

**EDİTÖRE MEKTUP:  
TÜRKİYE ÖZELİNDE DEMİR ÇELİK SEKTÖRÜNÜ İKTİSADÎ VE İDARÎ  
AÇIDAN İNCELEMAYA ALAN ÇALIŞMALAR HAKKINDA BİR  
DEĞERLENDİRME**

**Ümit Remzi ERGÜN<sup>1</sup>**

**LETTER TO THE EDITOR:  
AN EVALUATION OF THE STUDIES ON THE ECONOMIC AND  
ADMINISTRATIVE ASPECTS OF THE IRON AND STEEL SECTOR IN  
TURKEY**

Sayın Editör,

Sakarya İktisat Dergisi'nin iktisadî ve idarî bilimlerin tüm alanlarına hitap eden, yayımladığı çalışmalarda kuramsal ve uygulama alanlarına etki yaratabilecek orijinal ve yüksek kaliteli çalışmaları pek çok araştırmacı için olduğu gibi benim için de akademik bir rehber olma özelliği taşımaktadır. Bu cihetle öncelikle derginizin yayım ve değerlendirme sorumluluğunu üstlenen saygıdeğer bilim insanlarına ve eserleri ile emeği geçen tüm araştırmacılara teşekkür eder, saygılarımı sunarım. Editöre mektup niteliğinde ele aldığım bu metnin özel bir çalışmaya hitap etmediğini genel anlamda bir sunum özelliği taşıdığını da belirtmek isterim.

Sayın Editör,

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş döneminde iktisadî kalkınmanın sloganları arasında "üç karalar üç beyazlar" ifadesi yer almaktadır. Bu slogan, o dönemde devletin temel tüketim ve ara malları alanında ithal ikamesini sağlamak amacıyla üç beyazlar olarak özetlenen un, şeker ve pamuk ile üç karalara karşılık gelen kömür, demir ve akaryakıt yokluğunun kalkınma hedefleri ile aşılabileceğini ifade etmektedir. Bununla birlikte demir çelik sektörü birçok ülke için ekonominin temel yapı taşlarından biri olarak görülmektedir. Sektör, endüstriyel üretim kollarına temel malzeme tedarik etmesi, geniş istihdam olanakları sunması, iktisadî büyümeye olan katkısı, altyapı gelişimine olan etkisi, teknolojik ilerleme ve inovasyon imkânları sunması, ulusal güvenlik ve savunma araçlarının üretimine öncülük etmesi ve dış ticaret dengesine olan olumlu etkisi ile endüstriyel açıdan stratejik ve kritik bir sektör olarak ifade edilmektedir. Türkiye özelinde ise demir çelik sektörünün Kırıkkale tesislerinden günümüze ivmelenerken gelişim gösterdiği görülmektedir. 2021 yılında kendi demir çelik tarihinin en yüksek üretim miktarına ulaşan Türkiye, 40.4 milyon tonluk üretimi ile Avrupa

---

<sup>1</sup> MSc., Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, umit.r.ergun@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-8967-1892.

çelik üreticileri arasında birinci sıraya yükselmiştir. Endüstriyel özellikli fabrika yapısında gerçekleştirilmek üzere geride bırakılan seksen beş yıllık sürede Türkiye demir çelik sanayi bilimsel alanyazında teknik konularla birlikte iktisadî ve idarî bilimlerin çalışma alanlarında da yaygın bir literatüre sahiptir. ABD-Çin Ticaret Savaşları, pandemi gibi küresel etkilere ek olarak demir çelik sektörü, iklim kriziyle mücadele ve karbon emisyonlarının azaltılması tedbirlerinin de gündeminde yer almaktadır. Avrupa Yeşil Mutabakatı, Avrupa Komisyonu tarafından 2019 yılında kabul edilen yeni ekonomik büyüme stratejisi olarak tanımlanmaktadır. Bu stratejinin gerçekleştirilmesindeki en önemli görevlerden birinin de demir çelik sektörünün temiz ve döngüsel bir ekonomi için harekete geçirilmesi olduğu ifade edilebilecektir (Smol ve diğerleri, 2020: 1). Bu nedenle demir çelik sektörünün alanyazın içerisinde yakın gelecekte de kendisine geniş bir çalışma alanı bulacağı öngörülmektedir. Türkiye özelinde yayımlanan bilimsel çalışmalar incelendiğinde aşağıdaki hususların dikkate alınmasının önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

1. Kapasite Kavramı: Genel anlamda olumlu bir çağrışım uyandıran kapasite kavramı, demir çelik endüstrisi için fazla değerlere ulaşması durumunda sorun teşkil etmektedir. Aşırı çelik üretim kapasitesi, gelişmiş, yükselen ve gelişmekte olan ekonomilerde faaliyet gösteren çelik üreticileri için bir dizi zorluğu da beraberinde getirmektedir. Bu zorluklar, fiyatlar üzerinde meydana gelen baskı, kârlılığın olumsuz etkilenmesi, ticaret çarpıklıkları, bölgesel dengesizlikler ve çok uluslu şirketlerin faaliyetlerinde devamlılığın zora düşmesi olarak örneklendirilmektedir (Global Forum on Steel Excess Capacity, 2024). Bu nedenle 2016 yılında Küresel Çelik Forumu, OECD'nin kolaylaştırıcısı olarak kurulmuştur. Üyelerinin büyük bir bölümünü dünyanın en büyük çelik üreten ülkelerinin oluşturduğu Küresel Çelik Forumu'na Türkiye'de üyedir. Bu nedenle demir çelik sektörüne ilişkin çalışmalarda kapasite fazlası veya artırımını gibi önerilerde bu durumun dikkate alınması gerektiği ifade edilmektedir.

2. Türkiye'nin Üretim Yapısı: Demir çelik sektöründe üretim, ana girdi olarak demir cevheri kullanan yüksek fırın ve bazik oksijen fırını ile üretim yapan entegre tesisler ve ana girdi olarak hurda metal kullanan elektrik ark ocaklı tesislerde gerçekleştirilmektedir (Avinal ve diğerleri, 2019: 19). Bu durum ülkelerin hammadde ihtiyaçları ve ithalatları üzerinde etkili bir faktör olarak değerlendirilmektedir. Türkiye'nin 2022 yılı H.S. sınıflandırmasına göre demir çelik ihracatı 14.6 milyar dolar, ithalatı ise 28.4 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. İthalatın 9.7 milyar dolarlık kısmını demirli atık ve hurda malzeme oluşturmaktadır (ITC Trade Map, 2024). Bu durum sektörün toplam ithalatında yaklaşık %34'lük bir paya karşılık gelmektedir. Aynı yıl Türkiye'de üretilen 35.1 milyon tonluk çeliğin %28.5'i hammadde olarak büyük oranda demir cevheri kullanan tesislerde, %71.5'i ise hammadde kullanımı ağırlıklı olarak hurda malzemeden oluşan tesislerde gerçekleştirilmiştir (World Steel Association, 2023). Özellikle dış ticaret konularına ilişkin çalışmaların politika

önerileri ve sonuç kısımlarında bu durumun dikkate alınmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

3. Karşılaştırmalı Ülke İncelemelerinde Çevre Etkisi: Demir çelik sektörünün yukarıda sayılan stratejik ve kritik özellikleri dikkate alındığında ülkeler için öneminin tartışmaya mahal bırakmayacak seviyede olduğu müşahade edilmektedir. Bununla birlikte sektörün çevresel etkileri ve bu etkilerle mücadele konusunda ülkelerin gelişmişlik düzeyine göre farklı algılarda buldukları göz ardı edilmemesi gereken konular arasında değerlendirilmektedir. Bu duruma gelişmiş ülkelerin çevreye ilişkin yasaların daha serbest olduğu az gelişmiş ülkelerdeki düşük maliyetli üretime kıyasla dezavantajlı duruma düştükleri, buna karşılık çevreye ilişkin yasaların daha serbest olduğu az gelişmiş ülkelerin ise çevresel düzenlemeleri kendi ekonomik gelişmelerine bir tehdit olarak gördükleri algısında bulunmaları örnek olarak verilebilecektir (Kotler ve diğerleri, 1997: 31).

4. Gemi Geri Dönüşümü Sektörü ile İlişkiler: Türkiye’de gemi geri dönüşüm sektörünü inceleyen çalışmaların genellikle çevre ve güvenlik konularına ağırlık vererek gemi söküm endüstrisinin iktisadî döngüye ve çelik endüstrisine katkısına daha az eğilim gösterdikleri değerlendirilmektedir. Avrupa Parlamentosu, Avrupa Birliği bayrağı taşıyan gemilerin geri dönüşümü sırasında olumsuz etkileri bertaraf edebilmek amacıyla hazırladığı Gemi Söküm Yönetmeliği’ni 2013 yılında kabul etmiştir. Yönetmelik, Aralık 2018 itibarıyla gemilerin Avrupa Birliği kurallarına uyan gemi geri dönüşüm tesislerinde sökülebileceğine izin vermektedir (European Commission, 2016). Bu anlamda Türkiye, Avrupa Birliği tarafından düzenlenen yönetmeliğe uymak için hazırlıklarını tamamlamış ve bu listeye en fazla (dokuz) tesis ile giren ülke statüsünü elde etmiştir. Ayrıca başvuru yapan dokuz şirketin daha değerlendirme süreci devam etmekte ve beş tesis de hazırlıklarını sürdürmektedir. Dünya gemi geri dönüşüm endüstrisinde Bangladeş, Hindistan ve Pakistan’dan sonra en fazla hurda işleyen ülke Türkiye olmakla beraber Avrupa Birliği normlarına gösterdiği uyum ile gelecekte ülkenin bu sektördeki konumunu güçlendireceği değerlendirilmektedir. Elbette ki gemi söküm bölgesindeki kirlilik ve tehlikeli çalışma koşulları endişe kaynağı olmaya devam etmektedir. Sadece bu açıdan sektörün olumsuz ve zararlı olarak değerlendirmeye alınmaması gerektiği önerilmektedir. Gemiler, düşük kirletici seviyelerdeki E3 özellikleriyle bilinen yüksek kalitede hurda çelik kaynağı olan araçlardır. Çelik üretimi için ithal edilen hurda miktarının azaltılması maliyette ton başına yaklaşık 100 ABD Doları döviz tasarrufu sağlamaktadır. Ortalama hurda fiyatı 500 ABD Doları olarak kabul edildiğinde sadece İzmir Aliağa tesislerinde üretilecek yıllık bir milyon tonluk hurda metalin yaklaşık 500 milyon ABD Doları büyüklüğünde ekonomiye katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir (İzmir Kalkınma Ajansı, 2022; NGO Shipbreaking Platform, 2023). Konunun, kaynak kullanımı, maliyet, üretim ve dış ticaret başlıklarında

değerlendirilmesiyle çevresel iyileştirmeler kadar iktisadî açıdan da önem arz ettiği ifade edilmektedir.

Sonuç olarak gerek doğal kaynaklar gerek sanayi ve kalkınma ekonomisini temel alan demir çelik sektörü özelinde gerçekleştirilen araştırmalardan elde edilen bulguların tutarlılık göstermesinde ve etkin politika üretimine katkı sağlamasında yukarıdaki hususların dikkate alınmasına yönelik düşüncemi paylaşmak isterim. Bu konuda ulusal alanyazın incelendiğinde araştırmacıların çekingен davrandıkları tespit edildiğinden Sakarya İktisat Dergisi'nin değerli bilim kurullarının, hakemlerinin, araştırmacılarının ve okuyucularının teşviki ile birlikte Türkiye demir çelik sektörü özelinde iktisadî ve idarî bilimlerin tüm disiplinlerinde daha nitelikli ve yorumsayıcı araştırmaların yer almasının bilimsel yazın kalitesinin artmasına katkı sağlayacağını düşünmekteyim.

Saygılarımla,

#### **KAYNAKÇA**

AVİNAL, A., TOSUN, C., DAĞLI, S., DUHBACI, T. B. ve ŞIK, E. (2019). *Ana Demir ve Çelik Ürünleri ile Ferro Alaşımların İmalatı*. Ankara: T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı.

EUROPEAN COMMISSION. (2016). The EU Ship Recycling Regulation. April 2021, [https://ec.europa.eu/environment/topics/waste-and-recycling/ships\\_en](https://ec.europa.eu/environment/topics/waste-and-recycling/ships_en) Erişim Tarihi: 20.04.2024

GLOBAL FORUM ON STEEL EXCESS CAPACITY, (2024) *What is the Issue of Excess Capacity*. <https://www.steelforum.org/> Erişim Tarihi: 25.04.2024.

ITC TRADE MAP. (2024). *Trade Statistics for International Business Development*. <https://www.trademap.org/Index.aspx> Erişim Tarihi: 24.04.2024.

İZMİR KALKINMA AJANSI. (2022). *İzmir Aliğa Gemi Geri Dönüşümü Sektör Analizi*. İzmir: İzmir Kalkınma Ajansı Yayınları.

KOTLER, P., JATUSRIPITAK, S. ve MAESINCEE, S. (1997). *Ulusların Pazarlanması*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

NGO SHIPBREAKING PLATFORM (2023). *Türkiye'de Gemi Geri Dönüşümü*. Belgium: NGO Shipbreaking Platform Press.

SMOL, M., MARCINEK, P., DUDA, J. ve SZOLDROWSKA, D. (2020). "Importance of Sustainable Mineral Resource Management in Implementing the Circular Economy (CE) Model and The European Green Deal Strategy", *Resources*, 9(5), 1-21.

WORLD STEEL ASSOCIATION. (2023). *World Steel in Figures*.  
<https://worldsteel.org/data/world-steel-in-figures-2023/> Erişim Tarihi: 25.04.2024.