

Politik Bilim

Otomotivde Dünü Bilmek Gerek...

Aykut Göker

<http://www.inovasyon.org>; hagoker@ttmail.com

**İyi ki, sanayide de belge toplamayı ihmal etmeyen, belgeleri konuşturan uzmanlar var.
Dünü bilmeden önümüzü nasıl görebilirdik...**

Otomotivde ‘yerli markamızı’ yaratma konusundaki pazarlıklar anladığım kadarıyla sürüyor. Siyasî hâl ve gidişte bir değişiklik olmazsa, otomotivin gerçek babalarıyla yerli ortakları ‘yerli marka’ yaratmanın, dünya otomotiv sanayiinin uluslararası yapısına uygun ama zevâhiri kurtaracak bir formülünü bulacaklardır. Bugün nasıl Türkiye’de birden çok yabancı marka otomobilin imali yapılıyorsa, muhtemeldir ki, yarın da birden çok ‘yerli markanın’ imaline başlanabilir.

Onlar bu işle uğraşadursunlar, size önerim, hazır önümüze bir fırsat çıkmışken, otomotiv sanayiimizin dününe yeniden bir göz atmamız. Bunu yaparsak, belki, otomotiv sanayiimizin bugününü daha iyi değerlendirebilir ve şu ‘yerli markayı’ yaratma konusundaki sıkıntılarımızı daha iyi anlayabiliriz. Önümüze çıkan fırsat, tam da şu sırada yayımlanan, Arslan Bekir **Sanır**’ın **Türk Otomotiv Sanayii: Kuruluş ve Gelişim Sürecinde Yazılanlar, Belgeler ve Yorumlar** başlıklı kitabının (2011) birinci bölümüdür. Bu bölüm 1964 yılı ve öncesini kapsıyor; bana göre, otomotiv sanayiimizin geleceğinin belirlendiği bir dönemi...

Kitabın yazarı, İTÜ mezunu, makina yüksek mühendisidir. 1954’te Karayolları Genel Müdürlüğü’nde çalışmaya başlamış; 1968-75 arasında Sanayi Bakanlığı’nda görev yapmıştır. Bakanlıktaki ilk görevi, Sanayi Dairesi Reisliği’nde Otomotiv Şube Müdürlüğü’dür. Sonra aynı dairenin Reis Muavini’ne atanmıştır. Hema Dişli Fabrikası’nın ilk genel müdürüdür (1975-80); MAN Motor Fabrikası’nın ilk genel müdürüdür (1980-82); sonra yine Hema’da genel koordinatördür, daha sonra da, Coşkunöz Form Makina’nın genel müdürüdür (1988-91). Kısacası sanayie, otomotiv sanayiine, içeriden bakan bir gözdür.

385 sayfalık kitap Türkiye’deki otomotiv sanayiinin 1964 ve öncesini yansıtan bir belgeler toplamıdır. Ülkede otomobil sanayiinin kurulması yönündeki girişimler ya da örneğin ‘Devrim Otomobili’ konusunda, olumlu-olumsuz, kim ne demiş; hangi yazar gazetesinde ne yazmış; bunları da topluca görmek mümkün. Ben bu yazılanları da ‘belge’ sözcüğüyle karşılıyorum; çok da önemsiyorum. Çünkü o yazılanlar, özellikle bizim kalem erbâbımızın sanayie ve sanayileşme meselelerine hangi gözle baktığını ortaya koyuyor. Geçmişte yapılan her şey doğru muydu? Bunların hiç eleştirilecek yanı yok muydu? Elbette vardı; olmasaydı, şimdiye dek çoktan düze çıkardık. Ama, bu yazılanlar içerisinde öyleleri var ki, âdeta ‘*bu ülke zâten bu sanayi denen şeyi beceremez’den* öte bir şey söylemiyor. Diyeceksiniz ki, ‘*becerebildik mi?*’ İyi imal edebilmeyi başardık. Ondan öteye **geç[e]medik**. Ama bu, ondan öteye **geçmeyi beceremedik**, anlamına gelmiyor.

Bugün bu kitaptaki belgeler üzerinden bir tartışma açmak değil niyetim; her şeyden önce bu kitabı sizlere haber vermek... Kitapta, Devrim Otomobili dışında, başka pek çok ilginç girişime ilişkin belgeye de yer verilmiş. Örneğin, eğer daha önce gözünüzden kaçmışsa, Tefik Güngör’ün (Güngör Uras) 29 Mayıs 1990 günlü Dünya Gazetesi’nde çıkan bir yazısını da bu kitapta bulacak; hele bu yazının başında yer alan şu cümleyi görünce büyük bir merakla okuyacaksınız: “*Eğer OTOSAN, Anadolu otomobilini piyasaya çıkarmakta biraz geç kalsa idi, bugün Türkiye’de otomotiv sanayiinde Fransa’dakine benzer bir modelde, bir ‘reji’ veya KİT’ler hâkim olabilirdi. Çok az kimsenin bildiği bu hikâyeyi size aktarayım.*”

Türkiye bugün otomotivde ya da bir başka üründe hâlâ kendi markasını çıkaramamış olmanın ezikliğini yaşıyorsa (bu ezikliği kaç kişi yaşıyor, o da bir başka mesele ya), bu ezikliği hep yaşayıp gitmemek için dünü iyi bilmekte yarar var. **Sanır**'ın kitabı tam zamanında yayımlandı. Kendisine ve bunu yapması için kendisini teşvik edenlere teşekkür borcumuz var. Ama 1964 sonrasında belgelerini de bekliyoruz...

CBT. 10 Şubat 2012