# AUSWİRKUNGEN DER ZOLLUNİON AUF DİE INDUSTRİEBEZİEHUNGEN: EİNE BEWERTUNG AUS DER SİCHT AUSLAENDİSCHER UNTERNEHMEN İN DER TÜRKEİ*

Prof. Dr. A. MURAT DEMİRCİOĞLU
Y.T.Ü. İİBF

## 1. Eınlettung

Mit der Vollendung der Zollunion zwischen der Europaeischen Union und der Türkei am I. Januar 1996 mimmt die Türkei ihren Platz ein in den regionalen Integrationsprozessen der Welt [1]. Die Zollunion ist jedoch keine von anderen Entwicklungen Losgelöste Integrationsform, sie ist vielmehr eine Stufe des Integrationsprozesses mit der EU.

Die Bemühungen zur Vertiefung der Beziehungen zwischen der Türkei und der EU sind Ausdruck einer wirtschaftspolitischen und ideologischen Grundsatzentscheidung der Türkei. Das gilt auch für die Zollunion, die in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht mit Sicherheit nachhaltige Auswirkungen auf die Türkei hat und auch in Zukunft haben wird. Was ist das Ziel der Zollunion? Was sind die sozioökonomischen Folgen der Zollunion für die Türkei im allgemeinen und für die Industriebeziehungen im spezifischen? Welchen Beitrag leistet die EU ? Die folgenden Ausführungen sollen versuchen, diese Fragen im Lichte des Assoziationsratsbeschlusses 1/95 vom 6. Maerz 1995 und der daraus resultierenden Erfahrungen aus der Praxis der letzten drei Jahre zu beantworten.

## II. Dıe Zollunıon

### 1. Definition

In diesem Zusammenhang ist erst einmal die Definition der Zollunion erforderlich. Im Rahmen des wirtshaftlichen Integrationsprozesses ist die

---

* Bu makkale 22-23 Ekim 1998 tarihleri arasında Türk ve Alman Sendikaların katılımıyla Friedrich Ebert Vakfınca Almanya'nın Berlin Kentinde düzeenlenen "Zollunion, Industribeziehungen und Gewerkshaftliche Koorperationsmüglıchkeiten in Europa) konulu seminerde 23 Ekim 1998 günü tebliğ olarak sunulmuştur.

[1] Vgl. *Arat, T.* "Gümrük Birliğinin Genel Çerçevesi" Gümrük Birliği Türk Sanayi ve Çimento Sektörü Semineri, Ankara, 1997, s.27, *Gümrükçü H.,* "Türkei und Europaiseche Union in Lichte der Vollendeten Zollunion" hrsg. Institut für Türkisch-Europaesche Studien IST.1997 s.69

Zollunion eine Stufe, in der die Vertragsparteien Zölle, nichttrarifaere Handelshemmnisse sowie andere Massnahmen gleicher Wirkung beseitigen und für ihren Handel mit Drittlaendern den Gemeinsamen Zolltarif (GZT) der EU anwenden. Waehrend der Handel zwischen den Mitgliedslaendern der Zollunion liberasiert wird, treten im Handel mit Drittlaendern protektionistische Massnahmen in Kraft. Mit anderen Worten, freier Handel und Protektionismus gehören gleichermassen zur Funktionsweise von Zollunionen [2].

Die Zollunion besteht somit aus zwei Pfeilern:

a.Zwischen den Mitgliedslaendern der Zollunion werden saemliche Zölle und Handelshemmnise aufgehoben und es besteht ein freier Warenverkehr (für die Türkei nur im Bereich der Industriegüter)

b.Im Handel mit Drittlaendern tritt der Gemeinsame Zolltarif in Kraft.

**2. Die rechtlichen Grundlagen der Zollunion**

Die rechtlichen Grundlagen der Zollunion zwischen der Türkei und der EU sind im Ankara Abkommen (Assoziierungsabkommen) und im Zusatzprotokoll festgelegt. An dieser Stelle soll darauf hingewiesen werden, dass der Beschluss des Assoziationsrates Türkei-EU 1/95 vom 6. Maerz 1995 nur ein weiterführender technischer Text mit dem Ziel der Vollendung der Zollinion ist. Der in der türkischen Öffentlichkeit als Zollininonsvertrag bekannte Wortlaut ist nach internationalem Recht kein rechtskraeftiges Abkommen [3].

Die EU hatte bereits 1971 die Einfuhrbeschraenkungen auf türkische Industriegüter (mit einigen Ausnahmen) beseitigt. Demgegenüber bestand für die Türkei die Gefahr, dass bei Nichterfüllung ihrer vertraglichen Verpflichtungen das Assoziationsabkommen ab 1996 seine Rechtswirksamkeit verlieren könnte.

Nach Zusammenbruch der Sowjetunion und des Ostblocks zeichnete sich bald ab, dass Staaten wie Ungarn, Polen oder die Tschechische Republik eine Vollmitgliedschaft in der EU anstrebten. Die Union solte in Zukunft aus sehr viel mehr Mitgliedern bestehen. Angesichts dieser Veraenderungen bestand auf türkischer Seite einerseits der Wunsch, bei der neu entstehenden Ordnung nicht aussen vor gelassen zu werden. Andererseits wolte die Türkei im Vorfeld der Regierungskonferenz vor 1996, die u.a. über die Beitrittskandidaten entscheiden sollte, die Zollunion mit der EU vollendet und somit eine bevorzugte Stellung gegenüber den anderen Anwaerterlaendern erreich haben.

---

[2] Shie, *Toluner S.*, "6 Mart 1995 tarihli Ortaklık Konseyi Kararı: Milletlerarası Hukuk Açısından bir Değerlendirme" İ.H.F.M. İST., 1996 Cilt L.V.S. 1-2; *Erdut, Z.*, "Gümrük Birliği ve Çalışma Yaşamı" Çimento İşverenleri Dergisi 5 Kasım 1996 s.3-4; *Tore, N*, "Gümrük Birliği Kavramı" Türkiye Avrupa Topluluğu Dergisi Yayını İST. Mayıs 1993 s.9; *Kabaalioğlu H.*, "Türkiye AT Gümrük Birliği" Özel Sayı Eylül 1995 s.61; *Gümrükçü H.*, s.65

[3] Gleiche Meinung *Şahlanan F.*, "Gümrük Birliği Aşamasında Endüstriyel İlişkiler" Tekstil İşverenler Dergisi Haziran 1995 s.188; *Toluner S.*, s.8-9; *Tekinalp Ü.*, "Gümrük Birliğinin Türk Hukuku üzerindeki Etkileri" İ.H.F.M C.L.v 1996 s.28-29

Die vertraglichen Grundlagen der Zollunion beruhen somit auf dem Ankara-Abkommen und dem Zusatzprotokoll sowie dem Zollunionsvertrag [4].

**a) Ankara-Abkommen**

Das Ankara - Abkommen ist offiziell als das "Assoziierungsabkommen zwischen der Türkei und der Europaeischen Wirtschaftsgemeinschaft" bekannt. Das Abkommen wurde am 12. September 1963 unterzeichnet und trat am I. Dezember 1964 in Kraft. Das Abkommen sieht vor, dass die Türkei in drei Phasen-der Vorbereitungs-, Übekrgangs-und Endpnase-Volmitglied der EU werden soll. Gemaess Art. 5 des Abkommes soll die Endphase in Form einer Zollunion zwischen EG und Türkei ausgestaltet werden. Im Ankara - Abkommen, das auch die Grundlage für die Zollunion darstellt, sind grösstenteils die Bestimmungen der Gründungsvertraege der EWG wiederholt. Das Assoziationsabkommen ist nicht nur im Hinblick auf die Zollunion, sondern auch in Bezug auf die Bestimmungen des Gemeinsamen Marktes ein rechtskraeftiger Rahmenvertrag.

**b) Zusatzprotokoll**

Das eigentliche Abkommen das die Zollunion EU-Türkei regelt, ist das Zusatzprotokoll, das am 23. November 1970 unterzeichnet wurde und am 1.Januar 1973 in Kraft getreten ist. Es sieht vor, dass nach einer Übergangsphase von 22 Jahren die Zollunion vollendet werden soll.

Art. 2 des Zusatzprotokolls enthaelt Bestimmungen zum freien Warenverkehr Art. 7-16. Regeln die Zollbestimmungen und Art. 21 die quantitativen Einfuhrbeschraenkungen.

**c) Beschluss des Assoziationsrates 1/95 vom 6. Maerz 1995**

Art. 1 des Brüsseler Beschlusses vom 6. Maerz 1995 sieht vor, dass "der Assoziationsrat mit diesem Beschluss, unbeschadet der Bestimmungen des Ankara-Abkommen sowie des Zusatsprotokolls und seinen zusaetzlichen Bestimmungen, die Grundsaetze für den Übergang zur Endphase gemaess Art. 2 und Art. 5 des Ankara-Abkommens bestimmt" [5] In diesem Rahmen sollen saemliche Zölle und andere Massnahmen gleicher Wirkung (Art. 4) sowie die mengenmaessigen Einfuhrbeschraenkungen (Art. 5- Art. 11) vollstaendig beseitigt werden. Des weiteren wird vorgesehen, dass die Türkei in ihrem Handel mit Drittlaendern den GZT der EU überhenmen (Art. 13- Art. 16) und sich an die Produktionsnormen der EU anpassen soll. Darübekr hinaus sollen staatliche Subventionen aufgehobben werden (mit Ausnahme von sozialstaatlichen Subventionen) (Art. 32.) Staatsbetriebe innerhalb von zwei Jahren privatisiert werden und öffentliche Ausschreibungen in der Türkei und den EU-

---

[4] Vgl. doğu *Erdut Z.*, s.43; *Gökdere A.*, s.1329; *Arat T.*, s.27

[5] Vgl. *Alpa A.*, "Gümrük Birliği Çerçevesinde Dış Ticaret Düzenlemeleri" Gümrük Birliği Türk Sanayi ve Çimento Sektörü Semineri Ankara 1997 s.34

Mitgliedslaendern jeweils Unternehmen beider Parteien zugaenglich gestaltet werden.

### 3. Funktionsweise der Zollunion

Drei wesentliche Bereiche spielen bei der Funktionsweise der Zollunion wichtige Rolle[6]. Der erste Punkt bezieht sich auf den Umfang der Zollunion. Landwirtschafsprodukte untd der Dienstleistungssektor sind von der Zollunion ausgeschlossen. Die Zollunion gilt nur für Industriegüter und verarbeitete Landswirtschaftsprodukte.

Der zweite entscheidende Punkt bezieht sich auf den Einzugbereich der Zollunion [7]: Auf einer Flaeche von 3.23 Mio Km2 leben in 15 Mitgliedslaendern nach Angaben von 1992 346 Mio EU-Bürger. Nach dem Beitritt Österreichs, Schwedens un Finlands 1995 stieg die Einwohnerzahl der EU auf 370 Mio Menschen. Rechnet man zum EU-Binnenmarkt die Türkei mit einer Bevölkerung von 62,5 Mio Menschen hinzu, entsteht ein Markt mit einem Einzugsgebiet von 430 Mio Menschen, einem nationalen Einkommen von 7.000 Mrd. US-Dollar sowie einem durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommen von 19.000 US Dollar. Sollte die EU bis 2010 aus ca. 25-30 Mitgliedern bestehen, wird das Marktpotential um ein vielfaches attraktiver. Die Türkei sieht sich also in der Zollunion einem Markt mit einer sehr grossen Kaufkrkaft gegenüber.

Der dritte wichtige Punkt in diesem Zusammenhag ist die Übernahme des GZT der EU und ihrer Ausnahmen im Handel mit Drittlaendern Der Beschluss 2/95 vom 6. Maerz 1995 sieht vor, dass die Türkei innerhalb von 5 Jahren den GZT übernimmt. Im Anhang des Beschlusses sind die Zollsaetze, die nach dem 1.Januar 1996 für einzelne Waren und Warengruppen in Kraft treten, aufgeführt.

Bei einigen Importwaren können Steuern im Rahmen der GZT erhoben werden, und die Türkei kann somit bestimmte Marktsegmente schützen. Die Einfuhrsteuern betragen beispielsweise 35% für Kraftfahrzeuge, 38% für Küchengeraete, 70% für Benzin und 37% für Diesel[8].

## III. Die Auswirkungen Der Zollunion

Der Beschluss des Assoziationsrates Türkei-EU vom 6. Maerz 1995 mit dem Ziel die Zollunion zu errichten, wurde in der Türkei sehr unterschiedlich bewertet. Optimistische Kreise vertaten die Auffassung, dass die Türkei mit Vollendung der Zollunion einen Jahrhunderttraum verwicklichen würde. Pessimisten sahen die Zollunion im Extremfall als eine neue Form der Kapitulation, weil die EU einseitige Privilegien ausgehandelt habe. Andere waren der Meinung, die Türkei sei für sie lebenswichtigen Wirtschaftszweigen unnötige Konzessionen eingegangen, ohne dass ihren berechtigten Forderungen Rechnung getragen worden sei [9].

---

[6] Vgl. *Erdut Z.*, s.5-6; *Gümrükçü H.*, s.84 dv.
[7] Vgl. *Erdut Z.*, s.7
[8] Vgl. *Toluner S.*, s.4
[9] Vgl. *Tekinalp Ü.*, s.28-29

Es soll an dieser Stellen nochmals darauf hingewiesen werden, dass der Assoziationsratsbeschluss 1/95 vom 6.3.1995 kein Abkommen im Sinne des Völkerrechtes ist und dass der Wortlaut kein endgültiger und unabaenderlicher ist. Gemaess Art. 65 dieses Beschlusses kann dieser weiter ausgebaut und auch geaendert werden, geneau wie die anderen Beschlüsse des Assoziationationsrates auch. Der Beschluss enthaelt ausserdem keine Bestimmung, die vorsieht, dass die Türkei Vollmitglied der EU werden kann. In der Praembel des Ankara Abkommens heisst es "dass die Unterstützung der EWG mit dem Ziel, den Lebensstanderd der türkischen Bevölkerung zu verbessern, einen möglichen Beitritt der Türkei in Zukunft vereinfachen wird" Art. 28.des Ankara Abkommens sieht vor, dass "die Vertragsparteien die Möglichkeit eines Beitritts der Türkei zur Gemeinschaft prüfen" werden "sobald das Funktionieren des Abkommens es in Aussicht zu nehmen gestattet, das die Türkei die Verpflichtungen aus dem Vertrag zur Gründung der Gemeinschaft vollstaendig übernimmt". Aus diesem Wortlaut geht hervor, dass das letztendliche Ziel des Ankara Abkommens die Vollmitgliedschaft der Türkei ist.[10]

Was werden die Auswirkungen der Zollunion sein? Was sind die sozialen und wirtschaftlichen Vor-und Nachteile der Zollunion? Die folgenden Ausführungen werden versuchen auf diese Fragen einzugehen.

Die Zollunion ist bereits seit fast 3 Jahren in Kraft. Auch wenn noch nicht alle mittel-und langfristigen Auswirkungen der Zollunion bekannt sind, lassen sich einige grundlegende wirtschaftspolitische Entwicklungen und Tendenzen deutlich erkennen.

Es hat sich gezeight dass die Auffassung, die Zollunion sei gemass des Ankara-Abkommens der wichtigste Schritt auf dem Weg zur Vollmitgliedschaft, leider nur auf dem Papier Gültigkeit hat. Die neuen Entwicklungen in der EU lassen erkennen, dass die Zollunion keine Garantie für eine baldige Vollmitgliedschaft ist. Die Erfahrungen der vergangenen drei Jahre zeigen, dass die Tür zur EU zwar nicht vollends zugeschlagen ist, eine Mitgliedschatf jedoch nahezu ausschliesslich von politischen Bedingungen abhaengig gemacht wird.

Im folgenden sollen die wirtschafts-und sozialpolitischen Auswirkungen der Zollunion auf die Türkei (und insbesondere auf die Industriebeziehungen) ohne die Perspektive einer Vollmitgliedschaft untersucht werden.

### 1. Wirtschaftspolitische Auswirkungen der Zollunion

#### a) Auswirkungen auf den Handel

Wenn im einheimischen Markt jede Ware aus dem Land eingeführt wird, in dem es am kostengünstigsten hergestellt wird, so werden auf dem Inlandsmarkt statt Warren mit hohen Produktionskosten nunmehr Importwaren mit einer höheren Produktivitaet zu finden sein. Das wiederum führt zu einer neuen

---

[10] Vgl. *Karluk R.,* "Gümrük Birliğinin Türkiye Ekonomisine Muhtemel Etkileri" Süreç, Özel Sayı Eylül 1993 s.80

Mittelverteilung auf dem Inlandsmarkt und somit zu einer Steigerung im Aussenhandel [11]

Auf der anderen Seite werden die Waren, die vor Errichtung der Zollunion auf den auslaendischen Maerkten biliger zu bekommen waren, nach Errichtung der Zollunion und der Einführung des GZT auf den Handels mit auslaendischen Maerkten, mit anderen Worten zu einem Ablenken der Handelsströme. In der Tat gab es auch in der Vergangenheit die Entwicklung, dass EU-Mitgliedslaender vor ihrem Beitritt 45% ihres Aussenhandels mit anderen Mitgliedslaendern der EU ausführten. Nach ihrem Beitritt zeigte sich eine Zunahme um diesen Prozentsatz im Binnenhandel dieser Laender. Dieses Ergebnis liess vermuten, dass der Aussenhandel der Türkei, der vor der Zollunion zu 50% durch EU-Mitgliedslaender getragen wurde, nach Vollendung der Zollunion steigen würde.[12]

Da die EU bereits vor Errichtung der Zollunion die Zolltarife ihrerseits vollstaendig beiseitigt hatte, war zu erwarten, dass die Türkei nach Vollendung der Zollunion mehr Waren aus der EU importieren würde als in die EU zu exportieren. Der grösste Importanstieg wurde bei den Konsumgütern erwartet.

Mit Beginn der Zollunion hat die EU die nichttarifaeren Handelshemmnisse und quantitativen Einfuhrbeschraenkungen inbesondere für Textil- und Konfektionswaren aus der Türkei aufgehoben. Dies führte zwar zu höheren Exportzahlen in diesem Sektor. Jedoch nicht in dem Masse, dass es den steigentden import aus der Eu gedeckt haette. Kurzfristig nahm daher das Ausshandelsdefizit zu und führte zu einer zusaetzlichen Belastung der Zahlungsbilanz.

Das Aussenhandelsdefizit hat sich in den letzten drei Jahren wie folgt entwickelt: 1996 stieg der Import im Vergleich zum Vorjahr um 18,9% auf 42,4 Mrd. US-Dollar. Der Export stieg im gleichen Zeitraum um 6,7% auf 23,8 Mrd. US-Dollar. Das Aussenhandelsdefizit stieg in diesem Zeitraum somit um 37,7 % auf insgesamt 19,3 Mrd US-Dollar Waehrend 1995 die Exporte noch 60,6% des Imports deckten, sank diese Rate 1996 auf 54,4% [13].

In den ersten sieben Monaten von 1997 stieg der Export im Vergleich zu den ersten sieben Monaten von 1996 um 9,2% auf 13.732 Mio US-Dollar und der Import um 4,4% auf 25.056 Mio US-Dollar. Das Aussenhandelsdefizit in diesem Zeitraum ging im Vergleich zum Vorjahr um 2,7% zurück und betrug 11,3% Mrd US-Dollar. Die Deckungsrate Export-Import stieg auf 54,5% [14].

Ende 1997 hat der Import aus der EU im Vergleich zu 1995 insgesamt um 3,7% zugenommen.Die EU war auch 1997 der wichtigste Handelspartner der

---

[11] Vgl. *Erdut Z.*, s.

[12] 13.Siehe: *Şahinoğlu A.*, "Gümrük Birliği'nin Etkileri" 2.Yılında Gümrük Birliği, Türkiye Avrupa Birliği Derneği Yayını, İST. 1998 s.61

[13] Siehe: *Şahinoğlu A.*, s.62

[14] Siehe: *Şahinoğlu A.*, s.62

Türkei: 47,6% der tüskischen Exporte gingen in die EU, 51,4% der türkischenImporte kamen aus den EU-Mitgliedslaendern [15].

Bei genauerer Untersuchung dieser Zahlen zeight sich dass sich die Auswirkungen der Zollunion auf den Aussenhandel der Türkei nicht in der erhofften Art und Weise und in der ekhofften Zeit vollzogen haben.

Eine gemeinsame Studie des Staatlichen Statistikinstitutes und des Staatlichen Planungsamtes, die in 1213 Industriebetrieben in Kocaeli unter dem Titel "Projekt zur Untersuchung der Auswirkungen der Zollunion auf die türkische Wirtschaft" durchgeführt wurde, zeigt, dass bei 62% der Unternehmen in Istanbul und 64% der Unternehmen in Kocaeli die Exportzahlen unveraendert geblieben sind. Inoffiziellen Ergebnissen dieser Studie zufolge (die Ergebnisse liegen noch nicht in veröffentlichter Form vor), glaubten 50% der Unternehmen in Istanbul und 53% der Unternehmen in Kocaeli, dass sich das Exportpotential ihrer Unternehmen mit Eintritt in die Zollunion erhöhen würde.

In Bezug auf Auslandskapitalinvestitionen bleibt festzuhalten,dass der erwartete Zustrom an Auslandskapital leider ausgeblieben ist. In den Jahren als Spanien beispielweise Beitrittskandidat der EU war, hatte die EU zwischen 1982-1986 Investitionen in Höhe von 32 Mrd US-Dollar in Spanien vorgenommen ynfolgedessen kehrte ein Grossteil der spanischen Arbeitnehmer im EU - Ausland nach Spanien zurück [16].

Eine aehnliche Entwicklung hat in der Türkei nicht stattgefunden. Die Auslandskapitalinvestitionen aus den EU-Staaten betrug 1996 785 Mio US-Dollar, die Haelfte der Auslandsinvestionen im Vergleich zum Vojahr [17].

Eine weitere Belastung die sich in den vergangenen zwei jahren abgezeichnet hat, ist durch den Wegfall von Importsteueren und Zöllen entstanden. Der Einnahmeverlust betraegt hier ca. 2,6 Mrd US-Dollar für Waren aus der EU.

**b) Auswirkungen auf den Wettbewerb**

Nach Errichtung der Zollunion ist der Wettbewerbsdruck auf den Maerkten im In- und Ausland deutlich gestiegen. Anfangs überwog die Auffassung, dass der Handel mit Industriegütern steigen und schliesslisch zu eine zunehmenden Wettbewerbsdruc unter den Herstellern führen würde. Aus diesem Grund war es wichtig, dass die türkischen Unternehmen die Wettbewerbspolitik der EU sehr genau kannten. Insbesondere Firmen, die in einem geschützen Marktsegment womöglich eine Monopolstellung innehatten, würden mit geringeren Gewinnen rechmen müssen. Eine Vielzahl von türkischen Unternehmen würde sogar Gefahr laufen, ihre Betriebe schliessen zu müssen. Es könnte jedoch auch das Gegenteil

---

[15] Siehe: *Şahinoğlu A.,* s.63

[16] Siehe: *Şahinoğlu A.,* s.63

[17] TİSK, Avrupa Birliğinin Beyaz Kitaplar ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme. TİSK yayını No.44 Ankara 1995 s.gg

eintreten: Unternehmen, die sich wettbewerbsfaehig zeigten, könnten von der Zollunion profitieren.

### c) Auswirkungen auf die Industriepolitik und die Industriestruktur

Es war zu erwarten, dass die Zollunion weitreichende Auswirkungen auf die Industriestruktur der Türkei haben würde, zumal es keine geregelte Industriepolitik in der Türkei gibt. Um die notwendige Harmonisierung an die Industriepolitik der EU zu erreichen, ist es daher unbedingt erforderlich, dass die Türkei ihrerseits eine konsistente Industriepolitik entwickelt [18].

Um den zunehmenden Wettbewerbsdruck nach Errichtung der Zollunion standzuhalten, sahen sich die türkischen Unternehmen gezwungen, ihre Betriebe zu reorganisieren und globale Strategien zu entwickeln, die zum einem auf der Grundlage von Kostenkalkulationen beruhen und zum anderen auf der Grundlage von Mehrwertschöpfung.

Ein weiterer Faktor, der die Wettbewerbsfaehigkeit von Unternehmen entscheidend beeinflusst, ist die in den Betrieben angewandte Technologie. Auch in dieser Hinsicht zeichnete sich eine Neustruktuierung der Unternehmen ab. In Anhaengigkeit von den Schwerpunkten und Prioritaeten, die in diesem Prozess der Neuorganisierung gesetzt werden würden, würden sich Wirtschaftswachstum, die Situation auf dem Arbeitsmarkt und die Wettbewerbsfaehigkeit der Unternehmen entwickeln. Die Auswirkungen der Zollunion auf die Industriebeziehungen würde sich ebenfalls entsprechend der globalen Strategien der Unternehmen entwickeln [19].

Dass der zunehmende Wettbewerbsdruck die türkische Wirtschaft zu einem Wandel zwingen würde, war abzusehen. Aber auch unter Experten gab es keine einheitliche Meinung welche Sektoren und welche Unternehmen in welchem Ausmass profitieren bzw. Getroffen werden würden. Die Ergebnisse, der vor der Zollunion durchgeführten, wenigen Untersuchungen zeigten, dass ein grosser Teil der Grossunternehmen glaubte, für die Zollunion gerüstet zu sein, waehrend 53% der Klein-und Mittelbetriebe angaben, nicht auf einen Wettbewerb mit der EU vorbereitet zu sein.

Zusaetzliche Wettbewerbsnachteile für Unternehmen waren darüber hinaus die chronisch hohe Inflationsrate, die zunehmende Instabilitaet der Geldmaerkte und die Wechselkurspolitik, die zwischen hohen Zinssaetzen und "heissem Geld" schwankte. Rückstaendige Techonologien, geringe Kapitalaufwendungen,

---

[18] Vgl. *Ekin N.,* "Sosyal Gelişmenin Anahtarı İstihdam" Çalışma Hayatında 21.Yüzyılın Ufukları Semineri, MESS Yayını İST.,1995 s.56-56

[19] Vgl. "Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, İstanbul ve Kocaeli İllerinde Ortak Yürüttükleri Gümrük Birliğinin Türk Ekonomisi Üzerindeki Etkilerini İzleme Projesi" D.İ.E.Haber Bülteni Ağustos 1998 Ankrara s.10 dv.

FORUMU (Wirtschaftsforum) "Gümrük Birliğinin Türk İşgücü Piyasası Üzerindeki Muhtemel Etkileri" Kasım 1996 İST.s.27 dv.

unzureichende Mittel für Forschung und Entwicklung, hohe Kosten für Strom, Wasser und Rohstoffen waren weitere Wettbewerbsnachteile für türkische Unternehmen.

Wie haben sich die Klein-und Mittelbetriebe in den letzten drei Jahren trotz dieser widrigen Umstaende entwickelt? Diese Frage kann weitgehend anhand einer gemeinsam vom Staatlichen Statistikinstitut und dem Staatlichen Planungsamt in Betrieben der verarbeitenden Industrie in Istanbul und Kocael druchgeführten Untersuchung beantwortet werden [20].

.Entsprechend dieser Studie haben 16,48% der Unternehmen in Istanbul und 15,80% der Unternehmen in Kocaeli ihre Produktionstechonologie aufgrund der Zollunion geaendert. Von denjenigen Unternehmen die bislang keine Anderungen vorgenommen haben, planen in Istanbul 21.81% und in Kocaeli 22.59% in den naechsten 12 Monaten Innovationen in den Betreiben vorzunehmen.

Die Studie hat weiterhin gezeigt, dass nach der Zollunion die Zahl der Firmenfusionen und der Übernahme von Unternehmen relativ gering geblieben ist: In Istanbul gab es 57 und in Kocaeli 13 Fusions-und Übernahmefaelle.

Die Studie der Betriebsschliessungen hat sich nach Angaben der Istanbuler Handelskammer in den letzten jahren wie folgt varhalten:

1991 gab es 3,2% Betriebsschliessungen
1992 gab es 3,4% "
1993 gab es 3,0% "
1994 gab es 2,9% "
1995 gab es 3,1% "
1996 gab es 2,3% " (Zollunion tritt in Kraft)
1997 gab es 2,1% "
1998 gab es 1.1% "

Es zeight sich somit, dass die mit Vollendung der Zollunion erwartete Zunahme der Betriebschliessungen in den jahren 1996- 1998 nicht eingetreten ist. Es zeichnet sich vielmehr ein Rückgang in der Zahl der Betriebsschliessungen ab.

Auf die Frage, wie sie ihre Wettbewerbsbedingungen mit den Unternehmen in den EU- Mitgliedslaendern einsshaetzen, gaben die Unternehmen in Istanbul und Kocaeli an, dass sie in Bezug auf Arbeitsplaetze, Lohnkosten, qualifizierte Arbeitnehmer, Kapazitaeten und Qualitaet der Produkte durchaus wettbewerbsfaehing seien; in Bezug auf Energiekosten, Finanzressourcen, Kenntnis über die auslaendischen Maerkte, Techonologie, Transportkosten und die Unterschiede in der Gesetzgebung seinen sie jedoch stark benachteiligt.

---

[20] Vgl. "1997 Sonu itibariyle Türk Otomotiv Sanayinin Genel Durumu", 24. Otomotiv Sanayi Derneği Genel Kurul Raporu. OSD yayını 1998/1 İST. s.1-19

**Tabelle a)**

| | ISTANBUL | | | KOCAELİ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | wettbewerbs faehig | nich wett-bewerbsfaehig | keine Angaben | wettbewerbs faehig | nich wett-bewerbsfaehig | keine Angaben |
| Rohstoffpresie | 28,36 | 30.59 | 32.05 | 33.87 | 40.97 | 25.16 |
| Lohnkosten | 70,39 | 10.69 | 18.92 | 69.35 | 12.26 | 18.39 |
| Qualif.Arb.nehmer | 46.49 | 28.43 | 25.08 | 46.13 | 30.32 | 23.55 |
| Finanzressourcen | 13.00 | 32.55 | 32.45 | 18.06 | 35.81 | 26.13 |
| Kennt.ausl.Maerkte | 17.02 | 44.64 | 38.33 | 28.07 | 39.03 | 32.90 |
| Technologie | 22.35 | 52.06 | 25.60 | 36.13 | 44.52 | 19.35 |
| Kapazitaeten | 37.08 | 33.29 | 31.63 | 46.13 | 30.65 | 23.22 |
| Qualitaet | 64,89 | 15.74 | 19.36 | 67.74 | 14.84 | 17.42 |
| Energiekosten | 12.91 | 44.81 | 42.28 | 14.19 | 50.97 | 34.8 |
| Transprotkosten | 25.84 | 27.86 | 40.29 | 28.71 | 34.52 | 34.77 |
| Gesetzgebung | 7.05 | 30.50 | 32.45 | 9.68 | 34.52 | 55.81 |

Die Ergebnisse der in 1213 yndustriebetrieben der verarbeitenden Industrie in Istanbul und in 310 Industriebetrieben in Kocaeli durchgeführten Studie zeigen, dass ca. 70% der Unternehmen angeben, die Zollunion haette in Bezug auf Qualitaet und Vielfalt der Produkte, Produktionsmengen sowie profitablen Absatz keine negativen Auswirkungen auf sie. 55% der Unternehmen in beiden Provinzen gaben an, dass sie in den naechsten Jahren bezüglich Produktionsmengen, Exportmöglichkeiten neuen Investionen eine Steigerung erwarten würden. Demgegenüber gaben 34-40% an, keine Anderungen in den oben genannten Parametern zu erwarten.

**Tabelle b)**

| | neg.Auswirkungen | | pos.Auswirkungen | | keine Auswirkungen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **İstanbul** | **Kocaeli** | **İstanbul** | **Kocaeli** | **İstanbul** | **Kocaeli** |
| Qualitaet d.Produkte | 64.42 | 68.09 | 34.98 | 30.59 | 0.60 | 1.32 |
| Vielfalt d. Produkte | 65.95 | 73.36 | 28.12 | 24.57 | 1.98 | 2.08 |
| Produktionsmengen | 70.04 | 73.36 | 20.00 | 18.34 | 9.96 | 8.30 |
| Gewinne | 69.96 | 70.40 | 9.43 | 14.44 | 20.60 | 15.56 |
| Absatzprobleme | 70.29 | 70.33 | 9.18 | 11.72 | 20.52 | 17.95 |
| Bürokratie | 66.32 | 63.67 | 24.05 | 22.85 | 9.63 | 13.48 |
| Effizienz | 94.77 | 73.16 | 20.08 | 23.16 | 5.17 | 3.66 |

Dieses recht positive Ergebnis für die verarbeitende Industrie in Istanbul und Kocaeli gilt jedoch nicht für den Automobilsektor, der nach der Textil-und Lebensmittelindustrie der drittgrösste Sektor des Landes ist [21].

Die Wirtschaftskrise von 1994 hatte die Automobilindustrie in eine tiefe Krise gestürzt, die Produktionsbaender standen eine Zeitlang nahezu still. Die

[21] Rapor, OSD yayını s. 3/B

Errichtung der Zollunion führte zu einer weiteren Belastung der Automobilbranche, da die Türkei zu einem Paradies für Importwagen wurde. Nach Angaben von 1997 führten 38 weltweit taetige Unternehmen (davon haben 7 Produktionsstaette in der Türkei) insgesamt 203.000 Kraftfahrzeuge in die Türkei ein. Das entspricht einem Marktanteil von insgesamt 34% , 36% bei Personenkraftwagen und 30% bei leichten Nutzfahrzeugen, 33.5% der Importwagen im PKW-Bereich kamen aus dem Fernen Osten (41.921 PKWs). Der Rest der Importe kam aus der EU. Die Zahl der importierten Kraftfahrzeuge war 1997 um 16% höher als die Gesamtimporte zwischen 1994-1996 (175.000 PKWs). Demgegenüber belief sich der Import aus Drittlaendern in die EU 1997 auf 9.1%[22].

Im Inland wurden 1997 insgesamt 243.000 Autos hergestellt, das sind 30% weniger als 1993, als 4 Automobilhersteller insgesamt 352.000 PKWs herstellten. 1997 produzierten 7 türkische Hersteller insgesamt 243.000 PKWs, wobei die Automobilindustrie, einschliesslich der Zulieferindustrie, Neuinvestitionen in Höhe von 3 Mrd US-Dollar getaetigt haben. Die Auslastung der Fertigungskapazitaeten lag bei 36%. Ausserdem wurden 1997 für den Import von 203.000 PKWs 2,5 Mrd US-Dollar ausgegeben.

Bei einem gleichbleibenden Trend werden im Jahr 2000 die türkischen Automobilherstelle voraussichtlich jeweils 25.000-30.000 PKWs herstellen. Im Wettbewerb mit den Riesen der europaeischen Automobilindustrie werden sie somit einem sehr harten Wettbewerb ausgesetz sein[23].

Die Ergebnisse einer Umfrage des Türkischen Arbeitgeberverbandes, TISK, zu Problemen in der Textillbranche zeigen, dass bei 20 Grossunternehmen des Sektors 1997 sowohl die Produktion als auch der Absatz im In-und Ausland höher waren aus dem Ausland importiert. Ein weiteres Ergebnis der Untersuchung war, dass es eine gleichmaessige Verteilung gab zwischen den Unternehmen, die angaben, dass die Zahl ihrer Neuauftraege 1997 höher war als im Vergleich zum Vorjahr, und denjenigen, die angaben, die Zahl der Neuauftraege sei gleichgeblieben [24].

### 2. Sozialpolitische Auzwirkungen der Zollunion

Die Zollunion mit der EU ist prinzipiell ein wirtschaftliches Integrationsmodell und erfordert daher nicht eine Harmonisierung der türkischen Sozialgesetgebung an die der EU-Gesetze [25].

---

[22] Rapor OSD yayını s.8/B

[23] Rapor OSD yayını s. 3/B

[24] *Ekonomi M.,* "Gümrük Birliği ve Türk İş Hukuku Mevzuatına Etkisi" Gümrük Birliği, Türk Sanayi ve Çimento Sektörü Semineri, Ankara 1996 s.107; TİSK "Gümrük Birliğinin Sosyo-Ekonomik Etkileri ve Türk Çalışma Hayatı" TİSK yayını N.13 Ankara 1995 s.27 dv.; *Yalkın B,* "Gümrük Birliği ve Çalışma Sorunları" 75. Yıldönümünde ILO, Küreselleşme ve Türk Endüstri İlişkileri Semineri , Kasım 1994 İST. s.161

[25] *Dereli T.,* "İstihdam ve Endüstri İlişkileri Üzerindeki Olası Etkileri Açısından Gümrük Birliği" Basisen Dergisi, Nisan 1994 İST. s.52; *Şahlanan F.*, s .188 *Karluk S.*, S.84

Weder im Ankara Abkommen und im Zusatzprotokoll, noch im Beschluss des Assoziationsrates sind Bestimmungen vorhanden, die vorsehen, dass eine Anpassung der türkischen Arbeitsgesetze vorgenommen werden muss.

Die Arbeits-und Sozialgesetze der EU werden von verschiedenen Kreisen stark kritisiert, mit der Begründung, sie würden die internationale Wettbewerbsfaehigkeit der EU beeintraechtigen und die Lage auf dem Arbeitsmarkt erschweren. Insbesondere die britische Regierung ist dafür bekannt, dass sie die sozialen Normen nicht einhaelt, weil diese die Lohnkosten erhöhen und damit zu Wettbewerbsnachteilen führen würden.

Die Zollunion hat somit keine direkten Auswirkungen auf die Sozialpolitik der Türkei. Die Türkei ist daher auch nicht gehalten, die Bestimmungen der EU in diesem Bereich zu übernehmen. Durch die Zollunion aendern sich jedoch die Wirtschaftsstrukturen des Landes, und das wiederum hat indirekte Auswirkungen auf die Struktur der Sozialpolitik.

Die letzte Phase der Assoziation Türkei-EU hat das Ziel, die Türkei auf eine Vollmitgliedschaft vorzubereiten, d.h. erst soll eine Anpassung der türkischen Wirtschaftsstrukturen an die der EU erfolgen (im Zuge der Zollunion) und dann eine Heranführung der türkischen Sozialstrukturen an den Standard der EU.

Die sozialpolitischen: Auswirkungen der Zollunion in den letzten drei Jahren lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Vor der Zollunion herrschte überwiegend die Auffassung, dass aufgrund des zunehmenden Wettbewerbsdruckes eine Viezahl von Betriebsschliessungen erfolgen und somit die Zahl der Arbeitslosen steigen würde. Ebenso wurde befürchtet, dass viele Arbeitnehmer im Zuge der

zunehmenden Rationalisierung und Automatisierung ihre Arbeitsplaetze verlieren würden und sich daher die Situation auf dem Arbeitsmarkt verschlechtern würde [26].

In diesem Zusammenhang sind die Ergebnisse der in den Industriebetrieben in Istanbul und Kocaeli durchgeführten Studie interessant. 91% der Befragten gaben an, nach Errichtung der Zollunion keine Anderungen in der Mitarbeiterzahl ihrer Betriebe vorgenommen zu haben. 5% der Betriebe in Istanbul und 6% der Betriebe in Kocaeli gaben an, mehr Mitarbeiter eingestellt zu haben, waehrend 4% der Betriebe in Kocaeli angaben, weniger Mitarbeiter zu haben. Die Zuwachsrate der Arbeitnehmer in Istanbul betrug 3,5% im Verhaeltnis zu der Gesamtzahl der in der Studie erfassten Arbeitnehmer und 2.1% Kocaeli. Das Verhaeltnis der aus dem Arbeitsverhaeltnis ausgeschiedenen Arbeitnehmer betrug in 1.5% Istanbul und 0,5% in Kocaeli.

---

[26] Bülten s.3

Als Hauptgrung für die Neueinstellung von Mitarbeitern wurde "Produktionszuwachs" (45%) angegeben, es folgten der Reihe nach "Anderungen in der Kapitalstruktur" (30%) und "technologische Innovationen" (28%).

Der Hauptgrung für den Rückgang der Mitarbeiterzahlen waren der Reihe nach "Rückgang in der Produktion" (35%), "höhere Lohnkosten" (28%), "Probleme bei der Beschaffung von Rohstoffen" (15%) und "techonologische Innovationen" (13%).

In Betrieben mit 10-49 Mitarbeitern wurde Produktionszuwachs als Hauptgrund für die Neueinstellung von Arbeitnehmern angegeben. Bei grössen Unternehmen waren Kapitalzuwachs oder technologische Innovationen im Betrieb eher der Grund für die Neueinstellung. Als Grund für Entlassungen wiederum wurden bei grossen Unternehmen unzureichende Kapitalstruktur und überaltete Techonologie angegeben, waehrend bei Unternehmen mit 1-50 Mitarbeitern steigende Lohnkosten und Probleme in der Beschaffung von Rohstoffen die Hauptgründe für Entlassungen waren [27].

Das Problem der Arbeitslasigkeit im Verhaeltnis zur Beschaeftigungssituation ist eines der interessanten Ergebnisse dieser Studie: Die Einstellung bzw. Entlassung von Mitarbeitern wurde nicht von der Zollunion ahaengig gemacht. Der Grossteil der Befragten gab an, dass die Zollunion nicht zu einer Anderung der Mitarbeiterzahl im Unternehmen geführt haette. Es gab mehr Unternehmen (dies waren uauch gleichzeitig Unternehmen mit mehr Mitarbeitern), die neue Mitarbeiter eingestellt haben, als Unternehmen, die Mitarbeiter entliessen. Somit kann die Schussfolgerung gezogen werden, dass die Zollunion positive Auswirkungen auf Produktionszuwachs und technologische Investitionen hat und dadurch zu einer Verbesserung der Beschaeftigungssituation beitraegt. Die Studie umfasst jedoch den Zeitraum vom nur einem Jahr, so dass die weitere Entwicklung dieser Tendenz sich mit Sicherheit voraussagen laesst.

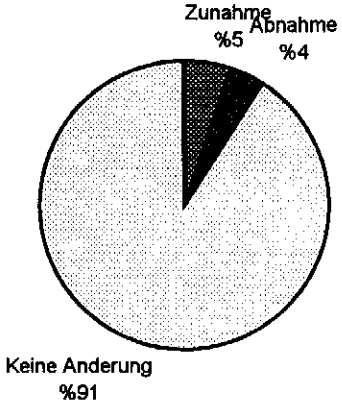
Ein weiteres Ergebnis dieser Studie bezieht sich auf die Qualifikation der Arbeitnehmer. 79% der Unternehmen gaben an, dass die Zollunion ihren Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern nicht zusaetlich erhöht haette, 14% meinten ihr Bedarf sei nur geringfügig gestiegen und 7% gaben an, ihr Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern sei um ein Vielfaches gestiegen. D.h., 21% der Unternehmen gaben an, ihre Nachfrage nach qualifizierten Mitarbeitern sei nach der Zollunion gestiegen.

---

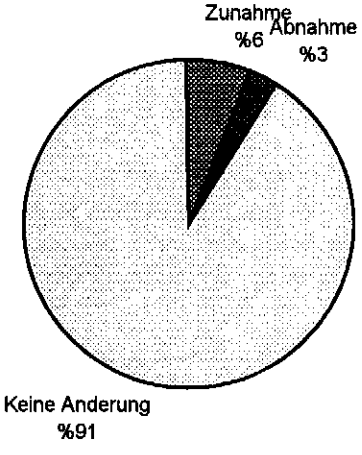
[27] Bülten s.3-5

**Tabelle c)** Anderung der Mitarbeiterzahl in den Unternehmen nach Vollendung der Zollunion [28]

**ISTANBUL**




**KOCAELİ**




[28] 29.Rapor OSD yayını s.16/B

Eine Studie, die sich direkt mit den Auswirkungen auf die Beschaeftigungsstiuation im Automobilesektor nach Errichtung der Zollunion beschaeftig, ist nicht bekannt. In den vergangenen drei Jahren haben jedoch die Import-PKWs einen Markteinteil von 36% erreicht. Allein 1997 verloren dadurch 65.000 Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz in der Automobilindustrie. Die Arbeitslosigkeit ist besonders in der Automobilbranche eines der grössten Probleme der Türkei. Sollte sich der Import von PKWs weiterhin mit dieser Tendenz entwickeln und keine Massnahmen im Rahmen der EU getroffen werden, wird es in diesem Sektor keine Gewinne und keine Investitionen für neue Modelle mehr geben. Statt einer eigenen Produktion werden Montagefertigungen die Überhand gewinnen und die Zulieferindustrie noch schwaecher werden. Diese Entwicklungen würden 120.000-150.000 Arbeitplaetze der Branche stark gefaehrden [29]

Die Ergebnisse einer Umfrage des Türkischen Arbeitgeberbandes, TISK, zu Problemen in der Textilbranche zeigen, dass die Zahl der Mitarbeiter bei 10 von 20 Grossunternehmen der Branche gestiegen ist, bei 5 gleichgeblieben und bei 5 Unternehmen sich rücklaeugig entwickelt hat [30].

Ein weiteres Ergebnis der Studie war, dass bei 19 von 20 Grossunternehmen die reallen Lohnkosten gestiegen sind und nur bei einem Unternehmen ein Rückgang der reallen Lohnkosten zu verzeichnen war. Weiterhin zeichnete sich ab, dass aenlich wie 1997, auch 1998 die Arbeitskaempfe und Probleme mit den Arbeitergewerkschaften sich eher rücklaeufig entwickeln würden.

Der Anstieg der Importe und der Rückgang der Exporte sowie das Ausbleiben der auslaendischen Kapitalinvestitionen haben möglicherweise dazu beigetragen, dass die Beschaeftigungsverhaeltnisse auf dem Arbeitsmarkt unsicherer geworden sind, Subunternehmertum und Heimarbeit gestiegen ist und die Beschaeftigungsstrukturen ohne die Moglichkeit der Freizügigkeit für türkische Arbeitnehmer insgesamt unproduktiver und ineffizienter geworden sind. Da jedoch keine Studien über die Entwicklung der letzten drei Jahre in diesem Bereich vorliegen, können keine statistisch belegbare Aussagen getroffen werden.

Hinzu kommt, dass die Türkei zwar beim Thema Kündigungsschutz den Bestimmungen des Internationalen Abkommens Nr. 158 gerecht zu werden versucht, in einem Vergleich mit der EU-Gesetzgebung jedoch schlecht abschneidet.

Vor allem sind im Zuge der Zollunion keine Schritte zur Einführung des Kündigungsschutzgesetzes eingeleitet worden.

Um eine Anpassung an die Mindestanforderungen der EU-Arbeitsgesetze zu gewaehrleisten, hat das türkische Parlament die ILO-Abkommen Nr.29

---

[29] TİSK, "İşyeri ve İşkolu Sorunları Anketi 1997 Yılı Sonuçları" Ankara 1998 s.1 dv.
[30] Vgl. *Erdut Z.,* s.13-4

(Zwangsarbeit) und Nr.138 (Mindestalter der Beschaeftigung) ratifiziert. Das ist ein positiver Schritt. Aber darüber hinaus sind keine konkreten Schritte in dieser Hinsicht erfolgt.

Angesichts der besonders nach der Zollunion kurzfristig zunehmenden Arbeitslosigkeit gewinnt das Thema Kündigungsschutzgesetz umso mehr an Bedeutung.

Ebenso ist jedoch zu berücksichtigen, dass sowohl im türkischen Arbeitsrecht als auch in der EU-Gesetzgebung die Regelung von flexiblen Arbeitsbedingungen und Deregulierung ein dringendes Problem ist. Aber auch in diesem Bereich sind in den vergangenen drei Jahren keine Massnahmen getroffen worden.

Letztendlich wird eine Verschlechterung der Beschaeftigungssituation Auswirkungen auf die Mitgliederzahlen der Arbeitergewerkchaften nach sich ziehen.

**b) Auswirkungen auf die Kollektiven Arbeitsbeziehungen**

Nach Errichtung der Zollunion werden türkische Unternehmen nicht umhinkommen, einen Prozess der Neustkrukturierung anzugehen, der auch Auswirkungen auf die kollektiven Arbeitsbeziehungen mit sich bringen wird.

Die allgemeine Erwartungshaltung war, dass nach der Zollunion die Tarifrunden haerter werden würden und infolgedessen die Gewerkschaften depolitisiert, das Subunternehmertum zunehmen, Massenentlassungen nach abgeschlossenen Tarifvertraegen und die Neueinstellung von Arbeitnehmern zum Mindestlohn gaengiger werden würden [31].

Die Verletzung der Gewerkschaftsrechte hat insbesondere in den letzten 10 jahren zugenommen. Des zusaetzliche Wettbewerbsdruck, der mit der Zollunion eingetreten ist. Hat mit sicherheit auch dazu beigetragen, dass die gewerkschaften noch staerker depolitisiert wurden. Es ist jedoch aeusserst schwierig festzustellen, in welchem Masse die Zollunion hier eine Rolle gespielt hat, da es auch zu diesem Problembereich keine Studien bzw. Untersuchungen gibt. 1997 war es besonders offensichtlich, dass die Unternehmen haertere Tarifrunden mit den Gewerkschaften führten, um die Löhne der Arbeitnehmer so weit wie möglich zu drücken. Beispielsweise hat es nach dem Tarifabschluss zwischen dem Arbeitgeberveband der Metallindustrie und der Arbeitergewerkschaft Türk Metall (eine Mitgliedsgewerkschaft des Dachverbandes Türk-Iş) im September 1998 ernsthafte Probleme gegeben. Nach Abschluss der Tarifrunde sind 7000 Gewerkschaftsmitglieder aus Protest gegen den Tarifvertrag., den ihre Gewerkschaft abgeschlossen hat, aus ihrer Gewerkschaft Türk Metal ausgetreten.

Eine positive Entwicklung in diesem Zusammenhang ist die Ratifizierung des ILO-Abkommens Nr. 151 durch das türkische Parlament. Ausserdem ist der

---

[31] *Ekonomi M.*, s.122-123, FRİEDRİCH EBERT VAKFI (Wirtschafsforum) "Gümrük Birliğinin Türk İşgücü Piyasası Üzerindeki Muhtemel Etkileri" Kasım 1996 IST.s.27 dv.

Gesetzesentwurf für die Organisierung Gewerkschaften für Staatbedienstete in die Tagesordnung des Parlamentes aufgenommen worden.

### c. Auswirkungen auf die berufliche Ausbildung

Das Bildungssystem, insbesondere die Berufsausbildung, sollten dringend reformiert werden, um den Bedarf an qualifizierten Arbeitskraeften im Industrie- und Dienstleistungssektor zu decken. Angesichts der zunehmenden Internationalisierung der Maerkte, der Anwendung von neuen Technologien und haerter werdenden Wettbewerbsbedingungen, bedeuten qualifizierte Mitarbeiter einen grossen Wettbwerbsvorteil für die Betriebe. Daher sollte enie Reform des Schulwesen bereits in der Grundschule einsetzen und auch die verschiedenen Modelle der Berufsausbildung umfassen. Der Umgang mit neuen Technologien sollte in der beruflichen Ausbildung besonders gefördert werden, um spaeter einen qualifizierten Einstieg ins Berufsleben zu erleichtern. Durch die Verlaengerung der Grundschulpflicht von fünf acht Jahren ist bereits ein erster Schritt in dieser Richtung getan worden

## IV. Zusammen Fassung

Mit dem Beschluss des Assoziationsrates Türkei-EU vom 6.Maerz 1995 und der Errichtung der Zollunion für Industriegüter vom 1.Januar 1996, haben die Beziehungen Türkei-EU ihren letzten Stand erreicht.

Die Zollunion ist die letzte Phase einer vollstaendigen Integration der Türkei zur EU im Rahmen der Assozation.

In den vorangegangenen Ausführungen wurden die Auswirkungen der Zollunion auf die Industriebeziehungen untersucht. Da jedoch nur einige wenige Studien und wissenschaftliche Untersuvhungen zu diesem Themenkomplex vorliegen-und die setzen sich nur mit bestimmten Sektoren auseinander-lassen sich die Erfahrungen und Auswirkungen der Zollunion nicht umfassend analysieren. Ebenso wenig ist es zum jetzigen Zeitpunkt möglich, vorauszusagen, wie sich die Zollunion in Zukunft weiterenwickeln wird. Ausserdem ist der Zeitraum von drei jahren noch nicht ausreichend, um auch mittel-und langfristige Konsequenzen abzuletien.

Darüber hinaus war es nicht möglich die direkten Auswirkungen der Zollunion auf die Industriebeziehungen am Beispiel von auslaendischen Unternehmen in der Türkei darzustellen, da hierzu keine eigenstaendige Untersuchung vorliegen. Man kann jedoch davon ausgehen, dass auch auslaendische Unternehmen Teil der Befragungen waren, so dass aus den vorliegenden Ergebnissen Rückschlüsse auf die Situation der auslaendischen Unternehmen in der Türkei gezogen werden können.

Eines laesst sich jedoch mit Sicherheit feststellen: Die dreijaehrige Erfahrung und die neuen Entwicklungen in der Diskussion um die EU-Erweiterung machen deutlich, dass die Zollunion alleine keine Garantie für eine Vollmitgliedschaft der Türkei in der Eu ist. Eine Mitgliedschaft ist nicht völlig ausgeschlossen, sie ist

jedoch an wichtige politische Voraussetzungen geknüpft. Ob die Türkei diese Bedingungen erfüllen kann ist offen. Die EU scheint daher ihre Beziehungen mit der Türkei auf dem Niveau der Zollunion halten zu wollen. Eine Zollunion ohne die Perspektive einer Vollmitgliedschaft wird aber mit grosser Vahrscheinlichkeit langfristig nich eine funktionsfaehige Beziehung bleiben können.