

# GÖZÜMÜZ KULAĞIMIZ BURSA'DA...

## DEĞERLENDİRMELER

Bursa İlk 250 Büyük Firma Araştırması 2015 için yazımın başlığını "Bursa büyürse Türkiye büyür" diye atmıştım...

Yeni rakamlara bakınca, görünen o ki Bursa büyümeye devam ediyor.

Her şeye rağmen, Türkiye de öyle...

Her şeye rağmen demenin nedeni belli... Tek tek saymayayım, hepimiz gayet iyi biliyoruz 2016'da başımıza gelenleri... Şunu da hemen söyleyeyim, yaşanan onca hengameye karşın hangi vesileyle Bursa gitsem, başka pek çok bölgenin aksine, hep 'pozitif' şeyler dinledim.

**Hakan GÜLDAĞ**  
Dünya Gazetesi Genel Yayın Yönetmeni



Rakamlar bir tarafa, görüp izlediğim, Bursa 2016'da da büyümeye devam etti.

Kaldı ki, rakamlar da öyle söylüyor...

Son Bursa İlk 250 Büyük Firma Araştırması sonuçlarına göre, 2016'da 2015'e göre üretimden satışlarda TL bazında yaklaşık yüzde 15 artış var. Katma değerde ise yüzde 17... İhracat, dolar bazında yüzde 10'un üzerinde artış gösterdi.

İyi mi? İyi... Sevindirici mi? Sevindirici... Ama gel gelelim, daha fazlasını bekler miydim? Doğrusu, 'evet'... Bursa'dan daha fazlasını beklerim, bekliyoruz!



## BURSA İLK 250 BÜYÜK FİRMA ARAŞTIRMASI'nın bu yıl 20'nci yılı...

Veri derlemek, Türkiye gibi bir şeyleri ölçüp biçmek istediğinizde pek az veriye sahip olduğumuz bir ortamda zaten başlı başına önemli ve takdire şayan bir çaba... Hazırlanmasında emeği geçen herkese bir kez daha teşekkürler.

Gerçekten de ekonomiyi, sanayiye izlemek için çok faydalandığım bir araştırma olduğunu belirtmeden geçemeyeceğim.

BURSA 250, bize 20 yıllık bir dilim içinde karşılaştırma yapabileceğimiz verileri sağlıyor ki, bir ekonomi gazetecisi olarak arayıp da bulamadığımızı sunuyor bize...

**Şimdi, biraz verilere bakalım. Dört temel sektörü var Bursa sanayinin:**

Gıda, tarım ve hayvancılık... Makine, teçhizat ve metal... Otomotiv ana ve yan sanayi... Tekstil ve hazır giyim...

20 yıl önce de böyleydi, şimdi de böyle... Doğrusu, bu süreçte, dünyada olduğu gibi yeni teknolojilere dayalı farklı sektörlerin ön plana çıkmasını dilerdim. Ama bu tartışmayı bir başka yazıya erteleyip, 20 yıl içinde aynı kalmakla beraber, bu dört sektörün seyrindeki çarpıcı değişime dikkat çekmek istiyorum.

20 yıl önce Bursa'nın temel sektörleri arasında liderlik tekstil ve hazır giyimdeydi. Öyle ki, tekstil ve hazır giyim ciro büyüklüğü neredeyse diğer üç sektörün toplamıyla kafa kafaya geliyordu.

Aradan geçen sürede otomotiv sektörü hızla liderliği ele geçirdi. Bugün otomotiv sektörünün ciro büyüklüğü, tekstil ve hazır giyimi misli misli katlamış durumda. Otomotiv tek başına gıda, tekstil ve makine sektörlerinin toplam cirosunun da hayli üzerinde...

Rakamlar çok açık. Değişim de öyle... Artık Bursa, deyim yerindeyse tescilli bir otomotiv kenti. Bu kentin otomotivdeki yükselişi bir bütün olarak Türkiye otomotiv sektörünün de

performansını etkiliyor. Otomotiv, son 12 yıldır ihracatta şampiyonluğu bırakmıyor. Bu yıl da, Türkiye'de ihracatı en çok destekleyen sektör otomotiv oldu.

Hatta biraz daha ileri gidip söylesek, özellikle şu sıralar, otomotivi Türkiye ihracatından çıkartın, geriye pek de bir şey kalmıyor, gelişme adına. Oysa çok değil, 1990'lı yıllarda dahi, Türkiye'de kimse otomotivde ihracatçı olacağımızı aklının ucundan bile geçmezdi.

Otomotivde geldiğimiz nokta sevindirici. Tabii, sadece Bursa değil, Türkiye açısından da...

Çünkü gözlerimiz çerçevesini tam seçemese de, şekillenmekte olan çağın belirleyici eğilimleri otomotiv sektörü ile bire bir bağlantılı. Otomotiv ya da giderek daha fazla tercih edilen ifadeyle 'mobilité' Bursa ile birlikte Türkiye'ye de çıta yükseltecek fırsatlar sunuyor. Çünkü bugün otomotivde oyuncu olmak demek, yarının dünyasında da oyuncu olma şansını yakalamış olmak demek...

Bu çağ, hiç şüphe yok ki, bir teknolojik değişim çağı... Dijitalleşme devrimi henüz yeni başladı ve önümüzdeki 40-50 yılı şekillendirecek. Şekillendirirken de gündelik hayattan üretime her şeyi değiştirecek. Özellikle de kentleri... Bugün dünyada nüfusu milyonu aşan 550 kadar kent var ve sayıları her yıl artıyor. Teknolojik değişim, başta bu çağın en temel yaşam ve üretim merkezleri olan kentleri değiştirecek. Evleri de, sokakları da 'akıllı' hale getirecek...

Otomotiv sektörü ya da biraz önce belirttiğimiz gibi 'mobilité' bütün bu değişimin odağında olacak. Biz teknoloji deyince genellikle iletişim bazlı işleri aklımıza getiriyoruz ama otomotivdeki teknolojik değişimi kendi başına dikkate almak gerekiyor. Bunun boyutlarını tahayyül etmek için sadece otonom sürüş ve getireceği değişiklikleri şöyle bir kafamızın içinde çevirmek yeterli. Kabin mimarisine kadar her şey değişecek... Büyük resme, makine sektörünü, savunma sanayini, uzay ve havacılığı, raylı ulaşım sistemlerini mutlaka katmak lazım. Onlar da mobilité ve o alanda gelişen her şeyle doğrudan ilgili... Ve tabii, 'Endüstri 4.0' kavramıyla tarif etmeye çalıştığımız makinelerin makinelerle konuştuğu yeni akıllı üretim süreçleri de yaygın biçimiyle öncelikle otomotiv sektöründe hayat bulacak.

Bir yandan sevindirici ki, Türkiye bu büyük dönüşümün, dünyanın gerçek gündeminden kopuk olmak şöyle dursun, tam da trendleri şekillendiren otomotiv sektörünün içinde etkisini artıran, gelişen bir oyuncu olarak yer alıyor.

Öte yandan, her şey güllük gülistanlık, toz pembe değil... Evet, Endüstri 4.0 için pek çok nimetten bahsetmek mümkün ama bir o kadar da tehditlerini de dikkate almak gerekiyor. Eğri oturalım, doğru konuşalım 'Endüstri 4.0' Türkiye için müthiş bir tehdide de dönüşebilir. Çünkü bugün bizim için koz görünen iki önemli avantajımızı elimizden alacak:

### İş gücünden kaynaklanan maliyet avantajımız ve Avrupa'ya lojistik açıdan yakınlığımız...

Türkiye sanayisi üzerindeki bütün yüklerle rağmen, aynı kalitede, çoğu kez daha da kaliteli ürünü Avrupa'daki fabrikalardan yüzde 25 daha ucuz üretebiliyor. Endüstri 4.0'ın en önemli avantajlarından biri ise maliyetleri yüzde 25-30 düşürmesi. Bunu da iş gücünden sağlayacak. 'İnsansız' ya da robotlar çalışırken işiğe ihtiyaç duymayacağı için 'karanlık fabrikalar' olarak ifade edilen üretim biçimi, orta vadede iş gücü maliyetinden gelen avantajlarımızı yok edecek. Bir başka ifadeyle, Endüstri 4.0 ile maliyetlerini düşürecek Fransa'daki, İtalya'daki, Almanya'daki fabrika da bu avantajı yakalayacak. Dolayısıyla, Avrupa'ya coğrafi yakınlığımızın da pek bir önemi kalmayacak.

Küreselleşmeyle, epey bir zamandır dünyanın her noktasında üretilen malın, dünyanın her noktasında tüketilebildiği bir döneme girdik. Sanayicilerimiz bu trende hızla uyum gösterdi. Kabuğuna çekilmedi. Yalnız iç pazar için üretim yapmanın çıkar yol olmadığını çabuk kavradı. Bursa özelinde de, çarpıcı örneklerini gördük bunun. Kolay olmasa da, son 25-30 yılda Türkiye küreselleşmeye uyumda başarılı oldu.

Gel gelelim, maalesef bugün bu uyumu sağlamak yetmiyor. Dün de önemliydi ama bugün hangi ligde bulunduğunuz giderek daha fazla önem kazanıyor.

Dünya ekonomisinin üçüncü liginde tedarik zincirinde bulunan firmalar var. 'Üçüncü lig' sözüne bakıp, sakın küçümsediğimi düşünmeyin. Uluslararası fiyat ve kalite

standartlarını tutturmak, ürettiği ara malını veya parçayı zamanında teslim etmek hiç de öyle kolay değil. Türkiye'de pek çok KOBİ bu sınavı başarıyla geçti. Özellikle Bursa'da otomotiv yan sanayii firmaları dünya tedarik zincirinin güçlü birer halkası oldu. '0' hatalı üretimleriyle, kaliteleriyle o kadar başarılı oldular ki, ana şirketler, üretim yaptıkları ülkelere davet ettiler onları. Çin'e, Meksika'ya kadar gidip, oralarda şanına şan katanlar oldu.

Ancak tedarik zincirinde geleneksel 'yap-sat' yöntemi ağırlıkta. Bu zincirde ürün ve sürüm ile ilgili kararlar ana firma tarafından veriliyor. Özellikle teknolojisini geliştiremeyen, yenilikçi olamayanlar merkeze göbeğinden bağımlı. Çok uluslu şirketlerin koşullarını ister istemez kabullenen firmaların ülkenin ekonomik kalkınmasına katkısı da ister istemez sınırlı kalıyor. Öyle ya, bu çevrim içinde küçük üreticinin ana üreticiden daha hızlı büyümesi çok kolay değil.

Dünya ekonomisinin ikinci liginde ise değer zincirindeki firmalar var. Bu zincir, tedarik zincirine göre daha kapsamlı bir süreç. Hammaddenin temininden tüketiciye ulaştırılmasına ve satış sonrası servise kadar hemen her aşamayı kapsıyor.

Amaç, en az maliyetle tüketiciye en yüksek yarar sağlamak. Onun için, değer zincirinde sanayi ile hizmetler sektörü ayrımı net değil. Aksine... Üretim ile satış sonrası servisin iç içe olabildiği bu zincirde internet sayesinde tüketici ile iki yönlü bağlantı kurmak da kolaylaştı. Dolayısıyla, katma değer oluşturmak da... Değer zincirinde, bağımlılıktan çok işbirliği ön plana çıkıyor. Ve de bu zincirde yer alan firmaların ülke ekonomisinin büyümesine daha fazla katkı yapması mümkün.

Dünya ekonomisinin birinci liginde ise çok uluslu şirketler yer alıyor. Bu çok uluslu şirketler, köken olarak hala ağırlıklı olarak Batı ülkelerinden...

Ancak merkezi oluşturan bu ligde, Pasifik bölgesinden olanlar başta, yeni ve büyük oyuncular da yer almaya başladı. Değişmeyen ise, merkez Batı'da ya da Doğu'da şekillensin pek fark etmiyor, tedarik ve değer zincirinin diğer halkaları zayıfsa, bu yapı esas olarak büyüklerin yararına işliyor.



## Özetle;

Otomotiv ve Bursa son dönemde Türkiye sanayinin yüz akı, lokomotif oldu... Şimdi otomotiv sektörü ve bu sektörün başkentini iki zor sınav bekliyor...

Bir; yeni dönemde daha akıllanacak, daha az iş gücüne ihtiyaç gösterecek üretim düzeninin rekabette yaratacağı tehditlerin üstesinden gelmek...

İki; geleceği şekillendirmeye devam edecek dünya otomotiv sektöründe ağırlıkla bulunduğu tedarik zincirinden değer zincirine geçiş yaparak çıtayı yükseltmek...

Onun için, bir kez daha diyorum ki; **“Bursa büyürse Türkiye büyür ..”**

Bursa kalkırırsa, Türkiye kalkırır...

Onun için bir kez daha gözümüz kulağımız Bursa'da...

İnanıyor ve güveniyoruz ki, Bursa başaracak, Türkiye başaracak!