adete, otomobil üretimi de aynı oranda artarak 46 milyon adete yükseldi.
OICA 2005 yılı verilerine göre, toplam motorlu taşıt aracı ihracatı 26,9 milyon adet düzeyinde gerçekleşti.

Türkiye, dünya motorlu taşıt üretiminde 879 bin adet ile İran, Polonya ve Çek Cumhuriyeti'nin önünde, 18'inci sırada yer aldı

2005 yılı dünya motorlu taşıt aracı üretiminde ilk 10 sırada yer alan firmalar ve üretim adetleri sırasıyla şöyle oldu:
"GM 9 milyon adet, Toyota 7,3 milyon adet, Ford 6,4 milyon adet, Volkswagen 5,2 milyon adet, DaimlerChrysler 4,6 milyon adet, Nissan 3,5 milyon adet, Honda 3,4 milyon adet, PSA-Peugeot-Citroen 3,3 milyon adet, Hyundai 3 milyon adet ve Renault 2,6 milyon adet."
Dünya üretiminde ilk 10 sırada bulunan firmalar, toplam dünya üretiminin yüzde 75'ini gerçekleştirdi. Bu firmaların 3'ü ABD ve Japonya, 2'si Fransa, 1'i Almanya ve G. Kore'ye ait.

MOTORLU ARAÇ ÜRETİMİNDE ABD 1. SIRADA

2005 yılı dünya motorlu taşıt aracı üretiminde, ABD 11,9 milyon adetlik üretimi ile birinci sırada yer alırken, ikinci sırada 10,7 milyon adetlik üretimi ile Japonya ve üçüncü sırada ise 5,7 milyon adetlik üretimi ile Almanya'nın bulunduğu görüldü.
Çin, 5,7 milyon adetlik üretimi ile G.Kore'nin önünde yer aldı.
Türkiye, dünya üretiminde 879 bin adet ile İran, Polonya ve Çek Cumhuriyeti'nin önünde, onsekizinci sırada bulunuyor.
2005 yılı itibariyle, 25 AB ülkesi arasında, toplam motorlu taşıt aracı ve kamyon üretiminde yedinci sırada, otomobil üretiminde dokuz, hafif ticari araç üretiminde ise üçüncü sırada bulunan Türkiye, otobüs üretiminde ilk sırada yer alıyor.

TOBB Türkiye Otomotiv Ticaret Meclisi Başkanı Yüksel Mermer:

Hurda indirimi satışı artırır

"Türkiye'de eski bir otomobil parkı var. Bunun için, iki yıl önce hurda indirimi uygulaması çıkmıştı, otomobil satışlarına büyük katkı sağladı, 200 binin üzerinde otomobil satıldı. Tekrar bunun gündeme gelmesi söz konusu... Hurda indirimi 20 yaştan, 18 yaşa, belki 15'e inebilir"

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Otomotiv Ticaret Meclisi ve Otomotiv Distribütörleri Derneği Başkanı Yüksel Mermer, otomotiv sektörünün "her bakımdan Türkiye'nin medarıiftiharı" olduğunu söylüyor. "İstihdam yönünden, vergi açışından bir numaralı sektör. Bu açıdan bu sektöre çok sahip çıkmak lazım" diyen Mermer, Ekonomik Forum'a değerlendirmelerde bulundu. Önceki yıllarda otomobil satışlarını 200 bin artıran hurda indiriminin yenilenmesi isteyen Mermer'in sorularımıza verdiği cevaplar şöyle:

Avrupa binek otomobil pazarı
(2006 Eylül sonu)

Almanya	2,544,675
İngiltere	1,901,888
İtalya	1,798,391
Fransa	1,518,367
İspanya	1.143.188
Türkiye	452.656
Belçika	428.977
Hollanda	396.966
Avusturya	242.045
Yunanistan	216.936
İsveç	209,820
İsviçre	203,335
Polonya	175,348
İrlanda	172,052
Portekiz	152,183
Macaristan	141,282
Finlandiya	119,759
Danimarka	118,191
Çekoslovakya	92,667
Norveç	80,714
Slovenya	46,561
Slovakya	43,215
Lüksemburg	40,570
Estonya	18,733
Letonya	17,660
İzlanda	14,599
Litvanya	9,990

Otomotiv sektörü deyince üretim, ihracat öncelikle aklımıza geliyor. Ticaretinde ise ürünün bizzat kendisi öne geçiyor. Siz bize Türkiye'deki otomotiv ticareti konusunda bilgiler verecek doğru kişisiniz. Biraz bilgi verebilir misiniz?

Mermer: Biliyorsunuz biz otomotiv sektörünün pazarlama tarafıyız. Satış, satış sonrası hizmetleri bizi ilgilendiriyor. Bizim üyelerimiz arasında imalatçılar da var ama sektör sektör ayrıldığı için bizi ilgilendiren bölümü ticaret bölümü. Ticaret bölümü içine de yedek parça, satış, servis bölümleri giriyor. Bir de şu an ikinci el ticareti de yapılıyor. Sektör dört yıldır güzel bir satış adedi yakaladı. Aslında bu satış adetlerinin artması lazım gelirken, bu sene biraz geriledi. 2007'nin de bu ayarda gideceğini tahmin ediyoruz. Gerileme olacağını düşünmüyorum, eğer fevkalede bir durum olmazsa burayı muhafaza edeceğini tahmin ediyorum. Siyasi dalgalanma, ekonomide kriz gibi şeyler olmazsa satış rakamlarının 2006 gibi gideceğini düşünüyoruz.

Bu yıl 2005'e göre rakamlar düşük mü?

2005'e göre eksik. Yılsonu geliyor, yakında bunun ne kadar olacağı çıkacak. Bu sektör aslında Türkiye'nin en önemli lokomotif sektörlerinden bir tanesi. Hatta, kayıtiçi olması nedeniyle, ayrıca satıştan dolayı devlete getirdiği vergi geliri gibi avantajlarıyla bayağı önemsenmesi gereken bir sektör. Sektör tahminen bu sene ihracatta bir numaraya oturacak. Türkiye'de şu anda bin kişiye düşen otomobil sayısı 70 civarında. Bu rakamlar da çok az. Bazen biz, "satılmıyor, az satılıyor" diye şikayet edince, hemen cevap olarak trafik deniyor. Trafiği de yolları da bir hal yoluna sokmamız lazım.

Kişi başına düşen otomobil sayısını hangi ülkeyle kıyaslamamız gerekir? Emsal gördüğümüz ülkelerin hepsinde çok büyük rakamlar olduğunu biliyoruz.

Avrupa ülkelerinde bu rakam 550, Japonya'da 439, Yunanistan'da 390 dolayında. Biz çok gerilerdeyiz, hiçbir ülkeyle kıyaslanmayız. Onun için bizim öncelikle burada trafiği düzeltmemiz gerekiyor. Aslında yollarımız fena değil. Ben bunu söylediğim zaman, diyorlar ki hangi yol iyi! Halbuki şehir içindeki yollarda sorun yok, her köşe başında trafik lambası var, bu sorun. Bir de otopark sorununu çözmek lazım. Bunlarla Türkiye'nin trafik sorunu çözülmez. Benim görüşüm, her isteyenin her yöne dönmemesi lazım.

Kent planlamasındaki karmaşa, sektörü direkt etkiliyor sanırım.

Evet. Kişi başına düşen otomobil sayısında, 115 dolayında olan dünya ortalamasının gerisindeyiz. Burada bilhassa büyük şehirler için, otopark ve trafik lambası sorununu bir an evvel çözmek için gerekli düzenlemeleri yapıp, ko-



Türkiye'de 1000 kişiye düşen araç sayısı *

1985	30
1990	41
1995	65
2000	91
2001	96
2002	92
2003	94
2004	112

* Motorlu araçlar toplamıdır.

laylık da göstermek lazım, bu tür çalışan kişi veyahut da kuruluşlara...

Otomotiv ticaretini, AB ya da gelişmiş diğer ülkelerle değerlendirirsek neler söyleyebiliriz?

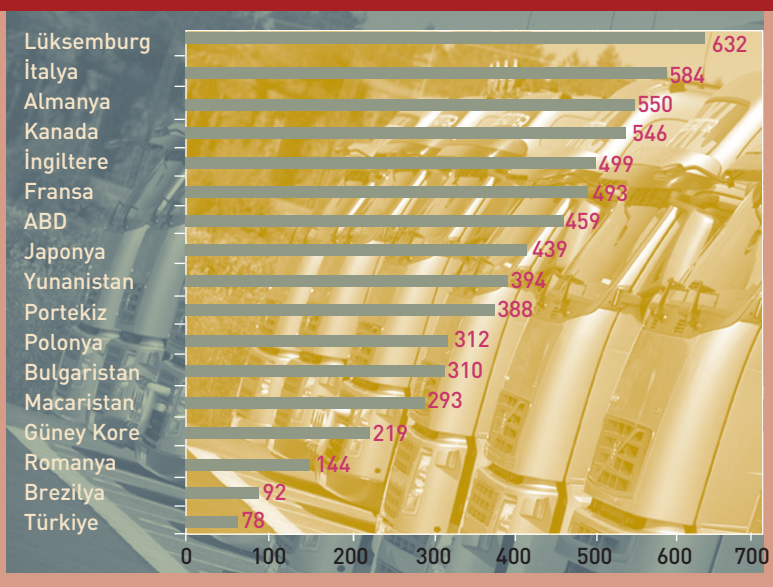
Avrupa Birliği ile değerlendirdiğimiz zaman, aslında bizim otomotiv sektörünün hiç eksisi yoktur, artısı vardır. Onlardan daha güzel altyapımız var. Satış sonrası verilecek hizmetlerde iddialıyız. Bizde olan, belki Avrupa'da olmayan çok büyük plazalar var, biliyorsunuz. Buraya da dünya kadar para yatırılmış durumda. Bizde Avrupa Birliği'ne entegre olmuş tek kuruluş olarak otomotiv sektörünü örnek gösterebiliriz. Burada tek örnek gösteremeyeceğimiz yer, AB'deki gümrük oranları ve vergiler. Onlarda vergilerin yüzde oranı 18-20, bizde 62'den başlıyor. Üçte bir fazla vergi ödüyoruz, çok yüksek. AB'deki vergi sisteminin adapte edilmesi lazım. Bu da tabi bir sene de olacak hadise değil. Bunun her sene yüzde 3'ler, yüzde 5'ler, yüzde 7'ler diye düzenlenerek, AB ülkeleri seviyesine sekiz on sene içinde gelmemiz lazım. Vergi oranları çok yüksek. Tüketiciye hakikaten büyük bir yük. Çünkü, araba satabilmemiz için faizlerin az olması, vergilerin de düşürülmesi lazım.

Vergi sistemine, bilhassa otomotivdeki vergiye bir sınır getirmek lazım.

Otomotiv kayıt altında olmasına rağmen, ekonomimizdeki kayıt dışılık sizleri nasıl etkiliyor? Haksız rekabeti hissediyor musunuz?

Bizim sektörde kayıtdışılık olmaz. Otomotiv sektörü altın yumurtlayan tavuk. Her dalıyla, hem ihracatıyla, hem imalatıyla, hem iç pazarıyla... Burada bu konuda övünülecek tek sektör bizim sektörümüz diyebilirim. Eğer diğer sektörler de otomotiv sektörü gibi kayıt altında olsa, Türkiye'nin çoğu meselesi hallolmuş olur. Bunun için vergi sistemini baştan aşağı yeniden düzenlemek lazım. Her sektörde vergiler göz-

1000 kişiye düşen otomobil sayısı



den geçirilip, aşağı çekilmesi lazım. Sıkı takip edilecek, vergi ödemeyene ağır cezalar getirilecek, vergisini düzgün ödeyene teşvik primi verilecek... Bu çok önemli bir şey.

Ekonomide belli istikrar var, bundan da memnunsunuz. İstikrarsızlık ortamındaki gibi düşünmüyorsunuz sanırım, bundan sonrası için yeni fırsatlar, yeni vizyonlar ne olabilir sektörünüz için?

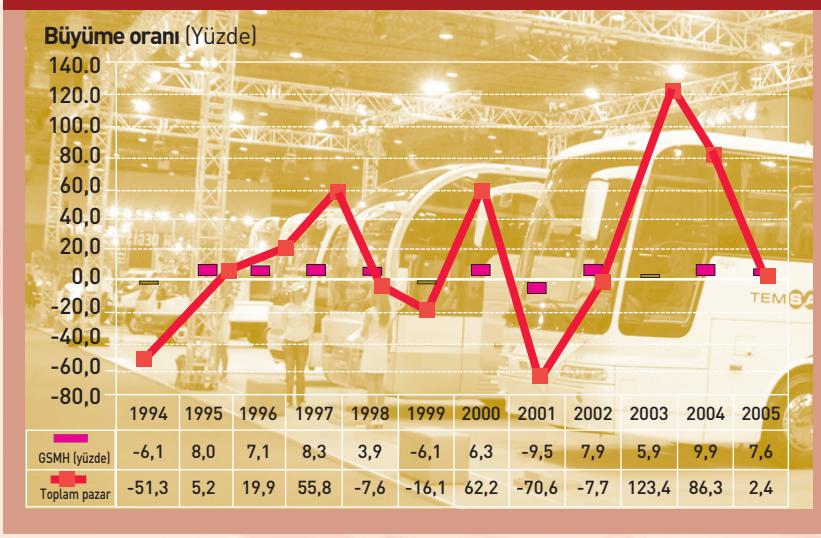
Banka faizleri çok önemli. Otomotiv satışlarının yüzde 70'i banka kredisiyle gerçekleşiyor. Banka kredileri inme eğilimi gösterirse, otomobil satışları daha da artar.

Sektör küreselleşmeyi tam yaşıyor. Şirketlerin ulusal niteliğinden çok uluslararası oluşu söz konusu. Birbirleriyle de ortaklar. Türkiye ise otomobil markası olmadan, otomotivde küreselleşmeyi yaşayan bir ülke. Bunlarla beraber değerlendirirsek, sektörü nasıl değerlendirirsiniz?

Artık yerli, ithal ayrımı yapmamak lazım. Türkiye'de bulunanlar dünyanın sayılı markaları. Türk markası zaten doğru dürüst oluşturulamamıştı. Belirli isimler vardı bunlar da kayboldu. Bir de dünyada birleşmeler çok oldu, otomotiv sektöründe. Ar-Ge'ye otomotivde büyük masraflar yapılır. Birleşmeler çok olunca, onlar ortadan kalktı. Kalkınca da otomobil fiyatları belli bir baza oturdu. Burada her türlü otomobil imal ediliyor. Yalnız Türkiye'nin bir şanssızlığı, çeşit azlığı… Bazı otomobil firmaları Türkiye'ye yatırım yapmak istiyorlar, bazıları dışarı kaçtı. Bunlara da gerekli taviz verilerek, Türkiye'nin otomotivde üs olmasını sağlamalıyız. Otomotivdeki istihdam da çok adetlere yayılıyor. Yan sanayisiyle, servisiyle, satış sonrası hizmetleriyle, bayağı bir çalışan kitle oluşturuyor. Ayrıca otomotiv yan sanayimiz hakikaten, örnek sektörlerden bir tanesi. Bunun da fazla imalat ve satış imkanları var.



Otomotiv pazarı ve ekonomik büyüme ilişkisi



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
GSMH (yüzde)	-6,1	8,0	7,1	8,3	3,9	-6,1	6,3	-9,5	7,9	5,9	9,9	7,6
Toplam pazar	-51,3	5,2	19,9	55,8	-7,6	-16,1	62,2	-70,6	-7,7	123,4	86,3	2,4

Türkiye, bazı sektörlerde Çin mallarından rahatsız. Otomotiv sektörü de ülkemiz için çok önemli. Siz oldukça cesaretli bir iddia ile otomotiv sektörünü etkileyebilecek bir girişim içindesiniz. Çin'den otomobil ithal edeceksiniz. Bunu bize değerlendirebilir misiniz?

Bizim gayemiz, Türkiye'ye bir yatırım çekebilir miyiz diye…

Bizler satış yapacağınız konusunda bilgi sahibiyiz? Yatırım derken neyi kastediyorsunuz?

Önce satış, ileride de imalat. Üretim konusunda Çinliler'in kendileri de açıkladılar. Türkiye, otomotiv üssü olma yolunda yürüyor. Çin de gelsin, başkası da gelsin… Çin'in de Avrupa'ya açılmasındaki en yakın tercihi Türkiye.

Avrupa'yı hedeflemek için mi Türkiye'ye yatırım yapıyorlar?

Hedef Avrupa pazarı. Elbette ki iç pazara da otomobil pazarlanacak. Biliyorsunuz bütün ürettiğimiz otomobil markaları evvela iç pazarda iş yaptı, şimdi bütün dünyaya ihracat yapıyor. Onların gayesi de iç pazara da belli bir sayıda vermek, ağırlık olarak da dışarıya ihracat etmek. Bir de Türkiye'deki yan sanayii bayağı incelediler. Halen de incelemeleri devam ediyor. Türkiye'deki yan sanayinin iyi olması Türkiye'yi cazip hale getiriyor, yatırım yönünden. Çin'den zor olan bazı şeyleri Türkiye'de yatırım yaparak, Avrupa'ya göndermek amacındalar. Bu yaptıkları mamüller de dünya standartları içinde. Yani öyledir yok böyledir değil. Ufak tefek tenkitler olur.

Türkiye'den giden mallar aranıyor da isteniyor da. Çünkü buradan giden otomobillerden görüyorlar. İhracat bayağı sevindirici. Bence ihracat çok da az, daha fazla yapılması lazım. Türkiye'nin burada, bu sektöre çok sahip çıkması lazım. Beş tane daha otomobil fabrikası kurulsa, iç pazarda da dış pazarda da ona göre satış olacak...

Yatırım yönüyle sizin bir girişiminiz var mı? Çin'den gelip size proje mi sundular?

Onlar da bütün dünya çapında çalıştıkları için, otomotiv altyapımızı incelediler. Türkiye'yi çok iyi görüyorlar. Hatta biz önümüzdeki günlerde



→ Fotoğraflar: Hüseyin ALSANCAK

de buradan oraya başka mallar sevkedeceğiz. Otomobil alacağız ama vereceğimiz de var. Çalışmalarımız sürüyor, bitsin ondan sonra açıklarız.

Bazı otomotiv markaları Türkiye'ye yatırım söylentileriyle, Avrupa'da daha güçlü pazarlık yaptıkları şeklinde görüşler de var. Sizin girişiminizde de bu gibi bir durum olabilir mi?

Biz de biraz daha fazla taviz verseydik, bizde kalırdı. Gerçi, tavizin sonu yoktur da, ben bazen diyorum ki, Türkiye'mizin menfaatine, personel çalıştırsın, işçi çalıştırsın, yeter ki yatırım yapılsın. SSK'sını ödesin düzgün, yeter. Yeter ki belli miktarda insan çalıştırsın. Niye? Çünkü şu anda işsizlik Türkiye'nin baş sorunlarından bir tanesi de ondan. Onun için burada, kim ne yaparsa yaparsın, başkası bir mi teşvik veriyor, biz iki verelim Türkiye olarak. Yapıldıktan sonra bunun sökülüp gitme şansı yok, ilelebet devam edecek. O bakımdan o kaçırılan fabrikalar Türkiye'nin kaybı, bundan sonra gelecek fabrikalara sahip çıkmak lazım. Yaptırmak için ne taviz vermek gerekiyorsa vermek lazım.

Kurulan bazı yan sanayi fabrikaları belli kapasitelerle kuruluyor. Halen orada kapasite boş. Bunlar ne kadar fazla imalat yapıp, satarsa o kadar ucuza malolacak. Bu potansiyelleri de değerlendirmek lazım. Onun için kim olursa olsun, hangi konu olursa olsun taviz verilecek... Yeter ki adam çalıştırsın...

2007 yılı için yeni muafiyetler bekliyorsunuz. Bu konuda açıklamalarınız oldu. Nedir bunun içeriği, biraz detaylı bilgi verebilir misiniz?

Biliyorsunuz, valiliklerde eskiden tahditler vardı. Şimdi grup muafiyeti var. Bayiinin, şartlarını yerine getirerek aynı serviste hizmet yapma şansı var. Çünkü her markanın kendine göre özellikleri var, istekleri var. Satacak kişiler bu istekleri yerine getirmesi halinde, bayiler de alacaklardır, servis de ona göre olacaktır. Dışarıdan muadil parça kullanma şansı var. Yani, bu düzenlemeler tüketicinin ve bayinin menfaatine olan bir uygulama. Zaten 2010'da bu sona eriyor, bundan sonra ne yapılacağı belli değil. 2010'dan sonra dengeler değişecek, o zaman ne yapılacak daha konuşulmuyor.

Anadolu'daki bayilikler için özel bir mesajınız var mı?

Sektörümüzün sorunları var. En önemli sorun, vergi sorunu var. Yarın kaldırılsın istemiyoruz ama bunun AB'ye uyum süreci içinde yavaş yavaş aşağıya çekilmesi lazım. Sektörümüzde çok fazla istihdam var, bunun daha da artırılması için iç piyasaya daha çok mal satmamız lazım.

Bizim sektörün, devletimizin gözbebeği olan sektörü durumunda olması lazım, otomotiv sektörüne sahip çıkılması lazım. Sorunlarını kısa yoldan çözmesi gerekir. Bunlar hallolduğu zaman Türkiye ileride bugünkü imalat kapasitesini daha da katlayarak imalat yapma şansına, fabrikalarını büyütme imkanına kavuşur, bunun şartları var.

Çözümlerde hızlı davranmak lazım. Çünkü ekonominin ufacık bir dalgalanmasından ilk etkilenen sektör bizim sektörümüz. Günlük etkileniyoruz.

Dikkat ederseniz son dört senedir otomobil fiyatları hiç yükselmedi, hep indi aşağıya. Niye? Bir sürü şey sayabiliriz. Bugünkü şartlarda ben otomotiv sektörünün kâr ettiğini zannetmiyorum. Dünyanın çeşitli yerlerinde satışta gerilemeler de var.

Bir de Türkiye'de eski bir otomobil parkı var. Hepsi yenilenmedi. Bunun için, iki yıl önce hurda indirimi uygulaması çıkmıştı, otomobil satışlarına büyük katkı sağladı. Belli bir duraklama vardı, bu indirimle 200 binin üzerinde otomobil satıldı. Tekrar bunun gündeme gelmesi söz konusu...

Bu konuda çalışmalarınız var mı?

Var. Mesela, çevreyi az kirletenden az vergi alınsın diyoruz. Bu çok önemli bir şey, bunu Çevre Bakanlığı'na da rapor halinde sunduk. Bir de hurda indirimini 20 yaştan, 18 yaşa, 15 belki olabilir, hem otomotiv sektörüne, hem çevreye faydası olabilir. Bir de biliyorsunuz, araç muayene istasyonları konusu henüz çözülmedi, otomobillerin doğru dürüst kontrolü yapılmıyor.

Ticari araçta da son dönemlerde bir atak var. Bunu değerlendirebilir misiniz?

Geçen döneme göre yok artık. Tabii ticaret erbabının diğer vasıtaları talep etmesi, demek ki iş imkanlarının daha çok açıldığını gösteriyor. Onun için de bunların çok çeşitleri çıktı. Aklın alamayacağı şekilde çeşitler var. Bunun devam etmesi gerekiyor.