

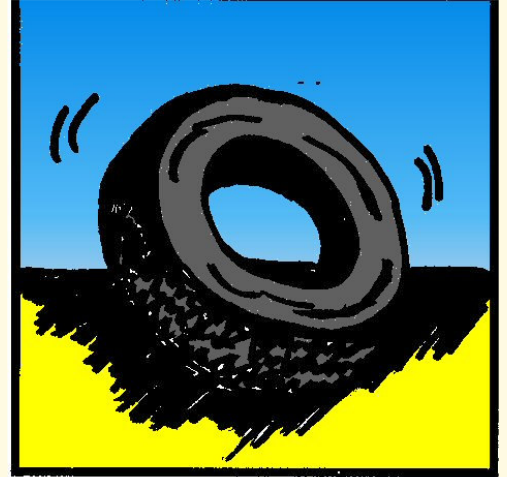


ICEM Lastik İşkolu Dünya Konferansı

İstanbul, Türkiye

6 – 7 Nisan 2006

- Küresel Rapor -



Hazırlayan : Michael Wolters, ICEM İşkolu Sorumlusu

İçindekiler

Genel bakış

1. Hammaddeler

1.1. Doğal kauçuk

- Tablo: Doğal kauçuk üretimi ve tüketimi

1.2. Elastomerler (sentetik kauçuk)

- Tablo: Sentetik kauçuk üretimi ve tüketimi
- Polibütadienler
- Bütül kauçuğu (isobütülen-isopren kauçuğu)
- Nitril kauçuğu (akrilonitril)
- Polikloropren
- Nitril-bütadien kauçuğu (akrilonitril-bütadien kauçuğu)
- Stirok blok kopolimer
- Floro kauçuğu
- Poliolefin elastomerler
- Emülsiyon-stiren bütadien kauçuğu
- Etilen propilen kauçuklar ve elastomerler

2. Oto lastiğı endüstrisi

- 2004'te ekonomik gelişmeler
- Sektör yatırımları
- Çin – Piyasa ve zorluklar
- Orta ve Doğı Avrupa'da sürekli büyüme
- Yeni Küresel Aktörler
- Oto lastiğı piyasasının bazı kesimlerindeki gelişmeler
- Yeni teknolojiler

2.1. Üç büyükler

2.1.1. Michelin

2.1.2. Bridgestone

2.1.3. Goodyear

2.2. Continental – özel bir örnek

3. Diğer kauçuk sektörleri

4. Sendikaların dünya ölçeğindeki zorlukları

4.1. Sendikal faaliyetlerin koordinasyonu

4.1.1. Goodyear küresel ağı

4.1.2. Bridgestone küresel ağı

4.1.3. Freudenberg küresel çerçeve sözleşmesi

4.2. Kauçuk sektöründe iş güvenliğı

- Oto lastiğı endüstrisinde sağlığa yönelik tehlikeler
- Oto lastiğı dışındaki kauçuk sektöründe sağlığa yönelik tehlikeler
- Çevre güvenliğı ve sendikaların yapabilecekleri

4.3. Uyuşmazlıklar

- İki örnek
- Uluslararası dayanışma

Genel Bakış

Oto lastiği ve kauçuk sektörü ICEM'in faaliyet alanındaki en oligopolcü sanayi kollarından biridir. En büyük üç oto lastiği üreticisi birlikte yüzde 53'lük bir pazar payına sahiptir.

Kauçuk endüstrisinin çeşitli sektörleriyle ilgili bu raporda, sektörlerdeki durumla, farklı piyasalardaki olası gelişmelerle ve bu gelişmelerin işçiler ve onların sendikaları üzerindeki etkileriyle ilgili genel bir bilgi vermek istiyoruz.

Endüstrinin bütün sektörlerinde üretimi "düşük ücretli ülkelere" kaydırma eğilimi gözleniyor. Ama doksanların ortalarından bu yana Çin'deki patlamanın yol açtığı kauçuk ürünlerine, özellikle oto lastiğine yönelik talepteki hızlı artış bu eğilimi örtüyor.

Oto endüstrisine "tam zamanında teslim" ilkesi çerçevesinde ürün tedarik eden kauçuk şirketleri genellikle otomotiv şirketlerinin hemen yakınında bulunuyor. Ne var ki çeşitli ve çok esnek miktar taleplerinin dakik bir şekilde karşılanması genellikle mümkün değildir. Kauçuk endüstrisinin bu kesiminde, şirketlerin kauçuk bileşenler ile metal parçalarını, son derece hassas elektronik elemanları ve tekstil ürünlerini birleştirdiklerine tanık oluyoruz.

Bu yüzden, işkolları arasındaki sınırlar belirsizleşiyor. Birçok ülkede ve bölgede sendikalar işkolu esasına göre örgütleniyor. Bu nedenledir ki, işkollarının sınırlarının belirsizleşmesiyle, sendikalar arasında hem ulusal hem de uluslararası düzeyde koordinasyon sağlanması her zamankinden daha zorunlu hale geliyor.

Rapor 2005'ten bu yana sürekli bir artış gösteren hammadde fiyatlarındaki gelişmeyi de ele alıyor.

Raporda ayrıca işyerindeki günlük çalışmayla ilgili sendikal sorunlar da yer alıyor. Ücret müzakereleri, grevler ya da işletmelerin kapatılması bilinen olgulardır; ne var ki taşeron işçiliğinin kullanılmasıyla ilgili uyuşmazlıklar daha acilleşiyor. Geçmişteki deneyimler sendikaların bu yeni işçi kesimini örgütlemeye çalıştığı alanlarda işverenlerin görülmemiş ağırlıkta baskı uyguladığını gösteriyor.

Raporda, şirket yönetimlerinin kârların yeterince yüksek olmadığını öne sürerek işyerlerini kapatması halinde, işçilerden bazılarının işyerini kendi adlarına yönetmeye devam etmeleri ve istihdamı sürdürmeleriyle ilgili örnekler veriliyor.

Böylece, rapor sendikaların işyerlerindeki mücadelesi konusunda perspektif sağlıyor.

1. Hammaddeler

Kauçuk endüstrisinde hammaddeleri şu iki gruba ayırmak yerinde olacaktır:

1) Plantasyonlarda yetiştirilen doğal kauçuk: Diğer doğal tarımsal ürünler gibi bu ürün de sel, kuraklık ya da haşere gibi doğal olaylardan etkilenir.

2) Elastomerler ya da sentetik kauçuklar: Bunun kaynak maddesi ham petroldür. Bu grup, doğal kauçuğa alternatif olmanın ötesinde, birçok sanayi kolunda ve alanda kullanılır.

Dünya sentetik kauçuk üretimi, 1960'tan beri, doğal kauçuk üretiminden fazladır. Elastomerler dünya kauçuk üretiminin yüzde 60'ını oluşturmaktadır.

1.1. Doğal kauçuk

Dünya ölçeğinde doğal kauçuk tüketimi 1990'da 5 milyon ton iken, 2004'te 7 milyon tona ulaştı. Bu trend aynı hızda sürecektir, 12 milyon tonluk talebe karşılık 9,6 milyon tonluk arz 2010 yılında ciddi bir sıkıntıya yol açabilecektir.

Doğal kauçuğun elde edildiği kauçuk ağacından *kauçuk sütü* alınmaya başlamadan önce yedi yıllık bir büyüme dönemi gerekiyor. Bir ağaçtan süt alınabilecek süre sınırlıdır. 35 yaşını geçen ağaçların kesilmesi gerekir. Bu durumda, mevcut plantasyonlar genişletilse ya da yeni plantasyonlar açılabilir, beklenen talebin zamanında karşılanamayacağı açıktır.

Bugün bile kötü hava koşulları vb. nedenlerle yetersiz ürün alınması sonucunda küçük darlıklar yaşanmaktadır. Bu özellikle, dünya doğal kauçuk üretiminin yüzde 70'ini sağlayan Tayland, Malezya ve Endonezya için söz konusudur. Ne var ki dünyanın en büyük kauçuk plantasyonu Afrika kıtasındaki Liberya'dadır. ABD'de işletmeci hakkında plantasyondaki insanlık dışı çalışma koşulları nedeniyle dava açılmıştır. Raporumuzun ilerki bölümlerinden birinde bu dava ile ilgili daha ayrıntılı bilgi verilmektedir. Davanın sonucu, piyasaya sunulan doğal kauçuk miktarını etkileyebilecektir.

Yıllardır oto lastiği endüstrisi doğal kauçuğun yüzde 60'ından fazlasını işliyor ve bu nedenle kauçuk sektöründe itici güç ve belirleyici faktör konumunda. Ne var ki oto lastiğinin farklı türlerinde kullanılan doğal kauçuk oranı değişiyor. *Goodyear*'da kamyon lastiklerinde kullanılan polimer oranı doğal kauçuğun yaklaşık yüzde 80'ini oluştururken, otomobil lastiklerinde kullanılan doğal kauçuk oranı yüzde 27 dolayındadır.

Doğal kauçuk kauçuk endüstrisi açısından taşıdığı önemi koruyacaktır. Çünkü doğal kauçuğa eşdeğer özellikler taşıyan sentetik kauçuk imal etmek henüz mümkün değildir.

Şu örnek bir trend saptamaya çalışmanın zorluğunu gösteriyor: 2005 Mayıs'ının sonlarında, *Goodyear* yöneticisi Joe Gingo, doğal kauçuğun yerine giderek sentetik kauçuk kullanmak için şirketin araştırmaya yönelik yatırımlarını artıracaklarını açıkladı. Bu politika gelecek dört yılda beklenen kauçuk darlığı karşısında *Goodyear*'a daha bağımsız davranma olanağı sağlayacaktı. Bu açıklamadan birkaç hafta sonra, Japon oto lastiği çokuluslu *Bridgestone*, bir önceki yılda petrol fiyatlarında gözlenen tırmanış sonucunda sentetik kauçuk fiyatlarında ortaya çıkan artışı dengelemek için şirketin doğal kauçuk kotasını artıracaklarını açıkladı.

Aşağıdaki tablo doğal kauçuğun son yıllardaki üretim rakamlarının, talep ve fiyat durumunun gelişmesini veriyor.

Yıl	2002	2003	2004
Doğal kauçuk üretimi (1000 ton)			
Latin Amerika	160	172	187
Afrika	359	355	378
Güneydoğu Asya	5663	6199	6795
Asya'nın geri kalanı	1209	1288	1332

<i>Toplam</i>	7350	7986	8640
Doğal kauçuk tüketimi (1000 ton)			
Kuzey Amerika	1266	1225	1290
Latin Amerika	425	473	516
Avrupa Birliği	1182	1336	1307
Avrupa'nın geri kal.	156	180	196
Afrika	115	118	122
Asya/Okyanusya	4312	4635	4901
<i>Toplam</i>	7540	7966	8333
Arz / talep oranı (1000 ton)			
<i>Toplam</i>	-190	20	307
Doğal kauçuk stokları (1000 ton)			
<i>Toplam</i>	2060	2004	2311

Yıl	2003	2004	2005
Doğal kauçuk fiyatları (ton başına)			
SICOM, RSS3 \$	1879	2187	2500
New York, TSR20 \$	1120	1350	1535

Kaynak: Uluslararası Kauçuk İnceleme Grubu Kauçuk İstatistik Bülteni, 2/2006

Doğal kauçuk kaynakları hâlâ yeterli olsa da, 2005'in son çeyreğinde doğal kauçuğun belli türlerinde teslim darboğazları yaşanmıştır. Son aylardaki fiyat artışları özellikle bu gelişmeyi yansıtıyor. Ocak 2006'da, Japonya'da doğal kauçuğun fiyatı 21 yıldaki en yüksek düzeyine ulaştı. Bu eğilim, 1 kg TSR20'nin fiyatının kısa bir sürede 2.00 doların üzerine çıktığı New York Borsası'nda daha da belirginleşti. Brezilya kauçuk piyasasının 1914'teki çöküşünden bu yana en yüksek artıştır bu.

Petrol fiyatlarındaki tırmanış sonucunda son yıllarda yüzde 30'un üzerinde bir artış gösteren sentetik kauçuk ile doğal kauçuğun fiyatlarının karşılaştırılması, yüzde 110'un üzerinde bir oran gösteriyor.

Ne var ki, bu oran sadece 2005'in ikinci yarısında yükseldi. O zamana kadar fiyatlar yıllar boyunca öylesine düşük seyretmişti ki menşe ülkeleri defalarca doğal kauçuk fiyatlarını artırmaya çalıştılar, ama sonuç alamadılar. Şimdilerde, piyasa araştırmacıları, kauçuk fiyatlarındaki artışın son ermesinin beklenmediğinde birleşiyorlar.

1.2. Elastomerler (sentetik kauçuk)

Sentetik kauçuk imalatı yıllık üretimin çoğunluğunu oluşturmakla birlikte, bu ürünün pazarlanmasının çok uzun bir geçmişi yok. Çeşitli elastomerler yeni yeni alanlarda kullanılmaya başladı ve buna bağlı olarak özellikle Kuzey Amerika, Batı Avrupa ve Japonya'da sentetik kauçuk üretimi arttı. Aşağıdaki tablo sentetik kauçukla ilgili rakamların üç yıl içindeki seyrini veriyor.

Yıl	2002	2003	2004
Sentetik kauçuk üretimi (1000 ton)			
Kuzey Amerika	2300	2344	2409

Latin Amerika	614	644	674
Avrupa Birliği	2723	2755	2871
Avrupa'nın ger.kal.	1018	1175	1232
Afrika	68	77	74
Asya/Okyanusya	4180	4426	4721
<i>Toplam</i>	<i>10900</i>	<i>11448</i>	<i>11974</i>
Sentetik kauçuk tüketimi (1000 ton)			
Kuzey Amerika	2123	2152	2139
Latin Amerika	659	689	795
Avrupa Birliği	2616	2657	2623
Avrupa'nın geri kal.	819	925	931
Afrika	98	109	104
Asya/Okyanusya	4294	4725	5138
<i>Toplam</i>	<i>10740</i>	<i>11339</i>	<i>11846</i>
Arz / talep oranı (1000 ton)			
<i>Toplam</i>	<i>160</i>	<i>109</i>	<i>128</i>
Doğal kauçuk stokları (1000 ton)			
<i>Toplam</i>	<i>3090</i>	<i>3273</i>	<i>3401</i>

Kaynak: Uluslararası Kauçuk İnceleme Grubu Kauçuk İstatistik Bülteni

Çeşitli fiziksel ve kimyasal özelliklere sahip değişik sentetik kauçuk türleri farklı kimyasal hammaddelerin (monomerlerin) polimerleştirilmesinden elde edilir ve sanayinin bütününde çok sayıda kullanım alanı vardır. Aşağıdaki tablo çeşitli sentetik kauçuk türlerini ve kullanım alanlarını karşılaştırmaktadır:

İsim	Asfalt karışımı	Ayakkabı	Tutkallar	Teknik ürünler	Oto lastiği	Temas yüzeyleri	Plastik karışım
ESBR		X	X	X	X	X	
SSBR	X	X	X	X	X	X	
BR		X		X	X	X	X
NBR		X		X			X
EPDM	X			X	X		X
IIR			X	X	X		
CR	X	X	X	X			
TR	X	X	X				X
Lateks	X	X		X		X	

ESBR = emülsiyon-stiren bütadien kauçuğu

SSBR = solüsyon-polimerleştirilmiş stiren-bütadien kauçuğu

BR = polibütadien kauçuğu

NBR = akrilonitril bütadien kauçuğu

EPDM= etilen propilen dien monomer

IIR = bütil kauçuğu (isobüten isopren kauçuğu)

CR = polikloropren kauçuğu

TR = polisülfid kauçuğu

Kaynak: Sentetik Kauçuk Üreticileri Uluslararası Enstitüsü (IISRP)

- ✓ Miktar açısından, **polibütadien (BR)** kauçuğu ikinci en önemli sentetik kauçuktur. 1999'da tüketim 1.953 metrik tona ulaştı. Üretimini yüzde 70'ten fazlası esas olarak oto lastiği sektöründe kullanılır (IISRP rakamları). BR genellikle oto lastiklerinin yan panellerinde ve temas yüzeylerinde kullanılır.
- ✓ **Bütül kauçuğu (IIR)**: Otomobillerin, bisikletlerin vb. iç lastiklerinin üretimi için genellikle her yıl yaklaşık 650 metrik ton işlenir.
- ✓ Birçok sıvıya, yağa ve kimyasal maddeye kimyasal direnci nedeniyle **nitril kauçuğu (NBR)** otomotiv endüstrisinde ve makine mühendisliğinde kullanılır. Hidratlanmış nitril kauçuğu ticari olarak ilk kez 1984'te imal edildi ve halen dünya ölçeğinde sadece iki imalatçı firma tarafından üretiliyor (*Zeon Corporation*, Japonya ve *Lanxess*, Almanya ve ABD).
- ✓ Güçlü fiziksel özellikleri nedeniyle **polikloropren (CR)** son derece çeşitli kullanım alanları olan bir sentetik elastomerdir. Bu ürün yaygın olarak *neopren* adıyla bilinir. Her yıl yaklaşık olarak 300 metrik ton üretilir. Bu ürünü dünya ölçeğinde sadece birkaç şirket üretmektedir.

IISRP'ye göre, 2000 yılının rakamları şöyle:

İmalatçının adı	Ülke	Kapasite
DuPont DOW (bugün: DuPont Performance Elastomers)	ABD	100.000
Bayer AG (bugün: Lanxess AG)	Almanya	65.000
EniChem (bugün Polimeri; Eylül 2005'te işyerinin kapatılması)	Fransa	40.000
Denki Kagaku Kogyo	Japonya	48.000
TOSOH	Japonya	30.000
Schowa-DDE (bugün: Schowa-Denko)	Japonya/ABD	20.000

ABD'de imalat endüstrisi, özellikle New England eyaletlerindeki otomotiv endüstrisi bugünlerde teslimat alanında bir darboğaz yaşıyor. Bunun nedeni, bir Fransız imalatçı firmada üretimin durmasının yanı sıra, Rita ve Katrina kasırgalarının yıkıcı etkileri sonucunda Amerikan tesislerinde ortaya çıkan atıl üretim dönemidir. En büyük imalatçı ve *Lanxess*'in dışındaki ABD'li tek tedarikçi firma olan *DuPont Performance Elastomers* (DPE) bu durumdan özellikle etkilenmiş bulunuyor.

Kentucky eyaletinin Louisville kentindeki tesisin DPE'nin verimli üretimini hâlâ sürdürebilen tek fabrikası olduğu söylenmektedir. Bu tesis sendikalarla müzakere etmemekle övünen *DuPont*'un ABD'deki sendikalı birkaç üretim yerinden biridir. Fakat DPE yönetimi bir süre önce yetkili sendika Birleşik Çelik İşçileri Sendikası'na Louisville neopren üretim tesisini Aralık 2006'da kapatma kararı aldığını bildirdi. Kapatma kararı, ciddi neopren darlığı nedeniyle ABD'de diğer imalatçı firmaların işyerlerini kapatmak zorunda kalabilecekleri bir zamanda alınmıştı. Ne var ki *DuPont Performance Elastomers* Louisville tesisinin kapatılmasını Mart 2007'ye erteleme kararı aldı.

Teslimat darboğazına bir başka çözüm, Japonya'dan gelen polikloropren kauçuğuna (CR) ağır gümrük vergileri koyma planlarından vazgeçilmesi olabilir. Bu, ABD'nin New England eyaletlerindeki üretici firmalar açısından son derece yararlı olacaktır. Ne var ki böyle bir uygulama Louisville tesisinin kapatılması sorununu çözmeyecektir.

✓ **Nitril kauçuğu (NBR):** Acrilonitril ile bütadien'in bir kopolimeridir. Bileşimi, fiziksel ve kimyasal özellikleri nedeniyle kullanım alanı son derece çeşitlidir. IISRP'nin yaptığı bir incelemeye göre, NBR'nin dünyadaki toplam tüketimi 2005'te 368 metrik ton olarak öngörülüyor. Başlıca NBR üreticileri şunlardır:

- Lanxess (Kanada ve Fransa tesisleri)
- Girsra (Meksika)
- Hyundai (Güney Kore)
- JSR Corporation (Japonya)
- Kumho (Güney Kore)
- Nantex (Tayvan)
- Nitriflex (Brezilya)
- PetroChina (Çin)
- Petroflex (Brezilya)
- Polimeri Europa (İtalya)
- Zeon Chemicals (Japonya, İngiltere ve ABD tesisleri)

✓ **Stirenik blok kopolimerler (SBC):** Yıllık küresel tüketimi 1.200 metrik tonu bulur. İçerdiği özellikler nedeniyle, nihai ürünün esnekliğini artırmak ya da proses özelliklerini iyileştirmek için genellikle katkı maddesi olarak kullanılır.

✓ **Floro kauçuğu (FPM)** yüksek kimyasal ve termal dirence sahip bir florokarbon elastomerdir. Genellikle mühürleme malzemesi olarak kullanılır. 200° C'ye kadar ısıtılabilir. Başlıca üreticiler şunlardır:

- DuPont Performance Elastomers
- Dyeon
- Ausimont
- Daikin

✓ **Poliolefin elastomerler (POE'ler):** 1990'ların başlarında geliştirilmiş nispeten yeni bir polimer sınıfıdır. Küresel talep 200 ton'dur. Esnek plastiklerde ve çeşitli sanayi kollarında kullanılmaya elverişli olduğu için, bu talep hacminin önümüzdeki birkaç yıl içinde iki katına çıkması söz konusu.

✓ **Emülsiyon stiren bütadien kauçuğu (ESBR):** Şimdiye kadar dünyada en yaygın kullanılan sentetik kauçuktur. Kauçuk endüstrisinin hemen hemen bütün kesimlerinde, özellikle oto lastiği ve iletim kayışı/bandı gibi kauçuk ürünlerin imalatında çok amaçlı kauçuk olarak kullanım alanı bulur. Aşağıdaki tablo başlıca ESBR üretim firmalarının ve onların tesislerinin dökümünü içeriyor. Tablodaki bilgiler, üyelerinin sağladığı verilere dayanan *Sentetik Kauçuk Üreticileri Uluslararası Enstitüsü'nün* (IISRP) bir raporundan alındı.

Şirket	Tesis	Kapasite (ton)
Ameripol Synpol Co.	Port Neches, TX	235.000
Bayer Rubber Inc.	Sarnia, Ontario	20.000
DSM Copolymer Inc.	Baton Rouge, LA	150.000
Goodyear Tyre&Rubber Co.	Houston, TX	267.000
Industrias Negromex SA	Altamira, Meksika	92.000
Petroflex	Caxias, Brezilya	196.000
	Triunfo, Brezilya	65.000
Bayer SA	La Wantzenau, Fransa	80.000

DOW Chemical	Pernis, Hollanda	85.000
	Schkopau, Almanya	91.000
Dwory SA	Oswiecim, Polonya	104.000
EniChem SpA	Hythe, Birleşik Krallık	120.000
	Ravenna, İtalya	90.000
Karbochem Ltd.	Sasolburg, Güney Afrika	32.000
Hyundai Petrochemical	Daesan, Kore	60.000
JSR Co.	Yokkaichi, Japonya	215.000
Zeon Co.	Tokuyama, Japonya	190.000
Korea Kumho PC	Ulsan, Kore	180.000
SINOPEC	Pekin, Çin	80.000
TSRC	Kaohsiung, Tayvan	105.000

Kaynak: Sentetik Kauçuk Üreticileri Uluslararası Enstitüsü

- ✓ **Etilen-propilen kauçuklar ve elastomerler (EPDM ve EPM):** Hem özel hem genel amaçlı kullanım alanı bulan, en hızlı büyüyen sentetik kauçuk türlerinden biridir. Satışı 2000 yılında 870 metrik tona ulaşmıştır. Elimizde daha yeni veriler yok.

2. Oto lastiği endüstrisi

Oto lastiği üretiminin küresel otomotiv sektörünün gelişmesiyle sıkı ilişkisi vardır. Son iki yılda hammadde maliyetlerindeki tırmanış şirketlerin kârlılığını düşürdü. Bununla birlikte, genelde şirketler bunun yarattığı sonuçları fiyatları yükselterek telafi etme yoluna gittiler. Dolar piyasasında faaliyet gösteren şirketler ekonomik olarak ABD dolarının değerindeki düşüklükten ancak sınırlı bir şekilde yararlanabildi.

Otomotiv endüstrisinin dünya ölçeğindeki gelişmesi çok değişken bir seyir izledi. Bütün piyasalarda kazananlar da vardı, kaybedenler de. ABD piyasasındakite değer ölçüde daha az araba satıldı ve *General Motors* ve *Ford* gibi büyük şirketlerin imal ettiği araçların satışı büyük düşüş gösterdi. Bu ise *orijinal ekipman* kesimindeki satış cirosunun gelişimini etkiledi. Buna karşılık, sözgelimi Japonya’da satılan oto lastiği sayısı yüzde 13,9 arttı. Kore’deki en büyük lastik imalatçısı *Hankook*’un lastik satışı 2005’te yüzde 8,7 arttı. Bu artış esas olarak Çin’deki satış rakamlarının hâlâ yükselmesine bağlanabilir. En büyük 10 lastik imalatçısı firma arasındaki sıralamada, Japon şirketi *Toyo Tyre*’ı onuncu sıraya iterek 2003’te konumunu iyileştiren tek firma *Hankook* oldu. Bunun dışında, 1’den 13’e kadar olan sıralama son yıllarda hiç değişmedi.

Oto lastiği piyasasına üç şirket hâkim. Bu üç şirket birlikte dünyadaki bütün lastiklerin yarısından çoğunu satıyor. Üçüncü şirket piyasada dördüncü sıradaki şirketin satışlarının iki katına ulaşıyor. Bu oligopolcü yapı nedeniyle marka adları çok önemli. Lastikleri doğrudan araba üreticisi firmaya satmak aslında kârlı değildir. Ama yedek lastik piyasası son derece kârlıdır ve eğer şoför arabasındaki lastikleri beğenirse, lastik değiştirmesi gerektiğinde normal olarak aynı markayı satın almak isteyecektir.

Birçok oto lastiği imalatçısı gelişmiş ülkelerde yüksek performanslı lastik, gelişmekte olan ülkelerde ise nispeten ucuz ve karmaşık lastikler üretmişlerdir. Ama bu tür işbölümü değişiyor. Orta ve Doğu Avrupa’da, Latin Amerika’da ve Asya’da çokuluslu şirketlere bağlı birçok şirket artık yüksek performanslı lastikler de üretebiliyor.

2004’te ekonomik gelişmeler

2004'te küresel oto lastiği satışlarının değeri yüzde 15 arttı. Bu değer artışı satışlardaki yaklaşık yüzde 1'lik artışın yanı sıra fiyatlardaki ve döviz kurundaki değişimlerden, özellikle doların değerindeki düşüşten kaynaklanıyordu. Genel ciro 92 milyar doları buluyor, 12 oto lastiği imalatçısı firma toplam 1 milyar dolar gelir sağlıyordu. Bu ise dünya pazarının yüzde 81'i demektir.

Sıra	Şirketler	Ciro 2004 milyon \$ (sadece lastik)	Genel Merkez
1	Group Michelin	17.888,20	Fransa
2	Bridgestone Corp.	16.750,00	Japonya
3	Goodyear Tyre&Rubber Company	15.150,00	ABD
4	Continental AG	6.100,00	Almanya
5	Pirelli S.p.A	4.043,50	İtalya
6	Sumitomo Rubber Industries Ltd.	3.150,00	Japonya
7	Yokohama Rubber Co. Ltd.	2.863,80	Japonya
8	Cooper Tyre&Rubber Co.	2.081,60	ABD
9	Hankook Tyre Co. Ltd.	1.902,50	Güney Kore
10	Toyo Tyre&Rubber Co.	1.618,10	Japonya
11	Kumho Tyre Co. Inc.	1.562,00	Güney Kore
12	Grandtour Tyre Pte. Ltd.	1.045,00	Singapur

Kaynak: Rubber and Plastics News

Sektör Yatırımları

Son zamanlarda lastik endüstrisindeki yatırım faaliyetlerinde önemli bir artış oldu. *European Rubber Journal*'ın verdiği rakamlar şöyle:

Dönem	Toplam yatırım tutarı milyar \$
2001-2002	1,6
2002-2003	1,2
2003-2004	2,0

2004'te yapılan en önemli ve en büyük yatırımları şöyle sıralayabiliriz:

- Rusya'dan *SIBUR* grubu Omsk tesislerindeki üretimi modernleştirmek ve artırmak için **300 milyon dolarlık** yatırım yapmayı planlıyor.
- *Continental* grubu Bahia/Brezilya'daki Camacari'de yeni bir lastik tesisinin yapımına **183 milyon dolarlık** yatırım yapmayı planlıyor.

- *Toyo Tyre* ABD'nin Georgia eyaletindeki Bartour'da bulunan otomobil ve ticari araç tesisini genişletmek için **150 milyon dolar** yatırmayı düşünüyor.
- *Kumho Tyre* Çin'deki Nanjing tesisinin üretim kapasitesini artırmak için **130 milyon dolar** yatırmayı planlıyor.
- *Continental* Brezilya'daki yeni lastik tesisinde kapasiteyi 2008'e kadar artırmak ve 1.000 yeni iş alanı açmak amacıyla **122 milyon dolarlık** yatırım yapmayı planlıyor.
- *Pirelli* ağır vasıta üretim tesislerini "Modüler Entegre Robotik Sistem" (MIRS) ile donatmak için dünya ölçeğinde **115 milyon dolarlık** yatırım yapacak.
- *Bridgestone* Japonya'nın Hofu kentinde "yıldıışı hizmet lastikleri" (OTR) kapasitesini artırmak için **106 milyon dolar** yatırmayı düşünüyor.
- *Michelin* henüz netleşmemiş bir proje çerçevesinde Çin'de **100 milyon dolarlık** bir yatırım yapmayı planlıyor.

Büyük lastik imalatçıların 2004'e yönelik yatırım planları bir bütün olarak dikkate alındığında, her şirketin yatırım önceliğinin farklı olduğu görülüyor.

Çin – Piyasa ve zorluklar

Çin piyasalarındaki talep artışı dünya ölçeğinde etkiler yaratıyor. Çin'in 2003'te dünyanın en büyük kauçuk tüketicisi olarak ABD'yi sollaması olgusu da bunu gösteriyor. Ayrıca, oto lastiğinde talebin sürekli artması sonucunda, çok sayıda küresel lastik şirketi genel performansını iyileştirmeyi başardı. Bununla birlikte, birçok Çinli lastik imalatçısı bugün en büyük 75 lastik ve kauçuk şirketi arasında yer alıyor. Çin ABD pazarına en büyük kamyon lastiği ihracatçısı konumundadır. *European Rubber Journal*'ın 2004 Yıllık Raporuna göre, 16 Çinli şirket ilk 75 arasında yer alıyor. Bunlardan üçü ilk 20 arasında. Çinli lastik imalatçıların artan rekabet gücünün bir başka göstergesi, 2004 yılında 120 Çinli şirkete DOT-kodu (Ulaştırma Bakanlığı kodu) verilmiş olmasıdır. Bu kod, üretilen lastiğin Ulaştırma Bakanlığı'nın lastik güvenlik standartlarına uygunluğunu belgeliyor ve ABD'ye ihraç yetkisi veriyor.

Ne var ki Çin'deki bir dizi lastik tesisi ya çokuluslu şirketlerin elinde ya da Çinli bir şirketle yabancı bir şirketin ortak girişimi niteliğinde. *Goodyear*'ın Dalian'da bir fabrikası, *Bridgestone*'un Shenyang, Tianjin ve Wuxi'de üç fabrikası, *Hankook*'un ise Jiaying ve Huaiyin'de iki fabrikası var. *Continental* Çin'de yeni bir lastik fabrikasına 300 milyon dolarlık yatırım yapacak. Lastik imalatçıları arasında 12. sırada yer alan, Singapur'da kurulu *Grandtour Tire Pte Ltd* Çin'de yedi fabrika işletiyor. Çin'de üretilen lastiğin büyük bölümü ihraç edilmesine rağmen, üretilen lastiğin çoğuna bir süre sonra iç pazarın ihtiyaç duyacağı anlaşılıyor.

ABD pazarına göz atıldığında ise, dünya ölçeğindeki işbölümü nedeniyle, ithal edilen lastiklerin oranı 2001 ile 2004 arasında iki katına çıkarken, çalışanların sayısının 1997 ile Mart 2004 arasında 87.100'den 68.700'e düştüğünü görüyoruz. ABD'ye ithal edilen lastik sayısının 100 milyona ulaşmasına yol açan sürekli artış, temposunu çift basamaklı rakamlarla sürdürüyor (*Kaynak: Rubber and Plastics News, Temmuz 2005*). Yedek lastik sektöründeki ithal edilen lastik oranı da yüzde 35'e çıkmış bulunuyor.

Orta ve Doğu Avrupa'da sürekli büyüme

Orta ve Doğu Avrupa'daki gelişme de, Asya'daki gibi, değişme halinde. Büyük lastik imalatçılarından bazıları üretimlerinin önemli bir bölümünü Doğu Avrupa'ya kaydırırken (ki

Alman *Continental* bunun en güçlü örneğidir) ya da mevcut üretim kapasitelerini artırırken, *Michelin* ya da *Hankook* gibi diğerleri 2005'te Macaristan'da yeni bir lastik üretim tesisi kurmak üzere anlaşma yapıyorlar. *VW/Skoda* ya da *Audi* gibi otomotiv şirketlerinin üretimlerini sürdürdüğü, "otomotiv üçgeni" denen Çek Cumhuriyeti, Slovakya ve Macaristan'da, müşterilere yakınlık büyük stratejik önem taşıyor. Bütün uzmanlar Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde otomotiv piyasasının büyümeye devam edeceğini öngördüğü için, bu ülkelerde lastik piyasası hâlâ tırmanışta.

Yeni küresel aktörler

Diğer gelişmeler de dünya pazarında değişimler olduğunu gösteriyor. Sözgelimi, Rus şirketi *Amtel* Hollandalı lastik imalatçısı *Vredestein Banden B. V.*'yi 195,9 milyon avro karşılığında devraldı. *Amtel-Vredestein* adını alan yeni şirket şimdi Rusya'da uç ve Hollanda'da bir lastik üretim tesisine sahip.

Hâlâ gündemde olan bir sorun ise Rusya'da iç pazarın gelişmesidir. Otomobil ve kamyon imalat endüstrisinin büyümesi, Rus lastik tesisleri için iyi bir gösterge olacaktır.

Güney yarımküredeki lastik imalatçıları, çokulusluluğun sadece Batı Avrupa'nın, ABD'nin ya da Japonya'nın bir ayrıcalığı olarak düşünülmemesi gerektiğini gösteriyor. Sözgelimi, Hindistan'ın ikinci en büyük lastik imalatçısı *Apollo Tyre* Güney Afrika ve Zimbabve'deki *Dunlop Tyres International*'ı 200 milyon dolara devraldı. Hindistan'daki lastik piyasası henüz Çin piyasasının hızında büyümediği için, bazı lastik imalatçıları yabancı piyasa kesimlerine giriyorlar, üretkenliklerini artırarak dünya piyasalarındaki konumlarını güçlendiriyorlar.

Hindistan konusunda da, Rusya'da olduğu gibi, geleceğe yönelik net bir tahminde bulunmak zor. Her iki pazara da şimdilerde ülke içi şirketler hâkim ve lastik talebindeki artış Çin'de ya da dünyanın diğer yerlerinde olduğundan daha yavaş seyrediyor.

Oto lastiği piyasasının bazı kesimlerindeki gelişmeler

Çeşitli alanlardaki gelişmelerin yanı sıra, oto lastiği endüstrisinin farklı kesimleri de değişim süreci içinde. Uzmanlar yoldışı hizmet araçları için yoldışı hizmet lastikleri üretimindeki darboğazların 2008'e kadar süreceğini öngörüyorlar. Birçok yerde madencilik faaliyetleri önümüzdeki birkaç yıl içinde daha da yaygınlaşacağı için, iş makineleri talebinde artış bekleniyor. Lastik imalatçıları talep artışına ya buldukları yere yatırım yaparak ya da lastik üretimlerini birleştirerek farklı biçimlerde tepki verebilirler.

Sözgelimi, *Goodyear* tarım lastiği işletmesini ABD şirketi *Titan Tyre Corporation*'a sattı; *Continental North America* ise yoldışı hizmet lastiği işletmesini satmak için üç kez girişimde bulundu.

Gerekli mali güce ulaşmak için ana işletme faaliyetlerine odaklanmak ve bunların dışındaki birimleri elden çıkarmak da başvurulan yöntemlerden biri. İşletme yönetiminin kararlarının uzağı görmekten nasıl yoksun olabileceği *Continental Tire North America* (CTNA) örneğinde açıkça görülüyor. CTNA 2005'te Ohio/Bryan'daki yoldışı hizmet lastikleri işletmesini satacağını açıkladı. Başlangıçta Alman *Roesler Grubu* ortak olarak seçildi; onu *Titan International* izliyordu. Şimdi, 2006'nın ilkbaharında, *Pensler* yatırım grubunun muhtemel ortak olduğu açıklanıyor. Ohio'daki tesis sendikali olduğu için ve yetkili sendika USW (Birleşik Çelik İşçileri Sendikası) satış sözleşmesi hukuken bağlayıcılık kazanmadan önce bir

halefiyet anlaşması müzakere etmek zorunda olduğu için, geçiş dönemi sürüncemeye sokuluyordu.

Önce *Roesler* iflastan kurtarıldı, ardından *Titan International*. İş çevrelerinde bunun sendikayla olan müzakereler nedeniyle değil, CTNA'nın yıldışı hizmet lastikleri işletmesinden olabildiğince uzun süre kâr edebilmek amacıyla müzakereleri özellikle sürüncemeye sokması sonucunda olduğu söylentileri dolaşıyordu. Bu yaklaşım otomotiv endüstrisine yıldışı hizmet lastiği arzında 2005 yılında bir darboğaz ortaya çıktığı ölçüde anlamlı gözüküyor. CTNA tesis için şimdi bir başka yatırımcı buldu. *Continental* Yönetim Kurulu'nun yatırım getirisi konusunda kısa vadeli düşünmesi, piyasanın orta vadede sağlayacağı olanaklardan yararlanmak üzere tesise yapılacak yatırımları açıkça önlemiş oldu.

Öte yandan diğer lastik imalatçıları (*Bridgestone, Michelin North America, Yokohama Rubber* ve *Goodyear*) ABD'de ve kendi ülkelerinde kapasitelerini artıracaklarını açıkladılar.

Yeni teknolojiler

Yeni kullanılan *patlak lastik* teknolojisi son yılların en yeni buluşudur. Bu teknolojide basınç kaybı halinde lastikteki kauçuğu takviye eden ekstra yanak sayesinde aracın ağırlığı destekleniyor ve araç saatte 80 km'ye varan bir hızla kilometrelerce gidebiliyor. *Michelin* bir başka seçenek sunuyor. *Michelin*'in geliştirdiği *PAX sisteminde*, araba lastiğinin patlaması halinde tekerlek lastiğinin içindeki (tekerlek jantı ile lastik arasında bulunan) sert bir kauçuk ya da plastik çember sayesinde araç en yakın servis istasyonuna varana kadar yoluna devam edebiliyor. Lastik değiştirme zahmetine ve istepne taşımaya gerek kalmıyor. Bu ise arabanın önemli ölçüde hafiflemesine yol açmakla kalmıyor, yakıt tüketimini de azaltıyor.

Ekim 2005'te *Michelin* "Dayanıklı Teknoloji"sini (MDT) kamyon lastiklerinin imalatına uygulayacağını ve bunun için gerekli donanımın önümüzdeki birkaç yıl içinde 400 milyon avro yatıracağını açıkladı. Bu yeni gelişme sayesinde lastikler daha iyi bir profil ve farklı bir mimari kazanıyor; lastikteki sürekli tırnak aşınmasına rağmen, lastik profili sürekli olarak kendini yeniliyor. Böylece, lastiğin bütün ömrü boyunca dayanıklı kalması sağlanmış oluyor. Ayrıca, lastik profilinin üç boyutlu tasarımı lastiğin uzun ömür döngüsünü ve tutuşunu güçlendiriyor.

Yeni teknoloji 400 metre uzunluğunda çelik bir teli dairesel olarak sarabiliyor. Sonuç olarak lastik hafifliyor, bir kamyonun aks ağırlığı 130 kg'a kadar düşebiliyor. Yedi tonluk bir kamyon -kilometre olarak- iki katı bir mesafeyi alabiliyor ve 400 kg daha ağır yük taşıyabiliyor.

Ticari araç sektöründeki bir başka gelişme ise geniş [tabanlı] lastiklerin kullanıma sokulmasıdır. Son zamanlarda *Hankook North America* piyasaya 30 inç genişliğinde bir lastik sundu. Bununla birlikte, lastik [taban] genişliği sadece üretim bakımından değil lastiğin uzun vadeli güvenliği bakımından da kısıtlamalara tabi olduğu için, bu gelişmenin pek uzun sürmeyeceği tahmin ediliyor. Son derece geniş [tabanlı] kamyon lastikleri arasında *Michelin*'in "X Bir" modelleri de yer alıyor.

Lastiklerin kauçuk karışımındaki bir değişiklik büyük fark yaratabilir. Büyük şirketler bunu "yeşil lastikler" in üretiminde kullanıyorlar. *Yeşil lastik* tekerleğin dönme sürtünmesinin azalması anlamına geliyor ve buna bağlı olarak yeşil lastikli arabalara daha az yakıt (*Michelin*'in tahminini göre yaklaşık yüzde 3) gerekiyor.

Bridgestone geçenlerde “birden çok hava yastıklı lastik” geliştirdiğini açıkladı. Bu lastiğin sürüş kalitesi “tek hava yastıklı iç lastik”ten çok daha iyi.

Ocak 2006'da Japon şirketi *Toyo Tyre* ABD'nin Georgia eyaletindeki White kentinde 180 milyon dolara yeni bir lastik üretim tesisi açtı. Yeni Georgia tesisi *Toyo*'nun son derece gelişmiş teknolojik ve patentli lastik imalat sistemi *İleri Lastik Üretim Modülü*'nü (A.T.O.M.) kullanarak lastik üretecek. Lastik üretiminde çalışan işçilerin büyük bölümünü gereksiz kılan bu imalat tekniği halen Japon'da bir tesiste uygulanıyor. Bu sistem çerçevesinde bir lastik fabrikası normal işçi sayısının sadece üçte biriyle faaliyet gösterebiliyor. Bu gelişme bütün dünyadaki sektör sendikalarını üyelerinin çıkarlarının temsil konusunda zorlayacaktır.

Bu bütününü yeni bir buluş değil. *Michelin*'in C3M tekniği, *Bridgestone*'un BIRD ve *Pirelli*'nin MIRS sistemleri bunun diğer örnekleri. *Goodyear* ve *Continental*'in de mekân ve işgücü ihtiyacını azaltmaya yönelik kendi sistemleri var. Bu yeni sistemler eski üretim yerlerinin gerektirdiği mekânın sadece yüzde 10'unu gerektiriyor. Lastiğin arabalarla aynı fabrikada üretilmesinin mümkün olup olmadığını zaman gösterecektir.

2.1. Üç Büyükler

Otomobil lastiği sektöründe üç büyüklerin pazar payı % 53'ün üzerinde bulunuyor. Bu piyasadaki dördüncü şirketin, üçüncü şirketin satış hacminin yarısına sahip olması lastik sektörünün yapısal olarak ne kadar oligopolcü bir pazar olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Dünya çapında faaliyet gösteren üç büyüklerden *Michelin* hemen hemen sadece araba lastiği üretirken, *Bridgestone* ve *Goodyear Tyre & Rubber* şirketleri kauçuk ürünleri de üretiyorlar. Yine bütün dünyadaki kauçuk satışları dikkate alındığında *Bridgestone* üçüncü, *Goodyear* ise on birinci sırada yer alıyor.

2.1.1. Michelin

Şirket merkezi: Clermon- Ferrand, Fransa

İnternet adresi: www.michelin.com

Çalışan sayısı: 127.000 (2004)

Tesisleri: 19 ülkede 74 tesis

Kauçuk plantasyonları: Nijerya ve Brezilya'da 6 adet

Pazar bölgesi: 170 ülke

Satışlar: 15. 590 milyon Avro. (+% 3.6 -2005)

Kâr : 889 miyon Avro (+%35.9-2005)

Michelin 2004 yılında 194 milyon araba lastiğinin % 53'ünü Rusya ve Avrupa pazarına, % 33'ünü Kuzey Amerika pazarına, % 14'ünü ise diğer bölge pazarlarına sattı.

Grubun Avrupa'da bulunan en büyük araba lastiği tesisi Polonya'nın Olsztyn kentindedir. Birçok araba lastiği üreticisinin bu trendi izlediği gözlenmektedir. Örneğin Alman *Continental AG*'nin Çek Cumhuriyeti'nde bulunan Otrokovice fabrikası şu anda dünyadaki en büyük araba lastiği üreten tesistir.

Michelin'in kısa vadeli güvenlik kaygılarından dolayı araba lastiklerinin yeniden kontrolü için geri yollanmasını talep etmesi ABD Grand Prix'sinde 11 takımın yarışa başlayamamasına neden oldu. Yaşanan bu fiyasko üzerine şirketin geçen yıl Formula 1 araba lastiği üretiminden

çekilmesi beklenmedik bir gelişmeydi. Bugüne kadar *Bridgeston*'un sadece Ferrari ve birkaç yarış ekibinin tedarikçisi bir yana bırakılırsa *Michelin* bu alanda en büyük tedarikçiydi. *Bridgestone*'un bu saygın alana nüfuz etmeye başlamasından sonra *Michelin* şimdilerde yaşadığı bu halkla ilişkiler sorununun üstesinden gelmeye çalışıyor.

Michelin'in Güney Carolina eyaletindeki Lexington şehrinde bulunan iş makineleri lastiği tesisindeki 85 milyon dolarlık genişleme son ayların en büyük yatırım kararlarından biri oldu. Böylece özellikle madencilik alanında büyüyen araba lastiği talebi sonucu olarak Lexington'da üretim ikiye katlanacak.

2.1.2. Bridgestone

Şirket merkezi: Tokyo, Japonya

İnternet adresi: www.bridgestone.com.jp

Çalışan sayısı: 113.699 (2004)

Tesisleri: 25 ülkede 47'si araba lastiği üretim tesisi olmak üzere 140 tesis

Kauçuk plantasyonları: Çin'de, Tayland'da, Endonezya'da ve Liberya'da en az 5 tane.

Pazar bölgesi: 150'den fazla ülke

Satışlar: 18.9 milyar Avro. (+% 8.2 -2005)

Kâr : 1.27 milyar Avro (+% 58.0-2005)

Bu yüksek kazanç genellikle şirket emeklilik fonu ile ilgili bir defalık kârdan kaynaklanmaktadır.

2005 yılında elde edilen satış hasılat oranları Japonya'da % 36,5, ABD'de % 36,4, Avrupa'da % 11,5 ve diğer bölgelerde % 15,6'dır.

Bu yüksek kâra rağmen, 2005 yılı *Bridgestone Firestone North American Tire* şirketi Amerikan otomobil üreticisi *Ford Motor* şirketi ile 2001 yılında lastik güvenliği ile ilgili geri iadelerden kaynaklanan hukuki sorunu da şirkete 240 milyon dolar ödeyerek çözdüğü yılı. Bu araba lastikleri *Ford Motor Company* tarafından üretilen iş makinelerinin yaptığı birkaç ölümcül kaza ile ilişkilendirildi. Fakat bu durum, *Bridgestone*'un bu suçu kabul ettiği anlamına gelmiyor. *Ford Motor Company* şimdiye kadar Amerikan mahkemelerinde kurbanların aileleri ile olan davaların tamamını kaybetti. Diğer taraftan *Bridgestone* geri iadelere zaten 440 milyon dolar harcamıştı. Ancak *Bridgestone* Merkezi geçen birkaç yıl içerisinde yeteri kadar rezerve sahip olduğundan şirket bu durumdan çok fazla etkilenmedi.

Yine 2005 yılında *Bridgestone* Çin'in Guandong şehrine bir yapay kauçuk üretim tesisi kurmak için 100 milyon dolarlık yatırım yapmayı düşündüğünü açıkladı.

2005 yılında Amerika'da açılan bir davada *Bridgestone/Firestone*, Liberya'da bulunan kendi doğal kauçuk plantasyonunda kölelik koşullarında işçi çalıştırmakla suçlandı. Bazı gazete haberlerinde, işçiler dünyanın bu en büyük plantasyonundaki çalışma koşullarını insanlık dışı olarak tanımlıyorlar. Bunun sonucunda kauçuk plantasyonundaki 6.000 işçinin çoğu Şubat 2006'da çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve daha yüksek ücret talebi ile greve çıktı. Bir haftalık grev sonrasında işçilerin çalışma koşullarının kalıcı bir şekilde iyileştirilmesini amacıyla taraflar bir araya geldiklerini açıkladılar.

Bu aşamada müzakerelerin sonucunu beklemek gerekiyor. ICEM'in birkaç yıl önce kısa bir süre üyesi olan sendika ile temasa geçmesi gerekiyor. Ne var ki Liberya'daki grevle ilgili

haberler işçilerin plantasyon yönetimi ile çok yakın ilişkileri olan sendika yöneticilerinden memnun olmadıklarını gösteriyor.

2.1.3. Goodyear

Şirket merkezi: Akron, Ohio, ABD

İnternet adresi: www.goodyear.com

Çalışan sayısı: 80.000 (2005)

Tesisleri: 28 ülkedeki (44 oto lastiği) 99 tesis

Kauçuk plantasyonları: 0 (2005 yılında elde kalan son kauçuk plantasyonunu da sattı.)

Pazar bölgesi: Hemen hemen bütün ülkelerde faaliyeti var.

Satışlar: 19.70 milyar Dolar = + % 7 (2005)

Kâr : 228 milyon Dolar = + % 50 (2005)

Şirketin 2004 yılında oto lastiği satışları şöyle: Kuzey Amerika (% 48.6), Avrupa Birliği (%27.7), Doğu Avrupa, Ortadoğu ve Afrika (% 7.9), Latin Amerika (%7.7) ve Asya-Pasifik (%8.1).

Goodyear 2005 yılında 1998'den bu yana en iyi bilanço rakamlarına ulaştı. Art arda açık verdiği 6 çeyrek dönem sonunda nihayet 2004 yılının ilk çeyreğinde kâra geçti. Mali sorunlar şirket bütçesini zorlamaya devam ediyor. Bu bağlamda yüksek borç geri ödemeleri ve şirket emekli ücretlerinin yetersiz bir şekilde güvence altına alınması şirketin temel pasifleridir. *Amerika Çelik İşçileri Sendikası (USW)* ile son yıllarda zorlu müzakerelerin yaşanmasını takiben işçilerin bazı sosyal haklarında kesintiler yapıldı.

Goodyear 2003 yılından başlayarak 5 yıl içerisinde Amerika'nın Alabama eyaletinde bulunan Huntsville kentinde (1100 işçinin olduğu tesisi), Guatemala'da (50 işçinin bulunduğu tesisi) ve İngiltere'nin Wolverhrompton kentinde bulunan üç oto lastiği üretim tesisini kapatıyor.

Katrina ve Rita kasırgaları 21 milyon dolar gibi bir mali zarara neden oldu. Art arda gelen hasarlar yüzünden şirket Kuzey Amerika'daki üretimini % 30 azaltmak zorunda kaldı.

Eylül 2005'te şirket CEO'su ve Yönetim Kurulu Başkanı Robert J. Keegan gelecek üç yılda yapılacak 250 milyon dolarlık bir tasarrufun şirketin mali performansında olumlu bir evrilmeye yol açabileceğini belirtti. Keegan' göre kârlılığı artırma çalışmaları pahalı araba lastiği üreten fabrikaların kapatılmasını da kapsıyor.

Goodyear Aralık 2005'te *South Pacific Tire* ortak girişiminin Avustralya ve Yeni Zelanda'daki işletmelerinin geri kalan % 50 payını da satın aldı.

2.2 Continental AG – özel bir örnek

Şirket merkezi: Hanover, Almanya

İnternet adresi: www.conti-online.com

Çalışan sayısı: 80.568 (2004)

Tesisleri: 100 adet (18 ülkede bulunan 29 oto lastiği tesisi)

Satışlar: 12. 597.4 milyar Avro = + % 9.2 (2004). (+% 3.6 -2005)

Kâr: 1.096 milyar Avro = % 28.2 (2004)

Kısaca “Conti” diye adlandırılan şirketin 90'ların başında devri söz konusuydu, fakat takip eden yıllarda şirket büyüdü. Yine de bu gelişme ne çalışanların ne de sendikaların yararındaydı. Avusturya, Belçika, İsveç, ABD ve Almanya'daki tesislerin sözde kârsız olduğu iddiasıyla istihdam daraltıldı. Şirket yönetimi Almanya'daki çalışanlarını kâr etmesine rağmen haftada 40 saat çalıştırmak, ücretleri artırmamak için baskı oluşturmak gibi yöntemler kullandı. 2005-2006 arasında Hannover-Stöcken'deki oto lastiği tesisinde yaşanan son uyuşmazlıkta şirket bu gerekçeleri işçilere karşı kullandı.

Avrupa'daki başka hiçbir şirket üretimini bu kadar ısrarlı bir şekilde ve uzlaşmaya varmadan “düşük ücretli ülkelere” kaydırmadı. Conti 1993 yılında Otrokovice'de bulunan *Czech Barum Tyre* tesisini devraldı. Şirket böylece geçen yıl 18 milyon lastik üretim hızı ile dünyanın en büyük oto lastiği tesisine sahip oldu. 2006 yılında ise bu rakam 27 milyon olarak planlandı. Bu, 1993 yılı üretimini 17 katı ve üretimin % 80'i ihraç ediliyor.

Almanya'daki uyuşmazlığın temel nedeni şirketin istihdam güvencesi konusunda bir anlaşma yaptıktan sonra birden bire kâr eden (2005: 40 milyon Avro brüt kâr) bir tesisi kapatmasıydı. Conti Almanya'da oto lastiği üretimini durdururken Michelin, Pirelli ve Goodyear gibi sektörün büyük temsilcileri tam tersini yaparak Almanya'daki işletmelerinde yeni teknoloji yatırımları yaptılar.

Şirketin Almanya tesislerinde birçok gösteri ve işyeri toplantısı yapıldı. Avrupa İşletme Konseyi'nce bütün Avrupa ülkelerinden işçi temsilcilerinin bulunduğu büyük protestolar düzenlendi. Verilen bu tepkiler sonucu 2007'ye kadar üretimin ve istihdamın güvence altına alınması ve tesisin kapatılmasının durdurulması konusunda anlaşma sağlandı. 2007'den sonra şirket, kapanmasından etkilenen işçilerin farklı işlerde istihdamını sağlayacak.

Bu protestolarda ilk kez *IG BCE* sendikası ve *IG Metal* sendikası birlikte hareket etti. Bu bağlamda bir cephe oluşturdular. Conti, son birkaç yıldır, VW tesisinde arabalara takılan oto lastiği ve komple dingil yerine otomobil endüstrisinin bütün sistemlerini tedarik etme stratejisi izliyor. Şirket, bu amaçla, ABS ve benzeri sistemleri tedarik eden elektronik şirketleri devraldı.

Bu durumun uluslararası ölçekte zorunlu olup olmadığı sorunu şirket yönetiminin verdiği iki ayrı tepkiyle açıklık kazanıyor. 2005 ilkbaharında şirketin Port Elizabeth'de bulunan Güney Afrika tesisinin yönetimi, diğer Conti tesislerine oranla daha yüksek olan ücret giderlerini aşağı çekmek için hafta sonuna vardiyalar eklenmesine Güney Afrika Maden İşçileri Sendikası'nın (NUMSA) rıza göstereceğini umuyordu. İşyeri temsilcileri ve sendika bir toplantıda yürürlükteki iş sözleşmesini ve çerçeve olarak uygulanabilecek bir hükmü vurgularken, şirket yönetimi bunu yeterli görmedi ve hafta sonu fazla mesai ücretlerini ödemeyi reddetti ve Güney Afrika kanunlarına aykırı bir şekilde sendikaya danışmadan bazı işçileri işten çıkardı. İki örnekte de NUMSA davaları kazandı. Fakat bu, işten çıkarılan işçilerin işe iade edilmeleri için şirket yönetimini harekete geçirmeye yetmedi.

2005 yılının sonunda, Hanover'da bulunan Conti merkez yönetimi, Nisan 2006'da Amerikan Çelik Sendikası USW ile Kuzey Carolina'daki Charlotte tesisinde yapılacak ücret görüşmelerinde işgücü maliyetlerini % 35 düşürmeyi planladıklarını açıkladı. 32 milyon dolarlık bir kesintiyi müzakere edilebilir bulmamakta direten şirket, sendikaya, büyük ölçekli kesintilerin ücret kesintileri ile sağlık sigortası kesintileri arasında bölüştürülmesine karar verme “olanağı” tanıyordu. Bu tür bir uyuşmazlık yaratılması ancak “şantaj yaparak sendikayı yerle bir etme politikası” olarak tanımlanabilir.

Sendika daha bu teklifi kabul etmeden, şirket yönetimi basına işçilerin neredeyse yarısını oluşturan 513 işçinin aşamalı olarak işten atılacağını açıkladı. Üstelik yangına körükle gidercesine, Conti, ABD'deki sendikasız Mount Vernon tesisinde daha düşük bir ücret kesintisine (% 10) gidileceğini açıkladı. Şirket aynı zamanda bu tesisin modernizasyonu için 60- 70 milyon dolarlık yatırım yapmayı planlıyor. Birleşik Çelik İşçileri Sendikası (USW) Mont Vernon'daki bu işyerinde birden çok kez örgütlenmeyi denediyse de her girişiminde şirket tarafından düzenlenen sendika karşıtı kampanyaların üstesinden gelemedi.

Şirket yönetiminin bu tür sorumsuz davranışlarının önüne geçilebilmesi için durumdan etkilenen bütün sendikalar ile işyerlerinin ortak bir eylem yöntemi oluşturmak üzere bir araya gelmesi gerekiyor.

➤ Diğer kauçuk sektörleri

Araba lastiği endüstrisine ek olarak otomotiv sektörüne bağlı başka kauçuk endüstrileri de mevcuttur. Araba lastiği dışı kauçuk endüstrisindeki en büyük 50 şirketin ilk 13 sırasında yer alanlar otomotiv endüstrisine ikincil tedarik sağlayan şirketlerdir. En büyük 50 şirket arasında bu katagoriye giren 39 şirket bulunmaktadır.

Bu endüstrinin diğer alanlarında sentetik kauçuk tedarikçisi firmalar bulunuyor. Bunlar Bridgestone ya da Goodyear gibi tipik kauçuk şirketlerine bağlı olmamak koşuluyla, esas olarak kimya sektöründe yer alan firmalardır. Bunlara örnek olarak *BASF*, *DOW Chemical*, *DuPont* veya *Llanxess* başta olmak üzere birkaç isim sayılabilir.

Bir diğer endüstri sektörü tıbbi alanda hastaneler için ameliyathanelerde kullanılan eldivenler ve yine prezervatif üretimini de kapsayan türden genel olarak eldiven üretimi diyebileceğimiz alandır. Bunların ikisi de gelecekte büyüme kaydetmesi beklenen alanlardır. Buna rağmen en geç 2010 yılında karşı karşıya kalınması beklenen doğal kauçuk üretimindeki darboğazdan sektörün bu alanları bile etkilenecek. Çünkü çokuluslu lastik şirketleri en büyük tüketiciler olarak kalacak ve gerektiğinde, kauçuk eldiven ve prezervatif üreten birçok orta ölçekli şirketin tersine daha yüksek fiyatlar ödeyebilecektir.

German Phoenix AG'nin Ekim 2004'te *German Continental AG* tarafından devralınması 2005 sıralamasında dikkate değer değişikliklere neden oldu. Bugüne kadar *Conti 6.*, *Phoenix* ise 15. idi. İkisinin satışlardan elde ettiği gelir şu anda 1. sırada olan Fransız *Hutchinson SA Group*'un ürettiğinin toplamını geçmektedir. Fakat bu durumun sürüp sürmeyeceğini zaman gösterecek. Çünkü *Conti 2006*'da gürlü yalıtımı konusunda uzmanlaşmış bir şirket olan *Phoenix*'e bağlı *Stankiewicz*'i Hollanda kökenli *Gilde*'ye sattı.

Sentetik kauçuk sektöründeki bu gelişme ABD'yi endişelendiriyor. İtalyan *Polimeri* şirketi klor tedariki konusunda yaşadığı sorunlardan dolayı Fransa'daki kloropren üreten iştirakini kapattı. ABD şirketi *DuPont Performance Elastomer*'e ait olan bir diğer üretim merkezi geçen yılki kasırgada ciddi bir şekilde zarar gördü. Buradaki üretim geçici olarak durduruldu. Bugün ABD'de ulusal çapta Louisville ve Kentucky'deki *Lanxess Corp.* ve *DuPont Performance Elastomer* olmak üzere sadece iki üretici firma var. *DuPont Performance Elastomer* şirketi ABD pazarında belirli bir ürün talebi olmasına rağmen 2006 sonunda kapatılmaya aday.

Lanxess aynı *DuPont Performance Elastomer* gibi yalnızca düzenli müşterilerinin tedarikçiliğini yapmaktadır. Bunun sonucu olarak da özellikle New England eyaletinde

bulunan birçok ikincil tedarikçi firma iş alamamakta ve şirketlerini kapatmaya zorlanmaktadır. *DuPont Performance Elastomer*'in şirketi kapatma kararını geri almama niyetini açıklaması nedeniyle, Louisville'deki üretimin Mart 2007'ye kadar uzatılacağı açıklandı ve doğu sahillerindeki şirketler istihdamın güvence altına alınması ve üretimin sürdürülmesi için Japon kloroprenine uygulanan yükümlülüklerin kaldırılması için ABD'yi zorluyorlar.

Tuhaf olan şu ki Louisville'deki fabrika, sadece bir sendika tarafından temsil edilen değil aynı zamanda müzakere edilmiş bir ücret anlaşması olan ABD'deki birkaç *DuPont* fabrikasından birisidir. Bu yüzden Birleşik Çelik İşçileri Sendikası (USW) bunun ekonomik açıdan uygun olmasa da yönetimin politik kararı olduğuna inanıyor.

4. Sendikaların dünya ölçeğindeki zorlukları

4.1. Sendikal faaliyetlerin koordinasyonu

Bu raporda birçok kez vurgulandığı gibi, sendikaların çokuluslu şirketlerle başa çıkabilmesi için uluslararası koordinasyonun önemi her geçen gün artıyor. Avrupa Birliği'nde Avrupa İşletme Konseyleri'nin yasal olarak kurulması tek tek işyerlerinin birbirine karşı kullanılmasını önlemekle birlikte, şirket yönetimlerinin bu konseylere faaliyetlerinin ekonomik sonuçlarını açıklamak ve sunmak zorunda olmaları nedeniyle, bunun uluslararası düzeyde yapılması hâlâ sık rastlanan bir uygulamadır.

ICEM koordinasyon işlevimizi güçlendirmeye ve hızlı bilgi alışverişini mümkün kılarak üye örgütlerin hedeflediği faaliyetleri başarmasını sağlayacak küresel ağlar kurmaya çalıştı.

Kauçuk sektöründe bugüne kadar iki yöntem benimsendi. Dünya çapında bir ağ kurulmasıyla birlikte sendikal faaliyetler konusunda karşılıklı bilgilendirmeden sorumlu bir koordinasyon komitesi ve buna ek olarak şirket yönetimleri ile yaşanan uyuşmazlıkları ve ülkelerdeki ücret görüşmelerini kaydedip aktaracak bir haber bülteni oluşturuldu.

Diğer yöntem ise Freudenberg grubu yönetimi ile dünya çapında bir küresel çerçeve sözleşme bağlanmasıydı. Bu sözleşmede şirket yönetimi faaliyette olduğu bütün işyerlerinde temel insan haklarının ve sendikal hakların varlığını güvence altına alıyordu.

4.1.1 Goodyear küresel ağı

Birleşik Çelik İşçileri Sendikası'nın (USW) desteği ile 16 ülkeden bir araya gelen 100 den fazla sendika temsilcisinin katıldığı bir toplantıyla Mart 1999'da bu ağ kuruldu. Ağ merkezi bir yönetim organı oluşturdu ve "Küresel Dayanışma" isimli ilk haber bültenini 2001 yılında yayımladı. Bu bülten düzenli olmayan aralıklarla o zamandan beri yayımlanıyor. Ayrıca, Asya-Pasifik Bölgesi'nden sendika temsilcileri iki yılda bir Goodyear işyerleri tarafından örgütlenen toplantılar yapıyorlar. Son toplantı Ağustos 2005'te Filipinlerin başkenti Manila'da yapıldı.

Toplantının ana konusu Tayland'ın başkenti Bangkok'ta bulunan Goodyear fabrikasında örgütlü olan sendika yöneticisi Anan Pol-ung'un işten çıkarılmasıydı. İşletme yönetimi onu sözleşmeli ve taşeron işçileri örgütlemekle suçladı. ICEM'in dünya çapında yaptığı basın açıklamaları ve ICEM Genel Sekretaryası'ndan işletme yönetimine yollanan protesto mektuplarından sonra sendika yöneticisi tekrar işine döndü. Ne yazık ki dayanışma eylemi

için Goodyear ağını harekete geçirme çabaları umut edildiği kadar başarılı olmadı. Bu hareket gelecekte geliştirilmelidir.

4.1.2 Bridgestone küresel ağı

Bridgestone ağı 9 sendikanın girişimiyle kuruldu ve yönetim organı ilk toplantısını Nisan 2001'de Tokyo'da yaptı. O zamandan bu yana yılda bir defa toplanıyor. Yönetim organı son toplantısını Haziran 2005'te Japonya'nın başkenti Tokyo'da yaptı. Ağ düzenli aralıklarla çıkmaya da bir haber bültenine sahip.

Ağ içi iletişimde karşılaşılan önemli bir zorluk kuşkusuz Liberya'da bulunan *Firestone*'a ait kauçuk çiftliklerindeki çalışma koşullarıyla ilgili uyuşmazlık. Sorun ABD'de bulunan Uluslararası İşçi Hakları Fonu'nun *Bridgestone-Firestone Kuzey Amerika* şirketine yönelttiği suçlama ve buna dair açtığı dava ile başladı. *Bridgestone* Liberya'daki kauçuk çiftliklerinde köle işçiliği kullanmakla suçlandı. ICEM üyesi sendikaların resmi olarak katılmadığı bu süreçte kauçuk çiftliğindeki durumun doğru bir değerlendirmesini yapmak çok zordu. Çünkü aynı zamanda kauçuk çiftliğinde örgütlü olan sendika sorumlusu kişi işçiler tarafından da güvenilmeyen biriydi. Bu ise durumu daha da karmaşık bir hale getirdi.

4.1.3 Freudenberg küresel çerçeve sözleşmesi

Kauçuk sektöründe araba lastiği dışı üretimde 2. olan *Freudenberg* şirketi ile yapılan küresel çerçeve sözleşme, Alman kimya sendikası IG BCE, ICEM ve şirket yönetimi arasında Temmuz 2000'de imzalandı. Anlaşma bundan sonra bir defa yenilendi. ICEM Sekrateryası'nın amacı sendikal işbirliğinin yayılmasına yardım edecek ve anlaşmayı hayata geçirecek dünya çapında bir çalışma başlatmaktı.

Bu çerçevedeki çalışmalarda özel bir zorluk, Freudenberg şirketinin ABD'deki işyerlerinde örgütlenecek sendikalara bu çalışmalarında destek vermektir. Bu konuda Almanya merkezli şirket yönetimi ile Alman kimya sendikası IG BCE ve ICEM arasında geçen yıl sık sık görüşmeler oldu. Genelde tatmin edici bir sonuç alınamadı. Fakat buna rağmen ICEM ABD'deki üye sendikalar ile bu yönde sonuç almak için çalışmalar yürütmeye devam ediyor.

Vurgulanması gereken bir diğer nokta, Avrupa İşletme Konseyleri bağlamında sendikaların temaslarının artması. Örneğin Doğu Avrupa'da özellikle yeni bir sanayi bölgesinde bir işyeri açıldığı zaman bu işyerinde genellikle başlangıçta sendika bulunmuyor. Bu gibi durumlarda, Avrupa İşletme Konseyi, ilgili sendikanın bu işyerinde örgütlenmesine yardımcı olacak. Bu bağlamda ICEM, Avrupa'yla ilgili bütün faaliyetlerde sıkı koordinasyon içinde olduğu EMCEF'in desteğine güveniyor.

- **Kauçuk sektöründe iş güvenliği**

ICEM ve üye sendikalar kauçuk sektöründe çalışan işçilerin çoğunluğunu örgütleyiyorlar. Bu, kauçuk şirketlerindeki çalışma koşulları konusunda önemli bir teknik bilgi birikimine sahip olmayı gerektiriyor. Özellikle kauçuk sektöründe, kendi ülkelerinde üretim güvenliği, çevre koşulları ve iş güvenliği konularında sıkı koşullara tabi olan birçok ÇUŞ var. Bu bağlamda ICEM politikaları, şirketlerin faaliyette bulunduğu ülkelerin yasalarının gerektirip gerektirmediğine bakılmaksızın, her fabrikada en yüksek standartların uygulanmasını öngörmektedir.

ICEM aynı zamanda kauçuk sektöründeki işyerlerinde çalışma ortamından kaynaklanan stres ve meslek hastalıklarıyla ilgili uygulamaları izlemekte ve işyeri güvenliği konusundaki düzenlemelerin geliştirilmesini talep etmektedir.

Oto lastiği endüstrisinde sağlığa yönelik tehlikeler

Çok sayıda inceleme lastik üretimi sürecinde yayılan bazı gaz ve maddelerin kansere neden olabileceğini kanıtlamıştır. Bu tür hastalıklar bazı ülkelerde meslek hastalıkları olarak kabul edilmektedir. Aynı zamanda bu hastalıkların, tehlikeli madde ve gazlarla teması azaltma ya da teması ortadan kaldırma gibi çözümleri var. Bu bağlamda kansere neden olduğu kanıtlanmış bazı maddeler şunlardır:

- Aromatik aminler
- Asbest
- Benzen
- 1.3 bütadien
- Klorlanmış hidrokarbon
- Ağaç tozu
- İyonlanmış radyasyon
- Nitrozamin

Aromatik aminler uzun bir zaman incelenmiştir. Çünkü IAO verilerine göre işyerinde % 20 oranında bu kimyasala maruz kalınması mesane kanserinin nedenleri arasındadır. Mesane kanseri erken aşamalarda teşhis edilebilir bir meslek hastalığıdır.

Nitrozaminlerin doğurduğu bir diğer tehlike lastiklerin kükürtle sertleştirilmesi esnasında ortaya çıkar ve kısmen eklenen kurumda da vardır. Hatta mamul olarak lastikler bütün ömürleri boyunca çevreye nitrozamin yayar.

Diğer sorunlar arasında gürültü, sıcaklık ve tekdüze tekrarlanan hareketler gibi bedensel tehlikeler yer alır.

Özel bazı kimyasallarla ilişkili bir diğer hastalık türü de cildin belirli maddelere alerjik tepkisi olarak bilinen deri iltihabıdır (*dermatitis*).

Birçok ülkede işçilerin ortalama yaşam süreleri uzuyor. Aynı zamanda, makinaların daha fazla kullanılması ve ücret maliyetlerinin düşürülmesi çerçevesinde vardiya çalışması artırılıyor. Bu durum bazı hallerde 12 saatlik vardiyalar uygulanmasına yol açıyor. Bu tür çalışma işçilerin sağlığı açısından büyük tehlikeler içermektedir. Bazı ülkelerde vardiyalı çalışan işçiler için özel koşullar vardır. Düşük riskli vardiya anlayışının uygulanması olumlu sonuçlar vermektedir. ICEM bunun bütün alanlarda uygulanması gerektiği kanısındadır.

Oto lastiği dışındaki kauçuk sektöründe sağlığa yönelik tehlikeler

Bu sektörde her biri çok farklı organik çözücülerde üretilmiş çeşitli sentetik kauçuklar vardır. Buna ek olarak heksan 1, 1, 1, trikloroetan veya heptan gibi çözücülerin uygulanmasından kaynaklanan özel bir tür sağlık riski oluşmaktadır.

Sürekli yaygınlaşan bir diğer faktör ise deri ile temas sonucunda ortaya çıkan doğal kauçuğa karşı alerji sorunudur. Bu sorun akrilik kaplama gibi yöntemlerle başka malzemeler kullanılarak çözülebilir.

Çevre güvenliği ve sendikaların yapabilecekleri

Kauçuk endüstrisindeki mamul ürünler ve bu süreçte ortaya çıkan atıklar sadece işçiler açısından değil aynı zamanda çevre, hava ve yeraltı suları açısından da önemli tehlikeler içermektedir. Üretimin tamamında bütün maddelerin sorumlu bir yaklaşımla işlenmesi gerekiyor. İşçilere bu alanda eğitim verilmesi ve şirket yönetimi ile işçi temsilcileri arasında bu konuda işbirliği yapılması zorunludur. ICEM sahip olduğu bilgi birikimiyle ve ilişkileriyle çalışma koşulları ve çevre konusunda şirkette bir komite kurulmasına gerektiğinde destek verebilir.

4.3. Uyuşmazlıklar: 2002-2006

İki örnek olay

Aralık 2002'de *Fabrica Uruguaya de Neumaticos SA (FUNSA)* işçileri fabrikanın kapalı kapıları önünde toplandılar. Montevideo gibi bir sanayi bölgesinde kurulmuş bu geleneksel şirket 70 küsur yıl faaliyet gösterdikten sonra iflas edebilir miydi? Daha önceden kendilerine herhangi bir uyarı yapılmayan işçiler şirket kapılarının önünde beklediler. Bu, işçilerin işlerini korumak için giriştikleri uzun ve çetin bir mücadelenin de başlangıcı oldu. İlk önce fabrikanın taşınmasını durdurdular. Ondan sonra fabrikanın yeniden açılmasını sağlayana kadar bir yerden öbürüne gidip durdular.

Çalışanların mücadeleyi devam ettirme, bırakmama isteği bu fabrikanın yeniden doğması için de bir reçete oldu. Eylül 2004'te üretim 120 işçi ile yeniden başladı. Geçmişte olduğu gibi kauçuk eldiven üretildi. 2005 Temmuz'unda üretim araba, kamyon ve tarımsal ekipmanlar için araba lastiği üretimi doğrultusunda daha da büyüdü. Bu tarihte fabrikadaki çalışan sayısı da 170'e yükseldi. Günde ortalama 400 araba lastiği üretiliyordu. Çalışanlar -şu anda şirketin sahipleri- 2006'nın ortalarında yatırımı artırarak fabrikayı günde 2000 araba lastiği üretir duruma getirecek. Bu, aynı zamanda daha fazla istihdam olanağı yaratacak.

İkinci örnek olay Jalisco, El Salto'daki Meksika araba lastiği şirketi ile ilgili. Eylül 2001'de şirketin önceki sahibi Alman çokuluslu *Continental* kârsız olduğundan dolayı şirketi kapatmayı planladığını belirtti. Şirket yönetimi bu konuda işyerinde örgütlü olan *Sindicato Nacioanl Revolucionario Trabajadores de la Compania Hulera Euzkadi* sendikası ile pazarlık yapmaya reddetti. Sendika ve sendika başkanı Jesus Torres Nuno sayısı 970'i bulan istihdam alanının korunmasını sağlamak için mücadele etti.

2004 yılında *Continental* şirketin yarısını çalışanlara, diğer yarısını ise araba lastiği pazarında uzmanlaşmış olan Meksikalı grup *Llanti*'ye devretmeye karar verdi. Bu süreçte devamlı grevde bulunan 600 kadar sendikalı işçi geçmiş ücretlerini aldılar. Fabrika şu anda 2005 Ocak ayından bu yana faaliyet halinde ve üretimin artırılması planlanıyor.

Bu kış Davos'ta yapılan Dünya Ekonomik Forumu'nda bu alternatif programın başarısı kabul edildi. ICEM'in ABD'li üyesi Birleşik Çelik İşçileri Sendikası ve Alman üyesi IG BCE üretimin devam etmesinin garanti altına alınması için bir çözüm bulunmasına yardım ederek desteklerini sundular.

İki örnek olayın da açıkça ortaya koyduğu gibi, hissedarların sözcülerinin iddia ettiklerinin aksine, şirketler kâr marjını artırma amacı gütmeksizin de faaliyet gösterebilir ve istihdam yaratabilir. Sorumlu bir şirket yönetimi, süreçten etkilenenlerin, yani çalışanların da katılımı olmaksızın düşünülemez.

Uluslararası dayanışma

Aşağıda ICEM'in desteklediği belli başlı uyuşmazlıkların bazılarında örnekler bulunmaktadır:

* Eylül 2003: *Bridgestone Avusturya*'nın ücret zammı yapmama ve varolan ücretleri düşürmek için lokavt uygulama planları sonuç vermedi. Üye örgütler LHMU, CEPU ve AMWU bu mücadeleyi ICEM'in desteği ile kazandılar.

* Mayıs 2004: ICEM'in Türkiyeli üyesi Lastik-İş ücret görüşmeleri sırasında 6 araba lastiği fabrikasında grev ilan etti. Başbakan Erdoğan grevin yasadışı olduğunu iddia ederek devlet güvenliğini tehdit ettiğini belirtti. Davaya bakan mahkeme, ICEM ve EMCEF tarafından durumun Avrupa Birliği ve ILO nezdinde protesto edilmesinden sonra bunu kabul edilemez buldu. Lastik-İş daha sonra 4000 işçiyi kapsayan toplu sözleşmeyi bağtladı.

* Eylül 2004: *Arjantin Bridgestone Fabrikası*'nda bir yıldan fazla süren bir grev sonuçlandı. Yasalara aykırı bir şekilde işten atılan 58 işçi işe iade edildi ve ICEM üyesi sendika SUTNA'nın ücret görüşmelerini yapacak sendika olduğu saptandı. ICEM Arjantinli meslektaşlarımızı *Bridgestone* Ağı üzerinden dayanışma mektupları göndererek destekledi.

* Şubat 2005: ICEM Kuzey Amerika Bölge Komitesi, ABD'li Birleşik Çelik İşçileri Sendikası (USW) üyelerini ücret uyuşmazlıkları konusunda destekledi.

* Ağustos 2005: Dünya çapında yapılan bir basın açıklamasından ve ICEM Genel Sekreteri Fred Higgs'in konuya ilişkin olarak şirket yönetimiyle doğrudan temasa geçmesinden sonra, yasalara aykırı olarak *Goodyear Tayland* tarafından işten atılan sendika lideri Anan Pol-ung işe iade edildi.

* Eylül 2005: ICEM, *Goodyear Malezya*'da işten atılan 8 sendikacı ile ilgili, yıl boyunca süren uyuşmazlığa ve sendikacıların tekrar işe iade edilmesi gerektiği konusuna dikkat çekti.

* Kasım 2005: ICEM, Tayland'daki *Goodyear* fabrikasında çalışan 1000 sözleşmeli işçinin durumlarının iyileştirilmesi için yapılan gösteriyi destekledi.