

DSO Yönetim Kurulu Başkanı ve Denizli Platformu Sözcüsü Müjdat Keçeci'nin Ekonomi Koordinasyon Kurulu 39. Toplantısı Konuşması
(Tam Metin)

13 Şubat 2010, Denizli, Anemon

Sayın Bakanlarım, değerli hazirun Türkiye daha çok siyasetin konuşulduğu bir dönemden geçiyor. Medyamız da ekonomiye, yeterince yer vermiyor. Ancak şurası bir gerçek ki, kişi başına sermaye miktarını artırmadan gelişen hiçbir ülke olmadığı gibi kalkınmanın yolu teknoloji yoğun yatırım ve katma değeri yüksek üretimden geçmektedir.

Denizlimizin çözüm bekleyen meseleleri elbette vardır. Ama hükümetimizin ve yerel yönetimimizin gayret ve çalışmalarıyla çözüme kavuşan sıkıntılarımız da olmuştur. Hiç kuşkusuz, Denizli ve Denizli ekonomisinin sorunlarının çoğu, ülkemizin sorunlarından ayrı düşünülemez. Ne var ki kentimize, yaşadığımız çevreye, Denizli ekonomisine özgü sorunlarımız da bulunmaktadır. Bugün size, 2009 gibi global krizin damga vurduğu bir yılda bir milyar 989 milyar dolarlık ihracata imza atarak, Türkiye'nin en çok ihracat yapan illeri listesinde bir sıra yukarı çıkarak 8. olan ve her türlü zorluğa rağmen 135 bin kişiye istihdam sağlayan, tekstil ve konfeksiyon sektöründe her 2 çalışandan birinin kadın olmasıyla gurur duyan Denizli'den sesleniyorum. Siz değerli misafirlerimize, bugün, burada bizi yakından ilgilendiren sıkıntılarımızın bir bölümünü öneri ve taleplerimizle birlikte sunmaya çalışacağım.

- Denizli'nin Yatırım Teşvikte Haksızlığa Uğraması:** Benzersiz girişimciliğiyle ün salmış bir kentin Sanayi Odası Başkanı olarak, anlayışınıza sığınarak öncelikle şunun altını çizmek istiyorum: Bizim bütün derdimiz, davamız yatırım yapmak, istihdam sağlamak, üretmek, ihraç etmek ve ülkemize döviz kazandırmaktır. Biz 5084 yaralı bir iliz. 5084 sayılı Teşvik Kanunu hedeflenenin tersine, Denizli gibi kendi olanak ve becerileriyle sanayileşmiş illerimizi cezalandırmıştır. Hatalı teşvik politikalarının yarattığı haksız rekabet dolayısıyla tekstil ve konfeksiyon sektörümüz derinden sarsılmış; istihdam yaratma kapasitesini yitirmiştir. İstihdamdaki bu sıradışı sarsıntının boyutunu size, çarpıcı bir örnekle sergilemekten kendimi alamıyorum: Aralık 2008 ile Şubat 2009 kapsayan topu topu 3 ayda Denizlimiz, toplamda 12 bin 803, tekstilde 5 bin 16 kişilik istihdam kaybıyla yüzleşmiştir. Bu kayıpla Denizli, toplam istihdamda 5 yıl, tekstil istihdamında ise 10 yıl geriye gitmiş oldu. Ne yazık ki çoktan tarihin tozlu raflarında yer alması gereken 5084 gibi haksız bir düzenleme, kısa süre önce 2012 yılı sonuna kadar uzatıldı ve yaramız biraz daha kanadı. Üstelik yeni bir teşvik sistemi yürürlüğe girmiş olmasına rağmen. Her ne kadar yeni sistem beklentilerimizi karşılamamışsa da, 5084'e kıyasla daha kapsamlı ve rasyoneldir. Ama yeni teşvik sistemi de, TÜİK verilerine dayalı olarak yapılan sınıflandırma hatalı olduğu için Denizli'yi, Manisa, Gaziantep, Konya, Kayseri gibi kendi kategorisindeki illere göre dezavantajlı kılmıştır. Bizler ilke olarak teşvike karşı değiliz, bizim karşı olduğumuz teşvikin bugünkü uygulamasıdır. Rekabeti geliştirsin diye hayata geçirilen teşvik politikaları, rekabetin en büyük düşmanı olup çıkmıştır. İnsanları aynı şeyleri yapmaya koyduklarında değil, inovatif olduklarında teşvik etmeliyiz. Gerçekleri burada açık yüreklilikle belirtmemiz gerekiyor: Ne yazık ki bizim teşvik politikamız, her şeyi teşvik etmeye çalışırken hiçbir şeyi teşvik edememekten ve re-lokasyondan öteye geçememiştir.

Bu sonuncu saptamama da, başka bir örnekle açıklık kazandırmak istiyorum: Denizli'nin istihdamda tarihi gerileme yaşadığı bir dönemde, 5084 sayılı Yasa yüzünden kentimizin girişimcileri, il sınırımızın sadece birkaç km. ilerisindeki Afyon, Dazkırı'ya göç etmiş ve 2 bin 500 kişilik istihdama imza atmıştır. Uşak'a giden yatırımcılarımız da cabasıdır. Bütün bunlar Denizli'nin kaybı, hatalı teşvik sistemi dolayısıyla karşı karşıya getirildiğimiz komşu illerimizin kazanımı pahasına gerçekleşmiştir.

Bizim belki az bilinen güzel bir özelliğimiz, kazandığımızı kentimize yatırmamızdır. Hepimiz bunu istemiyor muyuz? Yatırımcılarımız, sanayicilerimiz kendi kentlerinde yatırım yapsın, istihdam yaratsın. Böyle yapsın ki, işsiz, aşsız insanlar metropollere yığılıp, toplumsal barışı tehdit etmesin. İşte biz bunu başarmak istiyoruz ve diyoruz ki, el verin, birlikte başaralım.

- Denizli'nin İzmir'e Demiryolu ile Kesintisiz Ulaşamaması:** Deniz ve demiryolu taşımacılığı gerek güvenli ve istikrarlı olması, gerekse ekonomik olması nedeniyle tüm dünyada karayolu taşımacılığına tercih edilmektedir. Malumunuz üzere Denizli, ihracat limanlarına uzak bir kenttir. Bundan dolayı nakliye, üretimimizde kritik bir maliyet unsurudur. Denizli'nin ihraç ürünlerinin İzmir'deki limanlara kesintisiz, hızlı ve ekonomik bir biçimde varması, uluslararası rekabetçiliğimiz açısından hayatidir. Başta Ulaştırma Bakanımız Sayın Binali Yıldırım olmak üzere Hükümetimize teşekkürü bir borç biliriz. Ulaşım ve lojistik sorunumuza büyük bir anlayışla yaklaşarak, bizler için somut çözümler ürettiler. Artık Kakkık'ta, birinci etabı tamamlanmış bir lojistik merkezimiz var ve bu merkez mermereçilerimize 2009 Aralık'ından beri hizmet veriyor. İkinci etabın ihalesi içinse gün sayıyoruz. Ama bu merkezimizden Alsancak Limanı'na olan tarife fiyatı, karayolu taşımacılığıyla neredeyse başa baş seyretmektedir. Lojistik merkezimizin inşa edilmesi kadar, bu merkezden taşımacılığın ekonomik yapılması da önemlidir. Tarife fiyatının, karayolu taşımacılığına göre daha uygun olması demiryolu taşımacılığımıza büyük bir ivme kazandıracak, kentimizin ekonomisini ateşleyecektir. Öte yandan Denizli-İzmir demiryolunun kalitesinin artırılması çalışmaları da, devam etmektedir. Eksik kalan Nazilli – Denizli hattının bir an önce bitirilmesini konusunda gerekli destek ve yardımlarınızı bizden esirgemeyeceğinize olan inancımız tamdır.

Ayrıca Denizli – İzmir hattının Biçerova'da sonlanması yüzünden dökme yükler, Aliğa, Nemrut Limanına kesintisiz olarak taşınmamaktadır. Biçerova'da kamyonlar devreye girerek, indi – bindi yapılmaktadır. Bu durum da, artan maliyet ve zaman kaybı olarak karşımıza çıkmaktadır. Oysa yalnızca 6,7 km. olan bu eksik hattın altyapısı, kayda değer ölçüde tamamlanmıştır. Yaklaşık 5 yıldan bu yanadır üst yapı poz işleri tamamlanmayan söz konusu bağlantı hattının vakit geçirilmeden bitirilmesi, ciddi bir meselemize çözüm getirecektir. Bununla birlikte Denizli'den İzmir Alsancak Limanı'na konteynır taşımacılığı, 5 yıldan bu yana metro çalışmaları nedeniyle yapılamamaktadır. Bu yıl içinde noktalanması beklenen metro çalışmalarının hızlandırılması, demiryoluyla Alsancak Limanı'na erişmemiz bakımından elzemdir.

- Tekstil Sektörünün Ağır ve Tehlikeli İş Kapsamına Alınmasının Yarattığı Sıkıntılar:** Tekstil ve matbaa sektörlerinin ağır ve tehlikeli iş kapsamından çıkarılması gerekmektedir. Özellikle tekstil sektörü kadın istihdamı dostu olmasıyla dikkat çekmekte ve kadının işgücüne katılımı ve

istihdam edilmesi gibi önemli bir toplumsal sorunumuzu hafifletmektedir. Bu gözde sektörümüzün ağır ve tehlikeli iş kapsamında kalması, zaten fazlasıyla düşük olan kadın istihdamını dayanılmaz ölçüde aşağı çekeceği açıktır. Bu konuda acilen yasal değişiklik yapılması gerekmektedir.

4. **Kredi Garanti Fonu ve Eximbank Kredilerinde Yaşanan Sıkıntılar:** Kredi Garanti Fonu (KGF), KOBİ'lerimizin, esnaf – sanatkarlarımızın kefalet gibi önemli bir ihtiyacını gidermek amacıyla kurulmuştur. Fakat uygulamadaki katılıktan ötürü bu amacın tam olarak yerine gelmediği gözlenmektedir. KOBİ'lerimiz KGF tarafından istenen belge ve teminatları temin etmekte, bir hayli zorlanmaktadır. Zaten çoğu başvuru sahibi KOBİ, KGF'nin katı değerlendirme kriterlerini kolayca karşılayabilecek olsa, KGF yerine doğrudan ticari bankalara gidecek durumdadır. Bu nedenle kefalet komisyon oranının aşağı çekilmesinin yanında başvuruların değerlendirme kriterlerinin bir miktar esnetilmesi, hem KGF'nin kuruluş amacına hizmet edecek hem de KOBİ'lerimizin sıkıntılarını az da olsa hafifletecektir. Diğer yandan ihracatçımız için ihmal edilmeyecek bir kaynak olan Eximbank kredilerinin prosedürleri ağır, teminatları yüksek, vadeleri kısadır. Ayrıca faiz oranları, ticari bankaların uyguladığı oranlarla boy ölçüşebilecek düzeydedir. Bu sıkıntılara çözüm bulunması, ihracatımızı olumlu etkileyecektir.
5. **Hafta Sonları Sanayide Elektrik Kullanımında Gece Tarifesinin Uygulanmaması ve Standart Dışı Kablo Üretimi:** Denizlili girişimciler olarak bizler, iş ahlakına yücelten bir kültürel birikim ve geleneğin taşıyıcılarıyız. Bizim sözümüz senettir. Biz milletinin esenliğini gözeten, devletini bağlı insanlarız. Ülkemizin ve halkımızın refah ve mutluluğu için hiç durmadan çalışır, üretir ve ihraç ederiz. Böyle olduğu için Denizli'de kayıtdışı istihdam, imrenilecek denli düşüktür. Elektrik kullanımı için de aynısı geçerlidir. Sizlere Türkiye'nin elektrikte kaçak oranı en düşük ili Denizli'den sesleniyor ve diyorum ki, üretimin tüketimden fazla olduğu hafta sonlarında, sanayi kesimine gece tarifesi uygulayalım. Bu sayede bir yandan ihracatçı firmalarımızın uluslararası rekabetçiliğine bir ölçüde katkıda bulunmuş öte yandan da kıt enerjimizi verimli kullanmış oluruz. Enerjiyi yakından ilgilendiren bir başka mesele de, standart dışı enerji kablosu üretimidir. Piyasada haksız rekabete yol açan bu standart dışı kablolar can ve mal güvenliği için gerçek bir tehdittir. Konunun üzerine Sanayi ve Enerji Bakanlıklarımızın titizlikle eğilmesi, TSE'nin piyasa denetimine ağırlık vermesi yerinde olacaktır.
6. **Kalkınma Ajansı Yönetim Kurullarının Oluşumundaki Yanlışlık:** Kalkınma ajansı yönetim kurullarının oluşumu, temsilde sıkıntılara yol açmaktadır. Yürürlükteki mevzuata göre ajansların karar organı olan yönetim kurulları vali, belediye başkanı, il genel meclisi başkanı ile özel kesim ve sivil toplum kuruluşlarından seçilecek üç temsilcinin yanı sıra sanayi odası ve ticaret odası başkanlarından oluşmaktadır. Ancak Denizli gibi ticaret ve sanayi odalarının ayrı olarak kurulduğu illerde, ajans yönetim kurullarında, bu odalardan yalnızca biri temsil edilebilmektedir. Bu durum da ister istemez, iş dünyasının kalkınma ajanslarının karar organlarında tam olarak temsil edilememesiyle sonuçlanmaktadır. Denizli gibi sanayisiyle öne çıkan bir kentte ve adında 'kalkınma' sözcüğü olan bir ajansta sanayi odası başkanının yönetim kurulu üyesi olamaması, gerçek bir trajedi değildir de nedir? Sizlerden

istirhamımız, ticaret ve sanayi odası ayrı olan illerde –ki bu illerin sayısı yalnızca 12’dir– her iki odanın da ajans yönetim kurullarında temsil edilebilmesi için gerekli düzenlemenin yapılmasıdır.

7. **AB Hibe Programlarından Yeterince Yararlanamama:** Türkiye 2002 yılından beri AB hibe programları gibi işlevsel bir mali araçtan yararlanmaktadır. Ne var ki bu doğrultuda yürütülen ‘katılım öncesi mali yardım’dan (IPA) Denizli büyük ölçüde yoksun kalmaktadır. IPA’da öncelikli bölgeler, milli gelirden aldıkları pay dikkate alınarak, Ankara’nın doğusunda kalan 43 il olarak saptanmıştır. Bu uygulama, bölgeler arası gelir ve gelişmişlik farklılıklarını gidermeyi hedeflemesi bakımından anlaşılabilir. Ama sırf bu yüzden aralarında Denizli’nin de yer aldığı batıdaki illerimiz, ülkemizi AB üyeliğine hazırlayan hibe programlarından neredeyse hiç yararlanamamaktadır. Doğudaki illerimiz kadar olmasa da batıdaki illerimizin de, AB üyeliğine hazırlanması gibi bir meselesi vardır. Çok sık olmasa bile zaman zaman yakaladığımız hibe fırsatları sayesinde kurumlarımızın bünyesinde inşa ettiğimiz ciddi kapasiteler bulunmaktadır. Bizler bu kapasitelerin, boşa gitmesini istemiyoruz. Varolan kapasitelerimizi çok daha ileri taşımak ve geliştirmek istiyoruz. Bu konuda önerimiz şudur: Bizlere AB hibe programlarından yararlanmak için imkan tanıyın. Ancak bunu IPA bölgelerinden ortak alınması şartına bağlayın. Böylece bizler inşa ettiğimiz kapasiteleri geliştirme şansı bulurken, IPA bölgesinde yer alan illerimizdeki kurumlara da sağlıklı kapasite inşa etmeleri konusunda somut yardım ve katkılarda bulunabiliriz. Sonuçta çarpan etkisinden yararlanarak kapasitelerimizi ülkemizin çıkarlarına hizmet edecek biçimde yaygınlaştırabiliriz.
8. **Gümrük Müşavirlik Bedellerinin Yüksekliği:** Gümrük Müşavirleri Asgari Ücret Tarifesi’nde Ocak 2010 tarihinde uygulamaya konulan değişiklikle, üretimi ithalat – ihracata dayalı sanayicilerimizin maliyetlerinde dramatik artışlar yaşanmıştır. Asgari ücret tarifesi konusunda bir itirazımız olmamakla birlikte, her bir ithalat beyannamesi üzerinden CIF kıymet esasına göre hesaplanan gümrük müşavirlik hizmet bedelleri, söz konusu hizmetlerin maliyetlerini orta büyüklükte bir gemi kargosunda 4 kat dolayında artırmakta ve bazı firmalarımızın yıllık müşavirlik giderlerinde milyon doları aşan ek maliyetler doğurmaktadır. Maliyelerin azaltılması için her türlü çabanın harcandığı böyle bir ortamda, ek maliyetlerin önüne geçilebilmesi için uygulamanın yalnızca asgari ücret tarifesi bazında yapılması, gerçekleşen işle herhangi bir bağlantısı olmayan ve serbest ticaret ilkelerine ayrı olan CIF kıymet üzerinden ücret alınması uygulamasına son verilmesi yerinde olacaktır. Kıymet üzerinden alınacak ücret, tarafların karşılıklı anlaşmasına bırakılmalıdır.
- Gümrük uygulamalarına ait bir başka sıkıntımız, ‘yetkilendirilmiş gümrük müşavirliği’ne ilişkindir. Özel antrepolarda eşya giriş ve çıkış işlemleri tespitinin ‘yetkilendirilmiş gümrük müşavirleri’ (YGM) eliyle yapılması doğru bir uygulamadır. Ancak A.TR dolaşım belgeleri, EUR.1 dolaşım sertifikalarının kontrolü ve ilgili mevzuata uygunluğunun saptanması gibi ihracata yönelik gümrük işlemlerinin YGM tarafından yapılması yarar sağlamaktan uzak ve ihracatçılarımıza ek mali külfet getirici niteliktedir. Antrepo rejimine ilişkin

olan hizmetler dışındaki işlemlere YGM'nin dahil edilmesi, uygulamalarının sona erdirilmesi, ihracatçılarımız için yerinde olacaktır.

9 İhracatçı Birliklerine Ödenen Nispi Aidatlarının Yüksekliği: İhracatçı birliklerine ödenen nispi aidatlar sektörlerimizin rekabet gücünü olumsuz etkilemektedir. 'Demir ve demirdışı metaller sektörü', TİM bünyesindeki gelir fazlası en yüksek olan birliktir ve son 10 yılda DTM'ye en çok gelir fazlası transferi yapan bu birliğimiz olmuştur. Son 5 yılın hesapları incelendiğinde bu birliğin, on binde 2 nispi aidat ile bile rahatlıkla denk bütçe yapabileceği görülmektedir.

Nispi aidatların ne denli yüksek olduğunu çarpıcı bir örnekle göstermek isterim: Son 7 yılda uluslararası borsalarda 1.558 dolardan 8.685 dolara tırmanan ton başına bakır fiyatları nedeniyle ihracatçı birliğine ödenen nispi aidat tutarı tam 5,57 kat artmış, 77 sentten 4 dolar 34 sente fırlamıştır. Aynı dönemde bakır ürünleri ihracat eden kuruluşlarımızın kar marjları, paralel bir seyir izlemek bir yana giderek daha da gerilemiştir. Kurşun, kalay, nikel, çinko, alüminyum, altın, gümüş ve diğer metaller için de aynısı geçerlidir. Bir tavan söz konusu olmadığı için nispi aidat, özellikle 'yükte hafif pahada ağır' emtialardan üretilen ürünleri ihraç etmeyi ciddi ölçüde zorlaştıran bir uygulama olup çıkmıştır.

Dolayısıyla her geçen gün daha da keskinleşen global rekabetin kaçınılmaz bir sonucu olarak sürekli daralan kar marjları yüzünden kimi ürünlerde, bindeler ile ifade edilen bir maliyet yükü bile ihracatın yapılıp yapılmamasını belirleyici unsur haline gelmiştir. Zaten aşırı değerlenmiş kur, eşine az rastlanır yükseklikteki istihdam ve enerji maliyetleri üretim yaparak ihraç etmeyi adeta cezalandırır, buna karşın ithalatı ödüllendirirken, yapılabilecek en son şey herhalde ihracatı daha da pahalılaştırmak olacaktır. Asıl olan ihracatı kolaylaştırmak, özendirmek ve önündeki engelleri kaldırmak ve bu yolla ülkemize döviz kazandırmaktır.

Biz ihracatçı birliklerine karşı değiliz. Karşı olduğumuz ihracat üzerine ağır yükler bindiren nispi aidat uygulamasıdır. İhracatçı birliklerine ödenen nispi aidatlar, ihracatçımızı sıkıntıya sokmakta ve ihracatımızı pahalılaştırmaktadır. İhracatçı birliklerine ödenen nispi aidatların yüksekliği konusu 19 Ocak 2009 tarihinde TOBB Ekonomi Koordinasyon Kurulu Toplantısı'nda ele alınmış ve nispi aidatların indirilmesi ile ilgili mutabakata varılmıştır. Demir çelik sektörünün ağır bir krizden geçtiği, AB ile aramızdaki Serbest Ticaret Antlaşması'nda yer alan kısıtlayıcı hükümler nedeniyle sektörün devletten hiçbir mali yardım alamadığı da göz önünde bulundurulduğunda, yüksek nispi aidat oranlarının aşağı çekilmesi, ihracatçımıza moral olacaktır.

10 Sanayi Sicil Belgesi ve Sanayicilerimizin Elektrik Beyanında Karşılaştığı Sorunlar: Sanayicilerimiz, elektrik bedellerini sanayici tarifesinden ödeyebilmek için 'sanayi sicil belgesi' almak ve bu belgeyi elektrik dağıtım şirketine beyan etmek zorundadır. Ayrıca bu belgenin sanayi ticaret il müdürlüklerinde iki yılda bir vize edilmesi gerekmektedir. Aksi durumda elektrik giderleri ticarethane abone grubundan faturalandırılmaktadır. Bu işleyişte zaman zaman aksamalar olmaktadır. Sanayicilerimiz, ucuz tarife yerine pahalı olan ticarethane tarifesinde ödeme yapmakla karşı karşıya kalmaktadır. Sanayi odalarımız, sanayicilerimiz için kapasite raporu da dahil olmak üzere çeşitli hizmetler vermektedir. Tüm işlemlerin elektronik ortama geçirildiği ve bürokrasinin azaltıldığı günümüzde, sanayi odaları bulunan

illerde sanayi odaları, bulunmayan illerde ise ticaret odaları, üyeleri olan sanayicilerin elektrik kullanım tarifelerini kolayca takip edebileceği gibi 'sanayi sicil belgeleri'ni de verebilirler. Bu tür bir değişiklik, bürokrasiyi azaltacağı gibi gereksiz aksamaların önüne geçecek ve sunulan hizmetin kalitesini artıracaktır.

- 11 Çardak Özdemir Sabancı Organize Sanayi Bölgesi'nin Atıl Durumda Bulunması:** Denizli Sanayi Odası'nın hukuki ve mali sorumluluğu ile hayata geçirilen Çardak OSB, 13 yıldır Türkiye ekonomisine katkıda bulunmak için beklemektedir. Altyapısı 1997 yılında tamamlanan Çardak OSB, Çardak Havaalanı, Denizli-Afyon karayolu ve Afyon – Denizli demiryoluna bitişik nizamda ve Afyon il sınırına yalnızca birkaç km. mesafededir. Komşumuz Afyon 5084 sayılı Yasa'dan yararlanırken, iş insanlarımız birkaç km. ötedeki Çardak OSB'de yatırım yapmayı aklından bile geçirmemektedir. Bunun sonucunda ulusal servetimiz, yok yere boş durmaktadır. Çardak OSB'nin faaliyete geçmesi yalnızca Denizli'nin değil, tüm Türkiye'nin kazancı olacaktır.
- 12 Maden Ocaklarının Orman İzinlerini Alamaması:** 2009 yılında Anayasa Mahkemesi ve Danıştay tarafından madencilik mevzuatının bazı düzenlemeleri iptal edilmiştir. Bu iptal kararları üzerine Orman Bakanlığı yayınladığı bir genelgeyle, devlet ormanlarında madencilik yapılmasına ilişkin talepleri işleme almayı sona erdirmiştir. Bütün bu karar ve uygulamalar sonucunda sektör, orman alanlarında maden arayamaz ve işletemez durumdadır. 2009'u ciddi sıkıntılarla geçiren madencilik sektörünüzün işi, bu son uygulamalarda daha da güçleşmiştir. Sektörün orman alanlarda yeniden madencilik yapabilmesi için gerekli yasal düzenlemelerin bir an önce yapılması son derece önemlidir.