Tıkır Tıkır Çalışan Makineler ve Ekonomik Ulusalcılık: Otomobil Sanayii Üzerinden Dersler

İçeriği Yazan: Editör [1] Zaman: Paz, 25/04/2010 - 00:15
Yazar Adı: Prof. Dr. Alkan SOYAK
Yazarın Özgeçmişi: Prof. Dr. (11 Nisan 2006) Marmara Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, İktisat Politikası Ana Bilim Dalı.

Konuya giriş yapma adına nasıl bir cümle kurmam gerektiğini düşünürken imdadıma yine TV yetişti. Birçok ünlü Türk işadamı ve kadını bir tanıtım filminde bir araya gelmişler; "**Tıkır tıkır tıkırdıyorlar**". "**Sanayinin devleri Türkiye'nin makinelerine güveniyor; çünkü Türkiye'nin makineleri Türkiye için tıkır tıkır çalışıyor**" mesajını veriyorlar. "Türkiye'nin makineleri" tıkır tıkır çalışıyormuş, hem de Türkiye için! Milliyet gazetesinde yer alan bir haber ise, ekonomi ağırlıklı Fransız "La Tribune" gazetesinin Renault'nun dördüncü nesil Clio modelini 2011'den itibaren sadece Bursa'da üreteceğini yazması üzerine Fransa'nın ayağa kalktığını, Renault'nun Fransa'daki sözcüsü haberi şimdilik doğrulamasa da, hükümet kanadından böyle bir durumun kabul edilemeyeceği tepkisinin geldiğini aktarıyor. Diyeceksiniz ki

Bu sitedeki içeriklerin izinsiz alınması, kopyalanması, başka bir imza ile izinsiz ve "kaynak gösterilmeden" yayınlanması kesinlikle yasaktır. Tam bağlantıyı (link) ve yazar / çizer adını kaynak göstermek şartıyla, alıntı

Türkiye'nin makinelerinin "tıkır tıkır" çalışmasıyla Fransız Renault ile ilgili bu haber arasında ne alaka var? Çok alaka var, biraz sabır…

Bu alakayı ortaya koyabilmek için önce Türkiye'nin yatırım malları ve makine sektöründeki teknolojik bağımlılığını ortaya koymak gerekiyor. OECD'nin yapmış olduğu bir çalışmada Türkiye'de 1980 ve 1990'lı yıllarda yabancılarla yapılan lisans anlaşmalarının yaklaşık % 65'nin teknolojik gelişmelerin ana gerçekleşme alanı olan "yatırım malları üreten" sektörler ve makine sektöründe olduğu tespiti yapılıyor. Peki, bu yapının oluşumu hangi dönemin sanayileşme politikalarının ürünü? Hiç şüphe yok ki 1960–1980 dönemi ithal ikameci sanayileşme politikaları bu yapının oluşumunda ciddi bir role sahip. Ve aynı dönemde bebek sanayi muamelesi gören otomotiv sektörü ve bazı büyük otomobil şirketlerinin gelişme dinamikleri, iki olay arasındaki alakayı anlamamız için ciddi bilgiler sunuyor bize.

Türkiye'de planlı dönem boyunca (1960–80) yaşanan ithal ikameci sanayileşme politikaları ve sonunda gerçekleşen krizle ilgili olarak 1999 yılında yayınlanmış olan bir makalemden nakledeceğim aşağıdaki alıntı, meselenin özünü ortaya koyuyor.

"*…Devlet, sanayileşme politikası gereği yerel sermayeyi dış rekabete karşı korumada bir şemsiye vazifesi görmenin yanı sıra, sanayide yapılacak yatırımlara çeşitli biçimlerde teşvik ve özendirmeler vermiş ve gelirler politikasıyla pompalanan iç pazar yerel sermaye ve uluslararası ortaklarının egemenliğine bırakılmıştır. İthal ikameci sanayileşmenin dayanıklı tüketim mallarının yerel üretimi aşamasında yaşanan talep kayması olgusu sonucunda yerli üretimin kârlı hale gelmesiyle birlikte bu malların üretimi ülke içinde yaygınlaşmış ve bu süreç döviz tasarrufu sağlayacağı öngörüsüyle devlet tarafından da desteklenmiş ve hatta özel sermayeye destek olması amacıyla kamu sanayi kuruluşları aramalı üretimine yönlendirilmiştir. Fakat bu süreçte özellikle teknoloji sorunu göz ardı edildiği; üretim teknolojisi, ürünün niteliği, üretim ölçeği ve verimlilik gibi konulara önem verilmediği için, plan döneminde sınaî üretimde önemli artışlar sağlanmışsa da ara ve yatırım mallarının yerli üretiminde ithal ikamesi gerektiği gibi başarılamamıştır. Dolayısıyla planlı dönemde arzu edilen yapısal değişim sağlanamadığından, sanayinin dışa bağımlılığı azalmak yerine artmış; girdi yoluyla ve teknolojik bağımlılık sanayinin krizinde temel rol oynamıştır… Devletin korumacı politikaları neticesinde iç pazarı hedefleyen, rekabetten uzak piyasa yapıları içinde, yüksek maliyetli üretim yapan, verimlilik, teknolojik değişim, ürün niteliği ve optimum ölçek gibi sorunlara duyarsız bir dayanıklı tüketim malları sektörünün varlığı, planlı dönem boyunca imalat sanayisinin bu yapısal özelliklerini sürdürmesinde önemli rol oynamıştır. Bu süreçte küçük ölçekli işletmeler, sektörün parça gereksiniminin bir kısmını sağlama yoluyla varlığını devam ettirmiş, kamu kesimi de sektöre aramalı temin etme işlevini sürdürmüştür. Ancak sektörün yaygınlaşması ve gelişmesiyle birlikte ara ve yatırım mallarında tam anlamıyla ithal ikamesi gerçekleşmediğinden, girdi ve teknolojik bağımlılık oluşmuştur.*"

Bu sitedeki içeriklerin izinsiz alınması, kopyalanması, başka bir imza ile izinsiz ve "kaynak gösterilmeden" yayınlanması kesinlikle yasaktır. Tam bağlantıyı (link) ve yazar / çizer adını kaynak göstermek şartıyla, alıntı

Bu alıntıda dayanıklı tüketim malları olarak anılan sektörü büyük ölçüde “otomobil sanayi” olarak okumak mümkündür. Bu alıntının anlamı şudur: 1960–1980 döneminde otomotiv sanayi ve belli başlı büyük otomobil şirketleri kârlı olan iç piyasaya üretim yapma adına daha önce ticari partnerleri olan çokuluslu otomobil şirketlerinden lisans almak suretiyle montaj tipi üretimi ülkede yaygınlaştırmışlardır. Türk otomotiv sanayinin başlangıç aşamasındaki bu sağlıksız yapılanması, Gümrük Birliği sürecinde belli başlı Türk otomobil şirketlerinin yabancı partnerlerinin yönetimi ve denetimi altına geçmesiyle birleşmiş, sektör bugün itibariyle büyük ölçüde “küresel çokuluslu dev otomobil şirketlerinin manevra alanı” haline gelmiştir. Yani Türk otomotiv sanayinin montaj tipi üretimi, yabancının teknolojik bilgisi ve lisansına, yabancıdan alınan makinenin tıkır tıkır çalışmasına bağlı durumdadır.

Peki, başlangıç öyküsü Türkiye’ye çok benzeyen Güney Kore’de nasıl bir gelişme stratejisi izlenmiştir? Bu sorunun yanıtını 1 Temmuz 2000 tarihli “Cumhuriyet Bilim ve Teknik Dergisi”nde yayımlanmış olan N. Kemal Pak ve Ergun Türkcan’ın kaleme aldığı “**Türkiye-Güney Kore Kalkınma ve Teknoloji Politikaları**” başlıklı makalede bulmak mümkündür. Makalede iki ülkenin otomotiv sanayisinde başlangıç aşamasındaki paralelliklerine dikkat çekilmektedir. Hyundai ve Koç’un her ikisi de 1967'de ilk otomobillerini üretmişlerdir. İki şirket de otomobillerini Ford’dan alınan parçalarla “yarı monte ürün” (SKD üretimi=semi-knocked-down) olarak üretmişlerdir. Koç’un Anadol isimli bu otomobili bir süre sonra yerini Bursa'da FIAT ile ortaklaşa kurduğu fabrikada “FIAT lisansı” altında üretime bırakarak, kuş adları verdikleri 124 ve 131 serisi otomobillerle sürmüştür. Benzer gelişmenin dönemin ikinci büyük otomobil şirketi olan OYAK Renault için yaşandığının altını çizmek gerekir. Netice itibariyle bu dönemde ne TOFAŞ, ne de OYAK-Renault özgün arabasını ortaya koyma ihtiyacı ve çabası göstermemiş; gümrük duvarları altında ve çok yüksek kârlarla iç pazara çalışma yolunu tercih etmişlerdir. Ancak Hyundai ise 1970’lerin başında yarı monte ürün biçimini aşarak, kendi modeline yönelmiş ve günümüzde dünya otomotiv sanayinin önde gelen şirketlerinden birisi olma yolundaki temelleri bu dönemde atmıştır. “Başkasının otomobilini lisansla üretmek yerine, kendi otomobilini kendisi üretmek” gibi çok kolay olmayan; öğrenme ve maliyet gerektiren bir süreci başarıyla geçen Hyundai’nin bu başarı öyküsünün altında ise G. Kore devletinin uyguladığı “sanayi ve teknoloji politikaları” bulunmaktadır. Bu öyküyü makaleden olduğu gibi nakledelim:

“Kore Hükümeti, 1973'te, ‘Otomobil Sanayisinin Teşviki İçin Uzun Dönemli Plan’ı formüle ederek, mevcut 4 otomobil firmasına, parçalar halinde gelen arabaları ülkede monte etmeye son vererek, tamamen ülkede tasarlanmış "Kore malı" aile arabası geliştirmeleri için ayrıntılı planlar hazırlamalarını emretti. Hükümetin isteği çok spesifikti: Yerli Model, orijinal, 1500 cc motor hacminden daha küçük ve yerli parça oranı en az %95 olmalıydı. Üretim maliyeti 2000 USD'den az olacak bu araba 1975'te piyasaya verilmeliydi. Hükümet, Kore'nin toplam üretim kapasitesinin 12.751 olduğu bir zamanda tesis kapasitesini yılda en az 50 bin ünite olarak saptamıştı. Hyundai, 1973'te, yılda 80 bin kapasiteli ‘Kore’ otomobili için mastır

Bu sitedeki içeriklerin izinsiz alınması, kopyalanması, başka bir imza ile izinsiz ve "kaynak gösterilmeden" yayınlanması kesinlikle yasaktır. Tam bağlantıyı (link) ve yazar / çizer adını kaynak göstermek şartıyla, alıntı

planını sundu; o yıl gerçek üretimi 5.426 otomobildi. Plan firmanın mühendisleri için gerçek bir kriz yaratmıştı çünkü montajdan başka oto üretimi için bir bilgileri yoktu. Önce, ithal ettikleri teknolojileri hızla absorbe etmeye çalışırlarken, beri taraftan literatürden oto tasarımı ve üretimi ile ilgili her türlü bilgiyi öğrenmeye çalıştılar. Hyundai 5 ülkedeki 26 firmaya çeşitli teknolojileri transfer etmek için başvurdu; tamamen bir firmaya bağlı kalmak istemiyordu. Hyundai 1985'e kadar 54 lisans anlaşmasıyla tüm Kore otomobil firmalarının önüne geçmişti. Ama önemli olan araba tasarımıydı. Firma 5 tasarım mühendisini 1,5 yıllığına, İtalya'da "Italdesign" firmasına gövde çizim ve stilasyonu öğrenmek için gönderdi; gece-gündüz, en küçük ayrıntıları birbirine naklederek, her bilgiyi kaydederek çalışan bu teknisyenler Hyundai'nin çizim bölümünün çekirdeğini oluşturdular. Bu bilgileri birleştirip araba tasarlamak sanıldığı kadar basit bir iş değildir. Hataları minimize etmek için British Leyland'dan 3 yıllığına, başta eski genel müdür ve 6 uzman mühendis kiralandı. İngilizler gidince, gizlice bazı Japonlardan yararlanıldı. Sonunda, 1975'te, Kore'yi, Japonya'dan sona Asya'nın ikinci bağımsız üreticisi yapan Hyundai'nin yerli üretim, ilk orijinal modeli "Pony" piyasaya çıktı. Bu model petrol krizinin yarattığı küçük araba ihtiyacından yararlanarak Ortadoğu, Avrupa ve Asya'da 62.592 adet satmıştır. Böylece, Hyundai dünya firması olarak ortaya çıkmış oluyordu"

İşte şu anda dünya otomobil endüstrisinin devlerinden birisi olan Hyundai'nin, gelişmesindeki en kritik dönemde "teknolojik öğrenme" adına yaptıkları ve devletin teknoloji üretimi konusunda şirketler üzerinde uyguladığı teşvik edici ve zorlayıcı politikaların ne denli önemli sonuçlar verebileceği üzerine yaşanmış bir öykü. Türkiye gibi teknolojik öğrenme ve teknoloji üretimi meselesini tamamen "serbest piyasa mekanizmasının görünmez eline" bırakmış ülkelerin ise makûs talihi, kendi modelini üretememiş, büyük ölçüde yabancı otomobil firmalarının denetimi altına girmiş, teknoloji transferine ve yatırım malı (makine) ithalatına bağımlı bir otomotiv sektörünün varlığı. İşte tam da bu noktada Milliyet gazetesinde bir haber: "Clio Ayaklanması"…Evet haberin başlığı bu, altında ise şu tespit; "Renault'un Clio IV modelinin Bursa'da üretilme olasılığının ortaya çıkması Fransız politikacıları ve sendikacılarını ayaklandırdı. Fransızlar Vatandaşların vergileriyle ayakta tutulan otomotiv üretiminin ağırlığının başka ülkeye kayması kabul edilemez' diyor." Yani sizin otomobil sektörünüzün geleceği yabancıların iki dudağı arasındaki kararlar tarafından belirleniyor. Bizim büyük sanayicimiz ise makinelerin "tıkır tıkır tıkırdadığından" söz ediyor. Özellikle otomotiv gibi kritik sektörlerde "Kimin makineleri, kimin için çalışıyor?" sorusu gizlenip, gözlerimizin içine baka baka yanılsama yaratılıyor.

Hükümet mi? Güldürmeyin insanı. Ulusal ve kamusal varlıklar adına ne var, ne yok satmanın peşinde olan bir hükümet. Stratejik sektörmüş, öncü sektörmüş kimin umurunda? Sanayi ve teknoloji politikası mı? O ne ola ki? Ulusalcı olan her şeye karşı olunduğu gibi ekonomik ulusalcılığa da alerjisi olan Türk Hükümeti'ne karşın, (hazır söz açılmışken) Fransa'da meseleye nasıl bakılıyor, merak ediyor musunuz? Aynı haberin son satırlarında yapılan tespit şu; "*Fransa ekonomik milliyetçi olarak tanınıyor". Nasıl yani? Aynen naklediyorum bu haberden. "Fransa, sembol markalarını ve stratejik sektörlerini korumaya büyük önem veriyor. Fransız hükümeti*

Bu sitedeki içeriklerin izinsiz alınması, kopyalanması, başka bir imza ile izinsiz ve "kaynak gösterilmeden" yayınlanması kesinlikle yasaktır. Tam bağlantıyı (link) ve yazar / çizer adını kaynak göstermek şartıyla, alıntı

ve toplumu ünlü markalarının yabancılara satılmasına ve enerji gibi stratejik sektörlerin yabancıların eline geçme olasılığına karşı her zaman büyük tepki gösteriyor. Bu tutum 'ekonomik milliyetçilik' olarak da adlandırılıyor". Hem de öylesine bir tutum ki haberin devamından öğrendiğimize göre Fransız Hükümeti 2005 yılı ortalarında ABD'li Pepsi'nin Fransız Danone'yi satın almaya hazırlandığı söylentileri üzerine harekete geçerek bir yasa çıkarıyor. "Danone Yasası" olarak anılan bu yasa şirket yöneticilerine satın alma girişimlerine karşı hissedarlara danışmadan karar hakkı tanıyor. 2006 yılında ise Fransız enerji firması olan "Suez"i İtalyan "Enel" firması almasın diye devlet şirketi olan "Gaz de France" harekete geçiyor ve 2008 yılında bu şirketi satın alıyor. Gerekçe olarak da enerji güvenliğinin yabancılara kaptırılmaması isteğinden söz ediliyor. Aynı haberde örnekler sürdürülüyor, lakin Türkiye için sonuç değişmiyor; her nedense makineler "tıkır tıkır tıkırdarken", kritik sektörlerimiz "çatır çatır yabancılara satılıyor".

ASoyak@Marmara.edu.tr

[Bu yazı, Politika Dergisi Sayı 21'de yer almıştır. Tüm fazladan özellikleri ile özgün sayıyı indirmenizi salık veririz. Sayı 21'i indirmek için buraya tıklayınız. [2] ***]***

Bu sitedeki içeriklerin izinsiz alınması, kopyalanması, başka bir imza ile izinsiz ve "kaynak gösterilmeden" yayınlanması kesinlikle yasaktır. Tam bağlantıyı (link) ve yazar / çizer adını kaynak göstermek şartıyla, alıntı

Evet

Yorumlar

Tıkır tıkır

İçeriği Yazan: İzzet Kütükoğlu Zaman: Paz, 25/04/2010 - 22:50

Sanayicilerimiz tıkır tıkır derken, herhalde sanayimizin gelişmediğini ifade etmek istiyorlar çaktırmadan. Çünkü gelişmiş sanayi makineleri tıkır tıkır çalışmıyor artık. Bizim sanayimiz geri olduğu için tıkır tıkır çalışıyor.
Bu gidişle de gelişeceği yok!
Türkiye gibi bir ülkenin kendi otomobiline, Kendi ürettiği bir motora sahip olmaması utanç verici!
Ama palavra sıkmaya gelince üzerimize yok, Uçak yaparız, tank yaparız, helekopter yaparız.
Senin yaptığın pancar motor. onunda kullanılabileceği yerler belli.
Ne yazık ki, ulusal üretim politikamız yok!
Çünkü, devlet herkesten daha fazla kapitalist olmuş, ulusalcı, millici olacağı yerde.
İnsan, devlet ne kadar milli? diye düşünmeden edemiyor.
saygılarımla

- E-Dergi Yazıları [3]
- Eko-Politik [4]
- İç Siyasa [5]

Kaynak URL (*25/04/2024 - 08:47* tarihinde yazdırıldı):
https://politikadergisi.com/konuk-yazar/tikir-tikir-calisan-makineler-ve-ekonomik-ulusalcilik-otomobil-sanayii-uzerinden-dersler

Bağlantılar:
[1] https://politikadergisi.com/pd-uye/editor
[2] http://www.politikadergisi.com/sites/default/files/PD21.zip
[3] https://politikadergisi.com/category/icerik-kategorileri/e-dergi-yazilari
[4] https://politikadergisi.com/category/icerik-kategorileri/eko-politik
[5] https://politikadergisi.com/category/icerik-kategorileri/ic-siyasa

Bu sitedeki içeriklerin izinsiz alınması, kopyalanması, başka bir imza ile izinsiz ve "kaynak gösterilmeden" yayınlanması kesinlikle yasaktır. Tam bağlantıyı (link) ve yazar / çizer adını kaynak göstermek şartıyla, alıntı