



Yrd. Doç. Dr. Uğur ÖZGÖKER
KHÜ AB Araştırma ve
Uygulama Merkezi Müdürü
İGİAD Genel Sekreteri

EGD (Ekonomi Gazetecileri Derneği)'nin Bursa Sanayii ile ilgili 26-27 Ocak tarihlerindeki Bursa'daki inceleme gezisi ve toplantılarına katıldım. Başta Renault fabrikası olmak üzere, Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Kafkas Gıda ve Kamil Koç Turizm İşletmelerini kapsayan fabrika-işyeri gezileri ve toplantılarından edindiğim izlenimler GB (Gümrük Birliği)'nin Türk ekonomisinin rekabet gücü ve dinamizmine olan olumlu etkileri konusundaki akademik ve teorik fikirlerimin uygulamada da ne kadar isabetli olduğunu bizzat yerinde gözlemlememe vesile oldu.

Tam bundan 13 sene önce 1995 yılının gene Ocak ayı sonunda İstanbul Üniversitesi AT (Avrupa Topluluğu) Programı Başkan Yardımcısı ve Gümrüklerden Sorumlu Devlet Bakanlığı Danışmanlığı görevini yürütürken, OSD (Otomotiv Sanayicileri Derneği)'nin organizasyonu ve Tofaş fabrikasının katkılarıyla 40 kadar Avrupa Topluluğu öğrencisini Bursa'ya götürmüş ve Tofaş, Renault ve ilk kez kapılarını yabancı ziyaretine açan Toyota fabrikalarını inceleme imkanı bulmuştuk. AB ile GB Anlaşması pazarlığı yapıldığı 1995 başında Otomotivciler GB'ne şiddetli bir şekilde karşı çıkıyor ve AB ile Gümrük Birliği oluşturarak gümrük vergilerinin kaldırılması ve 3. ülkelere ortak gümrük tarifesi uygulanmasının Türk Otomotiv sanayini çökerteceğini 150 bin kişinin işsiz kalacağını ve Türk ekonomisine katma değer yaratan en büyük sektörün ucuz ve kaliteli Avrupalı otomotiv üreticileri ile "Rekabet" edemeyeceği için Türkiye ekonomisinin büyük kayıplara uğrayacağını ileri sürüyorlardı. Buna karşılık ise Tekstil-Hazır Giyim ve Konfeksiyon Sektörü ise miktar kısıtlaması olan kotalar kalkacağı için ucuz ve kaliteli olan Türk Tekstil ürünlerinin Avrupa pazarlarına kolayca gireceği için hararetle GB'yi savunuyorlardı.

GB'nin üzerinden geçen 12 sene sonra bugün, Türk Otomotiv Sektörü sürekli yatırım yapan Türk ekonomisine en büyük

Türk Ekonomisinin Rekabet Gücüne Gümrük Birliği'nin Katkıları

katma değer yaratan ve üretiminin yansından fazlasını başta AB ülkeleri olmak üzere 5 kıtaya ihraç eden en karlı sektörlerden biri olurken, 2001 yılında DTÖ (Dünya Ticaret Örgütü) üyesi olan Çin ve diğer Uzakdoğu ülkelerinin ucuz işgücü-fikri mülkiyet haklarına riayet etmeme-merdiven altı vergisiz kaçak üretimin getirdiği "Rekabet" avantajı sayesinde Türk Tekstil ve Konfeksiyon sektörüne büyük rakip olarak çok ciddi darbeler vurmuş ve Tekstil sektöründe büyük çapta iflaslar, işi kapatmalar ve işçileri işten çıkartmalar ortaya çıkmıştır.

GB sayesinde Türkiye; kahverengi eşya (TV, video, müzik seti, vb) ve beyaz eşyada (Buzdolabı, fırın, çamaşır ve bulaşık makinesi vb) Avrupa'nın üretim üssü haline gelmiştir. 1980'lerin başında renkli TV satın almak için 8-9 ay sıra beklenirken ve televizyon tüpleri ve elektronik aksamının büyük kısmı Avrupa'dan ithal edilirken bugün çoğu AB ülkesi Türkiye'den büyük miktarda televizyon ithal etmektedirler. GB'den önce Türkiye'de imal edilen mendaneli çamaşır makinalarına halk arasında alaycı bir tabirle yürüyen çamaşır makinası adı veriliyordu ve makina çalışıp çamaşır yıkadığı sırada motorun sarsıntısı yüzünden bütün banyoyu dolaşıyordu. Bugün ise rekabetin getirdiği avantajlar sayesinde Avrupa'nın en kaliteli beyaz eşyalarını üretiyoruz. Renault örneğinden yola çıkarsak Bursa'da üretim yapan Renaultun Fransız Genel Müdürü Alain Gabillet'in ağzından teyit edildiği üzere başta ana firmanın bulunduğu Fransa olmak üzere dünya üzerine en kaliteli Renault üretimi Türkiye'de yapılmaktadır. Hata oranı bu

sene binde 20'ye düşmüştür. Sıfır hataya inme hedeflenmektedir. (Bu oran GB'den önce yüzde oranları ile ifade ediliyordu) fabrikada bu yılın ilkyarısında her dakikada bir dizel araba motoru üretilecek olup halen Üretim Bandından dakikada bir araba nihai tüketici tarafından kullanıma hazır şekilde çıkmaktadır. (80'li yıllarda parasını peşin yatırdığımız arabayı teslim almak için 2 sene sıra bekliyorduk, rengini bile seçme şansımız yoktu, sırada hangi renk araba varsa onu almak zorundaydık. Arabaların kaporta boyaları hemen soluyor, kapı kilitleri çalışmıyor, aküler 4 ayda boşalıyordu. Hatta sıkıştırılmış samandan yapılan adı Anadolumuzla özdeşleşen bir marka arabayı inekler yiyordu.) Bu da GB'nin getirdiği "Rekabet" avantajı ve gücü sayesinde olmuştur. Fransız genel müdürün belirttiği gibi Türk otomotiv sektörü üzerindeki Devlet müdahalesi ve aşırı vergiler yüzünden Türkiye'de üretilen arabalar AB'dekilere nazaran % 40 daha pahalı satılmaktadır. Bu nedenle Türkiye'de her bin kişiye 82 araba düşmektedir. Halbuki bu oran Almanya'da binde 562, AB içinde en düşük ortalamaya sahip olan ülkelerden biri olan Bulgaristan'da bile Türkiye'nin 3 katıdır. Yani Devlet otomotiv sektöründen elini çekip piyasayı liberalleştirse ve vergi oranlarını AB seviyesine düşürse Türk Otomotiv Sektörü sadece ihracatla dış pazarlarda değil iç pazarda da muazzam şekilde büyüme potansiyeline sahiptir. Bu durum Türk halkının refah seviyesini ve yaşam kalitesini artıracak gibi, Türk Otomotiv Sektörünün iç pazarda artan talebi karşılamak için yeni yatırım yapması, daha çok işçi istihdam etmesi, daha

