

Hürmüz Boğazı'ndaki gerilim 'arz'ı vuruyor

Küresel ticaretin en kritik geçiş noktalarından biri olan Hürmüz Boğazı'nda artan jeopolitik gerilim, yalnızca enerji fiyatlarını değil, petrokimya tedarik zincirinin tamamını etkileyen çok katmanlı bir krize dönüşmüş durumda. Enerji ve hammadde akışının aynı hatta yoğunlaştığı bu dar boğazda yaşanabilecek en küçük aksama dahi küresel piyasada zincirleme etkiler yaratırken, süreç artık sadece fiyat artışlarıyla sınırlı kalmıyor; doğrudan arz tarafında ciddi bir daralma riski ortaya çıkıyor. Bu tablo, sanayi üretimi açısından yönetilmesi giderek zorlaşan bir kırılma işaret ediyor.



BASKI OLUŞTURUYOR

Plastik Sanayicileri Federasyonu (PLASFED)

Başkanı **Ömer Karadeniz**, söz konusu gelişmelerin Türkiye plastik sanayisi üzerinde doğrudan ve çok yönlü bir baskı oluşturduğunu belirterek, "Hürmüz hattında yaşanacak bir aksama yalnızca maliyetleri artırmaz; arzı daraltır, teslimat sürelerini uzatır ve üretim planlarını bozar. Bugün karşı karşıya olduğumuz tablo, fiyat dalgalanmasının ötesinde, doğrudan arz tarafında yaşanan ciddi bir kırılmadır" ifadelerini kullandı. (BÜLTEN)



Karadeniz: Bizi görmezden gelen bu yönetimi kınıyorum



Çerkezköy Ticaret ve Sanayi Odası öncülüğünde 4., 11. ve 12. Meslek Komitelerinin düzenlediği İnşaat Sektör Toplantısı'nda sektörün farklı

kurum ve paydaşları bir araya geldi. Toplantıda sektörel sorunlar ve çözüm önerileri tartışıldı. Toplantı ile ilgili Çerkezköy Ticaret ve Sanayi Odası'nın resmi internet sitesi ve sosyal medya hesaplarından haber ve fotoğraflar paylaşılırken, toplantının moderatörlüğünü yapan ÇTSO Meclis Üyesi Ömer Karadeniz, paylaşımında 4. Meslek Komitesi'nin çalışmalarından bahsedilmemesine ve 4. Meslek Komitesi'nden fotoğraf paylaşılmasına sitem etti.

“GÖRMEZLİKTE GELİNDİK”

Ömer Karadeniz, sosyal medya hesabından yaptığı paylaşımında, “Bu toplantı odamızın öncülüğünde 4. Meslek Komitemizin uzun ve gayretli ve çalışmalarını sonucunda düzenlen-

di. 3 saat süren toplantının moderatörlüğünü naçizane bendeniz yaptım. Ancak ne bizden bir görüntü, ne de 4. meslek komitemizin çalışmalarından bahsedilmiştir. Bizleri görmezlikten gelen, yok sayan, gölgesinden korkan bu yönetimi kınıyorum” sözleriyle sitemini dile getirdi.

Haber / Faik Onur KAYA





War, geopolitical tensions weighing on Turkish manufacturing sector

The Iran war drives raw material costs up, disrupting supplies, exposing Türkiye's manufacturing sector to mounting 'Hormuz pressure'

ISTANBUL

The war in the Middle East and rising geopolitical tensions in the Strait of Hormuz have begun to weigh more heavily on Türkiye's manufacturing sector.

According to representatives of the plastics industry, since the outbreak of the Iran war on Feb. 28, prices of certain raw materials have surged by 70–80 percent, pushing final product prices up by at least 30 percent. Companies say a swift resolution to the conflict is essential for recovery to begin.

Industry players warn that this situation has created a growing vulnerability in industrial production. They note that the impact is becoming more visible by the day, with petrochemical raw material prices climbing rapidly, supply times lengthening and uncertainty deepening.

Manufacturers are being forced to stockpile at higher costs, which in turn increases their financial burden. Plastics producers stress that the Turkish industry is now under significant "Hormuz pressure."

Ömer Karadeniz, president of the Plastics Industry Federation (PLASFED), explained: "Energy, logistics and raw material flows are all squeezed into the same corridor, creating chain reactions. This is not just a sectoral issue — it has serious consequences for the broader economy."

He added that the industry now faces not only rising costs but also risks to supply security, marking a critical threshold for sustainable production. Karadeniz emphasized the need for urgent, strategic measures, including the rapid activation



The Turkish headline manufacturing PMI declines from 47.9 in March to 45.7 in April.

of alternative supply channels and strengthening domestic production capacity: "In a period of heightened global fragility, steps must be taken to reduce our dependence on external sources."

Yavuz Eroğlu, President of PAGEV, also warned: "If sup-

ply shortages persist and companies run out of stock, the scarcity of raw materials will soon spread to finished products."

He pointed out that packaging is the most vulnerable sector, adding: "A shortage in packaging would directly affect

many industries."

The Istanbul Chamber of Industry's (İSO) Türkiye Manufacturing PMI survey also reflects the slowdown caused by the Iran war. The headline PMI fell to 45.7 in April, down from 47.9 in March.

The deterioration in the man-

ufacturing sector's performance was the sharpest since September 2024. Manufacturing output contracted at the fastest pace since the COVID-19 pandemic, matching the decline seen in September 2024. The slowdown has now extended into its 25th consecutive month.



HÜRMÜZ GERİLİMİ 'ARZI' VURDU

Hürmüz Boğazı'nda artan jeopolitik riskler, petrokimya başta olmak üzere küresel tedarik zincirinde arzı kritik bir kırılganlık noktasına taşıyor. Enerji ve hammadde akışındaki bu kırılganlık yalnızca fiyatları değil, doğrudan üretim kabiliyetini ve genel ekonomiyi de etkileyerek sanayici üzerindeki baskıyı her geçen gün artırıyor. **PLASFED** Başkanı **Ömer Karadeniz**, "Küresel kırılganlıkların arttığı bu dönemde alternatif tedarik kanallarını hızla devreye almak artık bir tercih değil zorunluluktur" dedi.

Küresel ticaretin en kritik geçiş noktalarından biri olan Hürmüz Boğazı'nda artan jeopolitik gerilim, yalnızca enerji fiyatlarını değil, petrokimya tedarik zincirinin tamamını etkileyen çok katmanlı bir krize dönüşmüş durumda. Enerji ve hammadde akışının aynı hatta yoğunlaştığı bu dar boğazda yaşanabilecek en küçük aksama dahi küresel piyasada zincirleme etkiler yaratırken, süreç artık sadece fiyat artışlarıyla sınırlı kalmıyor; doğrudan arz tarafında ciddi bir daralma riski ortaya çıkıyor. Bu tablo, sanayi üretimi açısından yönetilmesi giderek zorlaşan bir kırılganlığa işaret ediyor.

Plastik Sanayicileri Federasyonu (PLASFED) Yönetim Kurulu Başkanı **Ömer Karadeniz**, söz konusu gelişmelerin Türkiye plastik sanayisi üzerinde doğrudan ve çok yönlü bir baskı oluşturduğunu belirterek, "Hürmüz hattında yaşananacak

bir aksama yalnızca maliyetleri artırmaz; arzı daraltır, teslimat sürelerini uzatır ve üretim planlarını bozar. Bugün karşı karşıya olduğumuz tablo, fiyat dalgalanmasının ötesinde, doğrudan arz tarafında yaşanan ciddi bir kırılganlık" ifadelerini kullandı.

"Hürmüz'de en küçük risk bile küresel tedariki sarsıyor"

Karadeniz, bölgede yaşanabilecek en küçük bir gerilimin dahi enerji ve petrokimya fiyatlarını anında yukarı çektiğine dikkat çekerek, bunun artık öngörülebilir bir risk değil, doğrudan küresel piyasaları sarsan bir kırılganlık haline geldiğini ifade etti. Hürmüz hattında oluşacak herhangi bir aksamanın yalnızca enerji piyasalarını değil, petrokimya tedarik zincirinin tamamını sektöre uğratacağını vurgulayan Karadeniz, bu durumun sanayi üretimini doğrudan tehdit ettiğini söyledi.

Türkiye plastik sektörünün hammadde büyük ölçüde dışa bağımlı olduğuna işaret eden Karadeniz, yaşanan gelişmelerin "uzak bir coğrafyada yaşanan sınırlı bir kriz" olarak değerlendirilemeyeceğini belirterek, bunun doğrudan üretim sürekliliğini, maliyetleri ve ihracat performansını etkileyen kritik bir sorun olduğunu dile getirdi.

"Jeopolitik riskler ekonomiyi vuruyor"

Hürmüz Boğazı'nda artan risklerin ekonomi ile jeopolitiğin en sert şekilde kesiştiği alanlardan biri haline geldiğini ifade eden Karadeniz, "Enerji, lojistik ve hammadde akışının aynı hatta sıkışması, zincirleme etkiler yaratıyor. Bu durum yalnızca sektörel değil, genel ekonomi üzerinde de ciddi sonuçlar doğuruyor" dedi.

"Sanayici üzerindeki baskı derinleşiyor"
Sahadaki etkilerin her geçen gün daha

net hissedildiğini belirten çatı kuruluş **PLASFED** Başkanı, petrokimya hammadde fiyatlarının hızla yükseldiğini, tedarik sürelerinin uzadığını ve belirsizliğin derinleştiğini ifade etti. Bu sürecin sanayiciyi daha yüksek maliyetle stok yapmaya zorladığını, bunun da finansman yükünü artırdığını vurgulayan Karadeniz, aynı zamanda uluslararası pazarlarda rekabet gücünün zayıfladığını ve Türk üreticisinin ciddi bir baskı altında kaldığını dile getirdi.

Karadeniz, gelinen noktada sektörün yalnızca maliyet artışıyla değil, tedarik güvenliği riskiyle karşı karşıya olduğunu belirterek, bu durumun sürdürülebilir üretim açısından kritik bir eşik oluşturduğunu ifade etti.

"Alternatif tedarik artık zorunluluk"

Sürecin yönetilebilmesi için acil ve stratejik adımlar atılması gerektiğini vurgula-



yan Karadeniz, alternatif tedarik kanallarının hızla devreye alınmasının ve yerli üretim kapasitesinin güçlendirilmesinin artık bir tercih değil zorunluluk haline geldiğini söyledi. **PLASFED** Başkanı Karadeniz, "Küresel kırılganlıkların bu kadar arttığı bir dönemde, sanayimizin dışa bağımlılığını azaltacak adımlar gecikmeden hayata geçirilmelidir" ifadelerini kullandı.

Haber Merkezi



PLASFED Başkanı Ömer Karadeniz: HÜRMÜZ GERİLİMİ 'ARZI' VURDU



Hürmüz Boğazı'nda artan jeopolitik riskler, petrokimya başta olmak üzere küresel tedarik zincirinde arzı kritik bir kırılma noktasına taşıyor. Enerji ve hammadde akışındaki bu kırılma yalnızca fiyatları değil, doğrudan üretim kabiliyetini ve genel ekonomiyi de etkileyerek sanayici üzerindeki baskıyı her geçen gün artırıyor. **PLASFED** Başkanı **Ömer Karadeniz**, "Küresel kırılma noktalarının arttığı bu dönemde alternatif tedarik kanallarını hızla devreye almak artık bir tercih değil zorunluluktur" dedi. Küresel ticaretin en kritik geçiş noktalarından biri olan Hürmüz Boğazı'nda artan jeopolitik gerilim, yalnızca enerji fiyatlarını değil, petrokimya tedarik zincirinin tamamını etkileyen çok katmanlı bir krize dönüşmüş durumda. Enerji ve hammadde akışının aynı hatta yoğunlaştığı bu dar boğazda yaşanabilecek en küçük aksama dahi küresel piyasada zincirleme etkiler yaratırken, süreç artık sadece fiyat artışlarıyla sınırlı kalmıyor; doğrudan arz tarafında ciddi bir daralma riski ortaya çıkıyor. Bu tablo, sanayi üretimi açısından yönetilmesi giderek zorlaşan bir kırılma işaret ediyor.

Plastik Sanayicileri Federasyonu (PLASFED) Yönetim Kurulu Başkanı **Ömer Karadeniz**, söz konusu gelişmelerin Türkiye plastik sanayisi üzerinde doğrudan ve çok yönlü bir baskı oluşturduğunu belirterek, "Hürmüz hattında yaşanacak bir aksama yalnızca maliyetleri artırmaz; arzı daraltır, teslimat sürelerini uzatır ve üretim planlarını bozar.

Bugün karşı karşıya olduğumuz tablo, fiyat dalgalanmasının ötesinde, doğrudan arz tarafında yaşanan ciddi bir kırılmadır" ifadelerini kullandı.

"Hürmüz'de en küçük risk bile küresel tedariki sarsıyor": Karadeniz, bölgede yaşanabilecek en küçük bir gerilimin dahi enerji ve petrokimya fiyatlarını anında yukarı çektiğine dikkat çekerek, bunun artık öngörülebilir bir risk değil, doğrudan küresel piyasaları sarsan bir kırılma haline geldiğini ifade etti. Hürmüz hattında oluşacak herhangi bir aksamanın yalnızca enerji piyasalarını değil, petrokimya tedarik zincirinin tamamını sektöre uğratacağını vurgulayan Karadeniz, bu durumun sanayi üretimini doğrudan tehdit ettiğini söyledi.

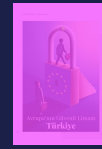
Türkiye plastik sektörünün hammaddede büyük ölçüde dışa bağımlı olduğuna işaret eden Karadeniz, yaşanan gelişmelerin "uzak bir coğrafyada yaşanan sınırlı bir kriz" olarak değerlendirilemeyeceğini belirterek, bunun doğrudan üretim sürekliliğini, maliyetleri ve ihracat performansını etkileyen kritik bir sorun olduğunu dile getirdi.

"Jeopolitik riskler ekonomiyi vuruyor": Hürmüz Boğazı'nda artan risklerin ekonomi ile jeopolitiğin en sert şekilde kesiştiği alanlardan biri haline geldiğini ifade eden Karadeniz, "Enerji, lojistik ve hammadde akışının aynı hatta sıkışması, zincirleme etkiler yaratıyor. Bu durum yalnızca sektörel değil, genel ekonomi üzerinde de ciddi sonuçlar doğuruyor" dedi.

"Sanayici üzerindeki baskı derinleşiyor": Sahadaki etkilerin her geçen gün daha net hissedildiğini belirten çatı kuruluş **PLASFED** Başkanı, petrokimya hammaddelerinde fiyatların hızla yükseldiğini, tedarik sürelerinin uzadığını ve belirsizliğin derinleştiğini ifade etti. Bu sürecin sanayiciyi daha yüksek maliyetle stok yapmaya zorladığını, bunun da finansman yükünü artırdığını vurgulayan Karadeniz, aynı zamanda uluslararası pazarlarda rekabet gücünün zayıfladığını ve Türk üreticisinin ciddi bir baskı altında kaldığını dile getirdi.

Karadeniz, geline noktada sektörün yalnızca maliyet artışıyla değil, tedarik güvenliği riskiyle karşı karşıya olduğunu belirterek, bu durumun sürdürülebilir üretim açısından kritik bir eşik oluşturduğunu ifade etti.

"Alternatif tedarik artık zorunluluk": Sürecin yönetilebilmesi için acil ve stratejik adımlar atılması gerektiğini vurgulayan Karadeniz, alternatif tedarik kanallarının hızla devreye alınmasının ve yerli üretim kapasitesinin güçlendirilmesinin artık bir tercih değil zorunluluk haline geldiğini söyledi. **PLASFED** Başkanı Karadeniz, "Küresel kırılma noktalarının bu kadar arttığı bir dönemde, sanayimizin dışa bağımlılığını azaltacak adımlar gecikmeden hayata geçirilmelidir" ifadelerini kullandı.



TİMREPORT | Kapak Konusu



Avrupa'nın Güvenli Limanı Türkiye



Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki 232,7 milyar dolarlık ticaret hacmi, Sanayi Hızlandırma Yasası ile yepyeni bir boyuta taşınıyor. Geleneksel sektörlerden yüksek teknoloji ve temiz enerjiye uzanan bu geniş yelpazeli yeni süreçte, Avrupa'nın en kritik ticaret ortağı olan Türkiye, kalıcı bir üstünlük kazanma yolunda.

Küresel ticaret dinamiklerinin sürekli bir değişim içinde olduğu günümüz dünyasında, ülkelerin ekonomik sürdürülebilirliklerini sağlamalarının yolu, güvenilir ve güçlü pazar ağları kurmalarından geçiyor. Türkiye ile Avrupa Birliği (AB) arasındaki köklü ticari geçmiş ise bu ortaklığın en başarılı ve sürdürülebilir örnekleri arasında yer alıyor.

2025 yılı verilerine göre yaklaşık 2,7 trilyon dolarlık toplam ihracat hacmiyle dünyanın en büyük ihracatçısı konumundaki AB, çok uzun yıllardır Türkiye'nin en stratejik ticaret partneri olmayı sürdürüyor. Öyle ki Türkiye'nin AB'ye ihracatı, 1996 yılında 11,3 milyar dolar seviyesinde seyrederken, 2025 yılında 117 milyar dolara yükseldiği görülüyor. İkili ticaret hacmi ise 232,7 milyar dolar seviyesine çıkmış durumda. 2025 yılında, Türkiye'nin toplam ihracatının yüzde 42'sini, toplam dış ticaretinin ise yüzde 36'sını AB ile gerçekleştirmesi bu ticari partnerliğin performansındaki gücü gösteriyor.

Coğrafi yakınlık, nitelikli iş gücü ve uzlaşımçı tedarik süreçlerine dayanan bu güçlü ekonomik bağın, gümrük düzenlemeleri ve "Made in EU" düzenlemesiyle daha da kuvvetlenmesi öngörülmüyor. Birlik menşeli üretim şartlarını yeniden belirleyen Made in EU hamlesine Türkiye'nin de dâhil edilmesi, ülkemizin Avrupa pazarındaki köklü ve güçlü konumunu daha da perçinleyecek. Böylece son dokuz yıllık süreçte AB'ye yönelik ihracatını 133,6 milyar dolar seviyesine taşıyarak rekor bir ivme yakalayan Türkiye, yeni



sanayi ekosisteminde vazgeçilmez bir çözüm ortağı olarak kritik bir üstünlük kazanacak.

KİTALAR ARASI STRATEJİK PARTNERLİĞİN TEMELLERİ

Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ekonomik partnerliğin temelleri, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) 1957 yılında kurulmasının hemen ardından atıldı. İkinci Dünya Savaşı sonrasında barış istikrarını ekonomik bütünleşmeyle sağlamak isteyen bu yapı, Türkiye tarafından her zaman destek gördü. Bu ilginin somut bir neticesi olarak 1963 yılında imzalanan Ankara Anlaşması ve 1971 tarihli Katma Protokol ise ticari engellerin kaldırılmasının yolunu açtı.

Böylece birkaç istisna dışında, Türkiye'den ihraç edilen sanayi mallarına uygulanan gümrük

Son Dokuz Yılda Avrupa Pazarındaki İhracat Hacmi 29 Milyar Dolar Oldu

2016 ile 2024 yılları arasında ticari dengelerdeki en dikkat çekici yapısal değişim şüphesiz otomotiv sektöründe görüldü. Öyle ki, 2016 yılı itibarıyla Türkiye, bahsi geçen dört aktör arasında AB'ye en fazla otomotiv ihracatı gerçekleştiren ülke konumundayken, Çin'in tetiklediği elektrikli araç devrimi bu rekabet tablosunu bütünüyle yeniden şekillendirdi. Çin, bu süreçte otomotiv ihracat hacmini tam beş katına çıkararak pazardaki liderlik koltuğuna oturdu. Süreç içinde Türkiye, 29 milyar dolarlık ihracat hacmiyle Avrupa pazarında hâlâ oldukça güçlü bir performans sergilemeye devam ediyor; ancak rekabet gücünü koruyabilmek ve pazar payını kaybetmemek adına elektrikli araç dönüşümüne hızla uyum sağlamak, artık bir seçenek olmaktan çıkıp kesin bir zorunluluk hâlini almış durumda.



TİMREPORT | Kapak Konusu

AB'NİN DÖRT BÜYÜK TİCARET PARTNERİNDEN GERÇEKLEŞTİRDİĞİ İTHALAT (MİLYAR DOLAR)

Ülke	2016	2020	2022	2024	Değişim	Bileşik Yıllık Büyüme Oranı
Çin	425,2	565,4	834,3	749,6	%76	%7,3
ABD	301,6	323,8	513,9	494,4	%64	%6,4
Türkiye	77,5	88,2	129,4	133,6	%72	%7,0
Hindistan	47,6	49,8	90,5	97,2	%104	%9,3

vergileri ve miktar kısıtlamaları AET tarafından aşamalı biçimde sıfırlandı. Avrupa pazarının büyüklüğü ile Türkiye'deki nitelikli iş gücü ve rekabetçi fiyatlandırma stratejilerinin birleşmesi, Türk ihracatçıları için AB'yi cazip bir merkez hâline getirdi. Dünyadaki diğer küresel ihracatçılara kıyasla taşıma ve nakliye maliyetlerinin çok düşük seyretmesi, bu stratejik rotanın günümüzde de güçlü kalmasını sağlıyor.

133,6 MİLYAR DOLARLIK İHRACAT BAŞARISI

1970'lerde dünyayı sarsan enerji krizleri ve 1990'ların başındaki büyük değer kayıpları ithalat yükünü ağırlaştırırken, 1996'da atılan Gümrük Birliği adımı, Türkiye'nin ihracatını yeniden şahlandırmayı sağladı. Gümrük Birliği ile birlikte 2000'lerden 2021'e uzanan süreçte dış ticaret açığında belirgin toparlanmalar

gözlemlendi. Son dokuz yıllık periyotta ise Türkiye'den AB'ye yönelik ihracat 133,6 milyar dolara ulaştı. 2016 ile 2024 yılları arasında AB'nin, Çin, Amerika Birleşik Devletleri, Hindistan ve Türkiye ile gerçekleştirdiği toplam ithalat yaklaşık 1,5 trilyon dolar seviyesine çıktı. Veriler, küresel ticaret pastasının hacimsel olarak büyüdüğünü açıkça gösterse de bu büyümeden alınan payların ülkeler arasında eşit veya dengeli bir şekilde dağılmadığı gerçeğini ortaya koyuyor. Bu performans, Türk sanayicisinin yüksek kalite standartlarını yakalama ve Avrupa pazarının zorlu taleplerine hızla uyum sağlama yeteneğinin en net göstergelerinden biri olarak dikkat çekiyor.

İhracat yelpazesinin geleneksel sektörlerden yüksek teknoloji ürünlerine, yenilenebilir enerji ekipmanlarına ve elektrikli araç bileşenlerine doğru genişlemesi, iki taraf arasındaki ticaretin katma değerini artırıyor. Türkiye'nin ortaya koyduğu güçlü performansının, Sanayi Hızlandırma Yasası ile çok daha kalıcı bir ivme kazanması bekleniyor. Gümrük Birliği veya serbest ticaret anlaşması olan ülkelerin bu düzenlemede dışlanmayacağına açıklanması Türkiye menşeli ürünlerin kamu ihalelerinde birlik menşeli olarak değerlendirilmesini sağlayacak. Bu karşılıklı pazar erişimi, ihracat hacmindeki büyümenin önümüzdeki yıllarda da artarak süreceğinin garantisi olarak görülüyor.





Kapak Konusu | TİMREPORT

"MADE IN EU" TÜRK SANAYİSİ İÇİN BİR FIRSAT OLABİLİR Mİ?

Avrupa Komisyonu, kıtanın sanayi altyapısını köklü bir şekilde dönüştürmek ve küresel rekabetteki ekonomik güvenliğini artırmak amacıyla 4 Mart 2026 tarihinde Sanayi Hızlandırma Yasası (Industrial Accelerator Act - IAA) teklifini kabul etti. AB Komisyonu Başkan Yardımcısı Stephane Sejourne tarafından kamuoyu ile paylaşılan bu girişim, Avrupa'da bugün yüzde 14 civarında olan sanayinin GSYİH içindeki oranını, 2035 yılına kadar yüzde 20'ye yükseltmeyi hedefliyor. Raporun vizyonunu somut bir eylem planına dönüştüren yasa, kamu alımlarında ve destek mekanizmalarında "Made in EU" kriterini merkeze alıyor.

Bu girişimin, 2030 yılı itibarıyla AB ekonomisine yaklaşık 8 milyar euro'luk net fayda sağlaması, 148 binden fazla istihdam yaratması veya korunması ve karbon emisyonlarını büyük ölçüde düşürmesi bekleniyor. Otomotiv, çelik, alüminyum, çimento, rüzgâr türbinleri ve temiz teknoloji ürünleri gibi stratejik alanları kapsayan bu düzenlemeye, Gümrük Birliği anlaşması çerçevesinde Türkiye'nin dâhil edilmesi, Türk sanayisi için tarihi bir fırsat olarak değerlendiriliyor. AB'nin dışa

2016 ile 2024 yılları arasında, Türkiye'den AB'ye yönelik ihracat 133,6 milyar dolara ulaştı. Veriler, Türk sanayicisinin yüksek kalite standartlarını yakalama ve Avrupa pazarının zorlu taleplerine hızla uyum sağlama yeteneğinin en net göstergelerinden biri olarak dikkat çekiyor.

bağımlılığını, özellikle düşük maliyetli üretime karşı kırılganlığını azaltma hedefi ve Türkiye'nin bu ekosisteme dâhil olması ülkemizin pazar güvencesini de pekiştirecek gibi duruyor.

İZİN SÜREÇLERİ DİJİTALLEŞİYOR

Yasa, Avrupa'da sanayi tesisi kurmak veya yenilemek isteyen yatırımcıların karşılaştığı bürokratik tikanlıkları tamamen dönüştürüyor. Bu süreç yeni belirlenen adımlarla iyileştiriliyor. Belirlenen yeni sistem şu şekilde:

- Dijital Tek Pencere Sistemi: Üye ülkeler, yatırımcıların tüm başvurularını yapabileceği tek bir dijital platform kuruyor. "Bir kez bildir" ilkesi sayesinde işletmeler, halihazırda kamu kurumlarına verdikleri belge ve verileri tekrar tekrar sunmaktan kurtuluyor.
- Tek Başvuruya Dayalı Birleşik İzin Prosedürü: Tütün sektörü

haricindeki tüm imalat projelerinde tek bir başvuru ile bütün izinler talep edilebiliyor. Yetkili makamların, başvurunun tam olup olmadığını kontrol etmek için 45 gün süresi bulunuyor ve eksik belgeler için yalnızca iki kez ek talep hakkı tanınıyor.

- Enerji Yoğun Sanayi Karbonsuzlaşma Projelerine Stratejik Statü: Çimento, çelik ve alüminyum gibi enerji yoğun sektörlerin üretimlerini çevreci hale getirecek projelere artık "stratejik proje" statüsü veriliyor. Böylece bu projeler, çevresel değerlendirme süreçlerinde tıpkı net sıfır teknoloji projeleri gibi hızlandırılmış prosedürlerden yararlanıyor.

SANAYİDE TEKNOLOJİK VE ÇEVRESEL DÖNÜŞÜMÜ HIZLANACAK

"Made in EU" (Avrupa'da Üretilmiştir) politikası sadece bir üretim hedefi olmanın ötesinde, sanayinin karbon

KİLİT SEKTÖRLERDEKİ İHRACAT KARŞILAŞTIRMASI-2024 (MİLYAR DOLAR)

Sektör	Çin	ABD	Türkiye	Hindistan
Otomotiv	43,2	19,1	29,2	2,6
Elektrik-Elektronik	226,9	29,7	8,7	14,5
Makine	136,4	81,7	13,8	6,7
Tekstil	49,1	1,0	17,3	9,1
Demir-Çelik	21,7	4,1	10,2	7,5
İlaç	3,7	54,1	0,7	4,6
Gıda-Tarım	14,5	17,0	10,3	6,3
Mineral Yakıtlar	2,8	102,0	4,7	9,4



TİMREPORT | Kapak Konusu



Avrupa'daki Fırsatların Belirleyicisi Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması Olacak

Fırsatların yanı sıra uluslararası ticaretteki yeni düzenlemelerin getirdiği somut tehditlerin de titizlikle yönetilmesi gerekmektedir. Türk ihracatçıları için yakın gelecekteki en büyük ve en belirgin risk faktörlerinin başında, Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması geliyor. Demir-çelik, alüminyum, çimento ve gübre gibi Türkiye'nin ihracatta iddialı ve güçlü olduğu temel sektörleri doğrudan kapsayan bu yeni sistemle birlikte, "karbon ayak izi raporlaması" sadece çevresel bir duyarlılık prosedürü olmaktan çıkmış; pazara girişin temel ve vazisiz bir koşulu statüsüne yükselmiştir.

Ayrıca, küresel rekabet arenasında Hindistan'ın özellikle elektrik-elektronik ve kimya endüstrilerinde sergilediği hızlı yükselişin yakından takip edilmesi gerekiyor. Tüm bu küresel dinamikler ışığında, Türk ihracatçılarının uluslararası pazardaki konumlarını güçlendirebilmeleri için; veri odaklı stratejik karar alma mekanizmalarını acilen benimsemeleri, elektrikli araç ekosistemine entegrasyonu ivmelendirmeleri ve yeşil enerji dönüşümü için gereken altyapı hazırlıklarını hiçbir gecikmeye mahal vermeden bugünden tamamlamaları büyük önem taşıyor.

24

AB Komisyonu'nun kamuoyuna duyurduğu Sanayi Hızlandırma Yasası, Avrupa'da yüzde 14 civarında olan sanayinin GSYİH içindeki oranını, 2035 yılına kadar yüzde 20'ye yükseltmeyi hedefliyor.

ayak izini düşürmeyi ve temiz teknolojilere geçişi merkeze alıyor. Düzenleme uyarınca, çimento, çelik, alüminyum ve otomotiv sektörlerinde doğrudan düşük karbon ve Made in EU şartları eş zamanlı olarak uygulanacak. Türkiye'nin bu vizyona dâhil olması, sanayimizin teknolojik ve çevresel dönüşümünü hızlandırması için güçlü bir teşvik mekanizması yaratacak. Bu sayede yerli tedarik sanayisi, AB'nin sağladığı yeşil dönüşüm fonlarından ve AR-GE teşviklerinden faydalanabilecek.

Özellikle küresel üretim kapasitesinin yüzde 40'ından fazlasını kontrol eden ülkelerden gelecek 100 milyon euro'yu aşan stratejik yatırımların, AB tarafından sıkı denetime tabi tutulması planlanıyor. Belirlenen yeni yabancı doğru yatırım kurallarının, küresel sermayenin güvenilir liman olarak gördüğü Türkiye'ye yönelmesini teşvik etmesi ve yeni yatırım ile istihdam olanaklarını beraberinde getirmesi bekleniyor.

SEKTÖRLERE ÖZEL FARKLI GEREKLİLİKLER VAR

Enerji yoğun sektörler, AB ekonomisinin ana sütunları olmalarına karşın birliğin toplam sera gazı emisyonlarının yüzde 22,3'ünü üretiyor. Karbonsuzlaşmayı hızlandırmak için kamu alımlarında çelik, beton ve alüminyum kullanımına yönelik yeni asgari standartlar getiriliyor.

• Çelik Sektörü: Altyapı projeleri, binalar ve sivil motorlu taşıtlarda kullanılacak olan çeliğin en az yüzde 25'inin düşük karbonlu olması şartı aranıyor. Çelik

ürünleri için şimdilik bir "Made in EU" zorunluluğu getirilmiyor; çünkü küresel pazardaki aşırı çelik üretimine karşı zaten hali-hazırda teklif edilmiş farklı ticari önlemler bulunuyor.

- Beton ve Harç: Binalarda ve sivil altyapı çalışmalarında kullanılan beton ve harcın (üretimde kullanılan çimento ve klinker dahil olmak üzere) toplam hacminin en az yüzde 5'inin hem düşük karbonlu niteliğe sahip olması hem de doğrudan "Made in EU" menşeli olması zorunlu tutuluyor. Bu oranın yüzde 5 gibi başlangıç seviyesinde tutulması, sektörün şu anki teknolojik altyapısına ve üretim kapasitesine uyum sağlama amacını taşıyor.
- Alüminyum: Alüminyum ile performansı bu malzemeye bağlı olan ürünlerde şartlar çok daha yüksek seviyelerde tutuluyor. Altyapılarda, binalarda ve sivil araçlarda kullanılan alüminyumun asgari yüzde 25'inin hem düşük karbon standartlarını karşılaması hem de mutlaka Made in EU menşeli olması gerekiyor.
- Kimya Sanayisi: Yeni düzenleme, kimya sanayisi için şimdilik doğrudan bir kota veya asgari oran belirlemiyor. Bunun yerine, Avrupa Komisyonu'na yetki devrine dayanan tasarruf aracılığıyla gelecekte ihtiyaç duyulan adımları atma yetkisi tanıyor. Bu kapsamda alınacak önlemlerin; sürdürülebilir karbon kaynaklarından üretilen ve doğrudan Made in EU kabul edilen kimyasal madde ile karışımların üretimini, satışını ve piyasadaki



Kapak Konusu | TİMREPORT



ürünlerde kullanımını desteklemesi hedefleniyor.

- Otomobil: Otomotiv sektörü, elektrifikasyon devrimiyle yoğun bir dönüşüm sürecinde. Avrupa'nın geleneksel içten yanmalı motorlardaki teknolojik liderliği; elektrikli araçlarda batarya ve gelişmiş elektronik sistemler gibi yeni parçaların önem kazanmasıyla giderek zayıflıyor. Bu durum, AB sınırları içinde üretilen araçlardaki "Avrupa menşeli" parça oranları ise her geçen gün düşmesine neden oluyor. Bu da yasa kapsamında, otomobillere yönelik kapsamlı ve detaylı Made in EU gereklilikleri olacağını gösteriyor.

TİCARET BAKANI ÖMER BOLAT: "AB İLE DİPLOMASİ TRAFİĞİ OLUMLU SONUÇ VERİYOR"

Türkiye'nin ekonomi yönetiminde olumlu yankı bulan stratejik düzenleme Made in EU için sosyal medya hesabından değerlendirmede bulunan Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer

Bolat, Avrupa Birliği ile son dönemde karşılıklı anlayış temelinde ekonomik ve ticari konularda yürütülen yoğun ve yapıcı diplomasi trafiğinin olumlu sonuçlar vermesinden memnuniyet duyduklarını vurguladı. Bolat, "Bunun son örneği olarak, AB'nin hazırlıklarını sürdürdüğü ve bugün taslağı yayımlanan Sanayi Hızlandırma Yasası ve 'AB Ürünü-Made in EU' politikası çerçevesinde, yakın diyalogumuzun olumlu Türkiye ile mevcut Gümrük Birliğinin anılan politika çerçevesi içinde tanınması, her iki tarafın yatırımları ve girişimlerinin devamlılığı ve Avrupa değer zincirlerinin rekabetçiliği açısından olumlu ve yapıcı bir karar olmuştur. AB ile gerçekleştirilen istişareler neticesinde, son yayımlanan taslakta 'AB menşeli' şartının Gümrük Birliği çerçevesinde ilke olarak ülkemizi de kapsamasını sağlayan yasal zeminin Sanayi Hızlandırma Yasası ile teyit edilmiş olması, ticari ilişkilerimiz açısından

"Made in EU" ile küresel üretim kapasitesinin yüzde 40'ından fazlasını kontrol eden ülkelerden gelecek 100 milyon euro'yu aşan stratejik yatırımların, AB tarafından sıkı denetime tabi tutulması planlanıyor.



TİMREPORT | Kapak Konusu



Stratejik Değer Zinciri

"Made in EU" Kavramı: Bir ürüne "AB menşeli" denilebilmesi için basit bir etiketten fazlası aranıyor; ürünü nihai haline getiren asıl üretim aşamasının Birlik sınırları içinde gerçekleşmiş olması gerekiyor. Örneğin elektrikli araçlarda olduğu gibi karmaşık ürünlerde, belirli kritik parçaların dahi doğrudan AB menşeli olması şart koşuluyor.

Eş Değer Menşe Sistemi: Avrupa tamamen dışa kapalı bir pazara dönüşmüyor. Gümrük birliği, serbest ticaret anlaşması veya Dünya Ticaret Örgütü Kamu Alımları Anlaşması bulunan ülkelerin ürünleri de belirli kurallar çerçevesinde "AB menşeli" kabul ediliyor.

Düşük Karbonlu Ürün Sınıflandırması: Bir ürünün "düşük karbonlu" sayılması, belirli teknik standartlara ve eko-tasarım kriterlerine uymasına bağlıdır. Özellikle geri dönüştürülmüş materyal kullanımı gibi çevreci uygulamalar bu sınıflandırmalarda ödüllendiriliyor.

Gümrük Birliği'ndeki güncellemeler, sadece ticari engelleri ortadan kaldırmakla kalmayacak; aynı zamanda Türkiye'nin, Avrupa'nın karar alma mekanizmalarında, standart belirleme süreçlerinde ve sürdürülebilirlik regülasyonlarında çok daha aktif bir rol üstlenmesini sağlayacak.

önemli bir adım teşkil etmektedir." değerlendirmelerinde bulundu.

Bakan Bolat, Türkiye'nin, başta otomotiv sektörü olmak üzere birçok kritik ürün grubunda Avrupa değer zincirlerinin ayrılmaz ve güvenilir parçası olduğunun altını çizerek, şunları kaydetti: "Bu gelişmenin, Türkiye ile AB arasındaki sektörel entegrasyonu daha da derinleştirilmesi, değer zincirlerimizin yeşil ve dijital dönüşümünü hızlandırması beklenmektedir. Önümüzdeki dönemde mütekabiliyet esasına dayalı olarak kamu alımları piyasalarında karşılıklı açılımın sağlanması, bağlantısallık ve yeşil dönüşüm gibi vizyoner alanlarda AB ile yakın temasımızı kararlılıkla sürdürmeye ve ekonomik ortaklığımızı derinleştirerek daha da güçlendirmeye devam edeceğiz."

GÜMRÜK BİRLİĞİ İLE İŞ BİRLİĞİ PERSPEKTİFİ GENİŞLEYECEK

Türkiye'nin Sanayi Hızlandırma Yasası kapsamında Avrupa ekosistemine kendine güçlü bir yer bulması, 31'inci yılını dolduran Gümrük Birliği'nin güncellenmesi ihtiyacını da yeniden gündeme getirdi. Mevcut anlaşma, sanayi ürünlerinde sorunsuz bir mal akışı sağlasa da günümüzün dijital ekonomisi, hizmetler sektörü ve yeşil mutabakat hedefleri açısından daha kapsamlı bir revizyona ihtiyaç duyuluyor. Avrupa Komisyonu'nun, kamu alımlarında Gümrük Birliği kuran

anlaşmalara taraf olan ülkelere eşit muamele ve karşılıklılık ilkesini benimsemesi, iki taraf arasındaki ekonomik bağların ne denli iç içe geçtiğini gösteriyor.

"Made in EU" ile başlayan yeni süreç, Gümrük Birliği'nin modernize edilerek genişletilmesi yönündeki müzakerelere ivme kazandırabilir. Yapılacak bir güncelleme, sadece ticari engelleri ortadan kaldırmakla kalmayacak; aynı zamanda Türkiye'nin, Avrupa'nın karar alma mekanizmalarında, standart belirleme süreçlerinde ve sürdürülebilirlik regülasyonlarında çok daha aktif bir rol üstlenmesini sağlayacak.

Gümrük Birliği anlaşmasına göre Türkiye'nin, AB'nin üçüncü ülkelerle imzaladığı serbest ticaret anlaşmalarına uymakla yükümlüken Türkiye'nin bu üçüncü ülkelere ihracatının aynı şartlara tabi olmadığına dikkat çeken İstanbul Ticaret Odası Başkanı Şekib Avdagiç, konuyu şu şekilde değerlendirdi: "AB'nin üçüncü ülkelerle imzaladığı serbest ticaret anlaşmalarından yana yaşadığımız olumsuzlukların ve risklerin giderilmesi için, bir an evvel tedbir alınması yararlı olacaktır. Ticaret Bakanlığının konuyu hassasiyetle ele aldığına ve gerekenleri yapacağına inanıyoruz. Öte yandan, mevcut küresel konjonktürde STA imzaladığımız diğer ülkelerle ithalat-ihracat dengesi göz önüne alınarak STA'ların yeniden müzakere edilmesi ve revize edilmesi gerektiğini düşünüyoruz."



“TÜRKİYE, AVRUPA SANAYİ ZİNCİRİNDE STRATEJİK KONUMUNU GÜÇLENDİRDİ”



Ömer Karadeniz
Plastik Sanayicileri
Federasyonu (PLASFED)
Yönetim Kurulu Başkanı

Türkiye'nin, Avrupa değer zincirlerinin doğal bir parçası olarak görülmesi sanayimizin üretim gücünü ve güvenilir tedarikçi kimliğini bir kez daha ortaya koymuş oldu.

Avrupa Birliği'nin yeni sanayi politikaları kapsamında şekillenen “Made in Europe” yaklaşımında Türkiye'nin, Avrupa değer zincirinin bir parçası olarak değerlendirilmesi Türk sanayisi açısından tarihi ve stratejik bir gelişmedir. Türkiye'nin, AB-Türkiye Gümrük Birliği çerçevesinde Avrupa üretim ve tedarik zincirlerinde önemli bir aktör olarak kabul edilmesini, Türk sanayisinin küresel rekabet gücünü artıracak bir dönüm noktası olarak değerlendirebiliriz.

Türkiye'nin, Avrupa değer zincirlerinin doğal bir parçası olarak görülmesi sanayimizin üretim gücünü ve güvenilir tedarikçi kimliğini bir kez daha ortaya koymuş oldu. Özellikle otomotivden beyaz eşyaya, plastikten inşaata kadar birçok sektörde Türkiye'de üretilen parçalar ve ürünler, Avrupa üretim zincirinin güvenilir bir parçası olarak kabul ediliyor. Bu durum, Türk firmalarının Avrupa projelerine doğrudan katılmasını ve ihracat hacimlerini artırmasını sağlayarak sanayimiz için stratejik bir avantaj yaratıyor.

“PLASTİK SEKTÖRÜ AVRUPA SANAYİSİ İÇİN ÖNEMLİ BİR PARTNER”

Plastik sektörü; otomotivden ambalaja, beyaz eşyadan inşaata kadar 45'i aşkın sektörün temel girdisini sağlayan stratejik bir üretim alanı. Türk plastik sektörü de güçlü üretim altyapısı ve esnek tedarik kabiliyeti sayesinde Avrupa sanayisi için önemli bir partner konumunda.

Türkiye'de yaklaşık 14 bin üretici firma faaliyet gösteriyor ve sektör 300 bini aşkın kişiye

doğrudan, 1 milyondan fazla kişiye ise dolaylı istihdam sağlıyor. 10 milyar doları aşan ihracat hacmiyle ekonomiye oldukça önemli bir katkı sunuyor. Dolayısıyla Avrupa ile sanayi entegrasyonunun güçlenmesi sektörün büyümesini hızlandıracak.

“SÜRDÜRÜLEBİLİR ÜRETİM VE REKABET GÜCÜ GÜÇLENECEK”

Avrupa ile sanayi entegrasyonunun güçlenmesi aynı zamanda yeşil dönüşüm, sürdürülebilir üretim ve teknoloji yatırımları açısından da önemli fırsatlar yaratacak. PLASFED olarak Türk plastik sanayisinin uluslararası rekabet gücünü artıracak, Avrupa pazarındaki entegrasyonunu derinleştirecek ve sürdürülebilir üretim dönüşümünü hızlandıracak her türlü çalışmayı desteklemeye devam edeceğiz.

Bu sürecin oluşmasında kamu kurumları, iş dünyası ve sektör temsilcilerinin yürüttüğü çalışmalar önemli bir rol oynadı. Bu süreçte başta Ticaret Bakanımız Prof. Dr. Ömer Bolat, Ticaret Bakanlığı bürokratları, iş dünyası kuruluşları ve sektör temsilcileri önemli katkılar sundu.





TİMREPORT | Kapak Konusu

“YENİ TASARI AB İLE SÜRDÜRÜLEN YAPICI DİYALOĞUN SOMUT BİR SONUCUDUR”



Cengiz Eroldu
Otomotiv Sanayii Derneği
(OSD) Yönetim Kurulu Başkanı

Türk Otomotiv sanayisinin ihracatında önemli yeri olan kamu alımları konusunda atılacak adımlar, AB ile Türkiye arasındaki köklü iş birliğinin daha da kuvvetlenmesi bakımından önemli bir fırsat olacak.

Avrupa Komisyonu'nun, Sanayi Hızlandırma Yasası için yayımlanan taslak, Avrupa Birliği'nin (AB) sanayi politikasını daha stratejik ve rekabet odaklı bir çerçeveye taşırken, uzun zamandır beklenen “AB Ürünü” tanımını da ortaya koymuş oldu. Türkiye'nin Gümrük Birliği çerçevesinde belirlenen politika kapsamına dâhil edilmesi, otomotiv sanayimiz açısından memnuniyet verici bir gelişme.

İlk yaptığımız değerlendirmeye göre Ticaret Bakanlığımızın açıklamasında belirttiği üzere, bu yaklaşım entegre tedarik zincirlerinin korunması açısından kritik bir adımı temsil ediyor. Taslak metinde, yoruma açık bazı hususlar bulunduğunu ve otomotiv ana sanayi açısından dikkatle değerlendirilmesi gereken alanlar olabileceğini öngörüyoruz. Bu hususların, Ticaret Bakanlığımız ve Dışişleri Bakanlığımız ile yakın iş birliği içinde, Avrupa Komisyonu teklifinin AB Üye Ülkeleri ve Avrupa Parlamentosu'nda ele alınacağı süreçte açıklığa kavuşturulacağına inanıyoruz. Tasarının detaylı değerlendirilmesi ile birlikte tabloyu daha net olarak görebileceğiz.

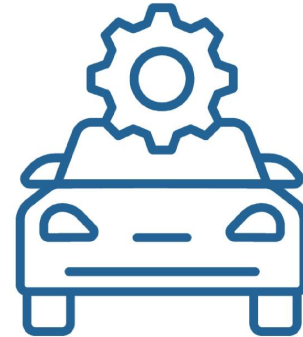
“TÜRKİYE İLE AB ARASINDAKİ GÜÇLÜ UYUM REKABETÇİLİK AÇISINDAN ÖNEM TAŞIYOR”

Kamu alımlarında da benzer bir yaklaşım öngörülmekle birlikte, AB ile bu alanda bir anlaşma yapmamış ve karşılıklı erişimi garanti altına almamış üçüncü ülkeler açısından kamu ihalelerine erişiminin sınırlandırılabilmesi yasa tasarısında belirtiliyor.

Türk Otomotiv sanayisinin ihracatında önemli yeri olan kamu alımları konusunda atılacak adımlar, AB ile Türkiye arasındaki köklü iş birliğinin daha da kuvvetlenmesi bakımından önemli bir fırsat olacak.

Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki Gümrük Birliği çerçevesinde gelişen güçlü üretim ve mühendislik entegrasyonunun ilerleyen dönemde daha da kuvvetlenmesi, her iki tarafın otomotiv sanayilerinin rekabetçiliği bakımından büyük önem taşıyor.

Tasarının mevcut içeriği, kamu yönetiminiz ile özel sektörün eş güdümünde yürüttüğü çalışmaların ve AB ile sürdürülen yapıcı diyalogun somut bir sonucudur. Bugün geldiğimiz noktada, öncelikle tasarının detaylı değerlendirmesini yapmalı ve AB ile Türkiye arasındaki iş birliğini daha da kuvvetlendirecek bir yaklaşım ile yasalama için süreci yakından takip etmeye ve girişimlerimizi sürdürmeye devam etmeliyiz.





“AVRUPA’NIN REKABETÇİLİK STRATEJİSİ TÜRKİYE OLMADAN KURULAMAZ”



Kutlu Karavelioğlu
TİM Başkan Vekili ve Türkiye
Makine Federasyonu
(MAKFED) Başkanı

Türkiye için doğru strateji; Avrupa ile derin entegrasyonun sağladığı üretim kabiliyetini yeşil ve dijital dönüşüm yatırımlarıyla güçlendirirken Gümrük Birliği’ni pazar erişimi ve eşit rekabet koşulları temelinde güncelleyecek bir yaklaşımı kararlılıkla savunmaktır.

Yatırım mallarına yönelik talebin tüm dünyada daha temkinli seyrettiği bu konjonktürde; finansman imkânları, pazar erişimi, teknik mevzuat uyumu ve tedarik güvenliği gibi konular fiyattan daha önemli rekabet unsurları hline geldi. Bizim için öncelikli olan, daralan talebe uyum sağlamak değil, yeniden şekillenen ticaret mimarisinde kalıcı ve güvenilir bir konum tahkim etmek olduğundan; en büyük ihracat pazarımız AB içinde ‘Avrupa Tercih’i başlığı etrafında yürüten tartışmalar, sanayide korumacılık ile rekabetçilik arasındaki hassas dengede izleyeceğimiz rotayı belirliyor. Kamu alım ve desteklerinde AB menşei ve düşük karbon kriterlerinin öne çıkması, Avrupa’nın tedarik zincirini daha kapalı ve seçici bir çerçeveye taşıdığından bizi doğrudan ilgilendiriyor.

AB içinde, bu yaklaşımın yeni bürokratik yükler yaratacağı, maliyetleri artıracacağı ve birliği küresel rekabete karşı daha kırılgan hâle getireceği yönündeki güçlü itirazları AB Liderler Zirvesi’nde dikkatle takip ettik. Alman Sanayi Federasyonu tek pazardaki idari ve düzenleyici engellerin, Alman sanayisine yüzde 44 ek maliyet getirebileceği uyarısı yaparken, Alman Makine Mühendisliği Birliği (VDMA) de tedarik uygulamalarının DTÖ kuralları ve STA’larla çelişebileceğine dikkat çekti. ‘Made in EU’ yerine ‘Made with EU’ vurgusu yapan bu çevrelerin, Avrupa sanayisinin uluslararası entegrasyonunun zayıflatılmaması savına, küresel tedarik zinciri içinde AB’nin en güçlü stratejik ortaklarından biri olarak mutlaka destek olmamız gerekiyor.

Bir tarafta içerde yerleşme

baskısı, diğer tarafta dışarda genişleyen STA ağı... Bu iki yönlü strateji, Gümrük Birliği ortağı olan Türkiye açısından pazar erişimi ile entegrasyon arasındaki bağın yeniden ve daha net biçimde ele alınmasını zorunlu kılıyor. Çünkü MERCOSUR ve Hindistan ile yapılan kapsamlı STA’lar, yalnızca tarifeleri indiren ticari metinler değil; tedarik zincirlerini çeşitlendiren, kamu alımları ve standartlar alanında yeni eşikler koyan stratejik çerçeveler niteliği taşıyor. Üçüncü ülkelerle yapılan anlaşmaların Gümrük Birliği ortağı olarak Türkiye’yi de içermesi gerektiği konusunda yürütülen diplomatik ve teknik girişimlerin son derece kıymetli olduğunu düşünüyoruz. Rekabetçiliğin bir ayağı korumacılıksa diğer ayağı maliyet kontrolüdür ve bu denge Türkiye dâhil edilmeden kurulamaz.

Almanya’da özellikle otomotiv ve makine sektörlerindeki toparlanma, bölgede uzun süredir devam eden daralmanın sona erebileceğine dair olumlu sinyaller veriyor. Kasım ayında sanayi siparişlerinin yıllık yüzde 5,9 artması, sipariş girişlerindeki yüzde 5,6’lık yükseliş ve mevcut sipariş hacminin firmalara yaklaşık sekiz aylık üretim imkânı sağlaması, ertelenmiş yatırımların temkinli ve seçici biçimde gündeme alındığını gösteriyor. Türkiye için doğru strateji; Avrupa ile derin entegrasyonun sağladığı üretim kabiliyetini yeşil ve dijital dönüşüm yatırımlarıyla güçlendirirken Gümrük Birliği’ni pazar erişimi ve eşit rekabet koşulları temelinde güncelleyecek bir yaklaşımı kararlılıkla savunmaktır. Mesele dışarda kalmamak değil; masada kararın tarafı olmaktır.