

Bize 'inovasyon' lazım

Vancouver'dayım ve buraya gelmişken Seattle'daki Boeing fabrikasını gezmek benim gibi uçak hayranı bir kişiye yakışmazdı. Boeing, fabrika

turu için yaklaşık 90 dakika ayırmış. Bu süre içinde dünyanın en büyük kapalı alanının bir kısmını görme olanağına sahip oluyorsunuz. Karşılama esnasında gösterilen 6 dakikalık videonun Amerikalılar üstündeki etkisi tam anlamıyla çok büyük bir "gurur". ABD'de inovasyon günlük yaşamın bir parçasıysa, bunun nedeni Boeing gibi sonuçlarını gördükleri bir alt yapı olduğu içindir. Buna da "İnovasyon Motivasyonu" demek çok doğru olur. Türkiye için gerekli olan budur. Ülker'in Godiva'yı satın alması özellikle yurtdışına sıkça çıkan bizler için nasıl bir gurur kaynağı oluyorsa, buna inovasyon ağırlıklı şirketleri eklememiz gerekiyor. Daha önce sıkça söylediğim şeyi tekrarlayacağım: **Türkiye'nin dünya inovasyon liginde yükselmesi için yurtdışında hazır şirketleri satın alıp, onları büyütürük vatandaşlarına inovasyon motivasyonu yaratması gerekiyor.**

Boeing'in son dönemdeki en büyük inovasyonu olan 787 Dreamliner modelinde kompozit malzeme kullanarak ağırlığı azaltması ve bunun yakıt tüketimine de büyük etkisi olmasıydı. Ama bu inovasyondan

Alphan MANAS
TÜSIAD
Futurizm Düşünce
Grubu Başkanı

alınacak çok önemli dersler var. Google'da araştırma yaparsanız Boeing 787 Dreamliner'ın aslında 2008'in mart ayında teslimatlara başlaması gerektiğini görürsünüz. Yani firma teslimatlarda 3 yıldan fazla gecikmiştir. Sorunların başında kompozit malzemelerin uçakla uyumudur. Ama ne olursa olsun dünyanın en önemli şirketleri bile dünyanın geleceğini değiştirecek inovasyonlarda sorun yaşamakta, bu da şirkete zaman ve paraya mal olmaktadır. Türkiye'de gözden kaçan konu işte budur. Şirketler çok sınırlı sermayeleri ile büyük inovasyon hayali içinde yarışa girmektedirler ve sonrada acı reçete ile karşılaşmaktadırlar. Son dönemde yazılı basında "Elektrikli Araba" yaptığını söyleyen birçok Türk firmasının, hatta üniversitelerin adı geçmektedir. Bir tane araba yaparak sonuca gidileceğini düşünmek aslında büyük bir gaflettir. Örneğin geçen hafta iflas eden Norveçli elektrikli araba üreticisi Think'in güç elektronik Ar-Ge'si Ford'un bile ilgisini çekmiş ve buna sahip olabilmek için Think'e yatırım yapıp, sonra da elden çıkarmıştır. Sıfırdan elektrikli araba yapmaya çalışanlar niye gidip Think'i satın almaya uğraşmazlar merak ediyorum.

Boeing fabrikasında gezerken 787

Dreamliner için üretimin sadece 3 gün süreceğini söylediler. Çünkü çok önemli parçalar ABD, Fransa, Japonya vb ülkelerde üretilip fabrikaya birleştirilmeye gönderiliyor. Bu da Türk şirketleri için önemli bir mesaj olmalı. Çünkü bizdeki eğilim "Her şeyi kendimiz yapalım" şeklindedir. Fabrikadan çıkarken açıkta park eden çokça tamamlanmamış 787 Dreamliner gördüm. Demek ki teslimatlar hâlâ başlamamış. Her uçağın satış fiyatının 185 milyon ABD Doları olduğunu kabul edersek, böylesine büyük bir maliyeti kaldırmak için gerçekten büyük olmak gerekiyor. Ben tüm bunları göz önüne alarak "Türkiye kendi uçağını yapacak" söyleminin, şirket satın alma dışında gerçekleştiremeyeceğini düşünüyorum. Boeing, çeliği ton başına yaklaşık 1000 dolar ödeyerek alıyor. Uçağı satarken de tonu için yaklaşık 850 bin ile 1 milyon dolar talep ediyor. Yani katma değeri neredeyse maliyetin 1000 katı civarında. Türkiye'de çelik işleyen ve satış yapan şirketlere duyulur.

İnovasyon motivasyonu, dışarıdan desteklenen bir dürtü olsa da kişi ve firmaların genlerinde olan bir durumdur. Türkiye'de bu tür kişi ve firmalar çok fazla değildir. İşte devletin yapması gereken bu kişi ve şirketleri yakın takibe alıp, onları desteklemektir. Çünkü bu kişi ve şirketler Türkiye'nin geleceğini değiştirebilecek güce sahiptirler.