

X. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu

25 - 26 Mayıs 2007 - Bursa

DÜZENLEME KURULU

Ali Ekber ÇAKAR	Merkez	
Ö. Varlık ÖZERCİYES	Merkez	
Özcan BAYRAKÇI	Merkez	
A.Selçuk SOYLU	Ankara	Şube
Ümit BÜYÜKEŞMELİ	Antalya	Şube
Nedret YAYLA	Bursa	Şube
Gürsel ÖZCAN	Bursa	Şube
Semiha ÖZBEY	Bursa	Şube
Engin MEYDAN	Bursa	Şube
Murat AYHANER	Bursa	Şube
Hakan YILMAZ	Bursa	Şube
Okay GÜLER	Bursa	Şube
İskender ERBİL	Denizli	Şube
Tamer ÖZBEN	Diyarbakır	Şube
Yrd. Doç. Dr. Nilhan ÜRKMEZ	Edirne	Şube
Melih Cemal KUŞHAN	Eskişehir	Şube
Ali PERİ	Gaziantep	Şube
Gaffur ONUR	İstanbul	Şube
Cem TUNA	İzmir	Şube
Doç. Dr. Nafiz KAHRAMAN	Kayseri	Şube
Mehmet AKDEMİR	Kocaeli	Şube
A. Ünal ACAR	Konya	Şube
Levent KON	Mersin	Şube
Ebru İŞİTAN	Samsun	Şube
Mehmet TUNÇ	Trabzon	Şube
Esat ZAMAN	Zonguldak	Şube

YÜRÜTME KURULU

Ali Ekber ÇAKAR	Nedret YAYLA
Gürsel ÖZCAN	Semiha ÖZBEY
Engin MEYDAN	Murat AYHANER
Okay GÜLER	Hakan YILMAZ

ETKİNLİK SEKRETERİ

C.Serdar SÖNMEZ

Yazışma Adresi

Elmasbahçeler Mh. Sabunevi Sk. Mühendisler İşhanı No: 19/1
Osmangazi / BURSA
Tel : (0224) 444 8 666 - (224) 252 11 90 - 4 Hat • Faks : (224) 252 11 94
e-posta: otomotiv@mmo.org.tr
http://otomotiv.mmo.org.tr

AMAÇ

Türk Otomotiv Sektörü, ekonomik açıdan savunma, tarım, turizm, ulaştırma, alt yapı, inşaat vb. sektörlerin gereksinim duyduğu araçları üretirken; bir yandan demir-çelik, petro-kimya, lastik, tekstil, cam, elektrik, elektronik, makina imalat gibi temel sanayi dallarının yanı sıra devletin vergi politikalarından etkilenmekte, bir yandan da pazarlama/bayi, servis/yedek parça, finans/sigorta, akaryakıt, reklamcılık gibi sektörleri etkilemektedir. Otomotiv sektörü bu yapıyla, ülkemize yüksek katma değeri sağlayan sektörlerden biri olurken, yine katma değer açısından birçok sektörün de gelişimine öncülük etmektedir.

Son yıllarda otomotiv sektöründe teknolojik yatırımların artması ve ürün geliştirme süreçlerindeki gelişmeler, ülkemizin üretim merkezi olmasını sağlamış; ekonomik ve dış ticaret açısından ihracatta da önemli bir ülke konumuna getirmiştir.

Kendini sürekli geliştirerek uzmanlaşan işgücü, üretim kalitesi açısından teknolojik ekipman ve makina yatırımlarının yapılması, robot ve otomasyon kullanımının giderek artması, yan sanayinin gelişerek büyümesi ve dış pazarlara ihraç eden konuma gelmesi; modern üretim ve yönetim sistemlerinin sürece entegre edilmesi, rekabetçilik ve verimlilik açısından daha yalın çalışılması, otomotiv sektörünün ülke ekonomisindeki yerini ve önemini arttırmıştır.

Otomotiv sanayiinin üretim süreci, kalitesi ve rekabetçiliği açısından ihracatçı sektör haline gelmesi ve önümüzdeki beş yıl içinde üretim kapasitesini iki katına çıkaracak yatırım kararlarının çıkması; Türkiye'nin Avrupa, Yakın Doğu ve hatta Dünya için üretim merkezi olma konumunu güçlendirecektir.

Türkiye, üretim merkezi olarak Batı Avrupa'ya karşı göreceli üstünlükleri olmasına karşın; Doğu Avrupa ve Uzakdoğu ülkelerinin hammadde, enerji ve işgücü maliyeti açısından Türkiye'ye karşı üstünlüğü, gelecekte üretim merkezi olma özelliğini tehdit etmektedir. Türkiye, halen bulundurduğu maliyet üstünlüğünü, Doğu Avrupa ve Uzakdoğu ülkelerine karşı korumak için farklı alanlarda da gelişmeye mecburdur. Mevcut sektör içinde Türkiye'nin mühendislik, AR-GE ve tasarım gücünü geliştirmekten başka seçeneği görülmemektedir. Bu gücünü tasarım merkezlerinin olduğu yerlere doğru kaybetmesi durumunda ise üretim merkezi olma işlevini de yitirebilecektir.

Günümüzde sektörü tehdit eden ithalat-ihracat dengelerinin ithalat lehine giderek bozulması, üretim maliyetlerinin ve hammadde dışı bağımlılığın daha fazla artması, sektöre hammadde sağlayan sanayilerin de küreselleşerek tekelleşme riski oluşturması, sektörün geleceğini etkileyecektir.

Türk otomotiv sektörünün daha da güçlenmesi ve artan işgücü kalitesi, uzmanlık ve mühendislik birikimleri, Türkiye'nin dünya otomotiv sektöründe ancak var olmaya devam etmesini sağlayacaktır. Ülkemizin sektördeki mevcut durumunu güçlendirmesi için üretim merkezinden aynı zamanda tasarım merkezine dönüşümünü sağlayacak stratejilerin geliştirilmesi ancak bu amaçla yapılacak planlı çalışmalarla mümkündür.

Bu Sempozyumda, gelişen rekabet koşulları altında, ülkemiz otomotiv sanayiinin üretim merkezi boyutundan, üretim ve tasarım merkezi boyutuna, sektörde dünya düzeyinde söz sahibi olmanın stratejilerini tartışmak; devlet tarafından verilen AR-GE teşviklerinin etkin ve verimli kullanılmasını sağlanması hedeflenmektedir.

BİLDİRİ KONULARI

- Dünya Otomotiv Sanayiinin Dünü, Bugünü, Yarını
- Otomotiv Sanayiinin Türk Ekonomisindeki Yeri ve Geleceği (Ticari Dengeler)
- Ulusal Otomotiv Sektör Girdilerinin Analizi
- Ulusal Ana ve Yan Sanayii Durum Analizi
- AR-GE Politikaları / Tasarım / Teşvikler
- Otomotiv Sanayiinde Teknolojik Gelişmeler
- Kalıp Tasarımı ve Mühendislik Uygulamaları

PROGRAM

25 MAYIS 2007 CUMA - 1. GÜN

MUDANYA SALON

AÇIŞ KONUŞMALARI

Nedret YAYLA (MMO Bursa Şube Başkanı)

Emin KORAMAZ (MMO Yönetim Kurulu Başkanı)

PANEL : 9. Kalkınma Planı Perspektifinde Otomotiv Sanayiinde Sürdürülebilir Küresel Rekabet

Panel Başkanı: Ö. Varlık ÖZERCİYES (MMO Yönetim Kurulu Yedek Üyesi)

Panelistler:

Ali Ekber ÇAKAR (MMO Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi)

Atilla BEDİR (Devlet Planlama Teşkilatı Planlama Uzm.)

Prof.Dr. Ercan TEZER (Otomotiv Sanayii Derneği Gn. Sekr.)

Abdullah ALTINSOY (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Md. Yrd.)

Ömer BURHANOĞLU (Farplas A.Ş. CEO / TAYSAD YK. Bşk.)

Ali Rıza OKTAY (Dış Ticaret Müsteşarlığı İhr. Gn. Md. Dai. Bşk.)

Doç.Dr. Aziz KONUKMAN (Gazi Üniversitesi)

I. OTURUM : Otomotiv Sanayii / Türkiye

Oturum Başkanı: Nedret YAYLA (MMO Bursa Şube Başkanı)

Alain GABILLET (Oyak Renault A.Ş. Gn. Md.)

Doç.Dr. Orhan B. ALANKUŞ (Tofaş Platform A.Ş. Gn. Md.)

Mehmet DEMİRPENÇE (BMC A.Ş. / OSD. YK Bşk. Vek.)

Ufuk GÜÇLÜ (Ford Otosan A.Ş. Gn. Md. Baş Yrd.)

Çetin ATSÜR (Mercedes Benz Türk A.Ş. Gn. Md.)

Türkiye Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Rekabetçi Yapısının Avrupa Birliği Süreci Perspektifinde Analizi

Gökhan ÖZDAMAR (Süleyman Demirel Üniv. İ.İ.B.F. İkt. Bölümü)

II. OTURUM : Otomotiv Yan Sanayii / Türkiye

Oturum Başkanı: Ali PERİ (MMO Gaziantep Şube Başkanı)

Özlem GÜLŞEN (Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği Gn. Sekr.)

Gökhan TUNÇDÖKEN (Robert Bosch A.Ş. Satış Dep. Md.)

Erkan KAFADAR (Borçelik A.Ş. Gn. Md.)

Süheyl BAYBALI (TAYSAD Denetim Kurulu Üyesi)

Türkiye’de Otomotiv Sektöründe Rekabet Koşulları

Ömer ATALAY (*Haskaltp Makina A.Ş. Gn. Md.*)

Bilgi Transferinde Teknolojik Yetkinliğin Etkisi: Türk Otomotiv Sektöründe Müşteri - Tedarikçi Firmalar Arasında Bilgi Transferi

Umut EKMEKÇİ (*İTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü*)

26 MAYIS 2007 CUMARTESİ - II. GÜN

MUDANYA SALON

III. OTURUM : Türkiye’de Otomotiv Kalıpcılığının Bugünü ve Geleceği

Oturum Başkanı: Gürsel ÖZCAN (*MMO Bursa Şube Başkan Vekili*)

Harun MASATOĞLU (*Uluslararası Kalıp Üreticileri Birliği Gn. Bşk.*)

Mustafa BINTAŞ (*Mubitek Tasarım*)

Erkan POLAT (*Tofaş A.Ş. Kalıp Üretim Md.*)

Cengiz TURAN (*Ford Otosan A.Ş. Tk. Kalıp ve Prototip Alan Md.*)

Erdem ACAY (*Coşkunöz A.Ş. Kalıp Grup Md.*)

Bilgisayar Ortamında Derin Çekme ve Buruşmanın Modellenmesi

Mehmet Ali PİŞKİN (*Aselsan A.Ş.*)

Prof.Dr. Bilgin KAFTANOĞLU (*ODTÜ Makina Mühendisliği Böl.*)

IV. OTURUM

İZNİK SALON

PARALEL OTURUM : Otomotiv Sanayiinde Teknolojik Gelişmeler

Oturum Başkanı: Cem TUNA (*MMO İzmir Şube YK. / Sempozyum Düzenleme Kurulu Üyesi*)

Otomobillerde Alüminyum-Magnezyum Alaşımlarının Yeri ve Şekillendirilebilme Kabiliyetinin İncelenmesi

Serkan TOROS, Yrd.Doç.Dr.Fahrettin ÖZTÜRK (*Niğde Üniversitesi MMF*)

Otomotiv Endüstrisi ve Çelik: İleri Teknoloji Ürünü Yüksek Mukavemetli Çelikler

Dr. Hawa Kazdal ZEYTİN, Hüseyin AYDIN, Ceylan KUBİLAY

(*TÜBİTAK MAM Malzeme Enstitüsü*)

Otomotiv Sektöründe Hidro Şekillendirme (HYDROFORMING) Yöntemi Kullanımının Araştırılması

Hakan PEKEL (*Selçuk Üniversitesi MMF Mak.Müh.Böl.*)

Yrd.Doç.Dr.Fahrettin ÖZTÜRK (*Niğde Üniversitesi MMF Mak.Müh.Böl.*)

Otomobilde Ergonomi Çalışmaları

Dr.Tülin Gündüz CENGİZ (Uludağ Üniv. MMF Endüstri Müh.Böl.)

Prof.Dr.-Ing.Fatih C.BABALIK (Uludağ Univ. MMF Mak. Müh. Böl.)

V. OTURUM : Dünya Otomotiv Sanayiinin Dünü, Bugünü, Yarını

MUDANYA SALON

Oturum Başkanı: A. Selçuk SOYLU (MMO Ankara Şube Yönetim Kurulu Üyesi)

Prof.Dr.Ercan TEZER (Otomotiv Sanayii Derneği Gn. Sekr.)

Doç. Dr.Kamil YILMAZ (Koç Üniversitesi)

ABD Otomotiv Sanayiinde Döviz Kuru Yansıması

Yrd.Doç.Dr. Ayşegül ATEŞ,

Yrd.Doç.Dr.Kemal TÜRKCAN

(Akdeniz Üniversitesi İ.İ.B.F.)

SONUÇ BİLDİRGESİ

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 sanayisi dışa bağımlı olarak gelişmiştir. Başlangıçta ithal ikameci bir montaj sanayisine yönelinmiş, 1990'lerden sonra ihracata dayalı bir yönelim benimsenerek, küreselleşen dünya pazarına uyum sağlanmaya çalışılmış, Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği (AB)'ne entegrasyon süreci ile dışa bağımlılık daha da artmıştır.

Türkiye'de AR-GE harcamalarının ulusal gelir içerisindeki payı binde 7, otomotiv ana ve yan sanayisinin 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, Fransa'da 121, Türkiye'de 9 kişi istihdam edilmektedir.

“Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun Tasarısı” yabancı sermaye lehinedir ve şu anki haliyle yasallaşması durumunda otomotiv ana ve yan sanayisi 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 değerin % 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'üne 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 çekebilmek 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 yetkinleşmeli, bunu ülke ölçüğünde toplumsal ekonomik faydaya dönüştürmeli ve bu amaçla ulusal bir strateji belirlenmelidir.
- Ülkemizin “üretim merkezi” olmasının 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 sanayisi 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 sanayiye 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 sanayisinde 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 sanayisinde 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 gösterebilme 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.