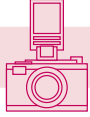


X. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu Yapıldı



haber

X. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu, TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Bursa Şube yürütücülüğünde 25-26 Mayıs 2007 tarihlerinde Bursa TÜYAP Fuar Merkezinde yapılmıştır.

Şubemiz de düzenlediği teknik gezi ile 36 üyemizin sempozyuma katılımını sağladı.

Sempozyumda Otomotiv Sanayii, Otomotiv Yan Sanayii, Türkiye'de Otomotiv Kalıpcılığının Bugünü ve Geleceği, Otomotiv Sanayiinde Teknolojik Gelişmeler, Dünya Otomotiv Sanayiinin Dünü Bugünü Yarını, Otomotiv Yan Sanayii ve KOBİ'ler, AR-GE Politikaları/Tasarım/Teşvikler başlıklı, ikisi paralel olmak üzere 8 oturumda 44 bildiri sunulmuş; "9. Kalkınma Planı Perspektifinde Otomotiv Sanayiinde Sürdürülebilir Küresel Rekabet" konulu bir panel düzenlenmiştir. Panel ve oturumlarda, MMO yanı sıra DPT, Dış Ticaret Müsteşarlığı, TÜBİTAK gibi

otomotiv sektörüyle ilgili kurumlar; OSD, TAYSAD gibi önde gelen sektör kuruluşları ile üniversiteler ve otomotiv ana ve yan sanayi firmalarının üst düzey yöneticileri ile konuya ilgi duyan taraflar sektörün sorunlarını tartışıp görüşlerini dile getirmişlerdir. Sempozyumu 364 katılımcı izlemiştir.



X. Otomotiv ve Yan Sanayii Sempozyumu Sonuç Bildirgesi Açıklandı

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Sempozyumda dile getirilen görüşlerden hareketle aşağıdaki saptama ve önerileri ilgili kurum ve kuruluşlar ile kamuoyunun dikkatine sunmaktadır.

Devrim otomobilinin yapımıyla ülkemiz mühendisliğinin yakaladığı başarının devamı getirilememiş; otomotiv sanayii dışa bağımlı olarak gelişmiştir. Başlangıçta ithal ikameci bir montaj sanayine yönelinmiş, 1990'lardan sonra ihracata dayalı bir yönelim benimsenerek küreselleşen dünya pazarına uyum sağlanmaya çalışılmış ve Gümrük Birliği ve AB'ye entegrasyon süreci ile dışa bağımlılık daha da artmıştır.

Türkiye'de AR-GE harcamalarının ulusal gelir içerisindeki payı binde 7, otomotiv ana ve yan sanayinin

AR-GE'ye ayırdığı pay ise binde 0,8-0,9 arasındadır, rekabet edebilecek inovasyon çalışmaları yeterli olmamaktadır. AR-GE'de çalışan kişi sayısına bakıldığında, 10.000 kişide, Almanya'da 151, İsviçre'de 148, Japonya'da 140, Türkiye'de 9 kişi istihdam edilmektedir.

"Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun Tasarısı" yabancı sermaye lehinedir ve şu anki haliyle yasalaşması durumunda otomotiv ana ve yan sanayii olumsuz etkilenecek, üniversiteler devre dışı bırakılacak, teknokentler tasfiye edilecek, dışa bağımlılık daha da artacaktır.

Öte yandan sektör kamu destekli AR-GE çalışmalarına ciddi kaynak ayırmazsa, ülkenin "tasarım üssü" olması

iyi niyet temennisinden öteye geçmeyecektir.

Dünyada gerçekleştirilen üretimin büyük bir bölümü uluslararası büyük firmalar tarafından gerçekleştirilmekte, küreselleşme sürecinin ivmelenmesiyle birlikte otomotiv sektöründe dev birleşmeler yaşanmaktadır. Dünyada 10 ülke küresel üretimin % 85'ine yakın bir kısmını gerçekleştirmekte ve toplam katma değer % 90'ına el koymaktadır.

Çokuluslu şirketlerin oluşturdukları ve uyguladıkları politikalar, ulusal/yerel ve daha küçük firmaları etkilemekte ve giderek yok etmektedir.

Gelişmekte olan ülkelerde motorlu araçların üretimi, çevresel faktörlerden ve ucuz işgücünden de yararlanarak büyük oranda montaja dayanmakta, tasarım ve AR-GE faaliyetleri ise esasen gelişmiş ülkelerde yürütülmektedir.

Türkiye'de de otomotiv sanayi üreticilerinde yabancı sermaye ağırlığı bulunmaktadır.

İhracatın artmasıyla beraber üretilen araçlarda ithal parça maliyeti toplamın % 64'e varmaktadır. Yan sanayide üretilen pek çok parça düşük döviz kuru nedeniyle ithal edilmiş ve KOBİ niteliğindeki pek çok firma kapanmıştır.

Türkiye açısından küresel üretimde “alternatif ülke ve merkezler” olasılığı giderek artmaktadır. Küresel şirketler maliyetleri aşağı çekebilecek ve azami kâr amacıyla yer değiştirmelere yönelebilecek ve Türkiye'deki teknoloji ve ölçekten kaynaklanan nedenlerle üretim tesislerinin başka ülkelere kayması söz konusu olabilecektir.

Bilimi ve teknolojiyi esas alan, AR-GE ve inovasyona ağırlık veren, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören sanayileşme politikaları uygulandığında, durum değişecektir.

Bu gerçeklerden hareketle;

● Küreselleşme süreç ve politikalarının ekonomik, siyasal, toplumsal, kültürel vb. tüm düzlemlerde yıkım ve tahribatlarına karşı durabilmek mümkündür. Bunun için öncelikle, ülkemiz stratejik öngörüyle tüm alanlarda ve tüm sektörlerde kendi politikalarını oluşturmalıdır.

● Bilim ve teknolojiye etkinleşmeli, bunu ülke ölçeğinde toplumsal ekonomik faydaya dönüştürmeli ve bu amaçla ulusal bir strateji belirlenmelidir.

● Ülkemizin “üretim merkezi” olma yanı sıra “tasarım”, “doğrulama” ve “AR-GE merkezi” de olması gerekmektedir.

● Araçlar içindeki ithal parça maliyeti yüksektir, yerli üretim ve parça kullanım oranı artırılmalı, motorlu taşıt üretiminde yüksek oranda yerli parça kullanılmasını

sağlayacak teşvikler planlanmalı, yerli sanayi desteklenmelidir.

● Otomotiv sanayii diğer bazı sektörlerden farklı olarak aksam ve parça üreten ve büyük çoğunluğu KOBİ'lerden oluşan yan sanayiye bağımlıdır. Dolayısıyla uluslararası rekabette ezilmeyecek bir otomotiv sanayinin gelişimi için uygulanacak devlet yardımları otomotiv ana ve yan sanayii kapsayacak şekilde uygulanmalıdır.

● Ulusal AR-GE altyapısı ve yeteneklerinin gerçekleştirilmesine yönelik organizasyonlar oluşturulmalı, üniversiteler, bilim kurumları ve sanayi kuruluşları arasındaki koordinasyon ve işbirliği sağlanmalıdır

● Otomotiv ve yan sanayinde AR-GE çalışmaları ve AR-GE bilinci geliştirilmelidir.

● “Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkındaki Kanun Tasarısı” ülkenin sanayileşmesi, sanayide AR-GE faaliyetlerinin desteklenmesi ve özellikle KOBİ'lere AR-GE teşviki verilmesi için yeniden düzenlenmelidir.

● Otomotiv yan sanayinde üretim yapan KOBİ'lere “ortak AR-GE Projeleri” gerçekleştirebilecekleri bir stratejik proje ortaklığı sistemi getirilmeli ve TÜBİTAK bu çalışmaya öncülük yapmalıdır.

● Sanayimizin büyük bir bölümünü oluşturan KOBİ'lerin üretimlerinin tasarım, özgün üretim, AR-GE ve kalite süreçlerinden geçmesi için devlet desteği şarttır. Sosyo-ekonomik yapıdaki rolleri, istihdam, üretim payları ve yeni teknolojilere hızlı adaptasyon gösterebilen yetenekleri ile KOBİ'ler desteklenmeli ve geliştirilmelidir.

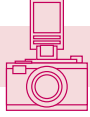
● KOBİ'lerde nitelikli eleman ve özellikle mühendislerin çalıştırılmasını özendirmek için vergi indirimleri, prim kesintilerinde kolaylık gibi teşvik tedbirleri alınmalıdır.

● AR-GE alt yapısını kurmak ve geliştirmek için Mesleki-Teknik Eğitim ile mühendislik eğitime gereken önem verilmelidir.

● Otomotiv ve yan sanayisinde rekabet edebilirlik, işgücü maliyetlerine değil yeni teknolojilerin geliştirilmesine dayanmalıdır.

● Otomotiv ana ve yan sanayisinde çevre kirliliğini önleyecek ürünlerin üretilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

1. Enerji Verimliliği Kongresi Yapıldı



haber

Şubemizi temsilen Şube Başkanı R.Erhan Kutlu, Şube Sekreteri M.Simavi Bakır'ın katıldığı I. Enerji Verimliliği Kongresi, TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Kocaeli Şube yürütücülüğünde 01-02 Haziran 2007 tarihlerinde KOÜ Derbent Turizm Otelcilik Yüksek Okulu Uygulama Otelinde 380 kişinin katılımıyla gerçekleştirildi. Kongre 6 kamu kurum ve kuruluşu, 6 sektörel dernek ve kuruluş, 14 üniversitenin desteği ile gerçekleşmiştir. Etkinliğe TMMOB ile bağlı Odaların yöneticileri, MMO Merkezi ve Şube Yöneticileri, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü, Elektrik İşleri Etüt İdaresi, TÜBİTAK, üniversitelerden akademisyenler, meslek örgütleri, sektörel dernekler, özel ve kamu kuruluşlarından uzmanlar ile Türkiye'nin enerji sektöründe etkili olan firma ve kurum temsilcileri katılmıştır.

Kongre ile 2 Mayıs 2007 tarihinde yürürlüğe giren Enerji Verimliliği Yasası'nın kurumlar ve meslek odalarına yüklediği görevler, yasada mühendislerin

yeri, ikincil mevzuat çalışmaları ile binalarda, sanayide ve ulaşımda enerji tasarrufu imkanları, dünya ve Türkiye'de enerji sektörünün durumu, Avrupa Birliği enerji verimliliği politikaları, iklim değişikliği ve Kyoto Protokolü, enerji verimliliği danışmanlık şirketleri, enerji planlaması, enerji verimliliğinin ekonomisi, enerji ve çevre, arz tarafında verimlilik ve alternatif enerji kaynakları, enerji verimliliği uygulama ve teknolojileri, ilgili kurum ve kuruluşlarla birlikte masaya yatırılmıştır.

Kongrede 6 oturumda 28 bildiri sunulmuş, “Enerji Verimliliği Kanunu'nun Kurumlara Yüklediği Görevler: Uygulanacak Politikalar, Yapılacak Düzenlemeler” konulu forum oturumunda Makina Mühendisleri Odası, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ve Elektrik İşleri Etüt İdaresi temsilcileri konuya açılım getirmiş ve izleyicilerin katılımı sağlanmıştır. Bu çerçevede enerji verimliliğine ilişkin politika ve uygulamalar, bunlarla ilgili düzenleyici mevzuat ve denetim çalışmaları, ilgili tüm tarafların katılımıyla ayrıntılı bir şekilde tartışılmıştır.

