

OTONOMİ özel

YERLİ OTOMOBİL MİLLİ DAVA

50 yılı aşkın birikimiyle Türk otomotiv sektörünün; tasarımı, lisansı, teknolojisi ile Türkiye'nin tamamen kendine ait yerli-millî otomobili üretmesine yönelik çalışmalar bir süredir hükümetin gündeminde, bu konuda yoğun, kapsamlı ve geniş katımlı çalışmalar yürütülüyor. Dünyada otomotiv üretiminde ilk 20'de yer alan Türkiye'nin teknolojik bilgi birikimi, kendi mühendis, teknisyen ve işçi kadrosu ile kendi otomobilini üretmesi "millî dava" olarak görülüyor. Otonomi Dergi olarak biz de bu sayıda yerli/millî otomobil konusunu mercek altına aldık.

Otomotiv sektörü; üretimi, istihdamı, ihracatı, yarattığı katma değer ve genel ekonomi üzerindeki dinamik etkileriyle, inşaatla birlikte büyümenin iki lokomotifinden biri... Yıllık verilere baktığımızda otomotiv Türkiye ekonomisindeki önemi ve öncü rolü net biçimde göze çarpıyor. Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) verilerine göre 2016 yılında toplam taşıt üretimi önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 9,4 artarak 1 milyon 485 bin 927 adede ulaştı. Bu kapsamda otomobil üretimi yüzde 20,2 artışla 950 bin 888 adet düzeyinde gerçekleşti. Sıfır otomotiv pazarı ise 756 bin 938 adedi otomobil olmak üzere toplam 1 milyon 7 bin 857 adet olarak gerçekleşti. 2016 yılında 745 bin 709 adedi otomobil olmak üzere, toplam üretimin yüzde 77'sini oluşturan 1 milyon 141 bin adet taşıt ihraç edildi. Otomotiv, 2016 yılında toplam 24,3 milyar dolarla ihracat şampiyonu olmaya devam etti. Otomotiv sanayi ihracatı, 2016 yılında yüzde 16,8 pay ile ihracat sıralamasında ilk sıradaki yerini korudu.

Türkiye, dünyada ilk 20'de

Uluslararası Otomotiv Sanayicileri Birliği (OICA) verilerine göre 2016 yılında dünyada 72.1 milyon otomobil üretilirken, Türkiye listede 17. sırada yer aldı ve dünya yıllık üretiminin yüzde 1,3'ünü gerçekleştirdi.

Ülkemizde 11 milyona yakın otomobil olmak üzere 21 milyona yakın motorlu kara taşıtı bulunuyor. Kara yollarımızda dünyanın tüm bilinen markalarını görmek mümkün. Bu araçların da önemli bir bölümü Türk mühendisi ve işçisinin beyin ve kol gücü ile bizzat ülkemizdeki tesislerde üretiliyor. Bunların önemli bir bölümü de ihraç ediliyor ve ülke ekonomisine önemli bir döviz girdisi sağlıyor.

"Yerli" otomobil konusu, bir süredir kamu ve özel sektörü ile tüm Türkiye'nin gündeminde. Yerli marka otomobil projesi, sadece yerli marka olmaktan öte, otomotiv teknolojisi ile ilgili tüm unsurları kapsayan bir "Teknoloji Geliştirme Platformu" olarak düşünülüyor. Bu konuda Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı öncülüğünde ilgili kurum ve kuruluşlarca hummalı bir çalışma yürütülüyor.

Cumhurbaşkanı'nın çağrısı

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın, geçtiğimiz günlerde yerli otomobil konusunda iş dünyasına yaptığı çağrı da güçlü bir yankı buldu. TOBB'un 73'üncü Olağan Genel Kurulunda konuşan Erdoğan, montajcılığın Türk milletine yakışmadığını belirterek, "Gelin şu yerli yüzde yüz üretimi olan otomobilimizi

TOBB camiası içerisinde çıkartalım. TOBB, kendi çatısı altında yüzde yüz yerli otomobilini Made in Turkey olarak çıkartsın" dedi..

Cumhurbaşkanı'nın çağrısına TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu'dan "Biz bunu yaparız. Siz yeter ki yanımızda olun" yanıtı geldi. TOBB yerli otomobil için kendi bünyesinde harekete geçti.

MAFED: "Biz de varız"

Türkiye'de ikinci el otomotiv sektörünün çatı kuruluşu Motorlu Araç Satıcıları Derneği de bu çağrıya katıldı. MAFED'in yanı sıra Başkan Otomobilcileri Derneği (BOD) ve Ankara'da kurulan Avrupa ve Ortadoğu'nun en büyük otomotiv ticaret ve yaşam merkezi OTONOMİ'nin de Yönetim Kurulu Başkanı olan Aydın Erkoç, yerli otomobil konusunda yaptığı açıklama ile "Biz de varız" dedi. Erkoç, Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın bu konuda başlattığı girişimi takdir ve heyecanla karşıladıklarını, hükümetin çalışmalarını yürekten desteklediklerini belirterek, "Tüm ikinci el camia olarak Sayın Cumhurbaşkanımızın davetine icabet ediyoruz, bu konuda bize verilecek her türlü görevi hazır olduğumuzu açıklıyoruz" dedi.

Türkiye'yi özel bir konuma taşıyacak

Türkiye'de otomotiv sektörünün temelleri 1960'lara uzanıyor. Son yıllarda hızlı bir gelişim gösteren Türk otomotiv sektöründe ciddi bir teknolojik birikim, üretim kapasitesi ve önemli bir pazar büyüklüğü olduğu dik-kati çekiyor.

50 yılı aşan teknolojik birikime ve mühendisi, tasarımcısı, teknisyeni, işçisiyle bu alanda iyi yetişmiş bir işgücüne sahip Türk otomotiv sektörünün, tasarımı, lisansı, teknolojisi tamamen kendine ait yerli-millî otomobilini yapacak bilgi birikimine, mühendis, teknisyen, işçi kadrosuna sahip olduğu hakim görüş. Bu alanda yapılacak

tüm çalışmalar ülkemizi dünya otomotiv sanayiinde özel bir konuma ulaştırabilecek potansiyele sahip bulunuyor. Dünya pazarında tercih edilebilir ve rekabetçi araçlar üretilebilir, aynı zamanda bu araçların parçalarını üretecek yerli tedarik sanayimizi de önemli bir yere taşıyacak.

OTONOMİ Dergi'nin bu sayısında, yerli otomobil konusunu ele aldık, bu konuda geline aşama; bundan sonra hükümet, iş dünyası, üniversiteler ve ilgili kurum ve kuruluşların yürüteceği çalışmalar, kamu ve özel sektörün işbirliği ve yapılması gerekenleri masaya yatırdık. Bu çerçevede; ilgili kesimlerin yetkilileri ile görüşerek, bu yöndeki sorulara yanıt aradık.

**Yerli Otomobil
Konusunda Bilim,
Sanayi ve Teknoloji
Bakanlığı öncülüğünde
ilgili kurum ve
kuruluşlarca
hummalı bir çalışma
yürütülüyor.**



BAKAN ÖZLÜ: “YERLİ OTOMOBİLDE İLK VERSİYON ELEKTRİKLİ OLACAK”

Yerli otomobil konusunda önemli açıklamalarda bulunan Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü, yerli otomobilin ilk versiyonunun elektrikli olacağını ve 2019’da yerli otomobili Türk halkının onayına sunmayı istediklerini ifade ederek, şu bilgileri verdi:

Otomotiv sektörünün, Türkiye ekonomisindeki yeri ve önemini hepimiz çok iyi biliyoruz.

Otomotivin, sanayileşmede öncü ve sürükleyici bir sektör olduğu her zaman söylenir. Ancak otomotiv, yeni teknolojiler konusunda da öncü bir sektördür. Bugün hayatımıza girmiş olan birçok teknolojinin ilk uygulama alanı otomotivdir.

Günümüzde, otomotiv sektöründe üzerinde en çok durulan sensör teknolojileri, otonom araç sistemleri, Nesnelerin İnterneti gibi alanlarda, yarın hayatımızın her alanına dokunan teknolojiler olacak. Dördüncü sanayi devrimi diye isimlendirilen sürecin pratik hayatımızda ilk yansımalarını otomotiv sektöründe görüyoruz ve göreceğiz.

Dünyanın en büyük 10 ekonomisi içinde yer almayı hedefleyen Türkiye, otomobilde de kendi markasını oluşturmak üzere kararını vermiş bulunmaktadır. Aslında Türkiye otomobil yapacak teknolojiye, bilgiye ve altyapıya sahip bir ülke. Bunu ürettiği ve dünyaya ihraç ettiği otomobillerle de gösteriyor.

Otomotiv sektöründe hemen her yıl yeni rekorlara imza atıyoruz. Rakamlara bakıldığında 2016 yılı otomotiv sanayimiz için rekorlar yılı olarak gerçekleşmiş olup, toplam üretimde dünya genelinde 1 sıra atlayarak 14’üncülüğe yükseldik. Bununla birlikte, günümüzde otomotiv sanayimizin üretim kapasitesi yaklaşık 1,9 milyon adet olup, bu kapasitenin yaklaşık 1,6 milyonu çoğu yerel ortaklı küresel markalara ait bulunmaktadır. Ancak burada önemli olan Türkiye’nin kendi markasını üretmesidir.

Pazara giriş için en uygun zaman

Dünya otomotivinde yaşanan dönüşüm süreci de dikkate alındığında bu pazara girmek için en iyi zamanın şimdi olduğu görülüyor.

Göreve geldiğimizden itibaren yaptığımız çalışmalarda ilk olarak iş modelini değiştirdik. Yerli marka otomobili devletin desteğinde ama özel sektörün öncülüğünde bir model ile üretmeyi hedefliyoruz. Bu konuda son olarak sayın cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan’ın yaptığı çağrıya olumlu cevap veren TOBB yönetimi ile birlikte, süreçte yeni bir döneme girdik. Önce TOBB Başkanımız Sn. Rifat Hisarcıklıoğlu ile görüştük. Yapacağımız çalışma ile ilgili yol haritamızı belirledik. Şimdi görüşmelerimiz devam ediyor. İnşallah en kısa sürede özel sektör öncülüğünde ve yüzde 49’a kadar devlet desteği verebileceğimiz bir model üzerinde çalışıyoruz. Bu konuda özel sektörden bir veya birkaç firmanın birleşmesi ile bir konsorsiyum oluşturmayı hedefliyoruz. Bunu belirledikten sonra bu yıl içerisinde bu konsorsiyumun imzalarını atmayı amaçlıyoruz. İmzaların atılmasının ardından 2019’da yerli otomobili Türk halkının onayına sunmayı istiyoruz.

Biz dünya pazarlarına da hitap edebilecek bir yerli otomobil markası oluşturmayı çok önemsiyoruz. Bunu da inşallah, özel sektörümüzün öncülüğünde kamunun da desteğiyle başaracağız.

Öncelik elektrikli

Yerli otomobilde bizim de ilk önceliğimiz elektrikli olacak. Çünkü içten yanmalı motor teknolojisinin ömrü artık sınırlı görünüyor. Elektrikli ve hibrid araçlar, özellikle gelişmiş ülkelerde hızla yaygınlık kazanıyor. Alternatif yakıt teknolojileriyle ilgili çok sayıda Ar-Ge projesi yapılıyor. Otonom Araçlar ve İleri Güvenlik Sistemleri, Akıllı Şehirlerde Akıllı Hareketlilik, Yeni Malzeme Teknikleri ve Farklı Araç Konseptleri gibi alanlar, sektörün geleceğini tayin edecek. Bu alanlarda fark sağlayabilen firmalar ve ülkeler, rekabet yarışında öne çıkacaklar.

OTONOMİ özel



YERLİ OTO 2019'DA
GÖRÜCÜYE ÇIKIYOR

34 OTONOMİ

Ankara Ticaret Odası Başkanı
Gürsel BARAN

“YERLİ OTOMOBİL EKONOMİDEKİ DÖNÜŞÜMÜN SİMGESİ HALİNE GELECEKTİR”

■ Yerli otomobil konusu ve bu yöndeki çalışmalar hakkında ne düşünüyorsunuz?

Yerli otomobil konusu daha önce de pek çok defalar ülkemizin gündemine geldi ancak bir türlü hayata geçirilemedi. Biliyorsunuz, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan, bu konuda iş dünyasına çağrıda bulundu. Ortaya konan bu liderlik hepimiz için birmotivasyondur, destektir. Bugün Türk sermayesi, dünya çapında çok başarılı çalışmalara imza atıyor. Son yıllarda milli savunma sanayiinde büyük ilerleme kaydettik. Dünyada bir savaş gemisini milli olarak tasarlayan, inşa eden ve idamesini gerçekleştirebilen 10 ülke arasında yer alıyoruz. Malezya, Bahreyn, Tanzanya, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Mısır, Gürcistan, Pakistan, Türkmenistan, Nijerya, Norveç ve Romanya'ya çeşitli tip ve boyutlarda 165 adet gemi veya bot ihracatı yaptık. Bunlar çok büyük başarılar. Bilginin hızlı bir şekilde yayıldığı ve bilgiye ulaşmanın kolaylaştığı bir yüzyılda yaşıyoruz. Bu yüzyılda bırakın yerli otomobili uçak gemisi bile Türkiye için hayal değildir.

■ Yerli otomobil ile ilgili çalışmalarda sizce nasıl bir yol izlenmeli, nelere dikkat edilmeli?

Yerli otomobil üretiminde izlenecek yolun adı bana göre imecedir. İmece usulü bize has bir kültürel değer. Genellikle kırsal bölgelerimizde, birçok kişi toplanıp bir kişinin tarlasını sürmek, ekimini biçmek, harmanını kaldırmak, mısırını, fındığını toplamak gibi işleri elbirliğiyle yapar. Bu güzel gelenek köylerimizde halen devam ediyor. Türkiye'nin yerli otomobil hayalini gerçekleştirmek için de öz kültürümüze dönerek imece usulü ile bu işi yapalım. Yani görev paylaşımı yapalım. Üretim merkezleri birden çok bölgeye yayılarak hem risk hem de fayda paylaşılabilir. Herkes en iyi ve avantajlı olduğu konuda katkı sağlayabilir. Böylece bu proje hepimize malolur, hepimiz sahiplenir, elbirliği ile hayata geçiririz.

■ Sizin bireysel ve kurumsal olarak bu çalışmalara varsa katkılarınızı ya da katkı vermeyi düşünüp düşünmediğinizi öğrenebilir miyiz?

Biz Ankara olarak yerli otomobilin araştırma geliştirme ve yedek parça üretimine talibiz. Üniversiteleri, 8 teknokenti, 11 organize sanayi bölgesi, 29 Ar-Ge merkezi ile Ankara, yerli otomobilin araştırma geliştirme çalışmalarını yapabilecek kapasiteye sahip. Ülkemizde faaliyet gösteren 51 teknokentin yaptığı ihracat Ekim 2016 itibarıyla 2,4 milyar dolara ulaştı. Söz konusu ihracat tutarının 2,3 milyar dolarını 10 teknokent gerçekleştirdi. Bu 10 teknokentin 4'ü Ankara'da faaliyet gösteriyor. Bu ihracatta ikinci sırada yer alan ODTÜ, Türkiye'nin ilk ve en yenilikçi teknokenti. Bir otomobil yaklaşık 3 bin ile 10 bin parçanın birleşiminden oluşuyor. OSTİM Organize Sanayi Bölgesi ve diğer sanayi bölgelerimiz ihtiyaç duyulan tüm parçaları

rahatlıkla üretebilir. Bugün bu sanayi bölgeleri, sadece Ankara'nın ve Türkiye'nin değil dünyanın en büyük organize sanayi bölgeleri arasında. Türkiye'nin yüzde 100 yerli ilk otomobilini üretmek için gerekli tüm imkânlarla sahip olan bu sanayi bölgelerinde motordan şanzımana, kaportadan tasarıma kadar bütün otomobil aksamaları yerli firmalar tarafından gerçekleştirilebilir. Ankara'nın sanayi bölgeleri bu anlamda rüştünü ispat etti. Savunma sanayi başta olmak üzere birçok konuda çalışmalar yapıyor ve yurt dışına ihracat yapıyorlar. Ankara olarak nitelikli iş gücü ihtiyacını da karşılayabiliriz. Ankara Ticaret Odası olarak yerli otomobil üretimi konusunda misyon üstlenmeye hazırız. Hazırız çünkü Ankara'nın ekonomisini daha ileriye taşımak için katma değeri yüksek, teknolojik türlerin önem arz ediyor.

■ Mevcut kapasite ve yürütülen çalışmalarla size göre ilk yerli otomobil ne zaman yollarda olacak?

Bugün harekete geçerse, inanırsak, devlet de yanımızda olursa 2 yıl içinde yüzde 100 yerli ilk Türk otomobili yollarda olur.

■ Sizce yerli otomobilin, ulusal ekonomiyi etkileri neler olacaktır?

Otomobil ve hafif ticari araç ithalatına yılda 10 milyar doların üzerinde para ödüyüz. Yerli otomobil üretirsek bu paranın büyük bölümü cebimizde kalır. Türkiye'nin büyümesini sürdürmesi ve işgücüne istihdam imkânı sağlayabilmesi için katma değeri yüksek alanlarda üretim ekonomisine geçmesi gerekiyor. Yerli otomobil ekonomideki dönüşümün simgesi haline gelecektir. Her ne kadar otomotiv sanayii Marmara Bölgesi'nde yoğunlaşmış ise de İç Anadolu Bölgesi de otomotiv sanayisi için önem arz eden bir durumda. Ankara'da TAI, ASELSAN, HAVELSAN, ROKETSAN, TUSAŞ gibi pek çok savunma sanayi kuruluşu, MAN fabrikası, **Yığıt Akü** Fabrikası, Türk Traktör Fabrikası, Konya'daki motor ve traktör üreten TÜMOSAN, Aksaray'daki Mercedes Fabrikası ve Eskişehir'deki rulman fabrikası gibi kuruluşlar bölgemizin böyle bir yatırıma uygun olduğunu ortaya koyuyor. Türkiye'nin bütün ekonomik faaliyetlerinin Marmara Bölgesi'nde yoğunlaşması yerine bütün bölgelerin birbirleriyle entegre bir şekilde ekonomik faaliyet yürütmesi, ülkemizin 2023 hedefleri ile 2053 ve 2071 vizyonuna da katkıda bulunacaktır.

Yabancı firmalar işçilik kaliteli ve ucuz olduğu için Türkiye'yi üretim üssü olarak kullanıyor. Arabanın motoru, şanzımanı, elektronik aksamı, hidrolik sistemleri dışarıdan geliyor. Biz sadece monte ediyoruz. Montajcılık, kaportacılık Türkiye'ye yakışmıyor. Milli bir strateji ile kendi otomobilimizi üretebiliriz. Biz zamanlar Türkiye için uçak gemisi yapmak hayalden de öte ütopyaydı. Ama bugün uçak gemisi yapabilecek durumdayız. Yerli otomobil konusunda da farklı görüşler var. Bunun bir hayal olduğu söyleniyor, çok zor olduğu söyleniyor. Türkiye bu işin de üstesinden gelecektir. Biz buna inanıyoruz. Aydınlık geleceğimize, Büyük Türkiye hayalimiz için bu projelere hepimiz el birliği ile destek vermeli, var gücümüzle çalışmalıyız.

OTONOMİ özel

YRD. DOÇ. DR.
VEDAT ÖZTÜRK
AYDIN ÜNİVERSİTESİ“TÜRKİYE
ÇOK
BÜYÜK BİR
OTOMOBİL
PAZARI”

■ Yerli otomobil konusu ve bu yöndeki çalışmalar hakkında ne düşünüyorsunuz?

Yarım yüzyıldan fazla bir süredir gündemde olan yerli otomobil üretimi bu güne kadar gerçekleştirilememiştir. Amatörce bir deneme olan “Devrim” dışında bir çaba olmamıştır. Konu daha sonraki tarihlerde otomobil montaj sanayine doğru kaymış ve ülkemiz büyük bir otomobil montaj sahası olmuştur.

Otomobil üretmek bir montaj bandı üzerinde seri halde montaj yapmak değil, teknolojisini üretmek, projesini yapabilmek demektir. Ülkemizde bu konuda bu konuda çalışma yapan herhangi bir kuruluş yoktur.

■ Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve ilgili diğer kurum ve kuruluşların bu konuda şu ana kadarki çalışmalarını nasıl değerlendiriyorsunuz?

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve öteki ilgili resmi kuruluşların bu konuda şu ana kadarki çalışmaları sınırlıdır. Zaten bu iş onların işi de değildir. Bu kurumların işi gerekli mevzuatı hazırlamak, sanayicilerin önünü açmak ve teşvik etmektir. Asıl iş büyük sanayi gruplarına düşmektedir. Büyük sanayi grupları da daha kolay kazançları bu konuya yatırım yapmaya yeğ tutmaktadır.

■ Yerli otomobil ile ilgili çalışmalarla sizce nasıl bir yol izlenmeli nelere dikkat edilmeli?

Bir üretime başlarken teknoloji transfer etmenin bir sakıncası yoktur. Japonya, G. Kore böyle yaptı. Ancak çok hızlı yerli teknolojiye geçilmesi gerekir. Türkiye otomotiv yan sanayi ve parça üretiminde çok iyi bir yerdedir. Dolayısıyla akıllı politikalarla ucuz yerli teknoloji otomobil üretilebilir. Yeter ki yatırımcılar Ar-Ge’ye ve otomobil teknolojisine yatırım yapmayı göze alsınlar.

■ Sizin bireysel ve kurumsal olarak bu çalışmalara varsa katkılarınızı ya da katkı vermeyi düşünüp düşünmediğinizi öğrenebilir miyiz?

“Türkiye bölgede birçok ülkeye ucuz otomobil ihracatı da yapabilir. Sanayileşmiş ülkelerin 5 otomobil fabrikası, birçok kamyon ve otobüs fabrikası işlettiği ve yaklaşık üç yüz bin aracın ithal edildiği ülkemizde yerli bir otomobil fabrikası olmaması acıdır. Katkısının çok büyük olacağına inancım hala devam etmektedir.”

Bu gün artık otomobil fabrikaları çok büyük teknik ekipleri ve Ar-Ge gruplarını bünyesinde bulundurmaktadır. Yüzlerce mühendis otomotiv teknolojisini geliştirmeye çalışmaktadır. Biz de İstanbul Aydın Üniversitesi olarak bu alanda alt yapı ve destek kurumu durumundayız.

Bünyemizde Anadolu Bil Meslek Yüksek Okulu’na bağlı Motorlu Araçlar ve Ulaştırma Teknolojileri bölümünde ve Mühendislik Fakültesi, Makine Mühendisliği bölümünde otomotiv teknolojisi ve otomotiv mühendisliği eğitimi vermekteyiz.

Ayrıca, üniversitemizin Kuluçka Merkezi’nde ve Technocenter’da bu konularda Ar-Ge çalışması yapmayı düşünen sanayi kuruluşlarıyla da her türlü işbirliği yürütmeye de hazırız.

■ Mevcut kapasite ve yürütülen çalışmalarla size göre ilk yerli otomobil ne zaman yollarda olacak?

Ben, kişisel olarak, ülkemizde bu bilim ve eğitim politikaları ile teknoloji üretmenin çok zor olduğunu düşünüyorum. Ar-Ge’ye, bilime, bilim kuruluşları ile sanayi işbirliğine devlet politikası olarak ağırlık verilmediği sürece gerçek bir yerli otomobili uzun yıllar yollarda göremeyeceğiz.

■ Sizce yerli otomobilin, ulusal ekonomiye etkileri neler olacaktır?

Türkiye çok büyük bir otomobil pazarıdır. Her yıl yaklaşık 1 milyon adet araç satılmaktadır. Bunun %75 ini otomobil oluşturmaktadır. Yerli ve ucuz bir otomobil büyük bir pazar payı alabilir. Bu konuda devlet de üstüne düşen görevi yaparak, %100 yerli bir otomobil halinde vergi yükünü hafiflete-

rek bu pazar payının artmasına destek olabilir. Ayrıca, Türkiye bölgede birçok ülkeye ucuz otomobil ihracatı da yapabilir. Sanayileşmiş ülkelerin 5 otomobil fabrikası, birçok kamyon ve otobüs fabrikası işlettiği ve yaklaşık üç yüz bin aracın ithal edildiği ülkemizde yerli bir otomobil fabrikası olmaması acıdır. Katkısının çok büyük olacağına inancım hala devam etmektedir.



ÇELİK MOTOR GENEL MÜDÜRÜ
ÖZGÜR MARAŞ

“ASIL KONU TEKNOLOJİYİ GELİŞTİREBİLMEK VE MARKA ALGISI YARATABİLMEK”

■ Yerli otomobil konusu ve bu yöndeki çalışmalar hakkında ne düşünüyorsunuz?

Otomotiv dünyada en önemli endüstrilerinin arasında yer alıyor. O kadar önemli ki; Almanya'nın ARGE harcamalarının yaklaşık üçte biri, Japonya'nın ise dörtte biri sadece bu sektör ile ilgili harcamalardan oluşuyor. Ülke sanayisinin neredeyse temel omurgasını teşkil ettiğini söyleyebiliriz. Bu sektörde alacağımız mesafenin ve yapacağımız yatırımların ülkemizin bütün sanayi kollarının gelişimine ciddi katkı sağlayacağına inanıyorum.

■ Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve ilgili diğer kurum ve kuruluşların bu konuda şu ana kadarki çalışmalarını nasıl değerlendiriyorsunuz?

Vizyoner olduğunu düşünmekle beraber gerekli buluyorum. Türkiye, otomotiv sektöründe önemli üretici ülkelerden biri haline geliyor fakat buradaki asıl konu teknolojiyi geliştirebilmek ve marka algısı yaratabilmek. Markayı yaratmak ve değerli, talep götürür bir marka haline getirmek bugün artık teknolojiyi geliştirmekten neredeyse daha zor ve daha önemli. Bu nedenle günümüzde marka algısının önemi üzerine durulmasının ve marka değerini yükseltmek için özel çalışmalara ağırlık verilmesinin gerekli olduğunu düşünüyorum.

■ Yerli otomobil ile ilgili çalışmalarda sizce nasıl bir yol izlenmeli nelere dikkat edilmeli?

Kısıtlı kaynaklarımızı, petrol dışı yakıtlarla çalışan elektrikli ya da hidrojen yakıt hücreli otomobiller ve otonom sürüşü geliştirme konusunda harcamamızın daha

yararlı olacağını düşünüyorum. Sadece otomobil değil otobüs ve kamyon gibi ticari araçlara da odaklanarak, bu segmentte çok daha hızlı ölçek, karlılık ve sürdürülebilirlik yakalayabiliriz.

■ Sizin bireysel ve kurumsal olarak bu çalışmalara varsa katkılarınızı ya da katkı vermeyi düşünüp düşünmediğinizi öğrenebilir miyiz?

Hızla yükselen marka değerine sahip KIA'dan aldığımız güç ve deneyim ile şirket olarak yapabileceğimiz her türlü katkıyı vermeye hazırız.

■ Mevcut kapasite ve yürütülen çalışmalarla size göre ilk yerli otomobil ne zaman yollarda olacak?

Günümüzde bir Tesla örneği var. Bu soruyu Tesla'nın kuruluşundan önce sorsaydınız en az 10 yıl derdim. Şimdi ise teknoloji transferi ve ortak yatırım imkanlarını, yeni teknolojileri ve paylaşımlarını göz önüne aldığımızda çok daha kısa sürede yapılabileceğine inanıyorum.

■ Sizce yerli otomobilin, ulusal ekonomiye etkileri neler olacaktır?

En önemli etkisi ülkemize birçok konuda teknoloji transferi imkanı sağlayacaktır. Otomobil sektörü ile ilişkili yan sanayilerin gelişimini hızlandıracaktır. Ayrıca ülkemizin dışa bağımlılığını azaltıp, dış ticaret açığının azalmasına da çok önemli katkısı olacaktır. Otomobil dışında bütün üretim sanayilerini de geliştirici etkisinin olacağını düşünüyorum.

“Yerli otomobilin en önemli etkisi ülkemize birçok konuda teknoloji transferi imkanı sağlayacaktır. Otomobil sektörü ile ilişkili yan sanayilerin gelişimini hızlandıracaktır. Ayrıca ülkemizin dışa bağımlılığını azaltıp, dış ticaret açığının azalmasına da çok önemli katkısı olacaktır. Otomobil dışında bütün üretim sanayilerini de geliştirici etkisinin olacağını düşünüyorum.”