



Sanayinin sorunu teşviki aşıyor



ASLINA BAKARSANIZ

Adnan Nas

adnann@global.com.tr

Her hükümet değişikliğinde olduğu gibi yeni hükümetin de ekonomi ve reform gündemini yeniden değerlendirdiğini, bazı konularda değişiklik sinyalleri vermeyi gerekli bulduğunu görüyoruz. Ekonomi Bakanı Zeybekçi de, ikinci defa geldiği görevinde sanayideki sorunların farkında olduğunu, bu meyanda artık teşvik rejiminin stratejik sektörlerle ve önceliklere göre kurgulanacağını, bu amaçla sadece birkaç firma hatta tek firma için sınırsız teşvik vermekten kaçınmayacaklarını söylemiş. Cansuyu teşviğine oranla daha umut verici olduğu kuşku götürmez ama nasıl uygulanacağı bir yana, sanayimizin sorunlarının böyle spontane inisiyatiflerle çözülebileceğinden kuşkuluyum.

ISO ilk 500'de olumsuz sinyaller

Sanayideki bu olumsuz durumun açık belirtilerini geçen hafta değişik vesilelerle yine hatırladık. Özellikle **İstanbul Sanayi Odası**'nın geleneksel "en büyük 500 şirket" araştırmasının 2015 yılı sonuçlarıyla ilgili versiyonu, son yıllarda sürekli dikkat çektiğimiz sanayisizleşme tehlikesinin giderek yoğunlaştığını ortaya koyuyor. İlk olumsuz veri, üretimden satışların TL olarak ancak %7 artması, dolar olarak ise 194 milyardan 170 milyara gerilemesi. Yani üretim ger-

çek anlamda artmamış. Aynı şekilde bu şirketlerin ihracatı da 61 milyar dolar'dan 53 milyar dolara gerilemiş. En olumlu gösterge bir önceki yıla göre %74 artan ve net satışlara oranı %8.7'ye ulaşan kârlılık. Ancak finansman maliyeti de geçen yıla oranla %75 artmış ve 27.9 milyar TL'ye yükselmiş. Bu maliyetin de büyük bölümü 18.2 milyar TL ile kur farkı. Kalan 9.7 milyar TL ise faiz gideri. Bu da sanayide kaynak kullanımının daha çok döviz riski içerdiğini gösteriyor. Zaten TCMB verilerine göre toplam kredilerin %58.2'nin döviz kredisi olması bunu doğruluyor. Finansman maliyeti, faaliyet karının %63'üne karşılık geliyor. Belli ki firmalarımız için döviz riski, faiz giderinden daha fazla hasar yaratmış. Aslında özel sektörün döviz borçlarındaki artış, sadece 2015 yılı ile ilgili bir sorun değil. Geçmişte ülkenin başına çok dert açmış kamu kesimi dış borçluluğu 2000 sonrasında azaltılmaya başlandığından beri döviz riski özel sektöre taşınmış durumda. Özellikle 2008 krizi sonrasında hızlanan bu artış, reel sektörün döviz kredisi borcunu 285 milyar dolara çıkarmış durumda.

Nitekim ilk 500'ün ortalama kaldıraç oranının 1.6 olması da özkaynaklara oranla borçların tehlikeli bir şekilde büyüdüğünü gösteriyor. Türkiye'nin uluslararası kurumlara göre geçen yıl en kırılan beş ülkenin en önünde yer almasının temel nedeni da bu borç. Üstelik bir borcun en hızlı arttığı ülkeler sıralamasında da Çin'den sonra ikinciyiz. Hal böyleyken reel kesimin ihracat döviz gelirlerinin azalması ve 2010'dan beri imalat sanayii büyümesinin katlanarak düşmesi, durumun sürdürülemez hale geldiğine işaret ediyor. Üstelik reel sektörün artan borçları, yeni yatırımlarda ya da arge harcamalarında bir artışa da yol aç-



Ne sanayinin bu finansman yapısı, teknoloji düzeyi ve yatırım hevesi düşüklüğü ile devamı, ne de Türkiye'nin bu sanayi tabanı ve sadece borçlanma ve tüketime dayalı büyüme modeliyle başarı hikayesi yazması mümkün görünmüyor.

mamış. En büyük 500'ün Ar-Ge harcamalarının net satışlara oranı %1'in dahi epey altında. Yani katma değeri, verimliliği, teknoloji düzeyini artırma yönünde bir etki de söz konusu değil. Yüksek teknoloji ürünlerinin payı %3.2'de çakılıp kalırken orta-düşük teknoloji ürünlerinin payı %39'a yükselmiş. Sanayi 4.0 üzerine bolca laf ettiğimiz bu dönemde şirketlerimizin ne kadarının bu aşamaya geçebileceğine dair bir çalışma yaparsa sonucu ne olur, doğrusu merak ediyorum. Hoş on yıl önce başlanan sanayi envanteri çalışmalarının hala, üstelik ticaret ve sanayi odalarının beklentileri çerçevesinde "acil sonuçlandırılacak işler" listesinde yer alması, bu türden sistematik çalışmalara pek de gönüllü olmadığımızı kanıtlıyor.

Yatırım hevesinde ve büyümede soru işaretleri

Öte yandan 2016 yılında da sanayi üretim endeksinin Nisan verisi, sadece %0.6 gibi, küresel kriz dolayısıyla 2009'daki daralma hariçinde, son on yılın en düşük düzeyinde. Bunun arkasında imalat sanayiindeki cılız artışın ve sermaye malları üretimindeki gerilemenin oluşu daha da kötü. Ayrıca sevinçle karşıladığımız yüksek ekonomik

büyümenin de kamunun ve hane halkının harcamalarından kaynaklanması, özel yatırımların son yıllarda hep olduğu gibi artmaması kaygı verici. Anlaşılan ne karlar, ne de alınan krediler yatırımlara gitmiyor. **ISO 500**'deki yabancı sermayeli şirket sayısının da çok değil beş yıl önceye kadar 150 civarında dolaşırken 2015'e düşmesi Türkiye'nin yatırım ve üretim ortamı yönünden cazibesine ilişkin soru işaretleri doğuruyor. Gerçi bu belirtilere de gerek yok, kendi sanayicilerimizin de sanayinin ağır sıkıntılarında kolay gayrimenkul rantlarına yöneldikleri sır değil. Yabancıların hevesindeki azalma, ekonomik dinamikler dışında hukuk güvenliği gibi yapısal faktörlerdeki görünümün kötüleşmesiyle de ilişkili olmalı.

Nihayet, beklentileri aşan %4.8'lik ilk çeyrek büyümesinin de, tıpkı sanayinin görünümünde olduğu gibi sürdürülebilirlik yönünden belirsizlik taşıdığı söylenebilir. Tamamen hane halkı ve kamu harcamalarına dayanan büyüme rakamının alt bileşenlerine bakıldığında sağlık, gıda ve güvenlik kalemlerinin ağırlık taşıdığı, hele ilk 500'deki sıralamalarda yükselen firmaların sınıra yakın illerde yoğunlaşması, üretimdeki orta-düşük teknoloji payının artmasıyla birleştirildiğinde Suriyeli göçmenlerin de muhtemelen canlandırıcı bir etki yaptığı, bütün bunların da geçici nitelik taşıdığı ve yapısal bir iyileşmeye işaret etmediği söylenebilir.

Kısaca, ne sanayinin bu finansman yapısı, teknoloji düzeyi ve yatırım hevesi düşüklüğü ile devamı, ne de Türkiye'nin bu sanayi tabanı ve sadece borçlanma ve tüketime dayalı büyüme modeliyle başarı hikayesi yazması mümkün görünmüyor. İhtiyaç duyulan değişimin boyutu ise teşvik rejiminde yapılacak rötüşları çok aşıyor.



EN BÜYÜK 500 SANAYİ KURULUŞU AÇIKLANDI



Uzm. Dr. Gökmen ÖZCEYLAN
İşyeri Hekimi

Bütün gazete ve ekonomi sayfalarında sanayi ve emek çevresini yakından ilgilendiren bir haber görünme çarptı. Büyüklük sıralaması yapıldı. İstanbul Sanayi Odası en büyük 500 şirketi çarşaf çarşaf açıkladı. 1968 yılında 100 büyük sanayi kuruluşu olarak başlatılan çalışma 2016'ya geldiğimizde 500 sanayi kuruluşu olarak devam ediyor. Yaklaşık elli yıldır yayımlanan bu listenin bu yıl dikkatimi çeken unsurlarını sizlere paylaşmak zorunda hissediyorum. Zamanla birçok akademisyenin üzerinde tezler yazdığı, çalışılmadığı kullanılan bu listenin büyüklük sıralamasını belirleyen kriterlere şöyle bir göz atalım. Temel kriter üretim satışları, satış hasılatı, brüt katma değer, kâr ve zarar toplamı, ihracat ve çalışan sayısı.

Benim burada dikkatinizi çekmek istediğim konuya gelince bu kriterler arasında olmayan aslında kapitalist dünyanın büyüklük kriterleri.

- Mesela çalışan sayısı oranında düşük iş kazası ölümleri.
- Mesela mesleki hastalık açısından riskleri minimalize edilme kriteri.
- Mesela çalışan işçi memnuniyet kriterleri (ekonomik ve sosyal).

Sizlere üç tane olası kriter ekledim. Acaba ülkemizin bu 500 'büyük' sanayi kuruluşunun bu kriterler dahil edilirse büyüklüğü nasıl algılanabilir?

Burada sizlere biraz aydınlatıcı olmak için 2015 yılında büyüklüğü ilan edilen bu şirketlerin durumunu biraz da emek çevresinden anlatmaya çalışacağım.

GREV YAŞANAN FABRİKALAR İLK SİRALARDA

Açıklanan listenin iş kollarına daha ayrıntılı bakınca en fazla kârlılığın artmış olan iş kolunun özellikle 2015 yılında en fazla grev yapılan ve tartışmalar yaşanan otomotiv ve metal sanayi olması dikkat çekti. Büyük şirketler sıralamasında Ford ikinci, Oyak Renault üçüncü, TOFAŞ altıncı sırayı alıyordu. Net kazançları bu şirketlerin 5 milyar ile 10 milyar lira arasında değişmektedir.

Toplamda büyüme hızı ve kârlılık oranları ortalaması 9,2 olarak tespit edilmiş. Ben bu artışlar ve büyüme konusunda size yine 2015'ten bir hatırlatma yapmak istiyorum. Bu şirketlerde 2015 yılındaki büyük grev dalgasında işçiler ne istiyordu ve işveren ne diyordu? İşçi sendikaları ücret artışlarının yıllık olmasını istiyordu. Yıllık artışında ücretlerinde yüzde 6'lık bir artış istiyorlardı. İşveren bunun karşılığında ne diyordu. Kârlarımız çok düşük en fazla yüzde 3 olabilir. Ve bu sözleşmede üç yıllık olmalı. Bu üç yılda da bir daha toplu sözleşme yapılamamalı diyordu.

Bu ağmaz da işçileri greve götürüyordu. Kimin söylediğinin doğru olduğunu bu çalışma açıkça ortaya çıkarıyor gibi. Yıllık kazançlarında bu ciddi artışa rağmen, işçilerin emekleri ve çalışmalarının karşılığında çok insanı ve makul teklife hayır diyen işverenler iki yarıda sendikayı da yarıma alarak bu grevi bölmek ve işçilerin isteklerini basım yoluyla manipüle etmeye çalışıyor. Bu rakamları da metal ve otomotiv sektörü işverenlerine ithaf etmek istiyorum. Se-

TTK İLK 25'TE

AÇIKLANAN listenin bazı özelliklerini ayrıntılandırmakta fayda var. Bu sene özellikle kârlılık oranları en fazla artan şirketlerin iş kollarına bakalım. Özellikle şu ayrıntıyla başlayalım. Bu şirketlerin ilk 25'inde kamu şirketi olarak sadece bir şirket bulunuyor. O da sizin de tahmin edebileceğiniz gibi Türkiye Taşkömürü İşletmeleri.

Yeni madencilik. Sonra faciası sonrasında işçilerin iş güvenliğinin artırılmasına yönelik tartışmaları bir hatırlayın isterseniz. İşçilerine çalışır gaz maskelerini bulduramaz-

yan, yemek molarlarını dışarda güvenli ortamlarda verilmesinden doğacak zaman ve para kaybından bahsedebilir, yaşam odalarının maliyetini öntimizde serip, bu koşullarda batacağı iddia eden madencilik sektörü işverenlerine kârlılık oranlarını ithafen sunmak istiyorum. Gerçekten çok az kazanıyorlar mı bence hemen iş güvenliği tedbirlerini biraz daha azaltalım ne dersiniz? Su iş güvenliği masraflarını kusallam. Ücretleri düşürelim. Belki seneye daha 'büyük' olursunuz diye düşünüyorum.



neye bence işçilere hiç zam yapmazsınız. İstisnalar daha büyük olabilir sanırım mevcut. Ne denilebilir ki.

O zaman en son grevler ile dalgalandığımız otomotiv sektörünün nasıl büyüdüğüne daha ayrıntılı bakalım isterseniz. Bir şirketi bu kriterlerle büyük yapan en önemli kistas tabii ki kârlılık. Bu kârlılığın nasıl oluştuğu ise birkaç ayırmada gözi gibi görünüyor. Öncelikle şu durumu netleştirelim: Sanayide gerçek anlamda büyüme denilen kavrama karşı bir duruşumuz yok. Çalışanların maddi manevi ihtiyaçlarını kârlılık ortamında artırarak çalışanların refah ve çalışma barışını da gözeten, onların iş güvenliği ve işçi sağlığını merkezde olarak ele almayan işverenler bu büyüme için istihdamı arttıracak, hem de ülkenin gelişimini sağlayacaktır. Böyle bir büyü-

me nasıl karşı olunabilir ki?

İŞÇİLERİN ÇALIŞMA YILI AZALYIYOR

Peki ISO'nun belirlediği kriterlerdeki büyük olma kistaslarında böyle bir gelişim hedef alınmış mıdır?

Şunu otomotiv sektörü için değerlendirelim bakalım. Otomotiv sanayinin iki önemli gelişim özelliğini mutlaka incelemek lazım. Birincisi bu sektörün son yıllardaki gelişimindeki en önemli yapı taşı teknolojiye hızla gelişim. Teknolojik gelişimin dünyada baş döndüren hızla değiştiği bu çağlarda ilk ona giren şirketlerimizin bu gelişmelere ayak uydurmasını takdirle karşılamak bu yapısal değişim sırasında gözlerden kaçan daha önemli kârlılık sağlayan diğer faktör benim tiraz noktamı oluşturuyor. Bu sektördeki

şirketler son 15 yıldır artan bir ivmeyle çalıştırdıkları işçilerin çalışma sürelerini kısa tutup devamlı bir sirkülasyona hep yeni işçi çalıştırma yolunu seçmiş gibi görünüyor. Özellikle sendika yöneticilerinin bu konudaki açıklamaları önemli. 15 yıl önce otomotiv sektöründe ortalama çalışma yılı bir işçi için 12 yıl civarındayken, bu sürenin şimdilerde dokuz yıl altına düştüğünü açıklıyor. Bu durumun kârlılığa etkisi nedir dersiniz sizlere söyleyeyim. İşveren işçi maliyetini düşürmenin en kritik yöntemi olarak görüyor. Çünkü uzun süre çalışan işçi maliyeti ile yeni başlayan işçilerin işverene maliyeti her zaman farklıdır. Burada gözli bir hak gasbi mevcuttur. Bazı büyük şirket CEO' larını bunu kadrolarda geçişle olarak sunma çabası ise sistemin tam bir manipülasyonudur. Alta yatan gerçek ise maliyet düşürmenin sessiz ve derinden bir yoludur.

OTOMOBİL 56 SANİYEDE NASIL ÜRETİLİYOR?

İkinci kritik nokta ise yine birçok emek karşıtı popüler medyada bir övünç gibi anlatılan üretim hızındaki artış meselesi. Benim yazılarımı takip eden dostların çok iyi bilir ki son 15 yıldır üretimi hızla artıran birçok sektörde ciddi bir araştırmaya ve frenlenmeye ihtiyaç vardır. Büyüme ve üretime karşı olduğum için değil ancak gerçek kaliteyi büyüme ve insanı büyümede kabul edilemeyecek üretim hızları özellikle az gelişmiş sanayilerde işçi cinayetleri, hak gaspları ve yabani bir ekonominin temelini oluşturuyor. Aslında haklılığın hiç hoşnut olmaması da maden sektöründe karşımıza Sonma maden faciası olarak çıkmıştı. Şimdi aynı sözlerini metal ve otomotiv sektörü için de tekrarlıyorum. 56 saniyede bir otomobil üretmek bir övünç kaynağı değildir. Bunu nasıl başaracağımız önemlidir. 56 saniyede bir otomobil üretirken iş kazalarının hızla, çalışan memnuniyeti, işçilerin sosyal hakları ne durumda bunları çok iyi incelemek gerekir. Ek mesai adı altında işçilerin yoksulluklarından faydalanarak 12-16 saatlik insanı olmayan çalışma koşullarının yaygınlaştırılması, dikkatleri yorgunluklarıyla dağıtan işçilerin iş kazası sayılarındaki artışlar, hatta en insanı ihtiyaç olan tuvalet gidermelerinin bile zaman kaybı olarak algılanıp tuvalet ihtiyacını bile izne tabi tutan haberler bu basım tarafından açıklanmaktadır. İşte sizlere BÜYÜKLÜK diye anlatılan masalların altında bu sırlar yatar. Kimenin bunları sorgulamasını istemeyen sistem bir BÜYÜKLÜK aldatmacasına dönüşür.

Şunu netleştirerek bu yazıyı sonlandırmak lazım. 2015 yılı grev dalgalarıyla geçiren otomotiv sektörünün bu hızlı yükseliş trendinin altında yatan emek sömürüsünün gözlenmesine izin vermemek lazım. Dilimiz döndüğünce, kalenimiz yettiğince bu durumu açığa çıkarmak ve çalışanlar nezdinde desifre etmek zorundayız. Büyük olmak öyle rakamlara bakarak rakamları kazanılan paralara endeksleyerek basım açıklamalarıyla duyurmak, bu sistemin sahipleri için ne kadar elzemse. Bütün bu yalan ve sahtekarlık rakamlarını desifre etmek ve gerçek büyük gülmeye sanı hazırlamak da bizim için o kadar elzemdir. Saygılarımla...

