

## “ŞARJ İSTASYONLARI ELEKTRİKLİ ARAÇLARA ENGEL OLMAYACAK”

ODD YKB Ali Bilaloğlu, salgının otomotiv sektörüne etkisi ve otomotiv dünyasının geleceğini yorumladı. Radyo Trafik'te yayınlanan “Duayen” programına bu hafta Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) Yönetim Kurulu Başkanı ve Doğu Otomotiv Yönetim ve İcra Kurulu Başkanı Emir Ali Bilaloğlu katıldı. Bilaloğlu, salgının otomotiv sektörüne etkisi, elektrikli motorların gelişimi, otonom sürüş ve sektörün geleceğine dair açıklamalarda bulundu.

### KÜRESEL SALGININ OTOMOTİV DÜNYASINA ETKİSİ

Küresel koronavirüs salgınının otomotiv dünyasına etkisini yorumlayan ODD Yönetim Kurulu Başkanı Ali Bilaloğlu, salgının hem tüketici davranışları hem de sanayi üretimi alanında ciddi etkileri olduğunu söyledi. Otomotiv sanayisinin global anlamda en kompleks lojistik zinciri içinde yer aldığını belirten Bilaloğlu, salgının üretim alanındaki etkisini şu sözlerle anlattı:

*“Otomotiv sanayisi belki şu an tüm sektörler arasındaki en global kompleks lojistik zinciri içerisinde yer alan bir sanayi. Bunun anlamı nedir? Bir ürünü siz A ülkesinde ürettiğinizde, o ürüne giren yarı mamuller veya bazı bazı modül yapılar en azından 7-8 tane farklı ülkeden, jeografik farklı bölgelerden gelmekte. Mesela Almanya’da üretilen bir arabanın parçalarına baktığımızda Asya’dan da gelen parçalar var, güney Amerika’dan da gelen parçalar var, kuzey Amerika’dan gelen parçalar var, hatta kuzey Afrika’dan bile parçalar dahil olabiliyor. Bunun sonucunda ne oldu otomotiv sanayisinde? Pandemi sadece bir bölgede sonlandığında otomotiv üretimi pandemi öncesi gibi çalışmasını yine sağlayamadı. Çünkü bir bölgede pandemi sonlandı, diğer bölgede başladı. O yüzden bir bölgede yan sanayi açıldı ya da yan mamul üretilmeye başladı ama bu sefer başka bir bölgede durdu. O araç da montaj sırasında tek bir vidası eksik dahi kalsa biliyorsunuz o aracı bitirip müşteriye teslim edemiyorsunuz. Bu kompleks yapı, lojistiğin global anlamda bütün dünya üzerinden otomotiv sanayisini etkilendiğinden... Çünkü bu her üretici için geçerli. Sadece Almanya’yı örnek verdim, bizim temsil ettiğimiz markaların çoğu orada üretim yaptığından. Bu Fransa için de geçerli, Çin için de geçerli, İtalya için de geçerli, ABD için de geçerli oldu. O yüzden otomotiv üretimi geçen sene bir türlü o normal frekansına geri dönemedi. Bu sene döner gibi yaparken bu sefer de yarı iletken mamullerde sıkıntı çıktı. Çip üretiminde sıkıntı çıktı. Onların şu an üretime olan etkisini yaşamaya başladık. Çünkü yeterince çip ya da iletken mamul bulunamıyor şu an piyasada. Bu da otomotiv sanayisinde elektronik parçaların artışından dolayı gitgide daha önem arz ediyor. O yüzden de bu sene üretim açısından baktığımızda yine eski frekansa bir türlü gelemedi otomotiv sanayisi.”*

ODD Yönetim Kurulu Başkanı Bilaloğlu küresel salgının tüketici açısından etkisini ise şu sözlerle anlattı:

*“Genelde sorulan soru; ‘Türkiye’de neden pazar birden bire böyle büyüdü, 2019 senesine göre 2020 senesinde? Dünyanın bütün diğer ülkelerinde pazar daralırken...’ En basit cevabı; Türkiye biliyorsunuz 2018 - 2019 yılında ciddi anlamda daraldı. 2019 yılında hatta 500 bin civarında toplam pazarla kapattık. Türkiye’nin ‘ekonomik gerçeklerine ve demografisine’ baktığımızda doğal pazarı 850 - 900 bin arasındaki bir bantta oturması gerekir diye düşünüyoruz hep. Yani birazcık daha ekonomikselsel bir ortama girerse bu 1.1 – 1.2 milyona da taşıyabilir kendisini. Böyle baktığınızda 2018 - 2019 yılında ciddi bir talep birikmesi yaşandı ve bu talep birikmesinin bir kısmı 2020 yılında araç alımı ile sonuçlandı. Birinci faktör buydu. İkinci önemli faktör pandemi sebebiyle hepimiz hayatımızda hijyenin daha önemli bir noktaya geldiğini fark ettik. Bu da mobilitede bizleri eğitti. Mobilite de toplu taşıma yerine bireysel taşımacılığa yöneltti halkımızı, tüketicileri.”*

### **ELEKTRİKLİ MOTORLARIN GELİŞİMİ**

Elektrik motorlu araçların üretimi ve yaygınlaşmasına yönelik de bilgiler aktaran ODD Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye’deki otomobil kullanıcılarının sanıldığı aksine elektrikli araçlara ve yeni teknolojilere Avrupa başta olmak üzere dünyanın birçok diğer bölgesine göre daha açık olduğunu aktardı. Yapılan araştırmalar üzerinden de örnekler aktaran Bilaloğlu, elektrik şarj istasyonları konusunda hazırlıklı olmadığımızı belirtti ve sözlerini şöyle sürdürdü;

*“Ama dünyanın neresi hazırlıklı diye sorabiliriz burada kendimize. Hatta belki birazcık geçmişe ve tarihe uzanırsak benzinli araba çıktığında biliyorsunuz, ta ilk icat edildiğinde, o zamanlar benzinler daha eczanede satılıyordu. Yani benzin istasyonu diye bir şey yoktu. Yani demek istediğim şu şarj istasyonları ile araçların birbirine paralel birbirini tetikleyerek, destekleyerek büyüyeceğini öngörmek çok da zor değil. Kimse şarj istasyonlarına yatırım yapmaz belli araç sayısı trafikte dolaşmadan. Öbür taraftan da ‘Yeterli şarj istasyonu olmadığında yeterli araç çıkar mı trafiğe?’ sorusu var. Ama elektrikli araçlarda şöyle bir avantaj var benzinli araçlara göre... Bugün aslında aracınızı siz kendi evinizde şarj edebiliyorsunuz. Artık bugün çıkan elektrikli arabaların hemen hemen hepsi 220 - 230 W ile şarj edilebilecek teknolojiye sahip. Bundan 3 - 4 yıl önce bu böyle değildi. Sadece 320 W şarj istasyonlarından şarj olması gerekiyordu. Tabi aracın şarj süresi uzuyor 220 - 230 W olunca ama netice itibari ile siz akşam eve gelip de aracınızı şarja taktığınızda sabaha kadar %80’lik doluluk oranına rahatlıkla hemen hemen tüm ürünlerde artık ulaşabiliyorsunuz. O yüzden şarj istasyonları bence elektrikli araçlara engel olmayacak.”*

ODD Yönetim Kurulu Başkanı Bilaloğlu, elektrikli araçların gelişmesi ve yaygınlaşması konusunda kendisini tedirgin eden konunun ise itfaiye ve kurtarma ekiplerinin bu yeni teknolojiye hazır olup olmadıkları konusu olduğunu belirtti. *“İçten yanmalı motorlu araçlarda bir trafik kazası olduğunda ve şoför veya araç içerisindeki insanlar aracın içinde sıkıştığında kapılar açılmadığı takdirde itfaiye veya kurtarma ekipleri a, b veya c kolunu kesip tavanı açıp içeriden insanları çıkarabiliyor.”* diyen Bilaloğlu, bunun yeni elektrikli araçlarda bundan daha zor olacağını söyleyerek şöyle devam etti;

*“Çünkü arabanın içinden yüksek gerilimli hatlar geçmekte. Allah muhafaza böyle bir kaza sırasında yanlış yerden itfaiye müdahale ederse ve kabloyu keserse bu aracın infilak etmesine bile sebep olabilir. Bunun hazırlıkları, eğitimleri ne kadar yapılıyor? Açıkçası şu ana kadar yapıldığı konusunda bize bir bilgi gelmedi.”*

## **OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİ VE OTONOM SÜRÜŞ**

Otomotiv dünyasının gelişimi ve geleceğine dair de bilgiler aktaran ODD Yönetim Kurulu Başkanı Ali Bilaloğlu, otonom sürüş konusunda da görüşlerini aktardı. Otonom sürüş teknolojisinin önündeki önemli engelin hukuk ve etik çerçevesi olduğunu söyleyen Bilaloğlu, konu hakkındaki görüşlerini şu sözlerle aktardı;

*“Şu an aslında otonom araçların hayatımıza girmesindeki en büyük engellerden bir tanesi bunun hukuksal ve etik çerçevesi diyebilirim. Teknoloji çünkü artık o seviyeye geldi. Seri üretimine geçecek kadar bu teknoloji gelişti. Gerek kamera sistemleri, gerek uydu sistemleri, gerek sensör sistemleri... Tabi ki daha bunların tamamen kusursuz ve hatasız çalışması için belki 1 - 2 yıla ihtiyaçları var ama bence teknolojik tarafı bu işin hukuksal ve etik tarafından daha hızlı çözülecek gibi geliyor. Bununla neyi kast ediyorum? Şimdi tabi ki otonom araç olsa dahi öngörülemez sorunlar çıkabilir insanın karşısına. Mesela bugün araba ile siz yolda giderken aniden önünüze bir cisim çıkarsa? Araba olabilir, çocuk fırlayabilir, bir sürü durum olabilir. Siz o an sürücü olarak karar veriyorsunuz, ya fren yapıyorsunuz ya direksiyonu kırıyorsunuz. Bu verdiğiniz kararın sonucunda farklı hasarlar ortaya çıkabilir. Siz belki kaldırırma çıkıp başka bir insana çarpabilirsiniz, arabaya çarpabilirsiniz. Maddi manevi zararlar çıkabilir. Bugün onun sorumluluğu tamamen sürücüde, başka hiç kimsede değil. İleride bu sorumluluk kimde olacak? Arabayı üreten mi? Bu otonom sürüş programını yazanda mı? Arabanın sahibinde mi? Bu sorumluluk kimde olacak? Bunun kararını hem etik hem hukuksal anlamda cevaplayabilmemiz gerekiyor. Bugün aslında tarif ettiğim konunun sorumluluğu dünyanın her yerinde aynıdır. Sürücü sorumludur. İleride bu konuda tüm dünya ülkelerinin ortak bir noktaya gelebilmesi gerekecek ki yine arabalar, otomobiller otonom da olsa dünyanın her yerinde kullanılabilirsin. Bu biraz vakit alacak gibi geliyor bana.”*