

Doç. Dr. ADEM ŞAHİN
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Müşteşarı

Ekonominin lokomotifi: Otomotiv sektörü

Dünyaya açılan ülkemiz ekonomisi ve Türk şirketleri, küreselleşen ekonomi ortamında söz sahibi olabilmek ve mücadele edebilmek için kendi markalarını oluşturmalı, hatta lisans verebilmeli ve isim hakkını satabilmelidir

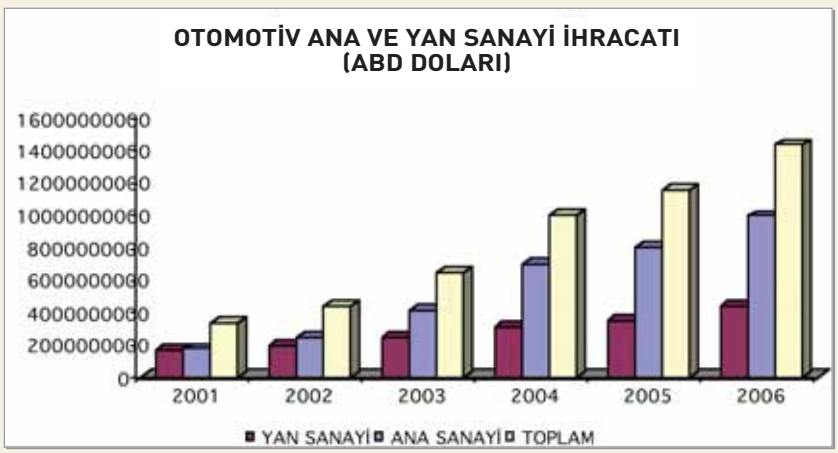
Diğer sektörler ile yakın ilişkisi nedeniyle, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin sürükleyicisi konumunda olan otomotiv sektöründe; küresel anlamda ciddi bir rekabet süreci yaşanmakta olup, dünya ölçeğinde sürdürülebilir bir rekabetçi yapıya sahip olmanın önemi büyüktür. Bu nedenle sektör, geleceği gören vizyoner bir bakış açısına, evrensel düşünebilme yeteneğine, değişime açık ve kolay adaptasyon sağlayabilecek bir yapıya sahip olmalıdır. Ayrıca, teknolojik yeniliğe, pazarın isteklerine ve müşteri memnuniyetine önem veren bir otomotiv sektörü, uluslararası pazarlarda ciddi bir rekabet avantajı sağlayacaktır.

Nitekim, 2005 yılında olduğu gibi, 2006 yılı da dünyada otomotiv talebinin arttığı bir yıl olmuştur. 2006 yılında 60 ülkede 50 milyonu otomobil olmak üzere toplam 69,5 milyon adet üretim gerçekleşmiştir. Üretimin yüzde 80'i, beş sanayileşmiş ülkedeki on küresel firma tarafından yapılmıştır. Bu firmaların, Türkiye'de de yatırımı bulunmakta veya yeni yatırımlar için çalışmalar yürütmektedirler.

Ülkemiz, otomotiv üretimine baktığımızda ise; üretimde sürekli bir artış gözlenmekte olup, 2006 yılında bir önceki yıla göre yüzde 12 artışla bir milyon 25 bin adet toplam araç üretimi gerçekleşmiştir. Bu üretimin, 706 bini ihraç edilmiştir. Sektörde ithalatın pazar payı ise yüzde 57 olarak gerçekleşmiştir. Yine sektörün (taşıt araçları ve yan sanayi ile birlikte), 2006 yılında gerçekleştirdiği on dört milyar dolarlık ihracat rakamı ile sektörler sıralamasında ilk sırada yer alması, gelinen nokta açısından oldukça önemlidir. Öte yandan, 2007 yılının ilk iki aylık verileri de bu sürecin devam edeceğini işaret etmesi bakımından sevindiricidir.

Bu arada, dünyada bin kişiye düşen araç sayısı ortalamasının 132 olduğu göz önüne alınacak olur ise ülkemizde bu sayı halen 112 gibi düşük bir seviyededir. En yakın komşularımıza baktığımızda, bu sayı Yunanistan'da 487, Bulgaristan'da ise 355'tir. Dolayısıyla her ne kadar geçen yıl iç pazarda bir daralma gözlense de ülkemizin hâlâ önemli bir pazar yapısına sahip bulunduğu unutulmamalıdır.

Tüm bu gelişmeleri de dikkate alarak, dünyaya açılan ülkemiz ekonomisi ve Türk şirketleri, küreselleşen ekonomi ortamında söz sahibi olabilmek ve mücadele edebilmek için kendi markalarını oluşturmalı, hatta lisans verebilmeli ve isim hakkını satabilmelidir. Bu aşamaya gelebilmek elbette biraz zaman alacaktır. Ancak, ülkemiz ekonomisinin ve sektörün yakaladığı ivmenin; AR-GE ve teknolojik yeniliklere yönelmesi bu süreci hızlandıracaktır.



BAKANLIĞIMIZ OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜ DE YAKINDAN İLGİLENDİREN ÖNEMLİ ÇALIŞMALAR YÜRÜTÜYOR

Bilindiği üzere teknik mevzuat, otomotiv sanayinin ve dünya ekonomisinin küreselleşmesi ile uluslararası boyut kazanmıştır. Ülkemizin de içinde olduğu Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Komis-

yonu bünyesinde yürütülen mevzuat çalışmalarına, otomotiv sanayii bulunan ülkelerin neredeyse tamamı taraf olmuştur. Bu konudaki AB mevzuatı da, bahsettiğim mevzuat esas alınarak hazırlanmaktadır. Bu mevzuatın teknik gelişmelerden dolayı dinamik yapıda olması nedeniyle, güncelleştirme çalışmaları da titizlikle takip edilerek ilgili mevzuat zamanında revize edilmektedir.

Öte yandan, ülkemize ithal edilecek araçlar, Bakanlığımızca uygulanan teknik mevzuat çerçevesinde, AB normlarına uygun olmalıdır.



Ayrıca, AB ülkelerinde ve gelişmiş ülkelerin pazarına da girmiş olması tercih edilmektedir. Nitekim, ülkemizde piyasa gözetimi ve denetim ile periyodik muayene sistemleri, henüz AB'deki gibi gerektiği şekilde oluşturulamadığından, bu ülkelerin pazarına girmemiş olan araçların denetimlerinin tam olarak yapıldığını söylemek mümkün değildir. Dolayısıyla, ülkemiz normlarına uygun olamayan bu tür araçlar, tüketicinin mağduriyetine neden olduğundan, belgelendirilmelerinde daha hassas davranılmaktadır.

Yine, ülkemizde otomobil, hafif ticari araç, minibüs, otobüs, kamyon ve çekici gibi motorlu araçlar ile bunların yedek parçaları; tüketicilere, üreticilerin ve ithalatçıların yetkili satıcılarının oluşturduğu dağıtım ağları kanalıyla ulaşmaktadır.

Söz konusu motorlu araçların güvenli ve düzgün biçimde çalışması için gerekli olan bakım ve onarım hizmetleri de yine sağlayıcılar tarafından kurulan yetkili servis ağıyla tüketicilere sunulmaktadır. Satış ve servis ağını üretici ve ithalatçıların kurması, özellikle maliyetin yüksekliği, tüketicilerle ilişki kurmada yerel teşebbüslerin başarısı, stok giderlerinin yeniden satıcıyla paylaşılması gibi nedenlerle, soğuk bakılmakta ve dikey bütünleşmeye gitmekten kaçınılmaktadır.

Bu yüzden, üretici ve ithalatçılar satış ve servis ağlarını, büyük bir çoğunlukla mülkiyet bağlarının bulunmadığı dağıtıcı ve servislerle yaptıkları yetkili satıcılık ve yetkili servis anlaşmalarıyla sağlamaktadır.

Nitekim, Bakanlığımız tüketicinin korunması amacıyla, "Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında Tebliğ" çerçevesinde, üreticilerden ve ithalatçılardan standartlara uygun servislerin kurulmasını mecbur tutmaktadır. Otobüs, kamyon, kamyonet gibi araçların bakım ve onarımı için en az yedi coğrafi bölgeye dağılmış on dört adet TS 12047 Standardına uygun yetkili servis ve TS 8986 Standardına uygun altı adet ayrı coğrafi bölgeye dağılmış tamirhane olmak üzere toplam 20 servis şartı aranmaktadır.

AB GRUP MUAFİYET TEBLİĞİ 2007 YILI BAŞINDA YÜRÜRLÜĞE GİRDİ

Bunun dışında otomotiv sektöründe, Türkiye'nin, AB'ye uyum sürecinde yapması gereken düzenlemeler kapsamında ve rekabetin korunması mevzuatı çerçevesindeki AB Grup Muafiyeti Tebliği, 1 Ocak 2007 tarihi itibariyle yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Tebliğ özetle; bir markanın yetkili bayisi, showroomunda, rakip firmaların otomobillerini de satabileceği, bağımsız tamirciler, yetkili servislerle rekabet edebilmek için orijinal yedek parça temin edilmesine imkan sağlamaktadır. Diğer bir deyişle, Türkiye'deki motorlu araçlar sanayi ve ticareti, Türkiye, AB Tek Pazarı Üyesi olmadan, tek pazar şartlarına aynen uymuş bulunmaktadır.

Sonuç itibariyle; Bakanlığımız, otomotiv sektörünün sorunlarına hassasiyetle yaklaşan, her zaman sektörü kollayan ve ticareti kolaylaştıran; bu arada, AB'ye tam üyelik yolundaki yükümlüklerimizi de göz ardı etmeyen bir politika ve yapı içerisinde çalışmaktadır. Bunu yaparken, ODD, OSD, TAYSAD VE OYDER gibi sektörü temsil eden derneklerin görüşlerini dikkate alarak, genel ekonomik dengelere zarar vermeden, esnek yapıda ve sektör odaklı çözümlere gitmektedir.

Dolayısıyla, Bakanlık olarak, sanayinin lokomotifi durumunda olan otomotiv sektörümüz için her türlü desteği vereceğimizden kimsenin kuşkusu olmamalıdır.

Kaynak: OSD Dış Ticaret Verileri

Bakanlığımız tüketicinin korunması amacıyla, **"Sanayi Mallarının Satış Sonrası Hizmetleri Hakkında Tebliğ"** çerçevesinde, üreticilerden ve ithalatçılardan standartlara uygun servislerin kurulmasını mecbur tutmaktadır