

## Gümrük Birliğine Doğru

# Otomotiv ve Demir-Çelik Endüstrisi

*Gümrük birliğine girerken, rekabet açısından en güçlü sayılabilecek konumda, tekstilden sonra otomotiv ve demir-çelik endüstrilerimiz geliyor. Bunların ortak pazardaki rekabet şansı açısından eksik ve fazla yönlerinin bir bütün olarak irdelenmesi gerekiyor.*

**1** 990 - 1993 yılları arasında en iyi dönemini yaşayan Türk otomotiv sektöründe yeni yatırımlar yapılırken büyük bir teknoloji yeniliği ve ürün kalitesinde büyük gelişmeler kaydedildi. 1993 yılında 1990'a göre toplam üretim artışı %90 olarak gerçekleşirken, bu dönemde toplam üretim içinde %107.7 ile en büyük artış bu sektörde yaşandı.

Bugün Türkiye'de toplam 18 otomotiv firması bulunuyor. 1994 itibarıyla, bu firmalar arasında en fazla üretimi %57.6 ile Tofaş gerçekleştirirken, Renault'nun payı %38.2, General Motors'un %3.4, Otosan'ın ise %0.8.

Prof. Gökdere ve Prof. Töre tarafından hazırlanan özel raporda ortaya çıkan sonuçlar ise şunlar:

### Üretim verimliliği açısından:

Günümüzde dünyanın modern fabrikalarında 1700 işçi yılda 480 000 kadar otomobil üretebiliyor ve işçi başına yılda 210-280 otomobil düşüyor. Türkiye'de ise bu oran işçi başına 125 otomobil dolayında. Dolayısıyla verimlilik faktörü yaklaşık 2:1 sayılabilir.



### Fabrika verimliliği açısından:

Bu açıdan ülkemiz oldukça düşük bir performans gösteriyor. Dünyadaki modern fabrikaların pres atölyelerinde otomatik pres hatlarında 3 dakikada kalıp değiştirilip, 5-10 dakika arasında kurgu gerçekleştirilirken, Türkiye'deki pres hatları manuel olup, kalıp değiştirme 25-60 dakika, kurgu ise 10 dakika almaktadır. Verimlilik faktörü 1.4:1 oranındadır.

### Gövde atölyesindeki verimlilik açısından:

Dünyanın modern fabrikalarında üretim %90 otomasyona bağlanmışken, ülkemizde kaynak elle yapılmaktadır ve verimlilik faktörü yaklaşık 3:1'dir.

### Boya atölyesindeki verimlilik açısından:

Dünyanın modern fabrikalarında son kat boya ve iç spreylemede robot teknolojisi kullanılmakta, bazı parçalar

yan sanayiden boyanmış alınmakta ve otomobillerin sadece %5'inde tekrar çalışma gerekmektedir. Türkiye'de robot teknolojisi henüz çok sınırlı kullanılmakta ve bu nedenle kusurlu boya oranı yüksek olmaktadır. Verimlilik faktörü 3:1'dir.

Montaj atölyesindeki verimlilik açısından:

Modern fabrikalarda montaj hattı dakikada 6 metre ilerlemekte, 55 saniyede faz tamamlanmakta, %20-25 oranında robot teknolojisi kullanılmaktadır. Türkiye'de hat dakikada yaklaşık 3 metre ilerleyebilmekte, faz 2-2,5 dakikada tamamlanmakta ve montaj gruplarında 8 kadar işçi çalışmaktadır. Verimlilik faktörü yaklaşık 2:1'dir.

#### Diğer verimlilik faktörleri:

Verimlilik faktörü direksiyon montajında yaklaşık 1.7:1, arka cam takılmasında 2.4:1, arka dingilin gövdeye bağlanmasında 5:1 şeklindedir. En büyük verimlilik farkları ise motor atölyesinde ortaya çıkmaktadır. Dünyadaki modern fabrikalarda işçi başına 2300 motor üretilebilirken, bu oran ülkemizde 300-400 kadardır. Verimlilik faktörleri motor blokunda 5:1, silindir başlığında 9:1, krank milinde 20:1, eksantrik milinde 40:1, motor montajında 6:1 ve test istasyonunda 4:1 olarak ölçülmüştür.

İşgücü maliyetleri açısından ise ülkemiz hala önemli avantajlara sahip görünmekle birlikte, hızlı yükselen işçi giderleri yüzünden bu avantajı giderek kaybolmaktadır. Yapılan araştırmalarda Türkiye'nin bu konuda 3:1-6:1 arasında değişen bir avantajı bulunduğu ortaya çıkmıştır.

Türkiye'deki yerli üreticiler modern otomobilleri Avrupalı firmalardan yaklaşık %10 daha pahalı üretebilmektedir. Maliyet yüksekliği ile ilgili fark Avrupa'daki Japon transplamlarında üretilen otomobillerle karşılaştırıldığında %20'yi bulmaktadır. Ayrıca ülkemizde saat başı ücret AB'den %65 daha ucuz olmasına karşın, verimliliğin düşük olması nedeniyle aynı üretim için %100-120 daha fazla iş saati gerekmektedir.

Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) tarafından yapılan bir araştırmaya göre düşük işgücü verimliliği, yenilenmenin yavaş olması, artan talebin karşılanmasında görülen yetersizlik, yan sanayiyle işbirliği eksikliğinden doğan planlama eksikliği ve düşük kalite düzeyi sektörün en önemli sorunlarıdır.

AB karşısında Türk otomotiv sanayiine bakıldığında, aynı standart ve kalitedeki Avrupa menşeli otomobillerin Türkiye'de üretilen otomobillerden daha ucuz olduğu görülmektedir. Yetkililerin açıkladığına göre Türk otomotiv sektöründe Avrupa'ya göre daha yüksek oranda kâr ve vergi alınıyor. Bu nedenle de otomobil fiyatları devamlı yükseliyor. Son yıllarda kaydedilen gelişmelere bakıldığında 1988'de 120 bin olan otomobil kapasitesi 1993'te 2.9 kat artarak 345 bine ulaştı. 1993'te 10 modelde 32 çeşit üretilmeye başlandı. Ana sanayi firmaları uygulamaya başladıkları "toplam kalite yönetimi" ile

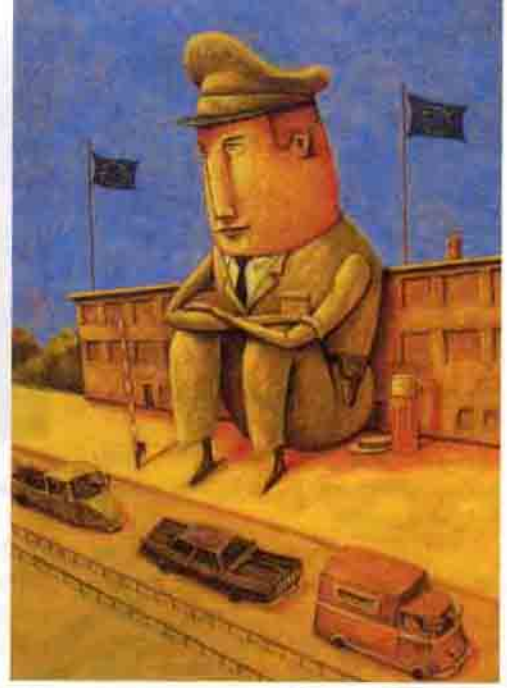
ürün ve proses kalitelerini yükseltmeye yöneldiler ve bazı somut başarılar sağladılar. Yan sanayi firmaları da hızla kendilerine çeki düzen vermeye başladılar. Son üç yılda daha iyi iş organizasyonu ve eğitim sayesinde yıllık %10-30 arası verimlilik artışı ile daha iyi stok politikaları gerçekleştirerek %3-5 maliyet düşüştü sağladılar. Yine son üç yılda 900 milyon dolarlık kapasite ve modernizasyon yatırımı yaptılar.

Türk otomotiv sanayiinde tüm sanayilerde olduğu gibi, elektrik, su, hammadde vs. fiyatları çok yüksektir. Bu fiyatlar AB fiyatları düzeyine indirilmedikçe rekabet gücünün artmayacağı açıktır. Otomotiv sanayiine özgü olarak alınabilecek tedbirler arasında otomobilde %48'e varan vergi yükünün hafifletilmesi gelmektedir.

6 Mart'ta imzalanan Ortaklık Konseyi Kararı'nda otomotiv sanayiine sağlanan sübvansiyonların kesileceği bildirilmiştir. Ne var ki, AB üyesi ülkeler tarafından çeşitli sektörler sık sık desteklenmektedir. Önemli olan sübvansiyonların hiç verilmemesi değil, devlet yardımlarının rekabeti ve ticareti aktsatmayacak ölçülerde yapılması ve "gizli" ya da "örtülü" teşviklerin önlenmesidir. Yardımların tamamen kesilmesi halinde otomotiv dahil birçok sektörün büyük bir ekonomik sıkıntı içine gireceği açıktır.

## Otomotiv Yan Sanayii

Bu sanayi dalında irili ufaklı bin küsur firma bulunmaktadır. Bunların verimlilik açısından Japon ve Avrupalı benzerlerinin oldukça gerisinde olduğu söylenebilir. Ana fabrikaların ikmal ihtiyacının %80'ini karşılayan yaklaşık 100 yan sanayi firmasında kalite kontrol işlemleri yeterli çalışmaktadır. Geri kalanlarda ise bu işler ancak ana üretici firmaların mücadeleleri ile bir noktaya getirilmeye çalışılmaktadır. Rekabetin azlığı, verimliliğin düşüklüğü, ölçek ekonomisinin olmayışı, hammaddelerin pahalılığı gibi etkenler Türkiye'de yan sanayi ürünlerini pahalı kılmaktadır. Kalite açısından bunlara bakıldığında-



da, otomobil üreticilerinin parça aldıkları firmaların sadece %10-30'u Avrupa kalite standartlarını tutturabilmektedir. Toyota Türkiye'de üretilen parçaların %80'den fazlasını uygun kalitede bulmamıştır.



## Rakiplerimiz

Otomotiv sanayii açısından dünyanın en ünlü ülkelerinin başında gelen Japonya, 1970'li yıllarda yalın üretim ile maliyet ve kalitede önemli gelişmeler sağlamıştır. 1993 yılı üretiminde AT+EFTA ülkeleri %33.7 ile birinci sıraya yükselmiştir. Japonya ile Güney Kore'nin uluslararası pazarlardaki üstünlükleri artarak devam etmektedir. AT Komisyonu tarafından hazırlanan 23.2.1994 tarihli AT Otomobil Sanayii Planı'na göre AT'nin bu sektörü yeterli bir düzeyde değildir. AT kendi otomotiv sanayiine 1995'ten başlayarak 2000 yılına kadar kapsamlı bir gelişme planı hazırlamıştır. Hedef, AT ve AT dışı pazarda uluslararası rekabet düzeyine erişmektir. Bu durum AT ile Türkiye arasındaki rekabeti de doğrudan etkileyecek ve rekabet gücü



farklılığı giderek artacaktır. Bu nedenle Türk otomotiv sanayinin AT sanayii paralelinde geliştirilmesi gereklidir.

## Otomotivde Son Gelişmeler

6 Mart'ta imzalanan Ortaklık Konseyi Kararı otomotiv sektörü ile ilgili şu hükümleri getirmektedir:

"- Türkiye, gümrük birliği kararının yürürlüğe girmesinden itibaren belli bir süre için, kullanılmış motorlu taşıt ithalini, yürürlükteki ithalat rejimindeki düzenleme çerçe-

vesinde izne tabi tutmaya devam edecektir.

- Topluluk, gümrük birliğinin, Japonya ile akdetmiş oldukları Japon otomobillerinin topluluk pazarna ihracatının sınırlandırılmasına ilişkin anlaşmanın uygulanmasına engel teşkil etmemesini amaçlamaktadır. Bunu

sağlayacak düzenlemenin kuralları gümrük birliğinin yürürlüğe girişinden önce belirlenecektir. GATT 1994'te yer aldığı şekliyle 2000 yılı ile sınırlı olan anlaşma hükümleri, Türkiye'deki Japon yatırımları açısından engel getirmemektedir."



## Otomotiv Sanayimizin Genel Durumu ve Gümrük Birliği

Mustafa Metin  
TOBB

Tüm sanayi kolları itibarıyla 500 bin kişinin çalıştığı otomotiv sanayimizde 17 üretici firma vardır. Bu firmaların 14 tanesi AB ile çeşitli konularda işbirliği içindedir. Geri kalan 3 firma ise AB dışındaki ülkeler ile işbirliği içinde bulunmaktadır. Otomotiv yan sanayimiz üzerinde Avrupa Birliği ülkelerinin firmaları daha etkindir.

Otomotiv sanayimizin kurulduğu 1960 yılından bu yana AB üyesi ülkelerle çeşitli nedenlerle ilişki içinde bulunmakta ve bu ilişkileri giderek artmaktadır. Sanayi şirketlerindeki sermaye işbirliği son yıllarda otomotiv pazarlama şirketlerine de yansımıştır.

Türkiye'de otomotiv sanayinin istikrarlı gelişme sağlamasına imkan veren gelişmeler esasen 1980'lerden sonra ortaya çıkmıştır. Aynı dönemde talepteki artış, ithalata da yansımış, hatta ithalattaki artış toplam talepten daha hızlı olmuştur.

Toplam pazarımız içerisindeki eski Doğu Bloku ülkelerinin ürünlerinin payı küçümsenmeyecek bir boyuta ulaşmıştır. 1989 yılında Doğu Bloku ülkelerinin ürünlerinin ülkemizdeki pazar payı %4'lerde iken bu oran 1993 yılında %10'a yükselmiştir. 1991-1993 yılları arasında toplam %39 civarındaki toplam koruma oranına karşılık eski Doğu Bloku ülkelerinin ürünleri yerli eşdeğer ürünlere kıyasla %15-%25 oranında daha düşük bir fiyatla pazarımıza girmeyi başarmıştır.

GB'ne girdiğimiz zaman Avrupa Birliği'nin eski Doğu Bloku ülkelerinin ürünlerine uyguladığı %10 oranındaki bir Ortak Gümrük Tarifesi ile bu ülke ürünleriyle rekabet edebilmemiz kolay olmayacaktır.

Otomotiv sanayimizin Avrupa Birliği karşısında gücünün artırılması ve karşılaşılan sorunla-

rın çözümlenmesi için çalışmalar yapılırken üzerinde durulması gereken en önemli konu, sektör mensuplarının hayat standartlarının yükseltilmesi için mevcut ticaret hacminin artırılmasıdır.

Ülkemiz ekonomisi içerisinde çok önemli bir yere sahip olan otomotiv sanayii hammadde ve parça üreten sanayi ile pazarlama, satış ve servis ağırları, banka ve sigorta gibi hizmet sektörlerinin gelişmesi için son derece önemlidir. Demir-çelik, lastik, plastik, elektronik, cam ve kimya sanayilerinin ürettikleri hammaddeler otomotiv sanayii tarafından kullanıldığı için sektörün geliştirilmesi ve sorunların çözümlenmesi genel ekonomik gelişmeler ve istihdam için son derece önemlidir.

Ayrıca sektör yıllık üretim potansiyeli bakımından gıda ve tekstil sektörlerinden sonra üçüncü sırayı almaktadır.

Sektör kayıt içi faaliyet yapması bakımından da vergi gelirleri bakımından da önemli bir yere sahiptir.

Son yıllarda otomotiv sanayii %50 üretim kaybına uğramış olması nedeniyle ve Avrupa Birliği karşısındaki özellikle tekstil ve hazır giyim sektörünün sahip olduğu güce sahip olmaması nedeniyle gümrük birliğine girerken sektörün daha fazla korunması gerektiği ve hiç değilse bir geçiş süresinin verilmesi sektör mensuplarına talep edilmiştir.

Türkiye Katma Protokol'un 19/2. Maddesi çerçevesinde, aralarında otomotiv sanayii ürünlerinin de bulunduğu bazı ürünlere ortak gümrük tarifesi üzerinde vergiler uygulayabilmektedir. Sektör mensuplarının talepleri doğrultusunda sağlanan bu gelişme, sektörün gelişmesi ve yerel sorunlarının çözümlenerek, teknik ve idari gelişmesinin sağlanması bakımından yararlı bir gelişme olarak değerlendirilmektedir.

Sektörün AB karşısında rekabet gücünün artırılabilmesi için şu önlemlerin alınması da gerekli görülmektedir.

- Otomotiv sanayinde çeşidin azaltılması ve uluslararası rekabete uygun daha az sayıda araç üretimine geçilmelidir.

- Ülkemiz bir yıldan daha yaşlı araçların girişini önleyecek yasal düzenlemeler sağlanmalıdır.

- Otomotiv sektöründe AB ile yapılacak gümrük birliği çalışmaları için bir temas grubu oluşturulmalıdır.

- Sektörde mevcut kaynak sıkıntısını giderecek bir finansal yapıya ihtiyaç vardır. Bu konuda yapılacak en yararlı düzenleme, vergi oranlarının azaltılmasıdır.

Ayrıca yapılacak bir diğer çalışma da bu sahada yabancı sermayenin teşvik edilmesi ve bu sermayenin geçici bir süre için vergiden muaf tutulmasıdır.

- Sektörün ihtiyacı olan hammadde ve enerjinin dünya fiyatlarından verilmesi ve sektörün teşvikten doğan alacaklarının zamanında ödemesi sağlanmalıdır.

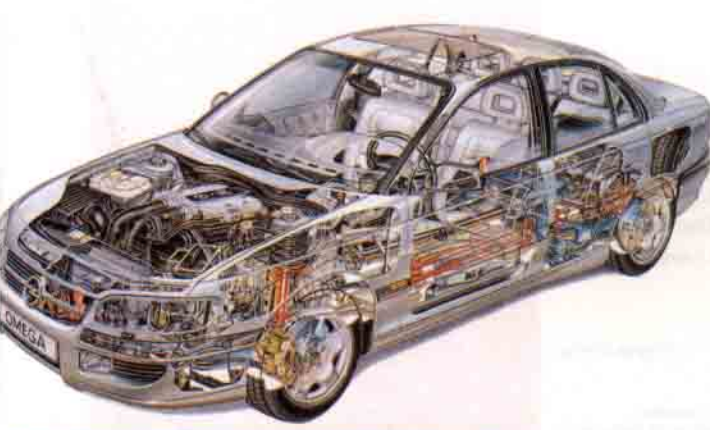
- Girişimcilere sağlanacak teşviklerle ilgili uygulamalar Sanayi ve/veya Ticaret Odalarına verilmelidir.

- Ar-Ge çalışmaları ile ilgili bir tanımlama yapılmalı ve bu konuda verilecek teşvikler hususunda düzenlemeler getirilmelidir.

- Yan sanayi KOBİ teşviklerinden yararlanılmalıdır.

- Otomotiv sanayinin GB ile ilgili bir sorun ile karşılaşmayacağı tahmin edilmektedir. Ancak GB'ne girildikten sonra mutlaka mali yardım alınması sağlanmalıdır.

- Otomotiv sanayinin GB'den sonra karşılaşacağı esas sıkıntı, üçüncü ülkelerin (özellikle eski Doğu bloku ülkelerinin) malları ile rekabette olacaktır. Bu konuda sağlanan 5 yıllık geçiş süresi sektör mensuplarına olumlu mütealaa edilmiştir.



## Sektörü Nasıl Etkileyecek?

1995'ten itibaren tüm AB ülkelerinde tek tip uygunluk prosedürü geçerli olmaya başladığından, üye ülkelerin sadece birinden alınacak uygunluk belgesi tüm AB'de geçerli sayılıyor. Halen Türk otomobillerinin gürültü, emisyon, güvenlik gibi standartlar açısından sorunları var. Bu bakımdan, sözkonusu onayı almaları zor görünüyor. Bu durumun en azından kısa dönemde AB ihracatını kısıtlayacağı söylenebilir. Gümrük birliğinin başlamasıyla ithal ürünlerin fiyatı %25 ucuzlayacağından, yurtiçi fiyatlarda vergi dahil %5-10, vergi hariç %15-20 düşme sözkonusu olabilecektir. Gümrük birliği sonrasında AB tarafından otomotiv endüstrisine verilen teşvikler yasaklanacağından, Türkiye birçok durumda AB mevzuatına uymak zorunda kalacak.

Yerli üreticilerin üretim hacminde %60'a varan gerilemeler olabilecek ve ortalama fiyatlar %20 gerileyecek. Bu durumda firmaların satış hasılatında %70'e yakın düşmeler bekleniyor. İmalat giderlerinde %3 azalma, işçilikte ise %8 oranında artış da beklentiler arasında.

Sektör yetkilileri otomotiv sanayiinin gümrük birliğinden olumsuz etkilenmeyeceği görüşünü paylaşıyorlar. Hatta teknolojiye yakınlaşacaklarını ve teknolojiyle ilgili projelerinde çok olumlu değişiklikler olacağını vurguluyorlar.

## Demir-Çelik Sanayii

Gümrük birliğine girerken kritik durumda olan diğer bir sektörümüz demir-çelik sektörüdür. Türkiye'de bugün devletin sa-

hip olduğu 3 entegre demir-çelik tesisi bulunmaktadır. Özel sektörün sahip olduğu entegre tesis sayısı ise 18'dir. 1994 yılında ülkemiz 12 milyon ton ham çelik üretimi ile dünya sıralamasında 15. sıraya yükselmiştir. Üretim teknolojisi açısından Türkiye'de çelik üretiminde, Siemens Martin Ocakları, Bazık Oksijen Fırınları ve Elektrik Ark Ocakları yöntemleri kullanılmaktadır. Yöntemlere göre çelik üretiminin dağılımı; EAO %64, BOF %30 ve SM %6 oranlarındadır.

Türkiye'nin demir-çelik sektörü, uzun ürünlerde dünya ticaretinin %38'i oranında önemli bir paya sahiptir. 1994 yılı ihracatı 2.2 milyar dolardır.



Ülkemizde 4,5 milyon tondan fazla uzun ürün fazlası olduğundan bunun ihracı zorunludur. Bu ürün fazlalığının nedeni, demir-çelik sektöründeki yatırım teşvikleri sonucunda oluşan bir çarpık yapılaşmadır. Dünya demir-çelik üretiminin %66'sı yassı, %34'ü uzun ürünken, ülkemizde bu oran yassı üründe %15, uzun üründe %85'tir. Bu yapısal bozukluğa rağmen, ülkeye yarı mamul ve mamul uzun ürün girişine yasal yollardan izin verilmemektedir. Gümrük birliğine dahil olmamız durumunda, ülkemize giren bu uzun ürünlerin hiçbiri kalite ve standart açısından Avrupa'ya ithali mümkün değildir. 4.5 milyon ton uzun ürün fazlası olan ülkemize sadece 1993 yılında yasal yollardan 2.3 milyon ton daha ithal edilmiş olmasının başlıca nedenini Doğu Bloku ve BDT'deki bağımsız demir-çelik üreticilerini koruma amacı oluşturmakta ve büyük bir haksız rekabete yol açmaktadır. Gümrük birliği

aşamasında bunun sona erdirilmesi kaçınılmaz olacaktır.

Bütün bunların yanında, diğer bir sorun da Türkiye'nin fert başına demir-çelik tüketiminin 110 kg ile dünya tüketiminin oldukça düşük bir seviyesinde kalmasıdır. Fert başına tüketimin en az 200 kg'a çıkarılması için yeni tesisler kurulmasına ihtiyaç vardır.

DPT tarafından yapılan araştırma sonuçlarına göre şunlar tavsiye edilmektedir:

Sektörün ana girdileri olan demir cevheri, koklaşabilir taşkömürü, hurda ve sünger demir, elektrik enerjisi sorunlarına karşı çözümler bulunması; araştırma-geliştirme, kalite kontrol, mühendislik ve eğitim konularının üzerine daha titizlikle eğililmesi; kalifiye işgücü yetiştirilmesi; ileri teknoloji üreten ülkelerle, çeşitli dış kuruluşlarla işbirliği yapılması; demir-çelik tesisleri arasındaki koordinasyonu ve bilgi transferini geliştirecek demir-çelik birliği kurulması çalışmalarının hızlandırılması; demir-çelik ihracatındaki teşvik tedbirlerinin dünyadaki uygulamalara paralel

bir duruma getirilmesi; çağdaş teknolojiye uygun modern anlamda entegre bir kalite kontrol sistemi ve Türkiye kalite kontrol birliği kurulması, Türkiye demir-çelik teknoloji araştırma merkezi kurulması yoluyla yeni teknolojiler üretilerek sanayiye aktarılması.

## Rakiplerimiz

Üretilen mallarda haksız rekabetle karşılaşılan ülkeler alt sektörler göre değişmektedir. Uzun ürünler alt sektörünün iç pazardaki en önemli rakipleri Doğu Avrupa ülkeleri ve Ukrayna iken dış pazardaki rakipleri AB üyeleri olan Belçika, Fransa, Almanya, İtalya, İngiltere, İspanya ve Portekiz ile Amerika kıtasının büyük ülkeleri, Doğu Avrupa ülkeleri, Japonya, Güney Kore ve Tayvan'dır. Yassı mamullerde en büyük rakipler iç ve dış pazarda Doğu Avrupa ülkeleri, demir-çelik döküm sektöründe ise yine iç ve dış pazarda Amerika ülkeleridir.



## Son Gelişmeler

6 Mart 1995 tarihli Ortaklık Konseyi Kararı'nda devletin demir-çelik sektöründen çekilmesi yer alıyor. Demir-çelik sektörü gümrük birliği kapsamı dışında bırakılacak ve serbest ticaret anlaşmasına göre düzenlemesi yapılacak. Buna göre iki taraf da belli bir takvim çerçevesinde gümrük vergilerini karşılıklı sıfırlayacaklar. Devletin teşvikli demir-çelik yatırımlarına yasaklar da getiriliyor. Türk demir-çelik sektöründeki yapısal dengesizlikten kaynaklanan sorun karşısında ise AB tarafı üretimi az olan yassı çeliğin

ithalatının üye ülkelerden yapılması görüşünü ortaya atarken, Türkiye ithal etmek yerine, bu sektöre yatırım yapılması görüşünü taşıyor.

Yaprak Renda

### Kaynaklar

DCÜD, Periyodik Yayınları ve Çeşitli Çalışmaları.  
Doğan, N. "Sektörlerimiz Gümrük Birliği'ne Ne Kadar Hazır?", Dünya Gazetesi, 12.12.1994.  
DPT, Türk Sanayinin AT Sanayii Karşısında Rekabet İmkanları, Ö.L.K. Raporu, Cilt III, Ankara 1989.  
DTM, Türkiye-AB İlişkileri/Ortaklık Konseyi Kararı, Ankara 1995.  
Gökdere, A./Töre, N. Gümrük Birliği ve Türk Otomotiv Sanayii, Ankara, 1994.  
OSD, A Brief Introduction to the Turkish Automotive Industry, 1994.  
Tezer, E. Türkiye'deki Otomotiv Sanayii, OSD, Ankara 1994.  
TOBB/İKV, Türkiye - AT Ortak Gümrük Birliği - Anket Formu, 1993.



## Gümrük Birliği'nin Demir-Çelik Sektörü Üzerindeki Etkileri

Fahrettin Kunak  
Demir-Çelik Üreticileri Derneği Genel Sekreteri

Gümrük Birliği'ne girerken sanayi sektörlerinin durumu, konumu ve rekabet gücü imkanları siyasal ve ekonomik gündemimizin en önemli maddelerinden birini oluşturmaktadır.

Türk Demir-Çelik Sektörü'nün gümrük birliğine girişte özel bir konumu vardır. Çünkü Türkiye ile Avrupa Birliği (AB) arasındaki Ortaklık Anlaşması ile buna ilişkin gümrük birliği içinde Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu yetki alanına giren maddeler yer almamaktadır. Bu maksatla Türkiye ile üye devletler arasında demir ve çelik ile ilgili maddeleri kapsayan alışverişlerin devamını sağlamak üzere 23 Kasım 1970 tarihinde, Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu alanına giren maddelerle ilgili anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşma 1952 yılında yürürlüğe giren ve 2002 yılına kadar 50 yıl süreli Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu kuran anlaşmaya göre yapılmıştır. AKÇT kapsamındaki ürünlerin AB ile tercihli ticaretin hangi şartlarla ve sürelerle işletileceği ise tespit edilmemiştir. Bu maksatla bir yandan gümrük birliği müzakereleri sürerken, öte yandan Türkiye ile AB arasında AKÇT ürünleri için bir uygulama protokolü imzalanması amacıyla AB'nin talebi ile görüşmeler başlatılmış ve halen sürmektedir.

AB'nin ilk aşamada önerdiği anlaşma taslağına göre anlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren ithalat ve ihracattaki gümrük vergileri ve eş etkili vergiler kalkacak, yerine yenileri konulmayacaktır.

Ayrıca, normal rekabetin işleyişini doğrudan veya dolaylı olarak engellemeye, kısıtlamaya veya bozmaya yönelik anlaşmalar ve devlet yardımları ile AKÇT Antlaşması'nda izin verilen indirimler dışındaki tüm devlet yardımları yasaklanacaktır.

Ancak, AB ile Türkiye arasında sürdürülen son temaslar neticesinde, yeniden yapılan-

maya yönelik olarak toplam çelik kapasitesi ile toplam sıcak hadde kapasitesinin rasyonalizasyonuna 5 yıllık geçiş süresi verilmesi ve kurumların 3 yıllık sürede tedrici olarak sıfırlanacağı bir ürün listesinin kabul ettirilmesi yönünde olumlu gelişmeler kaydedilmiştir.

AKÇT ile ilgili müzakerelerde aşağıdaki hususların teşvik ve korumalarda esas alınmasının sağlanması sektörümüz açısından zorunlu görülmektedir.

Halen AKÇT'nce benimsenmiş olan, korumalar; Ar-Ge, çevre koruma, fabrika kapama, işçi çıkarmadır.

Bunlara ilave olarak özelleştirme, yeniden yapılanma, alt yapı yatırımları, sosyal güvenlik ve kıdem tazminatı konularının da müzakere gündemine alınmasını zorunlu görmekteyiz.

Ayrıca, sektörün gelişimini ve geleceğini belirleyecek politikalar, gerek yatırım, gerekse ihracat ve ithalat aşamalarında yeterli AB teşvik sistemine uygun hale getirilmesi ve bu belirsizlik içinde sektörün planlaması yapılmalıdır.

AB'ye tam üye olmadan gümrük birliğine girecek ilk ülkemiz. Bu girişin demir-çelik sektörü açısından öncelikli gündem maddeleri şunlar olmalıdır:

1- Demir-çelik sektörümüzdeki yapısal bozukluğun onarılması ve AB ile uyumlu hale getirilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır.

Bu maksatla;

a) Yassı ürüne yönelik yeni yatırımlar mutlaka teşvik edilmelidir.

b) Uzun ürüne yönelik yeni yatırımlar teşvik edilmemeli, mevcutların ise sadece modernizasyon ve rehabilitasyonuna teşvik verilerek AB'dekilere uyumu sağlanmalıdır.

2- Ülkemizde demir-çelik üretimi ve tüketimi yaklaşık 150 kg/kişi düzeyindedir. AB'ye uyum sürecinde sadece yassı ürüne yönelik yeni yatırımlarla ve kapasite artırımı ile bu açığın kapatılması sağlanmalıdır.

3- 2002 yılında sona erecek AKÇT Antlaş-

ması çerçevesinde, demir-çelik sektörü ile ilgili süren müzakerelerde en az anlaşmanın bitiş tarihine kadar uyum süresi istenmelidir.

4- AB'nin diğer üye ülkelere geçiş döneminde verdiği her türlü mali ve hukuki katkı ülkemize de verilmelidir.

Bilindiği gibi tüm ülkeler, kota, anti-damping vergisi, telafi edici vergi gibi uygulamalarla kendi çelik sanayilerini koruyarak gelişimin ve rekabet gücünü artırmayı hedeflemektedir.

Demir-çelik sektörümüzün rekabet gücü ile ilgili özet değerlendirmemiz ise şöyledir: Ülkemiz demir-çelik sektörü, teknoloji, verimlilik ve kalite açısından rakipleri karşısında rekabet gücüne sahiptir. Ancak, girdi maliyetlerinde ve özellikle finansman ve enerji maliyetlerinde handikaplı bir durumu vardır. Sektör bir yandan dış rakipleriyle, diğer yandan kalite ve standart yönünden kontrolsüz aşırı mamul ve yarı mamul ithalatı nedeniyle haksız rekabete maruz kalmaktadır.

Bu nedenle, sektörün gümrük birliğine girişten önce teşvik ve korumalarının yeniden ele alınması ve uluslararası normlara uyurulması gerekmektedir.

Sektörün rekabet gücünü artırabilmesi için devlet tarafından öncelikle yapılması gerekenlerin başında ise şunlar gelmektedir: Yapısal dengesizlik onarılmalı ve dünya ölçeğindeki yassı-uzun üretimindeki sektörel oranlar oluşana kadar yapılaşmanın planlanmasına özel önem verilmeli, işlerliği olan önlemler acilen alınmalıdır. Zira demir-çeliksiz ne sanayileşme ne de kalkınma kesinlikle mümkün değildir. Bu ana sorunun yanısıra rekabet gücünün sürekliliği için:

a) Temel girdiler dünya fiyatından sağlanmalıdır.

b) Mevzuat ve bürokratik engeller kaldırılmalıdır.

c) Teşvik sistemi uluslararası normlara uyurulmalıdır.

d) İç ve dış pazarda süregelen haksız rekabetin engellenmesi için gerekli önlemler alınmalıdır.



# Popüler Bilim Kitapları'nı kapağında basılı fiyatından satın alınız...

Yapılan araştırmalar, gelecekte bilim ve teknoloji alanlarında günlük hayatın her alanında bilim insanlarının rolünün daha da artacağını ve modern yaşamda bilim insanlarının daha etkin rol oynayacağını göstermektedir. Richard S. Westfall, modern bilimin oluşmasındaki esas öğenin, düşüncelerin kendi iç mantıkları uyarınca gelişmeleri olduğunu kanıtlamıştır. Onun deyişiyle bu kitap, bilimsel devrim tarihinde ağırlık merkezinin, düşünce tarihi olduğuna dair inancın bir ifadesidir.

Ederi: 100.000 TL. (KDV Dahil)

ISBN 975-403-006-5



9 789754 030065

*Tübitak Popüler Bilim Kitapları bilimi "okutmak"*

*ve bilimi ulaşabileceği en geniş kitleye yaymak amacındadır.*

*Başından beri hedefimiz,*

*okurlarımıza titiz bir çalışmayla kotarılmış ve pahalı olmayan kitaplar sunmaktır.*

*Kaliteden ödün vermeden ucuz ürünler satmak yolundaki bu çabamız; ancak sizin katkınızla güç kazanacaktır.*

*Üzerine fiyat etiketi eklenmiş kitaplarımızı satın almayınız, satanları uyarınız veya kurumumuza bildiriniz.*

*Tübitak Popüler Bilim Kitapları'nı*

*üzerinde basılı fiyatlardan satın alarak*

*bilimi yaygınlaştırma çabamıza siz de katılınız!...*