

Türkiye'de otomotiv endüstrisi çok gelişmiş bir durumda. Yılda 1.5 Milyonun üzerinde araç üretiliyor ve bu üretimin dörtte üçü ihraç ediliyor. Bu sektör yıllardır ihracat şampiyonumuz. Bu sektörün mühendislik ve işçilik yönünden tümüyle yerli bir araç üretebilme kapasitesi hakkında hiçbir kuşku yok. Ama bunun ekonomik olarak anlamlı olduğunu düşünmüyorum.

Şu anda bazı modellerde (örneğin Tofaş Egea) otomobilin yerli içerik oranı %70'e kadar çıktı. Bu yeteri kadar "yerli" değil mi? Bu oranın %100 olması ekonomik değil. Her üretici üretim için gereken parçaların bir kısmını ithal ediyor. Örneğin Volkswagen'in kullandığı bazı parçalar Türkiye'de üretiliyor.

Otomotiv sektöründe Ar-Ge'nin Türkiye için çok önemli olduğunu düşünüyorum. Böylece hem üretilen araçların yerli içeriği artırılabilir hem de küresel inovasyon yarışında yer alabiliriz. Fakat "yerli ve milli" araç projesi kanımca bir mühendislik projesinden çok bir markalaşma ve pazarlama projesi olmak zorunda. Bu projenin maliyetleri ve kapasitesi konusunda kaygılarım var.

Şu anda bir üreticinin yeni bir model üretmesinin maliyeti 500 Milyon dolar ile 1 Milyar dolar arasında. Sıfırdan kurulacak bir fabrikanın başlangıç maliyetlerinin en az 5 Milyar dolar olacağını düşünüyorum. Yeni oluşturulacak bir markanın tanınır olabilmesi için gereken pazarlama maliyetinin ve yeni

markanın dağıtım ve servis ağının oluşturulma maliyetinin de birkaç Milyar dolar olması beklenmeli. Otomotiv sektörünün gidişine baktığımızda, yeni çıkacak bir markanın başarılı olabilmesi için otomobilin alternatif yakıt kullanmasının yanında otonom olması da gerekli. Bu özelliklerde bir otomobili üretecek bir projenin maliyeti rahatlıkla 10 Milyar doları geçebilir. 10 Milyar doları inovasyona ve katma değeri yüksek ihracat ürünlerine yatıracak isek, bu kaynağın en doğru kullanımı yerli otomobil projesi mi?

Bu fabrikanın ekonomik olabilmesi için yıllık üretiminin yarım Milyon araç civarında olması (ve bu üretimin çok büyük bir kısmının ihraç edilmesi) gerekebilir. Şu anda dünyadaki otomobil üretim kapasitesi yılda 125 Milyon araç civarında. Fakat üretim 100 Milyon araç. Yani elindeki kapasiteyi tam olarak kullanamayan bir sektöre ek kapasite oluşturmaktan bahsediyoruz. Gelişmekte olan ülkeler nedeniyle küresel talep zaman içerisinde bir miktar artabilir. Fakat paylaşım ekonomisi sayesinde önümüzdeki 30 yıl içinde yıllık araç talebinin ciddi olarak azalması da söz konusu. Dolayısıyla, yıllık üretimin 100 Milyondan 80 Milyona düşmesi beni şaşırtmaz. Bu da birçok otomotiv fabrikasını çok zor durumda bırakır. Şu anda dünyanın otomotiv devleri (ki bazıları 100 yıllık) bu senaryo doğrultusunda planlar yapıp ürün gamlarını çeşitlendirmeye çalışıyorlar. Daralan bir pazarda yeni

kurulacak bir fabrika ve markanın başarılı olması tabii ki mümkün ama bu markanın (Tesla gibi) sistemi altüst eden bir yenilik ile gelmesi gerek. Bunu yapabilmemizi çok isterdim ama ciddi bir risk alındığını da görmek gerek.

Devletin ihracata yönelik ürünlerin imalatına önem vermesini takdir etmek gerekir. Fakat şu anda böylesine dev bir kaynağı bu kadar rekabetçi ve daralan bir pazara yönlendirmek doğru olmayabilir. Keşke zamanının artık geçmeye başladığını düşündüğüm "otomobil" yerine daha radikal inovasyon peşinde idik. Drone, hoverboard ve roket ile insan taşıma deneyleri yapıyor iken biz 100 yıllık bir ulaşım modeline çok ciddi bir yatırım yapıyoruz.

En azından 8 yıldır üzerinde konuşulan bir projenin şu anda hayata geçirilmeye çalışılmasının temel motivasyonunun 2019 seçimleri olduğunu düşünüyorum. Böyle bir proje için öngörülen 1.3 yıllık süre bence hiç gerçekçi değil. Fakat verilen süre bu olduğuna göre, konsorsiyumdaki paydaşların bazı kestirme yollardan gidip (var olan bir üretim hattını ve araç modelini kullanmak gibi) ortaya bir ürün çıkarabilmesi mümkün. Fakat bu ürünün hepimizin gurur duyacağı alternatif yakıt ile çalışan, otonom olan, paylaşım ekonomisine entegre olmaya hazır ve makul (rekabetçi) fiyatlı bir ürün olacağını düşünmüyorum.